

ZUR SACHE

Maurer hat kein Talent zur Diplomatie



Bundespräsident Ueli Maurer bezeichnete das Massaker auf dem Tiananmen-Platz als eine Geschichte, unter die man «längst einen Strich ziehen» könne. (Seite 3)

Es wird schon fast zur Gewohnheit: Sobald sich Bundespräsident Ueli Maurer auf das internationale Parkett wagt, rauscht es im Blätterwald. Dieses Mal ist es eine Aussage in einem Radiointerview. Man solle doch das Tiananmen-Massaker, das 1989 in Peking Hunderte Menschen das Leben gekostet hatte, endlich vergessen, meinte der SVP-Magistrat.

Es ist nicht das erste Mal, dass Maurer als Bundespräsident in einen diplomatischen Fettnapf tritt. Anfang Jahr stellte er als Gastgeber am WEF in Davos die grossen Staaten in den Senkel, die sich erlaubt hatten, die Schweiz wegen ihrer Steuerpolitik in den Schwitzkasten zu nehmen. Kurz darauf pries er die Schweiz als Hort der Freiheit und rettende Insel im Zweiten Weltkrieg. Dass das Land Tausende Juden in den sicheren Tod geschickt hatte, liess Maurer unerwähnt. Seine enthusiastische Äusserung über den chinesischen Präsidenten – er bezeichnete den obersten Mann des kommunistischen Regimes als «sehr charismatischen Führer» – ist nur noch eine unschöne Fussnote. Sind Maurers Aussagen gezielte Provokationen? Oder ist es schlicht eine Mischung aus Populismus, unschweizerischer Selbstüberschätzung und fehlendem diplomatischem Geschick?

Anfang Jahr hatte Maurer angekündigt, er werde einen Grossteil der internationalen Reisen Aussenminister Didier Burkhalter überlassen – eine Haltung, die damals auf viel Unverständnis stiess. Angesichts des jüngsten Patzers darf man heute froh sein, hält sich Maurer auf der internationalen Bühne zurück.

Andri Rostetter
andri.rostetter@tagblatt.ch

PRESSESCHAU

Alexej Nawalny, ein führender russischer Oppositionspolitiker, wurde zu fünf Jahren Lagerhaft verurteilt.

The New York Times Der Prozess war eindeutig ein abgekartetes Spiel. Die Vorwürfe gegen Nawalny waren längst untersucht und entkräftet worden. Das Urteil des Richters basierte stattdessen hauptsächlich auf sich widersprechenden Aussagen eines anderen Beschuldigten, der als Kronzeuge der Anklage auftrat.

Russland ist kein Rechtsstaat. Es ist höchste Zeit, dass Europa und Frankreich Putin als das behandeln, was er ist: als einen Diktator.

Alexei Nawalny hatte seine Tasche gepackt. Denn schon der Prozess gegen Regierungskritiker bewies, dass sich der Kreml seiner Gegner immer noch gern mit Hilfe der Justiz entledigt. Sei es ein schwerreicher Ölmagnat, der politischen Einfluss wollte, wie der inhaftierte Michail Chodorkowski. Sei es die grölenden Punk-Frauen von Pussy Riot. Oder sei es nun der bloggende Jurist Alexei Nawalny. Die Elite krallt sich mit allen Mitteln an die Macht. Politische Prozesse häufen sich.

TAGBLATT

Gesamtverantwortung: Daniel Ehrat

Chefredaktion: Philipp Landmark (Chefredaktor); Silvan Lüchinger (Stellvertreter Chefredaktor); Jürg Ackermann (Blattmacher); Bruno Scheible (Blattmacher); Christian Ortner (Blattmacher Ostschweiz am Sonntag)
Erweiterte Chefredaktion: David Angst (Leitung Thurgauer Zeitung); Andreas Nagel (Leitung St. Gallen/Gossau); Andreas Bauer (Dienstchef); Koni Nordmann, (Gestalter)

Verlag und Druck:

St. Galler Tagblatt AG, Fürstenlandstrasse 122
Postfach 2362, 9001 St. Gallen. Telefon 071 272 78 88

Verlagsleiter: Urs Bucher

Verkaufte Auflage: WEMF 2012 115623 Ex.

Inserate: Publicitas AG, Fürstenlandstrasse 122, 9001 St. Gallen. Tel. 071 221 00 21, Fax 071 221 03 30
www.publicitas.ch – E-Mail: tagblatt@publicitas.ch

Anzeigenleiter: Raphael Jud

Die letzte Fahrt einer Veteranin

Vor bald 70 Jahren nahm die Rhätische Bahn RhB wegweisende Lokomotiven in Betrieb. Nun sollen die letzten verschrottet werden oder an Museen gehen. Eine Bahnreise vorbei an Wasserfällen und Lawinen.

