

Schweiz

«Ich hatte nie das Gefühl, Milchkuh zu sein»

Verkehrsministerin Doris Leuthard sieht sich als Automobilistin grosszügig behandelt. Ein Ja zur Initiative der Autoverbände am 5. Juni würde für sie zudem die echten Probleme im Strassenbau nicht lösen. Viel verspricht sich Leuthard von der Neat, die sie aktiv bewerben will.

Mit Doris Leuthard sprachen Fabian Renz und Markus Brotschi

Am 1. Juni eröffnen wir den längsten Bahntunnel der Welt. Sie als Verkehrsministerin haben sicher schon eine Probefahrt hinter sich. Was ist das für ein Gefühl: 57 Kilometer durch die Finsternis?
Ich hatte den Tunnel in der Tat schon während der Versuchsphase durchquert. Es fühlt sich nicht viel anders an als eine normale Nachtreise im Zug. Mit 200 Stundenkilometern habe ich die Strecke allerdings noch nicht befahren. Da dauert das Ganze dann ja nur noch 16 Minuten.

Zur Eröffnung werden Gäste aus aller Welt erwartet, es werden viele lobende Worte gesprochen. Haben wir die Bewunderung verdient?
Ja, den längsten Flachbahntunnel der Welt zu bauen, ist sicher eine Leistung, die weltweit Beachtung und Anerkennung finden wird. Bevölkerung und Politik haben ihren Teil dazu beigetragen: Ein solches Mammutprojekt zu beschliessen sowie unter Einhaltung von Kosten- und Zeitvorgaben zu realisieren, ist bereits eine Leistung für sich. Das zeugt von unserer Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit.

Schweizer Verkehrsminister gab es schon viele - aber Sie werden diejenige sein, die den Basistunnel am Gotthard eröffnet. Spürt man da historische Last auf den Schultern?
Gemessen an der historischen Bedeutung ist dies eine grosse Ehre. Es tritt bei der Eröffnung aber der Gesamtbundesrat als Kollegium auf.

Zum Neat-Betrieb: Wird er funktionieren? Deutschland und Italien müssten ihre Strecken ausbauen, sind aber im Verzug.
Vor allem in Deutschland gab es lange Rechtshändel um den Streckenverlauf. Aber der Deutsche Bundestag hat dieses Jahr für die Rheintalbahn 1,5 Milliarden Euro gesprochen. Der Neubau wird zwar nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen. Aber die Kapazitäten für die Züge sind dank technischer Verbesserungen fürs Erste gesichert, sowohl in Deutschland als auch in Italien. Wir werden in Berlin, in Rotterdam und in Rom Informationsveranstaltungen organisieren, damit die Logistikunternehmen und die Wirtschaft ihre Transportkonzepte anpassen.

Wie wird sich die Neat für die Menschen im Tessin auswirken?
Beim Personenverkehr haben wir ja ab dem Fahrplanwechsel im Dezember eine beschleunigte Nord-Süd-Verbindung. Ich könnte mir denken, dass die bessere Anbindung für die Tessiner etwas Ähnliches bewirkt wie der Lötschberg-Basistunnel für die Walliser. Dort war es auf einmal möglich, aus dem Raum Visp bis nach Bern zur Arbeit zu pendeln. Vielleicht führt der Gotthard-Basistunnel dazu, dass mehr Menschen aus der Region Bellinzona, Leventina nach Zug und Zürich pendeln können.

Sie sind nicht nur die Ministerin, die die Gotthard-Neat eröffnet, sondern auch diejenige, die einen zweiten Strassentunnel am Gotthard durchbrachte. Was womöglich den Neat-Betrieb sabotieren wird.
Bei der zweiten Röhre ist das Stimmvolk dem Bundesrat gefolgt und nicht ablehnenden Stimmen wie dem «Tages-Anzeiger». Ich wiederhole gerne, was ich im Abstimmungskampf gesagt habe: Der neue Strassentunnel wird die Neat nicht kanibalisieren. Die Mobilität im alpenquerenden Raum wird in den kommenden Jahren weiter auf der Schiene anwachsen, die Verlagerungspolitik greift gut. Die Berechnungen sagen voraus, dass die Neat am Gotthard bis gegen 2040 voll ausgelastet sein wird.

