



«Klar ist der Rheintunnel zeitgemäss»

Autobahnausbau Die Baselbieter FDP-Nationalrätin Daniela Schneeberger betont, dass die Wirtschaft leistungsfähige Strassen braucht und warum die Kritik der Gegner falsch ist.



Nationalrätin Daniela Schneeberger erklärt im Interview mit der «Basler Zeitung», warum es «völlig unmöglich ist, alles auf die Schiene zu bringen». Foto: Nicole Pont



Alexander Müller

Wir treffen Daniela Schneeberger am Bahnhof in Liestal. Die Baslerbieter FDP-Nationalrätin kommt von einem Termin in Bern – mit dem Zug. Sie schätzt es, dass man während der Fahrt mit der Eisenbahn arbeiten kann, und scheut das hohe Verkehrsaufkommen auf der A1 in Richtung Bern. Die vielen Staus und Engpässe und die geplanten Ausbauprojekte, über die am 24. November abgestimmt wird – eines davon ist der Rheintunnel in Basel –, sind der Anlass des Gesprächs.

Frau Schneeberger, Ihre Baslerbieter Nationalratskollegin Florence Brenzikofer (Grüne) sagte vor einigen Wochen in dieser Zeitung, dass bei einer Annahme des Autobahnausbaus die Gefahr drohe, dass später kein Geld für den Bahnausbau zur Verfügung stehe. Hat sie recht?

Nein. Das ist verkehrt. Auch der Waadtländer SP-Nationalrat Roger Nordmann hat dies letzten Montag am Pfeffinger Forum behauptet. Fakt ist, dass die Finanzierung von Strasse und Schiene über je einen zweckgebundenen Fonds erfolgt. Diese Infrastrukturfonds wurden einst ins Leben gerufen, um zu verhindern, dass man die Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Ein Ja zum Rheintunnel führt nicht zu finanziellen Kürzungen beim Bahnausbau. Wer etwas anderes sagt, verdreht die Fakten.

Roger Nordmann deutete an, dass man mittelfristig auch die Regeln ändern und das Geld bei einem Nein zum Rheintunnel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur umschichten könne.

Bei einem Nein bleibt das Geld im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und wird auch in Zukunft für den Unterhalt der Strassen verwendet und für andere Projekte, die zur Verbesserung des Nationalstrassennetzes nötig sind. Der Bundesrat hat übrigens unabhängig davon für die kommenden circa 20 Jahre rund 28 Milliarden Franken Investitionen in die Bahninfrastruktur geplant.

Überspitzt formuliert, wird mit dem Geld auch künftig die Autobahn ausgebaut. Vielleicht einfach nicht in der Region Basel.

Ja. Aber sollte das Volk nun tatsächlich die sechs Projekte ablehnen, wäre das schon ein klares Signal an den Bundesrat. Dann kann es gut sein, dass in Zukunft wichtige Projekte zurückgestellt werden.

Tatsächlich droht dem NAF laut Medienberichten in den nächsten Jahren eine Unterfinanzierung, die eine Benzinpreiserhöhung nötig machen könnte.

Das hat nichts mit den Projekten zu tun, über die wir jetzt abstimmen. Diese Projekte sind finanziert, die Mittel dafür sind im NAF vorhanden. Es ist aber richtig, dass die Speisung des Fonds über die Mineralölsteuer rück-

läufig ist, weil die Autos sparsamer werden und zudem der Anteil an Elektrofahrzeugen stetig wächst. Es ist schon länger klar, dass wir bei der Finanzierung des NAF eine neue Lösung benötigen. Beispielsweise indem auch die Besitzer von Elektroautos eine Abgabe leisten.

Oder über die Autobahnvignette. Diese ist im Vergleich zu den Gebühren in anderen Ländern sehr günstig. Ist das Autofahren in der Schweiz zu billig?

