

# Departement für Verkehrsverhinderung

- 12.11.2020
- Die Weltwoche

BERN BUNDESHAUS/HUBERT MOOSER Departement für Verkehrs Verhinderung Staus auf den Strassen, ausfallende Züge, Alarmstimmung bei der Luftfahrt. Doch die Verkehrsministerin hat andere Sorgen. Der Entscheid gab viel zu reden: Vor einigen Tagen hat der Bundesrat auf Antrag von Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) der Geschäftsfliegerei in Dübendorfeine Absage erteilt. Die Landesregierung vollzog damit eine spektakuläre Kchrtwende. Vor sechs Jahren hatte sie noch den Ausbau des Militärflughafens Dübendorf zu einem zivilen Flughafen für Geschäftsreisen beschlossen.

Auch wenn eine Sprecherin des Departements Sommaruga darauf verweist, dass der Gesamtbundesrat das Verfahren zur Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf als ziviles Flugfeld eingestellt habe, trägt der Entscheid die Handschrift der Verkehrsministerin. Das zeigt sich auch darin, dass sie die geplante Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf zur Chefsache erklärt und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt in dieser Angelegenheit einen Maulkorb verpasst hat. Sommaruga habe halt ziemlich klare Vorstellungen von der Verkehrspolitik, sagen Parlamentarier. Ein Flugplatz, speziell einer für Businessjets, passe überhaupt nicht in ihr Konzept. Die Verkehrsministerin muss aufpassen, dass ihr nicht der Ruf einer Verkehrsverhindererin anhängt.

Auffällig ist ihr Abtauchen bei Strasse und Fliegerei: Weniger Flüge, mehr Züge oder am besten gar nicht reisen, lautet ihre Devise. Deshalb hat sie wohl auch kaum Verständnis für die Nöte der Luftfahrt in Zeiten von Corona. Das Passagieraufkommen auf den Schweizer Flughäfen ist in diesem Jahr um 76 Prozent tiefer als im Vorjahr. Sommaruga hat es bisher nicht als nötiggerachtet, aktiv zu werden. Obwohl die Flughäfen von existenzieller Bedeutung sind.

Themen der Kollegen Konsequent blendet sie auch aus, dass über 70 Prozent der Mobilität auf der Strasse abgewickelt werden. Wie wichtig der Privatverkehr ist, zeigt sich in der Corona-Krise, weil die Schweizer noch stärker auf das Auto setzen, wie Zahlen des Bundesamtes für Strassen (Astra) zeigen. Für die Vertreter der Autoverbändc hat Sommaruga trotzdem kein Gehör. Ihre Abneigung der Automobilbranche gegenüber ist für den Präsidenten des Automobil-Clubs der Am besten gar nicht reisen: Sommaruga. Schweiz, SVP-Nationalrat Thomas Hurter, ein Zeichen geringer Wertschätzung.

«Ich bin es langsam leid, dass eine ganze Branche schlechtgeredet wird, die innovativ und ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist.» Anstatt sich um diese Probleme zu kümmern, schnappt sich Sommaruga lieber die Themen ihrer Kollegen: Nach der Sommerpause versuchte sie sich als Krisenmanagerin bei der Bewältigung der Corona-Pandemie, organisierte Gipfeltreffen mit den Kantonen und fiel mit ihrem Aktivismus ihrem Parteikollegen, Gesundheitsminister Alain Berset, in die Parade. Dabei steht es auch um Sommarugas Hätschelkind, die Bahn, schlecht. Die SBB kämpfen mit Verspätungen, fehlendem Personal, ausfallenden Zugverbindungen. Hier hat sie prompt reagiert und Massnahmen versprochen.

Geht es aber um die Strasse, bleibt sie stumm. Bei Strassenverkehrsverbänden und Verkehrspolitikern ist zudem der Eindruck entstanden, Sommaruga stehe beim Strassenbau auf der Bremse. Gemäss FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen, Mitglied der Verkehrskommission, habe das Astra unter Sommaruga einen schwierigeren Stand als unter Doris Leuthard. Der Strassenbau habe für die Uvek-Chefin keine Priorität. Andere werfen ihr vor, sie habe in zwei Jahren bloss zwei Projekte in den Bundesrat gebracht, obwohl das Parlament die Ausbauprogramme genehmigt habe.

Droht ein Rückfall ins autofeindliche Zeitalter? Die Sorge ist berechtigt, wenn man den von ihrem Raumplanungsamt komplett überarbeiteten Sachplan Verkehr anschaut. Es handelt sich um ein für Kantone und Gemeinden verbindliches Planungsinstrument - eine Art Bibel zur künftigen

Verkehrsvermeidung. Darin finden sich auch Richtlinien zur weiteren Verknappung von Parkplätzen in den Städten, zu einer klimaverträglichen Mobilität oder für ein verstärktes Anwenden des Verursacherprinzips. Grundtenor des Papiers: Bahn, Bus, Velo und Fussverkehr sollen gefördert, der motorisierte Privatverkehr weiter zurückgedrängt werden. Parallel dazu laufen im Hintergrund Gespräche zur Einführung von Mobility-Pricing.

Es geht hier um die Beseitigung von Engpässen auf der Strasse und auf der Schiene zu Spitzenzeiten - über eine entsprechende Tarifpolitik. Das Projekt wurde noch von Vorgängerin Leuthard aufgegleist. Verkehrspolitiker wie Philipp Matthias Brcgy (CVP) sorgen sich, dass unter Sommaruga daraus ein Road-Pricing werden könnte, also dass vor allem die Strassenbenutzer zur Kasse gebeten würden. Dann wäre verkehrspolitisch definitiv Feuer unter dem Dach..