

# Sommaruga gibt den Takt vor

- 11.02.2021
- Die Weltwoche, Hubert Mooser

BERN BUNDESHAUS/HUBERT MOOSER Sommaruga gibt den Takt vor Die SP-Bundesrätin werde nach ihrem Präsidentschaftsjahr einen schweren Stand haben, hiess es. Aber sie dominiert den Bundesrat weiterhin. Was macht sie besser als ihre Kollegen? Einführung neuer Strassensteuern: Verkehrsministerin Sommaruga. Als der Bundesrat vergangene Woche die Weichen stellte für ein Mobility-Pricing, hielt sich Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) hinterher zurück. Ihr Departement verschickte bloss eine Pressemeldung.

Das passt eigentlich nicht zu Sommaruga, von der es heisst, sie schicke nicht ihre Beamten vor und stehe persönlich Red und Antwort zu Sachverhalten. Dabei geht es um eine Vorlage mit weitreichenden Folgen für viele. Der Bundesrat will die versuchsweise Einführung von Verkehrszöllen in verschiedenen Schweizer Regionen zulassen - im Fachjargon Mobility-Pricing genannt. Vom Ausgang dieser Pilotprojekte hängt ab, ob die Bevölkerung für die Benutzung der Verkehrsinfrastrukturen künftig noch stärker zur Kasse gebeten wird. Wer in Stosszeiten unterwegs ist, soll für die Benützung der Verkehrsinfrastruktur mehr zahlen.

Damit will man, so die Theorie der Experten, die Staus auf den Strassen und den Dichtestress in den Zügen beseitigen. Aber die Verkehrsministerin drückt sich seit Amtsantritt um eine glasklare Ansage. Ist sie von ihrer eigenen Vorlage nicht überzeugt? Oder will sie sich aus taktischem Kalkül nicht festlegen? Ein konsequentes Mobility-Pricing würde nämlich auch den von ihr ideologisch favorisierten öffentlichen Verkehr verteuern. Daran hätte auch ihre Partei keine Freude. SP-Nationalrat Matthias Aebischer, ein politischer Gefolgsmann Sommarugas, sagt, die Billette für Bahn und Bus dürften auf keinen Fall aufschlagen.

Er sei darum gespannt auf den Ausgang dieser Pilotversuche. Erst recht misstrauisch Bürgerliche Parlamentarier wie der Verkehrspolitiker Philipp Matthias Bregy (CVP) befürchten auch deshalb, dass die ganze Übung nur dazu dient, am Ende ein Road-Pricing einzuführen, also einen neuen Wegzoll für den Strassenverkehr. Mit den Strassenverkehrsverbänden und der Automobilbranche steht Sommaruga ohnehin auf Kriegsfuss. Im letzten Jahr weigerte sich die Verkehrsministerin beharrlich, deren Vertreter zu einer Aussprache zu empfangen. Dass die Kantone und Gemeinden bei dem Mobility-Pricing-Pilotversuch frei entscheiden können, ob sie Massnahmen nur für die individuelle Mobilität, nur für den öffentl-Schon im Justizdepartement hat sie gezeigt, dass sie aus schwierigen Positionen Tore schiessen kann.

liehen Verkehr oder für beides testen möchten, hat die Branchenvertreter erst recht misstrauisch gemacht. «Dieser Ansatz kann die Pilotregionen dazu verleiten, dass sie dann hauptsächlich Massnahmen ergreifen, die den Autoverkehr noch mehr belasten», erklärt der Präsident des Automobil-Clubs der Schweiz, SVP-Nationalrat Thomas Hurter. Dies, weil ein Mobility-Pricing für den ÖV technisch und politisch wohl zu kompliziert sei. «Das Mobility-Pricing darf aber in keinem Fall als Versuchslabor dienen für die Einführung neuer Strassensteuern, die auf eine Verkehrsverlagerung oder ein Klimaziel ausgerichtet sind», so Hurter. Aber genau darauf laufen die Pläne Sommarugas wohl hinaus.

Dass sie besonders den motorisierten Verkehr härter anfassen will, hat sie Ende Januar bei der Präsentation der neuen Klimaziele des Bundesrates durchblicken lassen. Sommaruga will beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis 2050 eine ausgeglichene Bilanz vorweisen. Der Strassenverkehr soll hier einen grossen Beitrag leisten. Das sagt sie nicht bloss so daher: Meistens setzt sie sich mit ihren Plänen auch durch. Premierministerinnen-Allüren Selbst ihre politischen Gegenspieler sagen, sie dominiere alles, den Bundesrat und sogar die politische Agenda der einzelnen Fachkommissionen des Parlamentes - obwohl vielen die etwas pingelige Art der SP-Bundesrätin auf die Nerven geht.

Aber Sommaruga hat schon als Nichtjuristin im Justizdepartement gezeigt, dass sie aus

schwierigen Positionen Tore schießen kann. Im letzten Jahr sah es anfänglich so aus, als würde ihr das Coronavirus das Präsidialjahr verpfuschen. Sie interpretierte das Bundespräsidium einfach um, mischte sich in die Geschäfte ihrer Kollegen ein, zwang Aussenminister Ignazio Cassis zu einer Pressekonferenz über die Schweizer Kandidatur für den Uno-Sicherheitsrat. Sie stahl auch Parteikollege und Gesundheitsminister Alain Berset die Show, indem sie sich elegant in die Corona-Debatte einschaltete. Diese Premierministerinnen-Allüren würden ihr nach dem Ende ihres Präsidialjahres heimgezahlt, hiess es in anderen Departementen.

Sommaruga werde mit ihren Geschäften im Gremium einen schweren Stand haben. Davon hat man bisher nichts gemerkt. Egal, was Sommaruga dem Bundesrat in den letzten Wochen auftrug - ob Klimaziele, Postfinance-Privatisierung oder jetzt eben auch ein Mobility-Pricing -, sie kam damit schlank durch. Für Letzteres muss sie sich nicht einmal mehr öffentlich rechtfertigen, obwohl die Folgen happig sein können. Auch wenn sie keine Premierministerin ist: Sommaruga gibt im Bundesrat weiterhin den Takt vor.