Bahnhof Davos-Platz, 10.40 Uhr: Der Glacier-Express, Parade-Zug der RhB, ist bereit zur Fahrt nach Zermatt. Langsam verlassen wir die Davoser Hochebene in Richtung Zügenschlucht. An der Zugspitze: die älteste noch regelmässig eingesetzte Strecken-Lokomotive der Schweiz, RhB-Nummer 603, Baujahr 1947. Im Führerstand begleitet uns Gian Brünger: Er hat denselben Jahrgang, ist nach 45 Jahren bei der RhB aber pensioniert. Zwischen zwei Tunnels kündigt der Bündner einen Wasserfall an. Jede Schwelle kennt er auf der Fahrt. Zu jeder Station hat er viel zu erzählen: «1951 verschüttete hier eine Lawine den Bahnhof. Es gab Tote. Heute steht nur noch das Wärterhaus», sagt er bei der Durchfahrt in Davos-Monstein. Bis Filisur durchqueren wir zwölf Tunnels mit Namen wie «Eistöbeli» oder «Bärentritt» und passieren das Viadukt von Wiesen, mit 87 Metern höchste Brücke der RhB. Wer durch diese wilde, grossartige Landschaft fährt und sie beschreiben will, kommt um Superlative kaum herum.

Eingeschlossen im Klosterort

Ankunft in Filisur: Brünger erzählt von der Geschichte der «603», die ebenfalls reich an Superlativen ist. Zehn Stück des Typs Ge 4/4 I beschaffte die RhB zwischen 1947 und 1953 bei den Industriebetrieben SLM und BBC. Für die RhB war dies eine technische Revolution. Sie löste die zu langsamen Krokodil-Lokomotiven vor Schnellzügen ab und verfügte erstmals über Bremsen, die Strom zurück in die Fahrleitung speisen können. Dank der Qualitätsarbeit der Schweizer Industrie und einer Modernisierung durch die RhB ist die Lok seit 66 Jahren im Einsatz – und legte gegen sechs Millionen Kilometer zurück.

Benannt sind die Loks dieses Typs meist nach Bündner Bergen. Ein Zufall der Natur wollte es gemäss Brünger, dass die «603» tatsächlich einmal in die Nähe des namengebenden Piz Badus kam. 1982 hatte eine Lawine vor Disentis die Strecke verschüttet, die Lok war im Klosterort eingeschlossen. Über die Zahnradstrecke der Furka-Oberalpahn wurde die «603» bis Brig und weiter mit den SBB nach Landquart zurückgeführt. Brünger nutzte die Gelegenheit, um vor dem Gipfel ein Foto mit der «Badus» zu machen – auf



Bild: ky/Arno Balzarini

Der Landwasser-Viadukt in der Nähe des Bahnhofs Filisur im Kanton Graubünden gilt als Wahrzeichen der RhB.

dem Oberalppass an der Kantonsgrenze zu Uri. Wir fahren weiter auf der Albula-Strecke und über den Landwasser-Viadukt. Vor Tiefencastel bremst der Lokführer. «Hier ist der Boden stets in Bewegung», sagt Brünger – und das nicht nur beim Bahntrasse. Rechts oben thront die Kirche von Brienz mit einem der zwei schiefen Kirchtürme in Graubünden. Der Um-

gang mit Lawinen oder Steinschlägen gehört denn auch bis heute zum Alltag der Bahn. Besonders hart waren die letzten Winter. Seit 2007 saniert die RhB ihre zahlreichen Kunstbauten. Oft sind die Arbeiten wegen der unzugänglichen Lage vieler Tunnels und Brücken schwierig. Wir passieren eine Hilfsbrücke, die Arbeiter mühsam zwischen schroffem Fels und Tunnels er-

richtet haben. Vorbei an den Burgruinen des Domleschgs und den Schlössern von alt Nationalrat Andrea Hämmerle und alt Bundesrat Christoph Blocher geht die Fahrt nach Chur.

Kürzere Lebensdauer

Für die «603» ist es der letzte Sommer vor dem Glacier-Express. Wegen der rückläufigen Nachfrage wird der Davoser Zug 2014 eingestellt. Die Lok soll nun an ein Bahnmuseum in Deutschland gehen. Doch Gian Brünger spricht von einer «letzten Gnadenfrist»: Für den geplanten Neubau des Albulatunnels sollen die verbleibenden drei Albulaloks Materialzüge ziehen. Das moderne Rollmaterial dürfte dagegen nicht mehr über 65 Jahre im Einsatz stehen, da die Elektronik zu komplex ist. Die RhB wäre schon froh, wenn sie die neuen, wegen technischer Probleme seit Monaten abgestellten Triebzüge von Stadler-Rail endlich einsetzen könnte.

