



REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

17. August 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

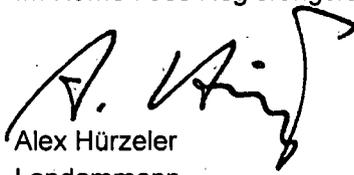
Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen betreffend die Finanzierung des Autoverlads im Allgemeinen und die Finanzierung der Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur im Speziellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Alex Hürzeler
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

• finanzierung@bav.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 30. Juni 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Da der Kanton Appenzell I.Rh. von der Vorlage nicht betroffen ist, wird auf eine Stellungnahme verzichtet.

Freundliche Grüsse

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.: 934/2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Intern

14. September 2022

**Vernehmlassung des Bundes: Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum im Betreff genannten Geschäft.

Auch der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Finanzierung der Autoverlade von nationaler Bedeutung neu angedacht werden muss. In diesem Sinne unterstützt er den Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für anstehende Infrastrukturinvestitionen bei den bestehenden Autoverladen und erachtet die vorgesehene Lösung als zielführend.

Demnach soll das Rollmaterial künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert werden. Für ungedeckte Betriebskosten sollen jedoch jährliche Betriebsabgeltungen vereinbart werden können. Bei der strassenseitigen Infrastruktur sollen zweckgebundene Strassenmittel die Finanzierung sicherstellen. Schliesslich soll die Eisenbahninfrastruktur über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert sowie auf den Strecken durch den Autoverlad ein entsprechender Trassenpreis geschuldet werden. Der Zusatzkredit von CHF 40 Mio. zum laufenden Verpflichtungskredit Investitionsbeiträge Autoverlad sichert die Umsetzung der notwendigen und geplanten Massnahmen und garantiert den Erhalt der Autoverlade, welche für den Alpenraum eine wichtige Erschliessungsfunktion übernehmen.

Der Regierungsrat hat zur Vernehmlassungsvorlage keine ergänzenden Anträge und dankt Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christine Häslér
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 27. September 2022

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur:
Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft**

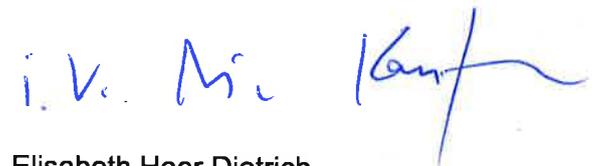
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie die Kantonsregierungen dazu eingeladen zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Wir bedanken und für diese Möglichkeit.

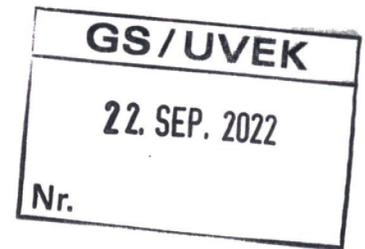
Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft schliesst sich der Stellungnahme der Konferenz der Kantonalen öV-Direktoren (KöV) vollumfänglich an.

Hochachtungsvoll


Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin


Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage
– Stellungnahme der KöV



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation –
UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Basel, 20. September 2022

Präsidialnummer: P220809

Regierungsratsbeschluss vom 20. September 2022
Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Im Bewusstsein, dass ein Verzicht auf die laufenden Erneuerungen mittelfristig zur Stilllegung der Autoverlade führen würde und dies für die betroffenen Regionen unverhältnismässig grosse negative Konsequenzen hätte, unterstützt der Regierungsrat die Vorlage.

Zugleich stellt der Regierungsrat fest, dass die betroffenen Autoverlade die Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) vereinfachen und attraktiver machen, was eine Umstellung auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Verkehrsarten, insbesondere auf den Öffentlichen Verkehr, verzögert. Deswegen definiert der Regierungsrat unter Punkt 2 zwei Anträge, die eine langfristige Reduktion des gesamten MIV als Ziel haben.

Die Vorlage über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur betrifft den Kanton Basel-Stadt nicht direkt. Wie im dazugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, hat die vorliegende Vorlage keine finanziellen Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden, da der Bund die Investitionsbeiträge alleine finanziert. Ebenfalls ist keine Erhöhung des Personalbestandes (daher weder beim Bund noch bei den Kantonen) erforderlich.

Die Autoverlade haben jedoch eine verkehrliche Auswirkung auf andere Regionen der Schweiz, wenn entweder der Ausgang oder das Ziel des Verkehrs ausserhalb der per Autoverlad durchquerten Region liegt (Zubringer) oder wenn weder der Ausgang noch das Ziel des Verkehrs in der per Autoverlad durchquerten Region liegt (Transit).

Entsprechend fliesst ein grosser Teil des Fremdverkehrs aus der Richtung Südwest-Deutschland, Nordfrankreich, Holland oder Belgien über die hochbelastete N2 durch die Region Basel. Demnach ist der Kanton Basel-Stadt von der hier zu prüfenden Vorlage indirekt stark betroffen.

2. Anträge des Kantons Basel-Stadt

2.1 Ausarbeiten einer statistischen Grundlage über Ausgang, Verlauf und Ziel des Verkehrs an den einzelnen Autoverladen

Antrag:

Wir beantragen die Ausarbeitung einer statistischen Grundlage über Ausgang, Verlauf und Ziel des Verkehrs an den einzelnen Autoverladen. Diese kann sowohl aus dem hier zu prüfenden Zusatzkredit als auch aus den anderen beim Bund dem MIV zur Verfügung stehenden Mittel finanziert werden. Es soll aufgezeigt werden, über welche (National-)Strassen der Zubringer- und Transitverkehr zu den Autoverladen verläuft.

Begründung:

Der zu den Autoverladen gelangende Zubringer- und Transitverkehr wickelt sich davor über diverse (National-)Strassen ab. In der Vernehmlassung befindet sich aktuell die «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz», mit welcher unter anderem diverse Kapazitätsengpässe an den Nationalstrassen beseitigt werden sollen. Es ist leicht zu erkennen, dass der oben erwähnte Zubringer- und Transitverkehr einen Anteil an diesen Kapazitätsengpässen bildet.

Mit der beantragten statistischen Grundlage sollen die Verteilung und folglich auch die Kostenkonsequenzen des Autoverlad-Verkehrs in den anderen Regionen der Schweiz transparent gemacht werden.

Die statistische Grundlage wird ausserdem ermöglichen, die Auswirkungen des Autoverlad-Verkehrs auf die Umwelt in allen Regionen der Schweiz abzuschätzen.

2.2 Ausarbeitung der Konzepte für eine Reduktion der negativen Auswirkungen der Autoverlade

Antrag:

Wir beantragen – unter Verwendung der unter Punkt 2.1 beantragten statistischen Grundlage – für die betroffenen Autoverlade jeweils Konzepte zu erarbeiten, wie deren negativen verkehrlichen Auswirkungen reduziert werden können. Die Konzepte können sowohl aus dem hier zu prüfenden Zusatzkredit als auch aus den anderen beim Bund dem MIV zur Verfügung stehenden Mittel finanziert werden. Ziel ist es, mögliche Massnahmen aufzuzeigen wie beispielsweise die Verlagerung des Fern-Individualverkehrs auf den Öffentlichen Verkehr oder die Optimierungen bei den Autoverladen.

Begründung:

Im Erläuterungsbericht zur Vorlage wird festgehalten: «Die Autoverlade entlasten die Umwelt, indem längere Umwegfahrten und Staus auf anderen, zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermieden werden. Die vom Strassenverkehr verursachten negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt können dadurch gesenkt werden.» Sobald der Zubringer- und Transitverkehr in der Gegend des Autoverlads ankommt, trifft diese Aussage zweifelsohne zu. Die Umwelteinwirkungen auf dem Weg dorthin bleiben jedoch unverändert.

Noch sinnvoller als ein möglichst umweltschonender Autoverlad wäre es aus der Sicht des Regierungsrats, wenn die Teilnehmenden des Zubringer- und Transitverkehrs auf die (unter Umständen mehrere Hundert Kilometer lange) Anreise mit dem eigenen motorisierten Fahrzeug verzichten und beispielsweise mit der vorhandenen Bahnverbindung anreisen.

Diese verkehrliche Belastung entlang der Anreisestrecke kann massiv sein. Im Winter 2021/2022 haben uns die Berichte erreicht, wonach die entlang der N28 liegenden Gemeinden ihre Ortsstrassen infolge des Schleichverkehrs schliessen mussten. Auf der N28 verläuft auch der Zufahrtsverkehr zum Vereina-Autoverlad. Dessen Anteil am Gesamtverkehr kann der gemäss Antrag 1 zu erstellenden statistischen Grundlage entnommen werden.

