



Nachtzüge: Albert Rösti muss sich erklären

Öffentlicher Verkehr Der Bundesrat streicht die geplanten Subventionen für Nachtzüge – ohne das Parlament zu befragen. Nun verlangen Politikerinnen und Politiker Antworten vom Verkehrsminister.



Im Rahmen des Entlastungsprogramms streicht der Bundesrat Gelder. Verkehrsminister Albert Rösti soll den Sparentscheid nun erklären. Foto: Peter Klaunzer (Keystone)



Stefan Häne

Maximal 30 Millionen Franken pro Jahr, reserviert für neue Nachtzugverbindungen: Diese Subvention ist Teil des neuen CO₂-Gesetzes und soll von 2025 bis 2030 fließen.

Doch der Bundesrat will die Zahlung gar nicht erst starten. Im Rahmen des Entlastungsprogramms, das er am 20. September präsentiert hat, streicht er die Gelder – und das bevor das Parlament über die Sparanträge entschieden hat; zu diesem Zweck will er den entsprechenden Artikel im CO₂-Gesetz aufheben.

Wie genau der Bundesrat damit den Finanzhaushalt entlasten will, ist drei Wochen nach seinem – sowohl politisch als auch juristisch – umstrittenen Entscheid weiterhin unklar. Selbst wenn der Bund die Nachtzug-Subvention streichen sollte: Die Gelder fließen trotzdem in die Bundeskasse. Der Grund: Sie stammen aus der Versteigerung der Emissionsrechte in der Luftfahrtbranche – einem klimapolitischen Instrument, mit dem der Bund die Klimabelastung der Airlines verkleinern will.

Was also tun mit den Einnahmen? Das Uvek, das Departement von Verkehrsminister Albert Röstli, lässt verlauten, über die Verwendung der Gelder könne erst entschieden werden, wenn der entsprechende Artikel im CO₂-Gesetz aufgehoben sei.

Kommissionen wollen Antworten

Dass es je so weit kommt, wollen Parlamentarier aus dem Mit-

te-links-Lager verhindern. Die Verkehrskommission des Nationalrats wird das Thema an ihrer Sitzung von nächster Woche aufgreifen, dem Vernehmen nach im Beisein von Röstli.

Der Verkehrsminister soll erläutern, wie der Bundesrat zu seinem Entscheid gekommen ist und wie das weitere Vorgehen aussieht. Traktandiert ist die Causa später auch in der Umweltkommission des Nationalrats, wie Quellen bestätigen. Unter Parlamentariern kursiert zudem die Idee, den Bundesrat in einem Schreiben aufzufordern, seinen Beschluss zu revidieren und die Gelder zumindest für 2025 und 2026 freizugeben, bis das Parlament über das Entlastungsprogramm entschieden hat. «Meines Erachtens sollten wir das tun», sagt etwa der Bündner Mitte-Nationalrat Martin Candinas. «Die ÖV-Branche hat zu Recht darauf vertraut, dass die Gelder fließen.»

Candinas meint damit nicht nur die Mittel für die Nachtzüge. Gestrichen hat der Bundesrat auch die vorgesehene Finanzspritze für Elektrobusse und -schiffe. Auch sie ist Teil des neuen CO₂-Gesetzes: maximal 47 Millionen Franken pro Jahr, von 2025 bis 2030.

Die ÖV-Branche wirft dem Bundesrat vor, eine Abmachung einseitig gekündigt zu haben: Die Finanzspritze war als Gegenleistung eingeplant für den Verlust eines finanziellen Privilegs der ÖV-Branche. Konkret: Bis anhin mussten Dieselbusse und -schiffe keine Mineralölsteuer

bezahlen – anders als etwa Per-
«Die ÖV-Branche hat zu Recht darauf vertraut, dass die Gelder fließen.»

Martin Candinas

Mitte-Nationalrat GR

sonenwagen mit Benzin- oder Dieselmotor. Das soll sich nun ändern. An diesem Teil der Abmachung hält der Bundesrat also fest; es geht um Zusatzeinnahmen von etwa 20 bis 30 Millionen Franken pro Jahr.

Suche nach anderen Lösungen

Wie das Seilziehen ausgehen wird, ist offen. Theoretisch denkbar wäre, dass der Support für Nachtzüge sowie E-Busse und -Schiffe über Umwege doch noch umgesetzt wird. So etwa könnte der Bund die SBB, die in seinem Besitz sind, anweisen, die neuen Nachtzugverbindungen auch ohne die Finanzspritze von 30 Millionen Franken einzuführen. Allerdings haben die SBB bereits klargemacht, dass das Projekt ohne Subventionen nicht umsetzbar sei.

Ein anderer Ansatz wäre es, in Röstis Departement nach alternativen Sparmöglichkeiten zu suchen, die es erlauben würden, Gelder umzuschichten. Im Uvek jedenfalls arbeitet man dem Vernehmen nach an einer Lösung.