Tobias Gafafar

Die kleine Rote im Museum

Der RhB ist ein eigenes Museum gewidmet: Vor einem Jahr wurde im früheren Zeughaus beim Bahnhof Bergün das Bahnmuseum Albula eröffnet. Es würdigt die Geschichte der Bündner Staatsbahn und der Albula-Strecke, die seit 2008 zum Unesco-Weltkulturerbe gehört. Der Besuch der Ausstellung lohnt sich auch für Nicht-Ferrophile. Für

Bahnfreunde steht vor dem Museum eine Krokodil-Lok, die als Fahrsimulator dient. An jedem Sonntag bis am 1. September verkehrt eine Krokodil-Lokomotive der RhB mit offenen Aussichtswagen von Landquart über Bergün nach St. Moritz und zurück. Neben dem normalen Billett verlangt die RhB einen kleinen Aufpreis. (red.)

PODIUM

Höhere Zigarettenpreise sind eine Bevormundung

Immer mehr Verbote, Anweisungen und Paragraphen prägen unser Leben. Bald jeder hinterste Winkel unseres Lebens ist gesetzlich geregelt. Um unseren Lebenswandel möglichst diskret, aber effektiv beeinflussen zu können, ist die «Lenkungsabgabe» zum liebsten Spielzeug von Politik und Verwaltung geworden: Mittels überhöhter Preise und drastischer Steuern erhoffen sich die staatlichen Instanzen, unser Konsumverhalten steuern zu können.

Subventionen für Tabakanbau

Derzeit raucht etwa ein Viertel der Schweizer Bevölkerung, Tendenz seit Jahren sinkend. Zigaretten, Zigarren und andere Tabakprodukte sind Genussmittel, welche volljährige Schweizer legal erwerben und konsumieren dürfen. Der Bund unterstützt den Tabakanbau in der Schweiz jährlich mit Subventionsbeiträgen. Die Bevölkerung hat sich für ein massvolles Rauchverbot ausgesprochen, eine radikale Regelung aber klar abgelehnt. So viel zu den Fakten.

Dieser Tatsachen ungeachtet, versuchen Politiker und Behörden, unser Leben zu steuern. Unter dem Deckmantel der Gesundheitsprävention

werden die Bürger immer mehr bevormundet und zu einer Lebenshaltung gedrängt, welche den Behörden genehm ist. So hat der Bundesrat im Rahmen seiner Präventionsaktivitäten die Tabaksteuer im April um zehn Prozent erhöht. Raucher müssen tief in die Tasche greifen: Das Zigarettenpäckli kostet stolze acht Franken. 2002 waren es noch weniger als fünf Franken. Mit der letzten Preiserhö-

Das Päckli kostet acht Franken: Sollen sich bald nur noch reiche Leute das Rauchen leisten können?

hung im April hat der Bundesrat seine Kompetenzen nun aber ausgeschöpft: Eine weitere Erhöhung der Tabaksteuer bedarf einer Gesetzesänderung, welche das Parlament genehmigen muss.

Ginge es nach der Kommission für Tabakprävention, müssten sich National- und Ständerat bald mit einer weiteren massiven Steuererhöhung befassen: Die Kommission verlangt nichts weniger, als die Zigarettenpreise um

nochmals 20 Prozent zu erhöhen. Zu Recht fragt sich der geneigte Leser: Sollen sich nur noch reiche Leute das Rauchen leisten können?

Schmuggel nimmt zu

Doch auch aus ökonomischer Sicht dürften sich die Absichten der Kommission als Bumerang erweisen. Die negativen Folgen massiver Steuererhöhungen sind bekannt: Schmuggel und Schwarzmarkthandel nehmen jeweils markant zu. Deutschland erliess 2004 und 2005 massive Tabaksteuererhöhungen. Dadurch sollten Mehreinnahmen von 1,5 Milliarden Euro generiert werden. Das Ergebnis war ernüchternd: 0,5 Milliarden Euro Mindereinnahmen und eine drastische Zunahme des Schmuggels. Nicht zu vergessen ist, dass auf dem Schwarzmarkt oft qualitativ minderwertige Ware verkauft wird. Steuererhöhungen widersprechen damit nicht nur den finanz-, sondern auch den gesundheitspolitischen Zielen des Bundes.

Dass die Forderung nach Steuererhöhungen ausgerechnet von der Kommission für Tabakprävention kommt, ist stossend. Dieses Gremium ist ein Teil der erweiterten Bundesver-

waltung. Ihre Aufgabe wäre es, den Bundesrat – intern und diskret – in fachlichen und politischen Fragen zu beraten. Dass die Kommission völlig einseitig zusammengesetzt ist (keine Vertreter der Tabakbranche) und sich auch immer wieder aktiv in die Politik einmischt, zeigt, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Wer zudem meint, höhere Tabaksteuern würden die AHV entlasten, täuscht sich. Der Bundesbeitrag an die AHV beläuft sich fix auf 19,55 Prozent der jährlichen AHV-Ausgaben – unabhängig von der Höhe der Tabaksteuer. Höhere Zigarettenpreisen führen einfach zu mehr Geld in der Bundeskasse. Was den Bundesbehörden noch mehr Handlungsspielraum gibt.



Gregor Rutz
SVP-Nationalrat (ZH) und
Präsident der IG Freiheit