Das wäre dann ja ein prima Argument, die volle Öffnung aller vier Strassenspuren zu verlangen.
Nein, das wird ein Argument sein, den zweispurigen Vollausbau am Lötschberg voranzutreiben. Der Lötschberg-



«4 oder 6 Rappen mehr pro Liter Benzin erachte ich als fair», sagt die Autofahrerin Doris Leuthard. Foto: Beat Schweizer

«Vielleicht pendeln bald mehr Menschen aus der Region Bellinzona und Leventina nach Zug und Zürich.»

Basistunnel ist schon heute zu 97 Prozent ausgelastet.

Vier Tage nach der Neat-Feier stimmen wir über eine wichtige verkehrspolitische Vorlage ab. Warum betreten nicht Sie die Milchkuhinitiative, sondern Finanzminister Ueli Maurer?

Weil es eben keine verkehrspolitische Vorlage ist. Die Initiative beinhaltet zur Verkehrspolitik nichts, das nicht schon in der Verfassung stünde. Sie leitet einfach Einnahmen aus der Mineralölsteuer von der allgemeinen Bundeskasse in die Strassenkasse um. Ich hätte zwar unverhofft anderthalb Milliarden Franken mehr in der Strassenfinanzierung. Die Schwierigkeit besteht heute aber oft weniger in der Finanzierung als darin, Projekte zur Baureife zu bringen. Zudem ginge die Annahme der Initiative auf Kosten anderer wichtiger Aufgaben des Bundes. Geld umverteilen, ohne ein Problem zu lösen: Das ist sonst eher eine Spezialität von linken Initiativen.

Ist die Aufteilung vielleicht auch taktisch motiviert? Die Freunde des öffentlichen Verkehrs stimmen ja eh Nein.

Wir teilen die Geschäfte nicht taktisch oder willkürlich auf. Die Milchkuhinitiative ist primär eine Fiskalvorlage. Das ist auch der Grund, weshalb wir den neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsverbands (NAF) nicht als Gegenvorschlag zur Initiative stellten. Der NAF hat einen verkehrspolitischen Ansatz: Dank dem in der Verfassung verankerten Fonds wird die Finanzierung langfristig verbessert. Wie bei der Bahn wird ausserdem jeweils alle vier Jahre bestimmt, welche Erweiterungen und Ausbauten verwirklicht werden.

Aber bei der Milchkuhinitiative geht es eben auch um Strassen. Wenn ein besseres Strassennetz mein Hauptanliegen ist: Dann muss ich Ja stimmen, oder?

Falsch. Natürlich braucht es für die Nationalstrassen mehr Geld. Aber hierfür haben wir ja den NAF, der Unterhalt, Betrieb und Engpassbeseitigung sichert. Unser viel grösseres Problem sind die baureifen Projekte. Denken Sie an den Gubristtunnel. 2008 haben wir als Konjunkturmassnahme mit zusätzlichem Geld den Bau anschieben wollen. Bis heute ist dort noch kein Bagger aufgefahren. Das ist geradezu ein Paradebeispiel: Sehr viele Projekte sind auf der

Planungs- und Projektierungsebene blockiert. Daran ändert die Initiative nichts.

Welche Folgen hätte die Milchkuhinitiative für Schiene und Bus?

Wenn wir zusätzliche 1,5 Milliarden Franken einsparen müssen, würde es in erster Linie die ungebundenen Ausgaben treffen, also Landwirtschaft und Bildung - und eben den regionalen Personenverkehr, wo keine Verbesserung des Angebots mehr möglich wäre.

Kein besseres Angebot - aber eine Stilllegung von Strecken würde nicht drohen?

Das wäre jetzt Spekulation. Aber wir hätten beim regionalen Personenverkehr sicher eine riskante Situation, weil er zu den wenigen Bereichen gehört, wo man kurzfristig sparen kann.

Das Volk lehnte vor drei Jahren eine Verteuerung der Autobahnvignette ab. Kommt bald ein neuer Anlauf?