Mit jedem Gast, der mit dem Zug statt mit eigenem Personenwagen durch den Vereina Tunnel reist, werden die betroffenen Gemeinden entlastet.

Es könnte ebenfalls geprüft werden, ob der Autoverlad bereits bei der Abzweigung der N28 von der N3 bei Landquart oder gar – aus der Sicht des Kantons Basel-Stadt besonders vorteilhaft – noch vor der Einreise in die Schweiz erfolgen könnte. Bereits vorhanden sind beispielsweise die Autozüge von Hamburg oder Düsseldorf nach Villach, Verona oder Lörrach direkt vor der Landesgrenze bei Basel-Stadt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne Herr Dr. Roger Reinauer, Leiter Tiefbauamt, roger.reinauer@bs.ch zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 20 septembre 2022

2022-981

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobile - Consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par lettre du 3 juin 2022 votre Département nous a soumis pour avis le projet *d'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles* et son rapport explicatif et nous vous en remercions. Ce crédit additionnel s'élève à 40 millions de francs et est destiné aux points de chargement des automobiles du Lötschberg, de la Vereina et de la Furka. Il couvrira uniquement les investissements nécessaires à l'infrastructure routière. En effet, le Conseil fédéral, après analyse, est arrivé à la conclusion qu'il fallait adapter le financement de ces trois points de chargement des automobiles d'importance nationale.

D'une manière générale le Conseil d'Etat soutient ce crédit additionnel destiné à des investissements pour les infrastructures routières de ces trois points de chargement qui permettent de délester le réseau routier et favorisent le transfert modal vers les transports publics notamment pour le trafic de marchandises. Nous prenons note que le financement des coûts non couverts de leur exploitation et du matériel roulant se fera dorénavant par une indemnité annuelle versée intégralement par la Confédération.

Toutefois, par rapport au financement des investissements nécessaires à l'infrastructure ferroviaire de ces points de chargement ainsi qu'au matériel roulant, le rapport est très lacunaire. Il ne permet guère de se faire une idée sur les montants qui seront prélevés sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), fonds alimenté notamment par les contributions cantonales. Ainsi, l'OFT évalue les besoins pour le renouvellement des infrastructures et du matériel roulant à 140 millions de francs, dont les 40 millions demandés par l'arrêté soumis à consultation et dévolus aux infrastructures routières ; aucun détail n'est fourni sur les 100 millions de francs restant nécessaires pour le ferroviaire.

Par ailleurs il est mentionné en page 4 et 5 que :

« de manière générale, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les trains-autos est indemnisée grâce au prix du sillon. Or celui-ci ne couvre en premier lieu que les coûts marginaux de l'infrastructure. Seul le versement d'une contribution de couverture permet de couvrir également une partie des coûts fixes. Actuellement, les contributions de couverture des trois points de chargement des automobiles s'élèvent à environ 3 millions de francs. »

De ce passage, l'on déduit que les entreprises de transport qui exploitent ces points de chargement payent d'une part le prix du sillon et d'autre part environ 3 millions de francs de contributions de couverture. Or dans le tableau reproduit en page 7, 3 millions de francs sont mentionnés sous « Contribution de couverture prix du sillon » ; il semblerait donc qu'il ne s'agisse en fait que d'une seule et même contribution. En outre ce tableau indique l'abandon de cette contribution dès 2032, contribution qui serait dès lors « à charge du FIF ».

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg demande donc que des éléments détaillés et claires lui soient fournis afin qu'il puisse juger de l'impact sur le FIF et se prononcer.

Par ailleurs, il est mentionné en page 4 que les exploitants des installations de transbordement doivent « essayer au préalable de couvrir ces couts [d'amortissement en lien avec l'exploitation et le matériel roulant] par des recettes plus élevées issues de la vente des titres de transport » et « notamment procéder à des différenciations de prix tant que cela génère des produits supplémentaires sans induire d'effets de retransfert importants ». Des données chiffrées plus précises manquent également pour juger de cet aspect. Il nous semble toutefois, a priori, que de tels ajustements de prix destinés à augmenter les recettes, ne vont pas dans le sens de l'encouragement au transfert modal vers les transports publics.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service de la mobilité et le Service des ponts et chaussées ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 31 août 2022

Le Conseil d'Etat

3612-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : consultation relative à l'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Madame la Conseillère fédérale,

Le 3 juin 2022, le DETEC a lancé une consultation relative à l'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. Cette consultation nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Le Plan Climat Cantonal du Canton de Genève récemment renforcé ambitionne d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. De ce fait, une réduction des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé est indispensable. Le chargement des automobiles sur le rail permet de traverser les Alpes, sans faire de détour par les cols, diminuant ainsi le nombre de kilomètres parcourus. De plus, l'infrastructure ferroviaire est utilisable en toute saison, indépendamment de l'ouverture de ces mêmes cols.

L'arrêté fédéral soumis à la présente consultation ne concernant que le transit à travers les Alpes, il n'impacte pas directement le Canton de Genève. Toutefois, il nous paraît important de continuer à promouvoir les alternatives à la route pour la traversée des Alpes, raison pour laquelle le Conseil d'Etat soutient les mesures de financement additionnel pour le renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur le sujet, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière



Michèle Righetti

Le président



Mauro Duggia

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail an:
- finanzierung@bav.admin.ch

Glarus, 13. September 2022

Vernehmlassung zum «Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur»

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen Ihnen mit, dass wir keine Vorbehalte haben.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühlemann
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Sitzung vom

20. September 2022

Mitgeteilt den

21. September 2022

Protokoll Nr.

731/2022

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassung an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 wurden die Kantone durch das UVEK eingeladen, zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur bis 30. September 2022 Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

I. Generelles

Grundsätzlich begrüsst der Kanton Graubünden die Absicht des Bundesrates, einen Zusatzkredit von 40 Mio. Franken zum laufenden Verpflichtungskredit von 60 Mio. Franken "Investitionsbeiträge Autoverlad 2019" zu beantragen. Nicht einverstanden

sind wir allerdings mit dem angedachten Systemwechsel bei der Finanzierung des Autoverlade-Rollmaterials. Eine Fremdfinanzierung würde zu höheren Kosten der Autoverlade von mindestens 20 Mio. Franken pro Jahr führen. Der Kanton Graubünden wäre dadurch stark betroffen, muss doch am Verladestandort Vereina in den nächsten Jahren beinahe das gesamte Rollmaterial ersetzt werden. Dies bedeutet, dass die durch den Systemwechsel verursachten Mehrkosten über höhere Abgeltungen des Bundes in einem komplizierten Bestellverfahren und mit Mehrkosten allein für Zinsen von jährlich bis zu 10 Mio. Franken kompensiert werden müssten.

II. Detailbemerkungen

Entgegen den Angaben in der Tabelle 1 des erläuternden Berichts (Seite 3) leistet der Kanton Graubünden aufgrund regionalpolitischer Verantwortung bereits heute der RhB eine Abgeltung der ungedeckten Kosten des Randstundenangebots von jährlich 165 000 Franken; dies ohne Zutun des Bundes. Dadurch wird sichergestellt, dass die Regionen Prättigau, Davos, Unterengadin und Val Müstair während der Wintersperre der kantonalen Verbindungsstrasse am Flüelapass auch abends erreichbar bleiben.

Im Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die vom Bund vorgeschlagene Aufhebung des Autoverlades am Oberalp Ende Wintersaison 2022/23 (Ziffer 1.1, Seite 3) eine mindestens teilweise Kompensation durch zusätzliche Angebote im regionalen Personenverkehr der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) erfordert.

Die Autoverlade am Vereina und Lötschberg arbeiten heute nur deshalb weitgehend kostendeckend, weil in der Vergangenheit wesentliche Investitionen ins Rollmaterial à fonds perdu erfolgten und hierdurch keine Abschreibungen die Rechnung belasten. Mit dem unmittelbar bevorstehenden Ersatz des Rollmaterials wird insbesondere der Vereina-Autoverlad nicht mehr kostendeckend betrieben werden können und die RhB wird deshalb ein Gesuch an den Bund um Betriebsabgeltungen stellen müssen. Eine Abwälzung der Mehrkosten auf die Benutzende des Autoverlades (Personenwagen, Cars, Lastwagen) ist am Vereina ausgeschlossen, da hier im schweizweiten

Vergleich wesentlich höhere Verladetarife angewendet werden müssten, die bereits heute vom Preisüberwacher und von den betroffenen Randregionen kritisiert werden.

