

# Ging der Bundesrat mit dem Sparentscheid zu weit?

**Kein Geld für Nachtzüge** Der Bundesrat sperrt das Geld für Nachtzüge. Das Vorgehen ist nicht nur politisch umstritten. Der Entscheid sei rechtlich heikel, sagt Staatsrechtsprofessor Felix Uhlmann.

Stefan Häne und Eva Novak

Noch hat das Parlament über keine der 60 Massnahmen im Entlastungspaket entschieden, mit dem der Bundesrat die Bundesfinanzen ins Lot bringen will. Und doch sind bereits Fakten geschaffen worden – vom Bundesrat selber. Für neue Nachtzüge gibt es ab 2025 keine finanzielle Unterstützung, wie diese Redaktion am Dienstag publik gemacht hat.

Der Entscheid ist nicht nur politisch umstritten, weil er laut SBB neue Nachtzugdestinationen wie Barcelona oder Rom verhindert. Es stellen sich auch juristische Fragen. Michael Töngi hat dazu eine Interpellation eingereicht. Der Nationalrat der Grünen will unter anderem wissen, auf welcher Gesetzesgrundlage der Beschluss beruhe. Felix Uhlmann hat den Fall analysiert. «Der Entscheid ist rechtlich heikel», sagt der Professor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Zürich.

Um zu verstehen, wie Uhlmann zu seiner Einschätzung gelangt, braucht es einen kurzen Blick zurück. 2021 lehnte das Stimmvolk das CO<sub>2</sub>-Gesetz an der Urne ab. Das Parlament zog daraus die Lehren und verzichtete in der Folge auf höhere und neue Abgaben auf fossile Energien, wie es die gescheiterte Vorlage vorgesehen hatte. Stattdessen wollten die Politiker die Klimapolitik mit Fördermassnahmen weiterbringen und gestalteten in diesem Geist das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz, das nun am 1. Januar 2025 in Kraft tritt und die Klimapolitik bis 2030 vorgibt.

## «Ermessensspielraum im CO<sub>2</sub>-Gesetz überschritten»

Teil des neuen Gesetzes sind auch die Förderbeiträge, die der Bundesrat nun gesperrt hat. Gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz sind es «höchstens 30 Millionen pro Jahr» für Nachtzüge. Dieser Wortlaut erlaubt es theoretisch, gar kein Geld zu sprechen, ein Minimalbetrag steht nirgends im Gesetz. «Die Entstehungsgeschichte mit einer einigermassen prominenten Diskussion um Nachtzüge spricht aber gegen diese Lesart», sagt Uhlmann.

Der Bundesrat trägt laut Uhlmann auch der Übergangsbestimmung des Parlaments keine Rechnung. Warum? Das Parla-



Im Schlafwagen nach Deutschland: Ohne weitere Subventionen gibt es keine neuen Nachtzuglinien. Foto: Sabina Bobst

## Das CO<sub>2</sub>-Gesetz hält explizit fest, dass dieses Geld zweckgebunden ist.

ment wollte, dass das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz möglichst schnell in Kraft tritt. Normalerweise beschliesst der Bundesrat das Inkrafttreten formell, in diesem Fall aber hat das Parlament diese Aufgabe nicht ihm delegiert, sondern selber bereits wahrgenommen. «Beides – die Entstehungsgeschichte sowie das Übergangsrecht –

spricht dafür, dass der Bundesrat mit seinem Null-Entscheid für Nachtzüge den Ermessensspielraum im CO<sub>2</sub>-Gesetz überschritten hat», sagt Uhlmann.

Offen ist schliesslich, inwieweit es den Bundeshaushalt überhaupt entlastet, wenn der Bundesrat das Geld für die Nachtzüge sperrt. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz hält nämlich explizit fest, dass dieses Geld aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge stammt und zweckgebunden ist – entweder für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, also die Nachtzüge, oder aber in zweiter Priorität für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr.

