

Politik & Wirtschaft

Wer die Nachtzüge tatsächlich ausgebremst hat

Sparmassnahme des Bundes Interne Dokument zeigen: Nicht Albert Rösti, sondern Karin Keller-Sutters Departement hat vorgeschlagen, die geplanten Gelder für Nachtverbindungen sofort zu sperren.

Eva Novak und Stefan Häne

Die Meinungen waren schnell gemacht: Die Grünen lancierten einen «Nachtzug-Appell» und riefen dazu auf, die Nachtzüge vor «Röstis Sparhammer» zu retten. Die geplanten Nachtzüge würden der «Rösti-Raffel» zum Opfer fallen, formulierte es Christian Häberli von der Alternativen Liste kürzlich im Zürcher Stadtparlament. Doch nun zeigt sich: Es war gar nicht Verkehrsminister Albert Rösti.

Nicht sein Departement, das Uvek, schlug dem Bundesrat vor, die 30 Millionen Franken pro Jahr nicht auszuzahlen – obwohl das Parlament just dies so beschlossen hatte. Der Antrag kam vielmehr aus dem EFD, dem Finanzdepartement von Karin Keller-Sutter. Dies geht aus verwaltungsinternen Dokumenten hervor, die diese Redaktion sowie weitere Medienschaffende gestützt auf das Öffentlichkeitsprinzip erhalten haben.

Ziel: ein «Stop-and-go» vermeiden

Rückblende. Das Parlament hatte im Frühjahr mit dem neuen CO₂-Gesetz für die Zeit bis 2030 entschieden, den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene – und damit namentlich Nachtzüge – vom kommenden Jahr an mit bis zu 30 Millionen zu unterstützen. Mit bis zu 47 Millionen Franken jährlich sollte sich der Bund zudem an der Förderung von E-Bussen und E-Schiffen beteiligen. Die Mittel waren bereits im Budget 2025 eingestellt, im September aber kam das Sparpaket des Bundesrats.

Dieses soll zwar erst in den Folgejahren wirken und die Vernehmlassung Ende Januar kommenden Jahres starten. Doch das Finanzdepartement schob den beiden Subventionen schon mal vorsorglich den Riegel. Im vertraulichen Entwurf des Sparpakets, den es Mitte September den anderen Departementen und der Bundeskanzlei zur Ämterkonsultation stellte, steht: «Es ist aus Sicht des EFD nicht zweckmässig, wenn der Bund eine Subvention, die er abschaffen will, für ein oder zwei Jahre ausrichtet.»

Und weiter: «Die Subventionen sollen nur eingeführt wer-



Sie hat es vorgeschlagen, er hat dagegen zumindest nicht opponiert: Karin Keller-Sutter und Albert Rösti. Foto: Alessandro della Valle (Keystone)

Anders agierte Rösti bei einem weiteren Sparvorschlag, der viel stärker eingeschenkt hätte.

den, falls der Bundesrat nach der Vernehmlassung (zum Sparpaket, Anm. d. Red.) auf deren Abschaffung verzichtet.» Damit wollte das Finanzdepartement nach eigenem Bekunden ein «Stop-and-go» vermeiden.

Die SP reichte deswegen eine Aufsichtsbeschwerde gegen den Bundesrat ein und forderte die

Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) auf, «eine Untersuchung einzuleiten und gegebenenfalls sicherzustellen, dass das neue CO₂-Gesetz vollständig umgesetzt wird.»

Beim Güterverkehr wehrte sich Rösti

Verkehrsminister Rösti schien der Antrag aus dem Departement von Keller-Sutter nicht zu kümmern. Zumindest wehrte er sich im Bundesrat nicht explizit dagegen, wie aus den jetzt veröffentlichten Unterlagen hervorgeht.

Ganz anders agierte Rösti bei einem weiteren Sparvorschlag, der viel stärker eingeschenkt hätte: Es geht dabei um den Verzicht auf die Förderung des Güterverkehrs. Dieser hätte gemäss der Expertengruppe unter dem frü-

heren Finanzverwalter Serge Gaillard ein Sparpotenzial von insgesamt mehr als 700 Millionen Franken, verteilt über fünf Jahre.

Röstis Departement beantragt in seiner Stellungnahme, auf diese Massnahme zu verzichten. Die dazugehörige Vorlage sei derzeit in der parlamentarischen Beratung, lautet die Begründung: «Dem Parlament nun zu beantragen, die Vorlage zurückzuziehen und auf die Förderung des Güterverkehrs zu verzichten, ist nicht angezeigt.» Stattdessen solle man die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds stärker als ohnehin geplant kürzen.

Warum sich Rösti für die Nachtzüge nicht auch dermassen in die Bresche warf, sorgt verwaltungsintern für einiges Rätselraten.

Zumal es aus gut unterrichteten Quellen heisst, dass seine Leute über die Sperre des Kredits alles andere als begeistert waren.

Aline Trede, Fraktionspräsidentin der Grünen, kann darüber nur den Kopf schütteln: «Wenn Bundesrat Rösti wirklich etwas an einem nachhaltigen Verkehrssystem liegen würde, hätte er auch für die Nachtzüge kämpfen müssen.»