Zudem würde das neue System dazu führen, dass dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) Mittel entzogen würden, weil bereits heute absehbar ist, dass die Autoverlade nach der Rollmaterialerneuerung nicht mehr in der Lage sein werden, die üblichen Trassenpreise zu bezahlen. Insbesondere der Deckungsbeitrag müsste etwa ab 2023 drastisch reduziert werden, was alleine eine Belastung des BIF von 3 Mio. Franken pro Jahr zur Folge hätte.

Wir beantragen deshalb, von dem geplanten Systemwechsel abzusehen und den vom Bund auf 100 Mio. Franken geschätzten Bedarf zur Erneuerung des Rollmaterials weiterhin à fonds perdu und über den Kredit "Autoverlad" zu finanzieren. Der beantragte Zusatzkredit ist deshalb von 40 auf 140 Mio. Franken zu erhöhen.

Wir regen zudem an, im geplanten Bundesbeschluss einen Artikel einzufügen, der ein harmonisiertes Preisniveau bei den Autoverladen von nationaler Bedeutung schafft. Mit einem einheitlichen Tarif würde ein über alle Landesteile hinweg ausgeglichener Tarif ähnlich des regionalen Personenverkehrs geschaffen. Ziel muss es sein, die Höhe der Verladepreise Lötschberg, Furka und Vereina zu harmonisieren, um eine Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile zu gewährleisten. Dies würde in der Konsequenz bedingen, dass der Bund neu den Autoverlad bestellt und dafür eine Abgeltung leistet.

Die in Ziffer 1.2 des erläuternden Berichts (Seite 4) gemachte Aussage, "[...] dass versucht werden muss, die wegen der geplanten Systemänderung neu anfallenden Abschreibungs- und Zinskosten des Rollmaterials durch höhere Erlöse aus den Beförderungsentgelten zu decken [...]", ist besonders am Vereina illusorisch. Aufgrund der Elastizität der Nachfrage und der hohen Fixkosten des Angebots würden schliesslich lediglich höhere Abgeltungen resultieren. Der Druck, die Passstrasse ganzjährig befahrbar zu halten, würde ansteigen und auch die Ausweichroute über den Julierpass würde an Attraktivität gewinnen, was beides bereits aufgrund des CO₂-Reduktionsziels nicht im Interesse des Bundes sein kann.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen danken wir Ihnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Madame la Conseillère fédérale
Simoneetta Sommaruga, cheffe du DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont
t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Envoi par courriel à : finanzierun@bav.admin.ch

Delémont, le 20 septembre 2022

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles ; ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 3 juin dernier, vous avez invité le Gouvernement jurassien à prendre position sur la consultation mentionnée sous rubrique.

Après une analyse détaillée des documents mis à disposition dans le cadre de cette procédure de consultation, il en ressort que les projets d'infrastructures routières destinées au chargement des véhicules ne touchent pas le canton du Jura.

Néanmoins, le Gouvernement jurassien ne peut que saluer et encourager la réalisation ou le renouvellement des infrastructures de transport combiné à travers les Alpes et soutenir l'arrêté fédéral.

Le Gouvernement vous remercie de lui avoir permis de participer à cette procédure de consultation. Il vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


David Eray
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Bundesamt für Verkehr (BAV)
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 02. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Stellungnahme des KöV-Vorstands

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Der Bundesrat hat am 03. Juni 2022 die Vernehmlassung zu der im Betreff genannten Vorlage eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) nimmt dazu wie folgt Stellung.

Wir teilen die Einschätzung, dass die Finanzierung der drei Autoverlade von nationaler Bedeutung (Lötschberg, Vereina, Furka) neu konzipiert werden muss und unterstützen den entsprechenden Vorschlag des Bundesrates. Der benötigte Zusatzkredit in Höhe von 40 MCHF sichert die Umsetzung der geplanten Infrastrukturmassnahmen und garantiert die Aufrechterhaltung der drei Autoverlade mit ihrer für den Alpenraum wichtigen Erschliessungsfunktion.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:
-Mitglieder der KöV



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 6. September 2022

Protokoll-Nr.: 1010

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Beschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass der Kanton Luzern die Einschätzung, dass die Finanzierung der drei Autoverlade von nationaler Bedeutung (Lötschberg, Vereina, Furka) neu konzipiert werden muss, teilt und den entsprechenden Vorschlag des Bundesrates unterstützt. Der benötigte Zusatzkredit in Höhe von 40 Millionen Franken sichert die Umsetzung der geplanten Infrastrukturmassnahmen und garantiert die Aufrechterhaltung der drei Autoverlade mit ihrer für den Alpenraum wichtigen Erschliessungsfunktion.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Madame la conseillère fédérale,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet mentionné en objet que votre Département a mis en consultation le 3 juin dernier. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Les trois installations de chargement sur le rail (Lötschberg, Vereina, Furka) assument une fonction de desserte d'importance nationale au sein du réseau de transport suisse. Elles contribuent également à limiter la pollution environnementale en permettant d'éviter des détours et des passages par les cols alpins en trafic routier (voyageurs et marchandises). Le financement des investissements nécessaires au maintien et à l'exploitation de ces infrastructures doit donc être garanti.

Le Gouvernement neuchâtelois soutient ainsi l'arrêté du Conseil fédéral portant octroi d'un crédit d'engagement additionnel de 40 millions de francs afin de financer les projets de renouvellement de ces trois infrastructures.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 septembre 2022



Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

NE



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 20. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur eröffnet.

Der Kanton Nidwalden hat keine Autoverlade-Infrastruktur. Als Alpen- und Transitzkanton mit der wichtigen Autobahn A2 haben wir aber ein wesentliches Interesse an gut funktionierenden Autoverlade-Angeboten als Ergänzung des Strassennetzes.

Für die Kunden ist vor allem die Einstellung des Verlags am Oberalp-Pass als wintersichere Verbindung von der Innerschweiz nach Graubünden bedauerlich. Aus finanzpolitischen Erwägungen ist dieser Schritt allerdings nachvollziehbar.

Die Erhöhung des Kreditrahmens für die strassenseitige Infrastruktur mittels Beiträge gemäss Art. 18 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) scheint uns zweckmässig.

Sollte darüber hinaus der Fall eintreten, dass der Betrieb der drei verbliebenen Autoverlade-Strecken (Furka, Vereina und Lötschberg) defizitär werden, sind weiterführende Finanzierungsmassnahmen notwendig. Dies ist aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung unstrittig. Allerdings sollte aus ordnungspolitischer Sicht so weit wie möglich angestrebt werden, diese spezielle Verkehrssparte eigenwirtschaftlich weiterzubetreiben. Bei einer Überführung in ein abgeltungsberechtigtes Angebot darf dies nicht zulasten des bestehenden Kreditrahmens für die Bundesbeteiligung an den Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) gehen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Joe Christen
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- finanzierung@bav.admin.ch



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Sarnen, 23. Juni 2022

Vernehmlassung: Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

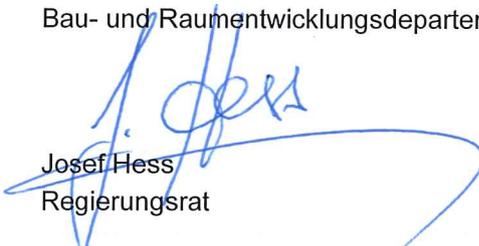
Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 3. Juni 2022 eingeladen, zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Nach Prüfung der Vernehmlassungsunterlagen kommen wir zum Schluss, dass der Kanton Obwalden nicht betroffen ist. Deshalb verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- per E-Mail an finanzierung@bav.admin.ch (jeweils PDF- und Word-Version)
- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 5. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 laden Sie uns ein, zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen den vorgelegten Bundesbeschluss, der für anstehende Infrastrukturinvestitionen zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur einen Zusatzkredit von 40 Mio. Franken vorsieht und die Finanzierung des Autoverlads sanft modernisieren möchte.

Die Autoverlade erfüllen, insbesondere im Winter, eine wichtige Erschliessungsfunktion von Randgebieten, die stark touristisch geprägt sind. Mit der Unterstützung der Autoverlade leistet der Bund einen nicht unerheblichen Beitrag an die Güterversorgung, die Erhaltung von Arbeitsplätzen und damit insgesamt an die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen.

Die Autoverlade haben neben dem Aspekt der Erschliessung auch umweltpolitisch eine Bedeutung. Sie entlasten die Umwelt, indem längere Umwegfahrten und Staus auf anderen, zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermieden werden. Die vom Strassenverkehr verursachten negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt können dadurch gesenkt werden.

Aus diesen Gründen und vor dem Hintergrund, dass sich die Mehrbelastung für den Bund in Grenzen hält und der Kanton St.Gallen nicht direkt von der Vorlage betroffen ist, wird die Vorlage durch uns unterstützt.