Nein. Der Ständerat hat beim NAF beschlossen, das Benzin um 4 Rappen pro Liter zu verteuern. Um alle Projekte bis 2040 zu finanzieren, wird das nicht ausreichen. Und dass ausländische Transitreisende nach wie vor bloss 40 Franken für eine Vignette bezahlen müssen, scheint mir nicht fair. Das Parlament will nun aber bekanntlich, dass der Bundesrat eine Vorlage für eine elektro-

nische Vignette vorlegt. Dies erlaubt Verfeinerungen und Differenzierungen, die mit der Klebevignette nicht möglich sind. Wer einen Wohnwagen oder eine Wechselnummer hat, wird heute zum Beispiel doppelt belastet. Eine elektronische Vignette bietet mehr Flexibilität. Ob auch über die allererste Preisanpassung seit 1995 gesprochen wird, statt den Benzinpreis weiter zu erhöhen, oder eine Kombination, wird das Parlament diskutieren.

Die 4 Rappen, die Sie erwähnten, sind politisch umstritten. Am Montag hat sich die zuständige Kommission des Nationalrats dagegen ausgesprochen.

Beim Entscheid spielten auf beiden Seiten des Politspektrums taktische Überlegungen rund um die Milchkuhinitiative mit. Mal sehen, wie es nach der Abstimmung weitergeht. Der Fonds, das Entwicklungsprogramm Nationalstrassen und viele Errungenschaften des NAF sind unbestritten. Allerdings besteht nun das Risiko, dass der NAF und die damit verbundenen zusätzlichen Mittel später als geplant zur Verfügung stehen werden.

Countdown

bis zur Eröffnung



Haben die Autofahrer recht, wenn sie sich als Milchkuhe bezeichnen?

Ich bin selber Automobilistin. Ich hatte nie das Gefühl, Milchkuh zu sein. Im Gegenteil: Alle Automobilisten profitieren davon, dass der Mineralölsteuerschlag seit 1974 unverändert bei 30 Rappen liegt und die Teuerung nicht überwälzt wurde. Das ist eine Halbierung des nominalen Preises.

Sie würden als Automobilistin gerne mehr zahlen?

4 oder 6 Rappen mehr pro Liter erachte ich als fair, zumal man dafür auch etwas bekommt. Das Benzin ist zudem so günstig wie seit 20 Jahren nicht mehr, und moderne Autos brauchen weniger Benzin. Wir zahlen heute viel weniger als vor 20 Jahren. Unsere Eltern und Grosseltern, die mit ihren Beiträgen vor Jahrzehnten zum Aufbau des Nationalstrassennetzes beigetragen haben, wurden deutlich stärker belastet.

Am 5. Juni stimmen wir auch über die Service-public-Initiative ab, die Ihr Departement betrifft. Unsere Umfrage ergab vor zwei Wochen eine Zustimmung von 58 Prozent. Sind Sie beunruhigt?

Einer Initiative, die sich Pro Service Public nennt, würde ich vermutlich auch zustimmen, wenn ich den Inhalt nicht kennen würde. Der Titel ist extrem verfänglich. Dabei bringt Ihnen die Initiative weder mehr Sitzplätze im Zug noch tiefere Postpreise. Sie schwächt die Unternehmen, die für den Service public verantwortlich sind. Die Parteien sind gefordert, nicht nur Parolen zu fassen, sondern sich aktiv zu engagieren. Diese Klärung muss uns gelingen.

Doris Leuthard

Neat-Eröffnung als Höhepunkt

Sie kann heuer auf ein Jahrzehnt in der Landesregierung zurückblicken: Verkehrsministerin Doris Leuthard (CVP) ist die derzeit amtsälteste Bundesrätin. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni dürfte einen Höhepunkt in Leuthards Karriere darstellen. Unklar ist, ob die 53-jährige Aargauerin hinterher noch lange im Bundesrat auszuharren gedenkt. Beobachter gehen davon aus, dass sie 2017 ihr zweites Bundespräsidium absolvieren will - und dass sie danach ihr Amt abgeben könnte. Vor ihrer Wahl in den Bundesrat sass Leuthard im Nationalrat und präsidierte von 2004 bis 2006 die CVP Schweiz. (fre)