Andere Departemente kaum einbezogen

Hat der SVP-Bundesrat die Linie seiner Partei stärker gewichtet, wie es ihm seine Kritiker bereits beim Wolfsschutz und bei der Atomkraft ankneiden? Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands Öffentlicher Verkehr, nimmt Rösti in Schutz: Dass hin-

ter den Sparmassnahmen das Finanzdepartement stecke, sei «plausibel», sagt er. Die Expertengruppe unter Gaillard sei vom Finanzdepartement eingesetzt worden, auch seien die anderen Departemente beziehungsweise Bundesämter in die Arbeiten zum Sparpaket «kaum gross einbezogen» worden.

Stückelberger erwartet aber, dass Röstis Uvek nun sowohl beim internationalen Personenverkehr als auch bei der E-Bus-Finanzierung die «breiten politischen Signale» der Kantone, Städte und der nationalrätlichen Verkehrskommission «ernst nimmt und zu Lösungen hinführt». Das heisst aus seiner Sicht: Die beiden Kreditsperren für die Jahre 2025 und 2026 sind aufzuheben.

Autobahngegner reichen Beschwerde ein

Abstimmung Verkehrsminister Albert Rösti führe eine Kampagne, lautet der Vorwurf.

Im Abstimmungskampf zum Autobahnausbau, über den am kommenden Sonntag abgestimmt wird, sollen Bundesrat Röstis Bundesamt für Strassen (Astra) die Meinungsbildung in der Bevölkerung zu stark beeinflussen haben. Das kritisieren Benjamin Gautschi von der Zürcher GLP und Matthias Frick von der Schaffhauser SP. Sie haben eine Aufsichtsbeschwerde bei der Bundeskanzlei eingereicht.

Darin heisst es, dass die Behörden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger «unzulässig beeinflusst» hätten. Es soll überprüft werden, ob das Astra im Vorfeld der Abstimmung «kor-

rekt und zurückhaltend» über das Geschäft informiert hat. Die Bundesverfassung schützt das Recht auf freie Willensbildung. Der Bundesrat muss über Abstimmungsvorlagen «sachlich und verhältnismässig» informieren. In sechs Punkten seien diese Vorgaben geritzt worden, so die Beschwerdeführer. Unter anderem geht es um Aussagen des Astra-Chefs Jürg Röthlisberger.

Kritisiert wird auch, dass das Astra jährlich über 5 Millionen Franken an PR-Agenturen bezahlt habe, um Projekte zu bewerben, die Teil der Abstimmung sind. Damit verstosse das Astra gegen die Vorgabe, wonach un-

verhältnismässig hohe finanzielle Mittel für die Information der Stimmberechtigten unzulässig seien.

Keller-Sutter ging bei Konzerninitiative zu weit

Es gibt einen Präzedenzfall: FDP-Bundesrätin Karin Keller-Sutter hat bei einer Abstimmung schon zu heftig gekämpft. So kam die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats letztes Jahr zum Schluss, Keller-Sutter sei im Abstimmungskampf gegen die Konzernverantwortungsinitiative teilweise zu weit gegangen. Die Kommunikation ihres Departements sei «mehr auf die Ablehnung

der Initiative als auf die Information der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ausgerichtet» gewesen, hiess es damals.

Im Bundesgesetz über die politischen Rechte steht, dass Bundesrätinnen und Bundesräte die Bevölkerung kontinuierlich über die Abstimmungsvorlagen informieren sollen, dabei aber «die Grundsätze der Vollständigkeit, der Sachlichkeit, der Transparenz und der Verhältnismässigkeit» beachten müssen. Das heisst: Sie sollen aktiv informieren, dürfen, aber keine Kampagne für oder gegen eine Vorlage führen.

Nina Fargahi

Mehrheit der Schweizer Bevölkerung sieht zu viel Beachtung für Queere

Umfrage Queere Personen erhalten zu viel Beachtung im Verhältnis zum Rest der Bevölkerung. Zu diesem Ergebnis kommt eine repräsentative Umfrage des Forschungsinstituts gfs.bern in der Schweiz. 60 Prozent der befragten Einwohnerinnen und Einwohner waren sehr oder eher einverstanden mit dieser Aussage, wie das Forschungsinstitut gestern mitteilte. 33 Prozent wiederum waren nicht oder eher nicht einverstanden mit der Aussage.

Eine gewisse Ambivalenz zeigt sich auch, wenn es darum geht, mehr über die Erfahrungen und Herausforderungen von LGBTQ+-Personen zu lernen. Zwar gaben 33 Prozent an, dafür

offen zu sein, Neues zu lernen. Bei 35 Prozent wiederum war das aber nicht der Fall.

Eine grössere Bereitschaft zeigt sich bei der Anerkennung der Geschlechtsidentität und der gewählten Pronomen. Eine knappe Mehrheit von 53 Prozent der Befragten gab an, dies häufig oder sehr häufig zu tun. Eine Mehrheit von 60 beziehungsweise 53 Prozent befürwortet auch die rechtliche Gleichstellung homosexueller Menschen. Eine rechtliche Gleichstellung von trans- oder non-binären Menschen hat dagegen mit einem Anteil von 37 beziehungsweise 35 Prozent für weniger Personen Priorität. (SDA)