Im Namen der Regierung

Fredy Fässler
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Per Mail an Bundesamt für
Verkehr
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 6. September 2022

**Vernehmlassung UVEK betreffend Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur
Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur**

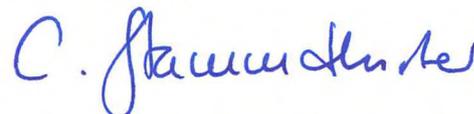
Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie uns zum Mitbericht betreffend Zusatzkredit für die
Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
eingeladen.

Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass der Bund die Investitionsbeiträge mittels eines
Zusatzkredites alleine finanzieren soll. Wir haben deshalb keine weiteren Bemerkungen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:



Dr. Cornelia Stamm Hurter

Der Staatsschreiber:



Dr. Stefan Bilger





6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

Schwyz, 23. August 2022

UVEK: Vernehmlassung Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur zur Vernehmlassung bis 30. September 2022 unterbreitet.

Der Kanton Schwyz begrüsst den Willen des Bundes, die Finanzierung weiterer Erneuerungsvorhaben der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur in Form eines Zusatzkredits in der Höhe von 40 Mio. Franken sicherzustellen. So kann die Infrastruktur der drei Autoverlade von nationaler Bedeutung aufrechterhalten werden. Neben der verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung entlasten die Autoverlade die Umwelt, indem längere Umwegfahrten und Staus auf anderen, zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten, vermieden werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 27. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur.

Wir teilen die Einschätzung, dass die Finanzierung der drei Autoverlade von nationaler Bedeutung (Lötschberg, Vereina, Furka) neu zu konzipieren ist, und unterstützen den vorliegenden Vorschlag des Bundesrates. Der benötigte Zusatzkredit in der Höhe von 40 Mio. Franken sichert die Umsetzung der geplanten Infrastrukturmassnahmen und garantiert die Aufrechterhaltung der drei Autoverlade mit ihrer für den Alpenraum wichtigen Erschliessungsfunktion. Ohne die Autoverlade würden Landesteile im Winter abgeschnitten oder wären nur über grosse Umwege erreichbar.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero
3991

fr

0

Bellinzona
24 agosto 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

finanzierung@bav.admin.ch

Decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli: presa di posizione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 3 giugno 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del contenuto del Decreto federale e non abbiamo osservazioni in merito.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Claudio Zali

Il Cancelliere



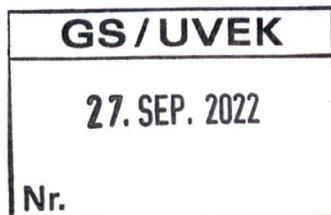
Arnaldo Coduri

Copia:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Dipartimento delle finanze e dell'economia (dfe-dir@ti.ch)
- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne



Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Réf. : 22_COU_5295

Lausanne, le 21 septembre 2022

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions d'avoir consulté le Canton de Vaud concernant le sujet mentionné en titre.

Le Conseil d'Etat soutient le contenu de l'arrêté fédéral. Il partage également l'avis du Conseil fédéral selon lequel le financement des trois chargements de voitures d'importance nationale (Lötschberg, Vereina, Furka) doit être repensé.

Le chargement des automobiles à travers les Alpes contribue en effet à la politique de transfert modal indispensable à la protection du climat. Dès lors, il apparaît important de prendre les mesures financières nécessaires pour la poursuite de son exploitation.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



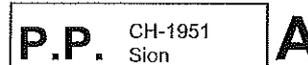
Aurélien Buffat

Copies

- OAE
- DGMR



2022.03813



Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. VP/SB/SD
Votre réf. /

Date 21 SEP. 2022

Prise de position : Consultation relative à l'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Madame la Conseillère fédérale,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la procédure de consultation sur l'arrêté susmentionné le 3 juin 2022. Le Conseil d'Etat du Canton du Valais vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer et répond volontiers à cette invitation.

Dans le rapport explicatif accompagnant l'arrêté, il est fait mention de trois points de chargement des automobiles qui assument, surtout en hiver, une fonction de desserte importante dans la zone alpine, mais pas tous dans la même mesure :

- Le chargement des automobiles du Lötschberg remplace pendant toute l'année la liaison routière manquante entre la région de Berne/l'Oberland bernois et le Haut-Valais ;
- Le tunnel ferroviaire de la Vereina doit son existence à la décision de principe du Canton des Grisons de renoncer à un aménagement routier permettant l'utilisation hivernale de la route du col de Flüela. Ce canton a investi en lieu et place dans un tunnel ferroviaire avec chargement des automobiles, ceci avec l'aide de la Confédération ;
- Le nouveau tunnel ferroviaire de la Furka a permis d'assurer une liaison hivernale avec chargement des automobiles entre la région du Saint-Gothard (Urserental) et le Haut-Valais (Conches).

Selon le Conseil Fédéral, ces trois points de chargement des automobiles du Lötschberg, de la Vereina et de la Furka assument une fonction de desserte de base complétant le réseau routier. Ils font ainsi l'objet de la décision pour un complément justifié d'aide financière, tel que proposé au moyen de cet arrêté fédéral.

Il est aussi relevé que jusqu'en 1992, le Simplon disposait d'un chargement des automobiles, qui a été supprimé lors de l'achèvement de l'aménagement permettant l'utilisation hivernale de la route nationale via le col du Simplon. Sur demande des Autorités régionales (Etat du Valais et Provincia di Verbania-Cusio-Ossola VCO), du nord de l'Italie, le Canton du Valais et certains partenaires ont financé la remise en état pour l'exploitation des navettes porte-autos. Par la suite l'Etat du Valais et l'OFT ont financé à partir de 2004 la réintroduction d'un chargement des automobiles, qui était initialement liée à l'offre de transport régional de voyageurs.



La dimension d'offre régionale de transport des voyageurs combinée aux navettes porte-autos n'existe plus depuis 2018, car la région italienne de Lombardie a modifié le projet d'offre du trafic régional des voyageurs entre Domodossola et Brigue. Du point de vue de la Confédération, le chargement des automobiles au Simplon est désormais une offre supplémentaire à celle de la route nationale ouverte toute l'année.

Comme indiqué dans les documents mis en consultation par le Conseil Fédéral, l'Etat du Valais souhaite que le chargement sur des navettes porte-autos au Simplon soit maintenu. En l'état actuel, le canton du Valais a prévu d'indemniser les coûts non couverts planifiés, pour les raisons suivantes :

1. sa fonction de desserte régionale et touristique entre le Haut-Valais et l'Italie du nord, qui complète utilement la route principale du Simplon, qui est essentiellement à l'air libre sur l'entier de son parcours et donc largement exposée aux aléas climatiques ;
2. le chargement des automobiles est également important au niveau de la politique environnementale, car il permet d'éviter des détours en trafic routier (voyageurs et marchandises). Ainsi les entreprises de transport impliquées chiffrent la réduction annuelle de CO₂ à environ 37 000 tonnes ;
3. le transport des voitures à travers le tunnel (en utilisant la traction électrique pour ces trains de navettes porte-autos) permet, en comparaison à des tunnels routiers, de renoncer à des systèmes d'aération complexes et énergivores.

Pour ces raisons, l'Etat du Valais demande que lorsque l'itinéraire routier par le col du Simplon est fermé au moins pour 48 heures d'affilée, pour des raisons imposées soit par les forces de la nature (chutes de neiges, tempêtes, avalanches, etc.), soit pour des raisons d'exploitation (travaux de longue durée, accidents, etc.) et que les navettes porte-autos restent dans ce cas particulier, le seul moyen d'assurer les échanges entre le Haut-Valais et l'Italie du nord, que la prise en charge des frais d'exploitation non couverts durant ces incidents soient alors assumés par la Confédération.

Cette mesure s'inscrit dans la recherche d'une égalité de traitement avec les trois autres itinéraires ne disposant pas d'une solution routière alternative. Dans le cas du Simplon, l'aide financière de la Confédération n'est nécessaire qu'en cas de fermeture d'une durée excédant 48 heures, situation qui ne se produit que de manière souvent imprévisible, mais qui ne peut de fait pas être écartée, car s'étant déjà présentée au cours de ces dernières années.

L'Etat du Valais demande donc que cet arrêté fédéral soit complété avec la prise en compte d'un quatrième point de chargement des automobiles, qui est dans des conditions particulières et aléatoires, la seule possibilité, surtout en hiver, d'assumer une fonction de desserte importante dans la zone alpine, lorsque aucune autre alternative ne peut être proposée. Le texte proposé par le Conseil fédéral doit donc être complété pour prendre en compte ce cas particulier d'une fermeture de longue durée de la route internationale franchissant le col du Simplon.