Ähnlich gelagert ist der Fall bei den Subventionen für Elektrobusse und -schiffe, die der Bundesrat nun ebenfalls gesperrt hat. Auch sie sind Teil des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes, und auch hier gibt

es im Gesetz besagte Einschränkungen: «höchstens 47 Millionen Franken pro Jahr».

## In der ÖV-Branche ist der Unmut gross

Diese Finanzspritze indes war Teil eines politischen Deals: Dieselselbusse und -schiffe bleiben von der Mineralölsteuer nicht mehr länger befreit, im Gegenzug fördert der Bund die Umstellung auf Elektrobusse. Nun aber sperrt der Bundesrat die Subventionen, hält aber gleichzeitig daran fest, die Mineralölsteuer-Befreiung schrittweise aufzuheben. In der ÖV-Branche ist deshalb der Unmut besonders gross: «Wir fühlen uns versemelt», sagt ein Vertreter, der das Gesetzgebungsverfahren während fünf Jahren eng begleitet hat.

In der Bundesverwaltung scheint man inzwischen selber gemerkt zu haben, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz am 1. Januar 2025 «von

selbst» in Kraft tritt und der Bundesrat nicht einfach einen Teil davon auf Eis legen kann. Nun versucht man es dem Vernehmen nach auf anderem Weg: Der Bundesrat soll die Mittel, die das Parlament für die beiden Verpflichtungskredite sprechen muss, sperren – und zwar unabhängig davon, wie National- und Ständerat über das Sparpaket befinden werden.

Mit einem Verpflichtungskredit wird der Bundesrat ermächtigt, eine Ausgabe zu tätigen. Dazu zwingen, so sagt Rechtsexperte Uhlmann, könne man den Bundesrat aber vermutlich nicht. Denkbar wäre dann nur noch, dass die SBB oder ein anderes Transportunternehmen ein Gesuch für die Fördermittel stellen und die – absehbare – Abweisung durch den Bundesrat in der Folge anfechten würden. Das, so Uhlmann, wäre «schwierig, aber nicht chancenlos».

## Lokomotiven: SBB vergeben Auftrag an Stadler

**Güterverkehr** Stadler hat von den SBB einen Auftrag über bis zu 129 Güterlokomotiven erhalten. Diese sollen zwischen Herbst 2027 und 2035 schrittweise ausgeliefert werden und die alten Lokomotiven Re420 von SBB Cargo ersetzen. Finanzielle Angaben wurden keine gemacht.

Konkret kaufen die SBB in einem ersten Schritt 36 Lokomotiven mit einer Option auf weitere 93 Loks. Dies sei «ein zentraler Schritt in der notwendigen Transformation des Schienengüterverkehrs», wird SBB-Güterverkehrsleiter Alexander Muhm in einer Mitteilung von Stadler zitiert.

Die vierachsigen elektrischen Mehrsystemlokomotiven von Stadler stellen laut dem Konzern «einen neuen Standard» dar. Ihr Design erlaube beispielsweise auch den Einsatz von zwei Dieselmotoren oder zwei Traktionsbatteriemodulen für den Betrieb auf der letzten Meile auf nicht elektrifizierten Strecken. (SDA)

## Umstrittener Ukraine-Krieg-Film wird nicht gezeigt

**Zürich** Kehrtwende bei den Verantwortlichen des Zurich Film Festival (ZFF): Nachdem das Festival trotz heftiger Kritik des ukrainischen Aussenministeriums und den kontroversen Diskussionen um den Dokumentarstreifen «Russians at War» an einer Aufführung festgehalten hat, verzichtet das ZFF auf eine öffentliche Vorführung, wie es gestern Abend mitteilte. Die Doku hätte am 7. Oktober im Festivalzentrum am Bellevue gezeigt werden sollen. Angekündigt war auch, dass sich Regisseurin Anastasia Trofimova danach den Publikumsfragen stellen wolle. Aufgrund der aktuellen Lage wird nun auch sie nicht nach Zürich reisen.

