



Nationalräte wollen Städte beschenken – mit einer Finanzspritze für E-Busse

Verkehr E-Busse sind teurer als herkömmliche Modelle. Um ihre Verbreitung zu beschleunigen, soll der Bund den Städten Geld geben.



Offenbar eine saubere Sache: Bernmobil eröffnete vor einem Monat eine Ladestation für die neuen Elektrobusse. Foto: Christian Pfänder

Stefan Häne

Noch sind Elektrobusse mit Batterie auf hiesigen Strassen Exoten. Das soll sich ändern. Verschiedene Städte haben erste Modelle im Einsatz, darunter Basel, Bern und Zürich. Zwar macht der ÖV auf der Strasse nicht den Hauptteil der CO₂-Emissionen im Verkehr aus, doch auch Diesel- und Gasbusse stossen Treibhausgase aus. Deren Ersatz verstehen die Städte als Beitrag zum Schutz von Klima und Luft.

Die Einführung ist bislang ähnlich geräuschlos verlaufen,

wie die Fahrzeuge unterwegs sind. Nun aber schlagen SVP-Politiker im Bundeshaus Lärm – weil der Bund die Umstellung von fossil betriebenen Bussen auf umweltfreundlichere Modelle finanziell fördern soll. Im Vordergrund stehen E-Busse, es geht aber auch um Biogas- und Brennstoffzellenbusse.

«Befristet», aber bis wann?

Entsprechende Pläne wälzt die Verkehrskommission des Nationalrats; letzte Woche hat sie –

von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt – ein Postulat eingereicht. Der Bundesrat soll aufzeigen, wie der Bund «die Durchsetzung von klimaneutralen Bussen» beschleunigen kann. Damit der Strassen-ÖV auch in der Schweiz künftig eine Vorbildfunktion einnehme, solle der Bund eine Anschubfinanzierung leisten. Bis wann diese dauern soll, ist unklar. Im Vorstoss heisst es dazu bloss: «befristet».

Der Vorstoss geniesst breiten Rückhalt. Widerstand kommt



einzig aus der SVP. «Die Beschaffung und Finanzierung von Bussen ist Sache der Städte», sagt Nationalrätin Natalie Rickli. Ihr Parteikollege Thomas Hurter ergänzt, wenn schon, müsste ein solches Anliegen über das Programm Agglomerationsverkehr laufen, mit dem sich der Bund an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen beteiligt. Eine neue Kasse aufzutun, komme für ihn nicht infrage.

Initiiert hat den Vorstoss Nationalrat Martin Candinas, der den Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) präsidiert. Letztes Jahr hat der CVP-Politiker einige Unternehmen mit einer Busflotte besucht. Die Umstellung sei bei allen ein grosses Thema gewesen. Dass es mit der Umstellung hapert, führt Candinas auf die Mehrkosten zurück. Diese seien heute halt noch sehr gross. «Es braucht daher Anreize.» In Basel etwa kostet ein herkömmliches Modell 550 000 Franken. Die E-Bus-Variante ist mit 800 000 Franken fast 50 Prozent teurer. In Bern ist von doppelt so hohen Kosten die Rede.

Ob die Idee im Parlament

Chancen hat, wird nicht zuletzt davon abhängen, wie gross der Fördertopf werden soll. Hinzu kommt: Gegenüber der Idee bestehen gewisse Vorbehalte auch in jenen Kreisen, die das Kommissionspostulat mittragen. GLP-Nationalrat Jürg Grossen etwa ist skeptisch gegenüber einer rein finanziellen Förderung von Elektrobussen mit Steuergeldern. «Hingegen könnte der Bund die Rahmenbedingungen so ausgestalten, dass sich der Einsatz solcher Busse lohnt.» Etwa indem er die Mineralölsteuer den Betreibern von Diesel- und Erdgasbussen nicht mehr wie heute zurückerstatte.

SVP sieht Städte am Zug

Beim Städteverband kommt die Idee aus Bundesbern gut an. Der stellvertretende Direktor Martin Tschirren räumt zwar ein, es sei nicht so, dass den Städten per se das Geld fehle. «Es geht vielmehr darum, wie schnell die Elektromobilität und andere umweltfreundliche Antriebstechnologien den Durchbruch schaffen.» Die Städte würden sich bereits

selber stark in diese Richtung engagieren – etwa mit der Förderung von Ladeinfrastrukturen wie in Genf, Basel und St. Gallen oder wie in Lausanne mit einem Zustupf für Käufer von E-Velos. Ein weiterer Effekt von Bundesgeldern wäre «noch entscheidender», wie die Verkehrsbetriebe Zürich geltend machen: Eine Anschubfinanzierung würde sicherstellen, «dass die Mehrkosten der Beschaffung von E-Bussen nicht zulasten von anderen Angebotsausbauten des ÖV gehen».

SVP-Parlamentarier entgegenen, die Städte müssten ihr Budget halt neu priorisieren, wenn ihnen die Förderung der E-Busse so wichtig sei. Die Erfahrung zeige, dass es nicht bei sogenannten Anschubfinanzierungen bleibe, so Natalie Rickli. Sie verweist auf das seit 2003 laufende Impulsprogramm für familienergänzende Kinderbetreuung des Bundes; im letzten Herbst hat das Parlament einer Verlängerung bis 2023 zugestimmt. Auch ihr Parteikollege Hurter befürchtet: «Anschubfinanzierungen bleiben für ewig.»