Das Auto und der Lastwagen haben den mit Abstand höchsten Selbstfinanzierungsgrad aller Verkehrsmittel. Die Strasse finanziert mit der Schwerverkehrsabgabe und der Mineralölsteuer sogar noch einen Teil der Bahninfrastruktur. Die damalige Bundesrätin Doris Leuthard hat ja versucht, die Autobahnvignette zu verteuern. Das war vielleicht nicht das geschickteste Vorgehen mit der geplanten Erhöhung von 40 auf 100 Franken.

Ihre Partei, die FDP, war damals dafür.

Ja, mehrheitlich. Und man muss sicher prüfen, ob die Gebühr der Vignette vielleicht nicht doch in den nächsten Jahren etwas erhöht werden sollte. Es müssen ja nicht gerade 100 Franken sein.

Wäre die Vignette nicht ohnehin die gerechtere Lösung als die Finanzierung über den Benzinpreis? Dann zahlten alle, die auf der Autobahn fahren – unabhängig von der Antriebstechnologie.

Das weiss ich nicht. Bisher ist es aus meiner Sicht berechtigt gewesen, Elektroautos zu bevorzugen, um einen Anreiz für den Umstieg zu schaffen. Ich fahre ja selbst auch ein Elektroauto und bin durchaus bereit, mich an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen.

Zurück zum Rheintunnel: Die Gegner sagen, der Bau führe nur zu einer Verlagerung des Staus an eine andere Stelle. Nein. Wir versuchen, hier einen Engpass zu beseitigen, was praktisch nur Vorteile bringt.

Basler Zeitung

Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 29'880
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 15
Fläche: 118'847 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 93780008
Ausschnitt Seite: 3/4

Weniger Lärm, weil der Verkehr unterirdisch fliesst, oder weniger Emissionen, weil die Staus beseitigt werden. Und wir entlasten die Quartiere vom Ausweichverkehr. Ausserdem, und das ist ganz wichtig: Wo soll der Verkehr hin, wenn wir in 10 bis 15 Jahren die Osttangente in Basel sanieren müssen? Das gibt dann ein unvorstellbares Chaos.

Nochmals: Nach dem Rheintunnel kommt der Achtspurausbau Hagnau-Augst. Weiter in Richtung Mittelland gibt es trotzdem nur zwei Spuren pro Richtung. Verlagert sich der Stau dann zum Belchentunnel?

Nein. Die tatsächlichen Zahlen der Fahrzeuge, die an einer Stelle durchfahren, werden ja erhoben. Nicht alle, die in Basel unterwegs sind, wollen nachher auch durch den Belchentunnel. In Basel werden die zusätzlichen Fahrspuren jedoch den Verkehr verflüssigen. Hinzu kommen weitere Massnahmen wie das Verkehrsleitsystem, welches das Tempo je nach Verkehrsaufkommen reguliert. Auch das trägt zu einer Verflüssigung bei. Und zu einer Reduktion des Ausweichverkehrs. Nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Gubrist ist der Ausweichverkehr beispielsweise um zwanzig Prozent zurückgegangen.

Aber ist der Rheintunnel überhaupt noch zeitgemäss?

Bund, Kantone, Gemeinden und sogar die Unternehmen setzen sich ambitionierte Klimaziele, und jetzt sollen wir neue Autobahnen bauen?

Klar ist der Rheintunnel zeitgemäss! Wir bauen eben keine neuen Autobahnen. Wir beseitigen nur die Engpässe. Wo es Stau gibt, sind die CO₂-Emissionen wesent-

lich höher. Wenn es uns gelingt, den Verkehr zu verflüssigen, können wir einiges an CO₂-Ausstoss verhindern. Das wird zu wenig anerkannt.

Die Gegner wollen, dass gar nicht gefahren wird.