S'agissant d'un cas de figure qui ne se produira généralement que de manière exceptionnelle et non prévisible, l'ensemble des arguments cités par la Confédération dans ce projet d'arrêté restent parfaitement valable (notamment en terme d'enveloppe financière et de respect du cadre légal).

Nous demandons aussi, en plus des projets mentionnés dans le projet de message, d'inclure dans le présent crédit supplémentaire 2 millions de francs pour la rénovation des installations de chargement des voitures à Brigue (CFF). Les quais de chargement de Brigue ont besoin d'être rénovés et ne répondent plus aux exigences actuelles. Le Canton du Valais et le BLS ont l'intention de maintenir à long terme le chargement des voitures au Simplon et d'étendre l'offre.

Nous prenons acte du fait que le matériel roulant du chargement des voitures sera à l'avenir financé par des tiers, comme c'est le cas pour le trafic régional voyageurs, et que les coûts subséquents seront à la charge des exploitants. Il est néanmoins dérangeant que ce changement de pratique intervienne au moment même où l'ensemble du matériel roulant du chargement des voitures du Lötschberg et du Simplon doit être renouvelé pour les 20 prochaines années.

En conclusion, la demande présentée par l'Etat du Valais vise à obtenir une égalité de traitement, pour que l'itinéraire du tunnel ferroviaire du Simplon qui continuera à être desservi par des navettes porte-autos, puisse faire l'objet de mesures d'aides à l'investissement et à la couverture des frais d'exploitation non couverts. Ceci dans des cas particuliers liés à toute fermeture de durée supérieure à deux jours, de l'axe routier international via le Col du Simplon.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président



Roberto Schmidt



Le chancelier



Philipp Spörri

Annexe

Copie à Franz Ruppen, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Vincent Pellissier, Chef du Service de la mobilité

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11

roman.wuelser@zg.ch

Zug, 1. September 2022 RW/las

Laufnummer: 54475

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kanton Zug eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung dieses Geschäfts beauftragt. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Der Kanton Zug ist vom Autoverlad nicht direkt betroffen. Trotzdem begrüssen wir die Vorlage, welche die Bundesaufgabe auf die Autoverlade-Angebote von nationaler Bedeutung (Lötschberg, Vereina und Furka) reduziert und deren Finanzierung neu regelt. Damit kann weiterhin eine ganzjährige sichere Erschliessung der Tourismusregionen sichergestellt werden und es reduzieren sich die vom Strassenverkehr verursachten Emissionen, welche bei Umwegfahrten zusätzlich anfallen würden.

Mit dem Zusatzkredit und den neuen Finanzierungsregeln soll das Verlade-Angebot marktgerecht und möglichst kostendeckend weiterentwickelt werden. Eine angemessene finanzielle Beteiligung durch die Autofahrenden lässt sich gut begründen, da ganzjährig die Autofahrten sicherer werden und mit dem Verlad meist spürbare Weg- und Zeiteinsparungen möglich sind.

Seite 2/2

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Kopie per E-Mail an:

- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Finanzdirektion
- Amt für Raum und Verkehr



Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
3003 Bern

14. September 2022 (RRB Nr. 1234/2022)

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von
Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie uns den Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Finanzierung der heute bestehenden fünf Autoverlade (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Simplon) bedarf einer teilweisen Neuordnung. Für den Kanton Zürich ergeben sich aus der vorgesehenen Neuordnung keine Konsequenzen, sodass wir auf eine materielle Stellungnahme verzichten.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Ernst Stocker

Dr. Kathrin Arioli



Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Altdorf, 23. September 2022

Stellungnahme der Alpen-Initiative zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen.

Die Autoverlade sind wichtig und sollten zumindest in der bestehenden Form erhalten werden. Es wäre sogar zu überlegen, ob sie nicht noch an weiteren Standorten betrieben werden könnten. Sie bieten eine deutlich sicherere, umwelt-, und klimafreundlichere Alternative zum Strassenverkehr und vermeiden lange Pass-, Ausweich- und Umwegfahrten. Zudem haben die Autoverlade in den Alpen eine wichtige Erschliessungs- bzw. Redundanzfunktion (welche bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen, Naturereignissen sehr wichtig sein kann). Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alpengebiets sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind sie von grosser Bedeutung. **Die Alpen-Initiative ist erfreut, dass diese attraktiven und gut funktionierenden Autoverlade weiterbetrieben werden sollen.**

Um ein attraktives Angebot bereitzustellen und die gute Erschliessung dieser Regionen in den Alpen sicherzustellen ist es sicherlich gut investiertes Geld, wenn die Autoverlade auch künftig vom Bund gefördert werden. Nur so ist es möglich, diese für die Nutzer zu attraktiven Preisen anzubieten. Der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen ihre externen Kosten bei

weitem nicht und sind damit deutlich zu billig. Bei einem Angebot, das direkt in Konkurrenz zur selbstgefahrenen Strassenfahrten steht, ist es darum nicht sinnvoll und nicht anders möglich, als diese über Fördermodelle für die Nutzer günstiger anzubieten.

Die Autoverlade befördern jedes Jahr relevante Mengen Autos und schweren Fahrzeugen. Mit ebendiesen Autoverladen werden jährlich (2019) über 2 Mio. Fahrzeuge auf die Schiene verlagert, wenn auch für eine vglw. kurze Fahrt. Das vermindert die Anzahl Unfälle, den Stau, die CO₂-Emissionen, Luftschadstoff-Emissionen (NO_x und Feinstaub) und spart Energie. Mit den Autoverladen werden etwa 37'000 t CO₂-Ausstoss vermindert. Zum Vergleich: In der Schweiz kommen wir pro Kopf auf ca. 5 t CO₂-Äquivalente. Das heisst, es wird mit den Autoverlad-Betrieb der CO₂-Ausstoss von ca. 7'400 Schweizerinnen und Schweizer eingespart. Wie die Statistik aus 2019 zeigt, werden am Vereina und am Lötschberg mit ca. jeweils 14'000 Fahrzeugen über 3.5 Tonnen auch relevante Mengen an Fahrzeugen des Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert. Dies trägt zur erfolgreichen Schweizer Verlagerungspolitik bei und schont die Alpen, das Klima und die Umwelt.

Die Autoverlade sollen, wo nötig, finanziell unterstützt werden bei der Finanzierung der Infrastruktur, des Rollmaterials und des Betriebs. Den Betreibern muss ermöglicht werden die anstehenden Investitionen in Rollmaterial und Verladeterminals sowie den laufenden Betrieb zu bewältigen, damit sie ihren Kunden ihre Dienstleistung zu attraktiven Preisen, sicher und in guter Qualität zur Verfügung stellen können. Es darf nicht sein, dass um im Bundesbudget einige wenige Millionen einzusparen die Attraktivität des Angebots oder gar das Angebot an sich gefährdet werden. Natürlich sollen nur im notwendigen Umfang Fördermittel gesprochen werden, so dass die Betreiber die Autoverlade entsprechend anbieten können. Kurz: Das Rollmaterial, welches den Autoverladen mit à fonds perdu-Beträgen mitfinanziert wurde, soll auch künftig aus Bundesmittel finanziert werden. Falls die Autoverlade im Betrieb defizitär sind, sollen auch diese strukturellen Defizite von Bund mit Fördermittel (via Leistungsvereinbarungen) übernommen werden. Den Autoverladern sind, wenn überhaupt, wohl nur kleine Preiserhöhungen zuzumuten, da es sonst Rückverlagerungseffekte auf die Strasse gäbe und ebensolche sind strikt zu vermeiden! Sie wären volkswirtschaftlich für die Schweiz nachteilig. Es wäre auch zu prüfen, ob evtl. mit Preissenkungen nicht ein gesamtgesellschaftlich besseres Ergebnis, wenn nicht nur betriebswirtschaftliche Effekt einbezogen werden, erzielt werden könnte (auch die Fördermittel-Effizienz könnte evtl. gesteigert werden).