Laut ZFF-Medienstelle habe man sich aufgrund von Sicherheitsüberlegungen entschieden, die kanadisch-französische Produktion nicht öffentlich vorzuführen. Der Film verbleibe indes im Dokumentarfilm-Wettbewerb des ZFF. (red)

## Nick Hayek denkt über Rückzug von der Börse nach

**Swatch** Nick Hayek denkt laut über einen Rückzug der Swatch Group von der Börse nach. Ein solcher wäre sicher von Vorteil, sagte der Firmenchef im Interview mit dem Wirtschaftsmagazin «Bilanz». «Wir überlegen uns, was wir tun können», fuhr er fort, ohne weiter ins Detail zu gehen. «Gewinnprognosen machen wir keine, weil wir sehr langfristig denken und arbeiten», so Hayek.

Derzeit hält der Hayek-Pool 28,5 Prozent am Kapital der Swatch Group und 44 Prozent der Stimmen. Das sei ein neuer Höchststand und nahe an den 49 Prozent, bei denen gemäss Statuten ein Übernahmeangebot fällig wäre, schreibt die «Bilanz» in ihrer heute erscheinenden Ausgabe. Zuletzt hatte Hayek die tiefen Börsennotierungen dazu genutzt, um Aktien seiner Firma zuzukaufen. Die Beziehungen der Familie Hayek mit den Börsenakteuren sei angespannt, so der Bericht. (SDA)

# 15 Millionen Franken mehr für die indirekte Presseförderung

**Für sieben Jahre** Der Nationalrat will die Zustellung abonniertes Zeitungen stärker subventionieren.

Der Nationalrat will die indirekte Presseförderung für die Tageszustellung von Regional- und Lokalzeitungen aufstocken. Das Budget dafür soll von 30 auf neu 45 Millionen Franken pro Jahr erhöht werden – befristet auf sieben Jahre. Die Verbilligung soll die Verlage finanziell entlasten.

Sie sollen damit mehr Geld in die digitale Transformation investieren können. Dafür hat die grosse Kammer eine Vorlage ihrer Kommission für Verkehr und

Fernmeldewesen zu einer Revision des Postgesetzes verabschiedet. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 126 zu 61 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Als Nächstes muss der Ständerat über sie befinden.

Zuletzt hatte der Verlegerverband Schweizer Medien einen Ausbau der indirekten Presseförderung gefordert. Nur so bleibe das journalistische Angebot der privaten Medien in der Schweiz

erhalten. Die Entwicklung treffe auch kleinere Lokal- und Regionalzeitungen. Ohne zusätzliche Förderung komme es zum Aus für Zeitungen.

## Der Bundesrat ist dagegen

Auch für die Frühzustellung von Tageszeitungen unter der Woche bis 6.30 Uhr soll es eine durch den Bund subventionierte Ermässigung geben. Der Nationalrat widersetzte sich mit den Entscheiden denn auch den Spar-

vorschlägen des Bundes: Eine Kürzung des Bundesbeitrags für die indirekte Presseförderung war Teil des unlängst veröffentlichten Expertenberichts für potenzielle Einsparungen beim Bund. Der Bundesrat beantragte im Vorfeld Nichteintreten auf die Vorlage. Seine ablehnende Haltung begründet er unter anderem mit der angespannten Finanzlage.

Den jährlichen Bundesbeitrag von 20 Millionen Franken an die

Mitgliedschafts- und Stiftungspressen strich die grosse Kammer derweil. Dies ganz im Sinne des Bundesrats.

Weiter nahm die grosse Kammer auch eine Motion zur Schaffung einer Gesetzesvorlage für eine kanal- und geschäftsmodell-unabhängige Förderung elektronischer Medien an. Das Geschäft geht ebenfalls an den Ständerat. Auch hier hatte der Bundesrat im Vorfeld erfolglos eine Ablehnung beantragt. (SDA)