Ja, das ist klar. (lacht) Wir sprechen hier über langfristige Projekte für unser Land und für den künftigen Wohlstand der Menschen. Der Rheintunnel wäre 2040 bereit. Die Entwicklung in Sachen Elektrifizierung der Autos wird bis dahin nicht stehen bleiben. Und was man einfach auch nicht vergessen darf: Das Nationalstrassennetz ist in den 60er-Jahren geplant worden, als die Schweiz noch fünf Millionen Leute zählte. Jetzt sind es neun Millionen. Das Bevölkerungswachstum führt nun mal zu mehr Mobilität und Bedarf an Infrastruktur, im Prinzip sind wir heute schlechter versorgt als in den 80er-Jahren.

Warum nicht den ÖV weiter ausbauen und damit Leute von der Strasse holen, anstatt neue Spuren auf der Autobahn zu bauen?

Die Taktverdichtungen und ein besseres Angebot bei der Bahn finde ich wichtig, und der Ausbau ist ja bereits im Gang. Doch auch die Züge sind heute in den Stosszeiten überfüllt. Die Kapazitäten auf der Schiene sind trotz Ausbau nicht beliebig. Heute werden mehr als drei Viertel aller Personenkilometer auf der Strasse abgewickelt. Und auf der Strasse finden auch über 60 Prozent des Gütertransports statt. Es ist völlig unmöglich, das alles auf die Schiene zu bringen. So stark kann die Bahn gar nicht ausgebaut werden.

Apropos Lastwagen: Sie sind Vizepräsidentin des

Schweizer Gewerbeverbands und Präsidentin des Schweizer Detailhandelsverbands.

Macht die Wirtschaft zu wenig, um wenigstens die Güter von der Strasse zu kriegen?

Nein. Es gibt Güter und Dienstleistungen, die eben nur über die Strasse funktionieren. Die Feinverteilung der Güter ist auf der Schiene nicht machbar. Das Gleiche gilt für Handwerker, die vor Ort bei Kunden arbeiten. Die Schiene eignet sich vor allem für grosse Distanzen und schwere Güter.

Dass alle Güter aber eine lange Reise machen müssen, ist kein Naturgesetz. Mit einer lokalen Wirtschaft könnten viele Wege vermieden werden.

Natürlich. Das fördern wird auch. Im Gewerbeverband machen wir immer wieder Kampagnen und rufen die Leute auf, bei lokalen oder regionalen Anbietern einzukaufen. Aber am Ende ist es die Freiheit der Konsumenten, dort einzukaufen, wo sie möchten. Wir können und wollen die Menschen doch nicht umerziehen! Auch nicht beim Verkehr.

Die Wirtschaft hätte mit vermehrtem Einsatz von Homeoffice noch einen zweiten grossen Hebel in der Hand, um den Verkehr zu reduzieren.

Ja, das wäre tatsächlich eine Lösung – oder auch flexiblere Arbeitszeiten. Wir fordern in diesem Punkt schon lange eine Anpassung des Arbeitsrechts. Aber genau jene Parteien, die Homeoffice als Lösung gegen Stau nennen, verhindern dann flexible Regeln im Arbeitsrecht. Erst kürzlich haben wir in der Kommission eine Debatte über flexiblere Arbeitszeiten geführt. Wir wollten diese so weit wie möglich liberalisieren. Dann kamen



die linke Seite und die Gewerkschaften mit dem Arbeitnehmerschutz.

Die gleichen Fronten zwischen links und rechts gibt es bei der Diskussion um das Nachtfahrverbot für Lastwagen.

Ja, genau, zumindest unter bestimmten Bedingungen wäre ich für eine Aufhebung des Nachtfahrverbots. Dürften die Lastwagen nachts fahren, würde sich der Verkehr auf der Strasse stark entflechten. Ich habe stets grosses Bedauern mit den Chauffeuren, wenn sie tagsüber stundenlang im Stau stehen und nicht vorankommen.

«Jene Parteien, die Homeoffice als Lösung gegen Stau nennen, verhindern dann flexible Regeln im Arbeitsrecht.»

«Ja zum Rheintunnel führt nicht zu finanziellen Kürzungen beim Bahnausbau.»