Die Alpen-Initiative begrüsst, dass die Investitionen in die Autoverlade-Anlagen aus Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert werden. Auch wenn der Transport auf der Schiene stattfindet, sind Autoverlade vom Wesen her Strassenverkehr. Da man den Weg auf der Schiene mit seinem eigenen Fahrzeug bestreitet, sind sie kein Teil einer eigentlichen intermodalen Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs bzw. Schienenverkehrs, sondern klar ein Teil des Strassenverkehrsnetzes, wenn – zugegeben - auch ein spezieller. Es wäre grundsätzlich sowieso noch besser, wenn der Anteil des öV gesteigert werden könnte. Eine Fahrt mit der Bahn, Tram oder Bus hat den enormen umweltrelevanten Vorteil, dass das im Vergleich zu einem Autoverlad die Masse und das Volumen es Fahrzeugs nicht mittransportiert werden muss. **Wir fordern vor weil Autoverlade-Anlagen klar dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen sind, dass alle Fördermittel (Verlade-Terminals, schienenseitige Massnahmen, Rollmaterial, Leistungsvereinbarung für Betrieb, etc.) für die Autoverlade aus der**

Strassenverkehrsfinanzierung kommen. Das ist nur fair und verursachergerecht, ebendiese Kosten fallen nur aufgrund des Autoverlads bzw. des Strassenverkehrs an. Natürlich sollen die Züge des Autoverlads ihre entsprechenden Trassenpreise bezahlen. Allerdings sollen diese vglw. tief angesetzt werden. Im Gegensatz zum Fernverkehr der Bahn handelt es sich hier um für die Bevölkerung in den Alpen wichtigen Transporte des Regionalverkehrs.

Auch der Autoverlad am Simplon soll vom Bund (mit-)finanziert werden. Es sind mit knapp 179'000 jährlichen Fahrten erhebliche Mengen Verkehr, welche nicht auf der Strasse stattfinden. Zudem ist es eine wichtige Redundanz. Es ist unverständlich, warum der Autoverlad am Simplon von Seiten des Bundes nicht auch gefördert wird. Von der Existenz dieses Verlads profitiert insb. das nationale Strassennetz und damit auch der Bund. Er könnte beispielsweise bei Totalsperrungen für Bauarbeiten oder bei Naturereignissen als alternative Route verwendet werden, zudem entlastet er die gefährliche Pässstrasse und senkt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der Pässstrasse.

Wir sind damit einverstanden, dass künftig, analog zum Regionalverkehr, das Rollmaterial fremdfinanziert wird, die entsprechenden Folgekosten im Rahmen des Abgeltungszahlungen geleistet werden und dafür für das Rollmaterial keine à fonds perdu Beträge mehr gesprochen werden. Bei der Ausgestaltung gilt es zu beachten, dass die Autoverlader dadurch keine Nachteile bzw. weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Teamleiter Alpenschutzpolitik

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 30. September 2022 / AR / BNA

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Eingabe entspricht inhaltlich derjenigen unseres Dachverbands strasseschweiz.

Generelle Bemerkungen

Mit diesem Bundesbeschluss möchte der Bundesrat zusätzlich 40 Millionen Franken für die Erneuerung und Anpassung von Anlagen und Infrastrukturen für den Verlad von Motorfahrzeugen auf den Zug sprechen. Da der vom Parlament im Jahr 2018 bewilligte Kredit von 60 Millionen Franken bald aufgebraucht sein wird, möchte der Bundesrat einen neuen Kredit beantragen. Im erläuternden Bericht werden zudem grosse Investitionen in den kommenden Jahren angekündigt, die in Zukunft wahrscheinlich zu höheren Subventionen, insbesondere in Form von Betriebsbeiträgen, führen werden.

Der Bundesrat hat vorgesehen, die Investitionen auf Strecken mit ausreichender Nachfrage zu konzentrieren (Vereina, Lötschberg, Furka). Der Betrieb von Autoverladen, für die kein Bedarf besteht, soll entweder eingestellt (Oberalp) oder dem Kanton übertragen werden (Simplon). Zudem werden die Investitionskosten neu fremdfinanziert, was im Vergleich zu A-fonds-perdu-Beiträgen Kosten verursacht.

auto-schweiz begrüsst die vorgesehene Fremdfinanzierung und die Absicht des BAV, den Betrieb von Autoverladen zu reduzieren, wenn diese nicht genügend nachgefragt werden (Oberalppass) oder wenn die Verbindung eine Doppelspurigkeit mit einer im Winter geöffneten Nationalstrasse aufweist (Simplon). Jedoch möchte auto-schweiz eine genauere Planung und Darstellung der geplanten Ausgaben (inklusive eines Szenarios mit der Deckung der Folgekosten der zusätzlichen 40 Millionen Franken ohne weitere Subventionen).

Detaillierte Bemerkungen

Wir erinnern daran, dass Artikel 18 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) die Möglichkeit vorsieht, solche Anlagen aus den Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu finanzieren, sofern erstens die Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann und zweitens dadurch Tarifierleichterungen ermöglicht werden.

Grundsätzlich lehnt auto-schweiz weitere Betriebssubventionen für Autoverlade ab. Es geht hier darum, zuerst eine Tarifierhöhung in Betracht zu ziehen, um die notwendigen Investitionen und Kosten zu finanzieren.

Was schliesslich die Lötschberg-Simplon-Achse betrifft, ist daran zu erinnern, dass sie in erster Linie für die Aufnahme des Schienengüterverkehrs bestimmt ist. Eine intensive Nutzung des Autoverlads auf den Zug kann die für den Güterverkehr verfügbaren Trassen einschränken und damit die in der Verfassung verankerte Verlagerung des Güterverkehrs von Grenze zu Grenze untergraben. Da die verfassungsmässigen Ziele noch nicht erreicht sind, fordern wir den Bundesrat auf, auf den Eisenbahn-Alpentransversalen (insbesondere auf der Lötschberg-Simplon-Achse) qualitativ hochwertige Trassen freizugeben.

Abschliessende Bemerkungen

auto-schweiz begrüsst die vom BAV geplante Fremdfinanzierung und die Absicht, Autoverlade effizienter zu gestalten. Aufgrund des geplanten weiteren Subventionierungsbedarfs kann aber auto-schweiz den Zusatzkredit von 40 Millionen Franken nicht unterstützen. Es braucht auch eine Variante, welche eine Deckung der Kosten durch eine entsprechende Preisgestaltung statt weiteren Betriebssubventionen vorsieht. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema Stellung nehmen zu dürfen, und fokussieren uns bei dieser Vernehmlassung grösstenteils auf die für uns und unsere Mitglieder wichtige Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Dr. Albert Rösti
Präsident, Nationalrat



Andreas Burgener
Direktor

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

via E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 19. August 2022

Stellungnahme zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen.

Die Autoverlade sind wichtig und sollten zumindest in der bestehenden Form erhalten bleiben. Es wäre sogar zu überlegen, ob sie nicht noch an weiteren Standorten betrieben werden könnten. Sie bieten eine deutlich sicherere, umwelt-, und klimafreundlichere Alternative zum Strassenverkehr und vermeiden lange Pass-, Ausweich- und Umwegfahrten. Zudem haben die Autoverlade in den Alpen eine wichtige Erschliessungs- bzw. Redundanzfunktion (welche bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen, Naturereignissen sehr wichtig ist). Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alpengebiets sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind sie von grosser Bedeutung. **Greenpeace Schweiz ist erfreut, dass diese attraktiven und gut funktionierenden Autoverlade weiterbetrieben werden sollen.**

Um ein attraktives Angebot bereitzustellen und die gute Erschliessung dieser Regionen in den Alpen sicherzustellen, ist es gut investiertes Geld, wenn Autoverlade auch künftig vom Bund gefördert werden. Nur so ist es möglich, diese für die Nutzer zu attraktiven Preisen anzubieten. Der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen ihre externen Kosten bei weitem nicht und sind damit deutlich zu billig. Bei einem Angebot, das direkt in Konkurrenz zur selbstgefahrenen Strassenfahrten steht, ist es darum nicht sinnvoll und nicht anders möglich, als diese über Fördermodelle für die Nutzer günstiger anzubieten.

Die Autoverlade befördern jedes Jahr relevante Mengen Autos und schweren Fahrzeugen. Mit ebendiesen Autoverladen werden jährlich (2019) über 2 Mio. Fahrzeuge auf die Schiene verlagert, wenn auch für eine vglw. kurze Fahrt. Das vermindert die Anzahl Unfälle, den Stau, die CO₂-Emissionen, Luftschadstoff-Emissionen (NO_x und Feinstaub) und spart Energie. Mit den Autoverladen werden etwa 37'000 t CO₂-Ausstoss vermindert. Wie die Statistik aus 2019 zeigt, werden am Vereina und am Lötschberg mit ca. jeweils 14'000 Fahrzeugen über 3.5 Tonnen auch relevante Mengen an Fahrzeugen des Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert. Dies trägt zur erfolgreichen Schweizer Verlagerungspolitik bei und schont die Alpen, das Klima und die Umwelt.

