

Bundesrat sperrt Gelder für Nachtzüge per sofort

- 25.09.2024
- Tages-Anzeiger
- Stefan Häne Eva Novak

Endstation? Die Landesregierung sagt, sie wolle mit ihrem Entscheid eine «schädliche Stop-and-Go-Politik» verhindern. Foto: Sabina Bobst Bundesrat sperrt Gelder für Nachtzüge per sofort Sparprogramm Das neue CO₂-Gesetz sieht vor, ab 2025 Nachtzüge zu subventionieren. Doch der Bundesrat will die Zahlungen nicht freigeben. Es hagelt Kritik. Stefan Häne und Eva Novak Der Fahrplan war klar.

Ab 2025 sollte der Bund das internationale Zugangebot, insbesondere Nachtzüge, mit bis zu 30 Millionen Franken jährlich subventionieren. Dies bis 2030, insgesamt also mit maximal 180 Millionen Franken. Zusätzlich sollte er alternative Antriebssysteme für Busse und Schiffe fördern, mit 47 Millionen pro Jahr. So sieht es das neue CCü-Gesetz vor, welches das Parlament im Frühling verabschiedet hat und das am 1. Januar 2025 in Kraft tritt.

Dann aber kam der vergangene Freitag. Der Bundesrat kündigte an, diese Finanzhilfe streichen zu wollen. Es ist eine von 60 Massnahmen, mit denen er ab 2027 im Bundeshaushalt auf der Ausgabenseite eine Entlastung von mindestens 3,5 Milliarden Franken pro Jahr erreichen will. Die Grünen drohen bereits mit dem Referendum. Was die Nachtzüge anbelangt, sind die Folgen des bundesrätlichen Plans klar, zumindest nach Darstellung der SBB: «Wir möchten gerne weitere Nachtzugdestinationen wie Rom und Barcelona anbieten können», sagt der Mediensprecher Reto Schärli.

«Aber ohne Förderung wird das nicht möglich sein.» Anweisung erteilt Voraussichtlich im Januar sollen die Vorschläge des Bundesrats in die Vernehmlassung gehen. Beschlossen ist also noch nichts. Gemäss Informationen dieser Redaktion hat der Bundesrat auf Antrag von Verkehrsminister Albert Rösti nun aber beschlossen, die Subventionen gar nicht erst zu starten. Eine entsprechende Anweisung sei mittlerweile an das Bundesamt für Verkehr ergangen, so eine Quelle.

Die 30 Millionen Franken für den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr seien für 2025 gesperrt worden, bestätigt das Uvek auf Anfrage. Der Bundesrat habe am Freitag entschieden, den Gesetzesartikel nicht wie geplant per 1. Januar 2025 in Kraft zu setzen. Und: «Sollte der Bundesrat nach der Vernehmlassung beschliessen, an seinem Beschluss festzuhalten, stehen die Gelder - vorbehältlich eines anderen Parlamentsbeschlusses definitiv nicht zur Verfügung.» «Nach all den jahrelangen Diskussionen und Beschlüssen ist das ein absolutes No-go.

» Michael Töngi Nationalrat Grüne, Luzern Dasselbe gilt laut Uvek für die jährlich bis zu 47 Millionen Franken, die das CC₂-Gesetz für die Förderung von E-Bussen und E-Schiffen vorsieht. «Der Bundesrat will mit diesen Sperren eine schädliche Stop-and-Go-Politik verhindern», schreibt das Uvek zur Begründung. Im Bundeshaus sind die Reaktionen auf den Plan des Bundesrats heftig. «Nach all den jahrelangen Diskussionen und Parlamentsbeschlüssen ist das ein absolutes No-go», sagt Michael Töngi, Nationalrat der Grünen aus dem Kanton Luzern. Er ortet eine «grobe Missachtung des Parlaments», das seit Ewigkeiten über Nachtzugverbindungen nach Rom und Barcelona diskutiere.

Diese jetzt zu stoppen, sei inakzeptabel. Mitte-Nationalrat Martin Candinas sagt: «So kann man mit dem Parlament und mit der ÖV-Branche nicht umgehen.» Der Bundesrat müsse deshalb zwingend auf diesen demokratiepolitisch höchst fragwürdigen Entscheid zurückkommen. «Mehr als stossend» GLP-Nationalrätin Katja Christ hat postwendend einen Vorstoss formuliert. Die SBB stünden in fortgeschrittenen Verhandlungen mit den betroffenen Ländern, schreibt die

Baslerin in der Interpellation, und: «Der Verzicht auf die Unterstützung würde jahrelange Bemühungen zunichtemachen und den Schienenverkehr als nachhaltige Alternative schwächen.

» Vom Bundesrat will sie wissen, wie er sicherstellen will, dass der Volkswille gemäss dem aktuellen Gesetz respektiert wird. Und wie er das Vertrauen in die Schweizer Klimapolitik im In- und Ausland wahren will. Bedenken meldet auch Philipp Kutter an, Zürcher Mitte-Nationalrat und Präsident der Verkehrskommission seines Rats. Er könne zwar nachvollziehen, dass der Bundesrat Unterstützungsbeiträge einsparen wolle, die noch gar nie ausgerichtet worden seien: «Das tut am wenigsten weh.» Institutionell sei das Vorgehen aber fragwürdig.

Denn es handle sich um einen Parlamentsentscheid, gegen den nicht das Referendum ergriffen worden sei. Alle, die sich darauf verlassen hätten, seien jetzt auf dem falschen Fuss erwischt worden. Ähnlich äussert sich Kutters Parteikollegin Marianne Maret, die Präsidentin der ständerätlichen Verkehrskommission: Die Walliserin bedauert den Entscheid, zeigt aber Verständnis. Für harsche Kritik sorgt der Plan beim Verband öffentlicher Verkehr (VÖV): «Es ist rechtlich mehr als stossend, einen vom Parlament erlassenen Bundesbeschluss, der sich auf die konkreten Jahre 2025 bis 2030 bezieht, nun nicht in Kraft treten zu lassen», sagt der Direktor Ueli Stückelberger. Besonders stossend sei in diesem Zusammenhang, dass im Gegenzug für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse die Mineralölsteuerbefreiung aufgehoben werde.

Rückhalt von Bürgerlichen Applaus für den Plan des Bundesrats gibt es dagegen im bürgerlichen Lager. «Wir müssen sparen», sagt der Urner FDP-Ständerat Josef Dittli und fügt hinzu: «Wenn jeder, den es trifft, seine Lobby aktiviert, werden wir nie auf einen grünen Zweig kommen.» Deshalb stehe er hinter dem Vorgehen, auch wenn es die Branche hart treffe. «Wenn wir aber beim ersten Härtefall damit beginnen, das Sparpaket aufzubrechen, werden wir es nicht schaffen, die Bundeskasse zu sanieren.» Ich begrüsse die Vorgehensweise», sagt auch SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der den Luftfahrt-Dachverband Aerosuisse präsidiert.

Internationale Züge seien aus verschiedenen Gründen noch nicht wirtschaftlich sinnvoll, die 30 Millionen pro Jahr würden «ohne grosse Wirkung» verpuffen. Das CO₂-Gesetz sieht vor, die jährlich 30 Millionen Franken aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge zu generieren. Nun, da der Bundesrat den Betrag streichen will, soll das Geld nach Hurters Ansicht an die Luftfahrt zurückgehen..