Die Autoverlade sollen, falls nötig, finanziell unterstützt werden bei der Finanzierung der Infrastruktur, des Rollmaterials und des Betriebs. Den Betreibern muss ermöglicht werden, die anstehenden Investitionen in Rollmaterial und Verladeterminals sowie den laufenden Betrieb zu bewältigen, damit sie ihren Kunden ihre Dienstleistung zu attraktiven Preisen, sicher und in guter Qualität zur Verfügung stellen können. Die Attraktivität des Angebots, oder gar das Angebot an sich, darf nicht gefährdet werden. Natürlich sollen nur im notwendigen Umfang Fördermittel gesprochen werden, so dass die Betreiber die Autoverlade entsprechend anbieten können. Kurz: Das Rollmaterial, welches den Autoverladen mit à fonds perdu-Beträgen mitfinanziert wurde, soll auch künftig aus Bundesmittel finanziert werden. Falls die Autoverlade im Betrieb defizitär sind, sollen auch diese strukturellen Defizite von Bund mit Fördermittel (via Leistungsvereinbarungen) übernommen werden. Den Autoverladern sind, wenn überhaupt, wohl nur kleine Preiserhöhungen zuzumuten, da es sonst Rückverlagerungseffekte auf die Strasse gäbe und ebensolche sind strikt zu vermeiden! Sie wären volkswirtschaftlich für die Schweiz nachteilig. Es wäre auch zu prüfen, ob evtl. mit Preissenkungen nicht ein gesamtgesellschaftlich besseres Ergebnis, wenn nicht nur betriebswirtschaftliche Effekt einbezogen werden, erzielt werden könnte (auch die Fördermittel-Effizienz könnte evtl. gesteigert werden).

Greenpeace Schweiz begrüsst, dass die Investitionen in die Autoverlade-Anlagen aus Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert werden. Auch wenn der Transport auf der Schiene stattfindet, sind Autoverlade vom Wesen her Strassenverkehr. Da man den Weg auf der Schiene mit seinem eigenen Fahrzeug bestreitet, sind sie kein Teil einer eigentlichen intermodalen Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs bzw. Schienenverkehrs, sondern klar ein Teil des Strassenverkehrsnetzes, wenn – zugegeben – auch ein spezieller.

Weil Autoverlade-Anlagen klar dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen sind, ist Greenpeace Schweiz der Ansicht, dass alle Fördermittel für die Autoverlade (Terminals, schienenseitige Massnahmen, Rollmaterial, Leistungsvereinbarung für Betrieb, etc.) aus der Strassenverkehrsfinanzierung kommen. Das wäre verursachergerecht und deshalb fair. Auch sollten die Trassenpreise der Autozüge vglw. tief angesetzt werden. Im Gegensatz zum Fernverkehr der Bahn handelt es sich hier um für die Bevölkerung in den Alpen wichtigen Transporte des Regionalverkehrs.

Auch der Autoverlad am Simplon soll vom Bund (mit-)finanziert werden. Es sind mit knapp 179'000 jährlichen Fahrten erhebliche Mengen Verkehr, welche nicht auf der Strasse stattfinden. Zudem ist es eine wichtige Redundanz. Es ist unverständlich, warum der Autoverlad am Simplon von Seiten des Bundes nicht auch gefördert wird. Von der Existenz dieses Verlags profitiert insb. das nationale Strassennetz und damit auch der Bund. Er könnte beispielsweise bei Totalsperrungen für Bauarbeiten oder bei Naturereignissen als alternative

Route verwendet werden, zudem entlastet er die gefährliche Passstrasse und senkt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der Passstrasse.

Wir sind damit einverstanden, dass künftig, analog zum Regionalverkehr, das Rollmaterial fremdfinanziert wird, die entsprechenden Folgekosten im Rahmen des Abgeltungszahlungen geleistet werden und dafür für das Rollmaterial keine à fonds perdu Beträge mehr gesprochen werden. Bei der Ausgestaltung gilt es zu beachten, dass die Autoverlader dadurch keine Nachteile bzw. weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 24. August 2022

finanzierung@bav.admin.ch

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Autoverlade sind wichtig und sollten zumindest in der bestehenden Form erhalten werden. Es wäre sogar zu überlegen, ob sie nicht noch an weiteren Standorten betrieben werden könnten. Sie bieten eine deutlich sicherere, umwelt-, und klimafreundlichere Alternative zum Strassenverkehr und vermeiden lange Pass-, Ausweich- und Umwegfahrten. Zudem haben die Autoverlade in den Alpen eine wichtige Erschliessungs- bzw. Redundanzfunktion (welche bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen, Naturereignissen sehr wichtig sein kann). Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alpengebiets sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind sie von grosser Bedeutung. **Pro Velo Schweiz ist erfreut, dass diese attraktiven und gut funktionierenden Autoverlade weiterbetrieben werden sollen.**

Um ein attraktives Angebot bereitzustellen und die gute Erschliessung dieser Regionen in den Alpen sicherzustellen ist es sicherlich gut investiertes Geld, wenn die Autoverlade auch künftig vom Bund gefördert werden. Nur so ist es möglich, diese für die Nutzer zu attraktiven Preisen anzubieten. Der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen ihre externen Kosten bei weitem nicht und sind damit deutlich zu billig. Bei einem Angebot, das direkt in Konkurrenz zur selbstgefahrenen Strassenfahrten steht, ist es darum nicht sinnvoll und nicht anders möglich, als diese über Fördermodelle für die Nutzer günstiger anzubieten.

Die Autoverlade befördern jedes Jahr relevante Mengen Autos und schweren Fahrzeugen. Mit ebendiesen Autoverladen werden jährlich (2019) über 2 Mio. Fahrzeuge auf die Schiene verlagert, wenn auch für eine vglw. kurze Fahrt. Das vermindert die Anzahl Unfälle, den Stau, die CO₂-Emissionen, Luftschadstoff-Emissionen (NO_x und Feinstaub)

und spart Energie. Mit den Autoverladen werden etwa 37'000 t CO₂-Ausstoss vermindert. Zum Vergleich: In der Schweiz kommen wir pro Kopf auf ca. 5 t CO₂-Äquivalente. Das heisst, es wird mit den Autoverlad-Betrieb der CO₂-Ausstoss von ca. 7'400 Schweizerinnen und Schweizer eingespart. Wie die Statistik aus 2019 zeigt, werden am Vereina und am Lötschberg mit ca. jeweils 14'000 Fahrzeugen über 3.5 Tonnen auch relevante Mengen an Fahrzeugen des Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert. Dies trägt zur erfolgreichen Schweizer Verlagerungspolitik bei und schont die Alpen, das Klima und die Umwelt.

Die Autoverlade sollen, wo nötig, finanziell unterstützt werden bei der Finanzierung der Infrastruktur, des Rollmaterials und des Betriebs. Den Betreibern muss ermöglicht werden die anstehenden Investitionen in Rollmaterial und Verladeterminals sowie den laufenden Betrieb zu bewältigen, damit sie ihren Kunden ihre Dienstleistung zu attraktiven Preisen, sicher und in guter Qualität zur Verfügung stellen können. Es darf nicht sein, dass, um im Bundesbudget einige wenige Millionen einzusparen, die Attraktivität des Angebots oder gar das Angebot an sich gefährdet wird. Natürlich sollen nur im notwendigen Umfang Fördermittel gesprochen werden, so dass die Betreiber die Autoverlade entsprechend anbieten können. Kurz: Das Rollmaterial, welches den Autoverladen mit à fonds perdu-Beträgen mitfinanziert wurde, soll auch künftig aus Bundesmitteln finanziert werden. Falls die Autoverlade im Betrieb defizitär sind, sollen auch diese strukturellen Defizite von Bund mit Fördermitteln (via Leistungsvereinbarungen) übernommen werden. Den Autoverladern sind, wenn überhaupt, wohl nur kleine Preiserhöhungen zuzumuten, da es sonst Rückverlagerungseffekte auf die Strasse gäbe, die es strikt zu vermeiden gilt! Sie wären volkswirtschaftlich für die Schweiz nachteilig. Es wäre auch zu prüfen, ob evtl. mit Preissenkungen nicht ein gesamtgesellschaftlich besseres Ergebnis, wenn nicht nur betriebswirtschaftliche Effekt einbezogen werden, erzielt werden könnte (auch die Fördermittel-Effizienz könnte evtl. gesteigert werden).

Pro Velo Schweiz begrüsst, dass die Investitionen in die Autoverlade-Anlagen aus Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert werden. Auch wenn der Transport auf der Schiene stattfindet, sind Autoverlade vom Wesen her Strassenverkehr. Da man den Weg auf der Schiene mit seinem eigenen Fahrzeug bestreitet, sind sie kein Teil einer eigentlichen intermodalen Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs bzw. Schienenverkehrs, sondern klar ein Teil des Strassenverkehrsnetzes, wenn – zugegeben - auch ein spezieller. Es wäre grundsätzlich sowieso noch besser, wenn der Anteil des öV gesteigert werden könnte. Eine Fahrt mit der Bahn, Tram oder Bus hat den enormen umweltrelevanten Vorteil, dass das im Vergleich zu einem Autoverlad die Masse und das Volumen des Fahrzeugs nicht mittransportiert werden muss. **Wir fordern vor weil Autoverlade-Anlagen klar dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen sind, dass alle Fördermittel (Verlade-Terminals, schienenseitige Massnahmen, Rollmaterial, Leistungsvereinbarung für Betrieb, etc.) für die Autoverlade aus der Strassenverkehrsfinanzierung kommen. Das ist nur fair und verursachergerecht, ebendiese Kosten fallen nur aufgrund des Autoverlads bzw. des Strassenverkehrs an.** Natürlich sollen die Züge des Autoverlads ihre entsprechenden Trassenpreise bezahlen. Allerdings sollen diese vglw. tief angesetzt werden. Im Gegensatz zum

Fernverkehr der Bahn handelt es sich hier um für die Bevölkerung in den Alpen wichtigen Transporte des Regionalverkehrs.

Auch der Autoverlad am Simplon soll vom Bund (mit-)finanziert werden. Es sind mit knapp 179'000 jährlichen Fahrten erhebliche Mengen Verkehr, welche nicht auf der Strasse stattfinden. Zudem ist es eine wichtige Redundanz. Es ist unverständlich, warum der Autoverlad am Simplon von Seiten des Bundes nicht auch gefördert wird. Von der Existenz dieses Verlags profitiert insb. das nationale Strassennetz und damit auch der Bund. Er könnte beispielsweise bei Totalsperrungen für Bauarbeiten oder bei Naturereignissen als alternative Route verwendet werden, zudem entlastet er die gefährliche Pässstrasse und senkt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der Pässstrasse.

Wir sind damit einverstanden, dass künftig, analog zum Regionalverkehr, das Rollmaterial fremdfinanziert wird, die entsprechenden Folgekosten im Rahmen des Abgeltungszahlungen geleistet werden und dafür für das Rollmaterial keine à fonds perdu Beträge mehr gesprochen werden. Bei der Ausgestaltung gilt es zu beachten, dass die Autoverlader dadurch keine Nachteile bzw. weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik



CH-3003 Bern PUE;

POST CH AG

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per **E-Mail**: finanzierung@bav.admin.ch

Aktenzeichen: PUE-345-23/2

Ihr Zeichen:

Bern, 5. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Anmerkungen zum Erläuternden Bericht im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu obengennantem Bundesbeschluss.

Der Bundesbeschluss sieht vor, dass zur Finanzierung von weiteren Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur ein Zusatzkredit in der Höhe von 40 Millionen Franken zum laufenden Verpflichtungskredit «Investitionsbeiträge Autoverlad 2019» in der Höhe von 60 Millionen Franken bewilligt wird.

Die wiederholte Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung widerspiegelt die verkehrspolitische Bedeutung der Autoverlade. Sie erfüllen zudem eine wichtige Erschliessungsfunktion für Randgebiete und sind Teil eines politischen Versprechens. So ersetzt z.B. der Autoverlad Lötschberg die fehlende Strassenverbindung aus dem Raum Berner Oberland ins Oberwallis.

Der Preisüberwacher beschränkt sich auf die Ausführungen zur Finanzierung von Betrieb und Rollmaterial im Erläuternden Bericht [nachfolgend «*Bericht*»]. Dieser hält dazu fest: **Die Finanzierung des Rollmaterials mit A-Fonds-perdu-Beiträgen sei zwar nach wie vor möglich.** «*Es erscheint aber logischer, hier den gleichen Weg zu beschreiten wie im regionalen Personenverkehr, indem das Rollmaterial fremdfinanziert wird, aber die Folgekosten im Rahmen einer allfälligen Abgeltungsrechnung anrechenbar sind.*» (Vgl. Bericht Seite 5 unter Punkt 1.5).

Preisüberwachung PUE
Stephanie Fankhauser
Einsteinstrasse 2
3003 Bern
Tel. +41 58 462 21 01
stephanie.fankhauser@pue.admin.ch
<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



Statt mit A-Fonds-Perdu-Beiträge sollen die Investitionen in das Rollmaterial stattdessen über den Finanzmarkt finanziert werden. Folgekosten¹ sollen primär durch die Beförderungsentgelte bezahlt werden. Erst wenn diese Erlöse nicht ausreichen und die **Möglichkeiten für Preiserhöhungen ausgeschöpft seien**, könnten die ungedeckten Kosten durch eine Abgeltung finanziert werden. Vorgehen ist also, die Kosten des Systemwechsels durch höhere Erlöse aus den Beförderungsentgelten zu decken. Die Betreiberinnen sollen insbesondere **Preisdifferenzierungen** vornehmen, solange dies zu Mehrerlösen führt und sich keine wesentlichen Rückverlagerungseffekte ergeben würden.

Der Preisüberwacher erachtet die geforderten Preiserhöhungen in diesem Bereich als mehrfach problematisch:

- Die regionalpolitische Bedeutung insbesondere in Randgebieten spricht klar gegen eine Erhöhung des mittleren Preisniveaus.² **Spezialpreise für Einheimische** sind laut geltendem Recht **nicht erlaubt** (Gleichbehandlungsgebot). Gerade die Randregionen leiden derzeit verstärkt unter hohen Treibstoffpreisen, da der motorisierte Individualverkehr eine wichtige Rolle im Alltag spielt. Eine zusätzliche finanzielle Belastung zu schaffen, erscheint politisch nicht opportun.
- Die im Bericht modellierten Zinsentwicklungen bilden ab, dass die Preisstabilität derzeit in Schiefelage ist. Mit zunehmender Inflation steigen in der Regel auch die Zinsen. Ein Beitrag zur Preisstabilität ist mit einem angeordneten Anstieg der Preise und den vorgesehenen Erlössteigerungen von mindestens 4% (vgl. Markterlöse in der Tabelle Seite 7 des Berichts) im Bereich des Autoverlads kaum zu vereinbaren. Damit wird im aktuellen Umfeld das **falsche Signal** ausgesendet und die Teuerung weiter angeheizt.
- Wenn im Bericht bei der Finanzierung des Rollmaterials vom UVEK schon eine Analogie zum regionalen Personenverkehr («RPV») bemüht wird, so lässt er dabei einen wichtigen Punkt ausser Acht. Beim öffentlichen Personenverkehr liegt die Preishoheit eben gerade im Unterschied zum Autoverlad bei den Transportunternehmen. Das BAV, das Abgeltungen spricht, ist damit nicht auch gerade selber für die Preissetzung verantwortlich. Es übernimmt als (Mit-)Besteller die Deckungslücke, die sich aus Kosten (inkl. Kosten Rollmaterialbeschaffung) und Erlösen ergibt. **Erwartungshaltungen an die Preisentwicklung sind beim RPV nicht vorgesehen.** Ein anderer Bezug zum öffentlichen Personenverkehr ist allerdings nicht von der Hand zu weisen: Es ist damit zu rechnen, dass Preiserhöhungen beim Autoverlad eine **Signalwirkung auf die Preise im öffentlichen Personenverkehr** haben könnten.
- Die Aufforderung zur Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft durch Preisdifferenzierung ist eine explizite Aufforderung, die Marktmacht gegenüber denjenigen Kunden im Speziellen auszunutzen, die über die schlechtesten Ausweichmöglichkeiten verfügen. Dies widerspricht klar der schweizerischen Wettbewerbsgesetzgebung und müsste vom Preisüberwacher auf Missbräuchlichkeit untersucht werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Preisüberwacher, auf sämtliche Verweise auf die Beförderungsentgelte zu verzichten. Damit sind Preiserhöhungen / Mehrerlöse auch keine zwingende Vorgabe für den Zusatzkredit.

¹ Abschreibungen nach erfolgter Neuinvestition belasten die Autoverlade finanziell zukünftig stärker. Vor dem Hintergrund steigender Zinsen sehen sich die Unternehmen überdies mit zusätzlichen Mehrosten konfrontiert.

² Der Bericht spricht auf Seite 7 von Mehrerlöse durch Preisdifferenzierung.

Ich bedanke mich für die Berücksichtigung meines Anliegens. Bei Fragen steht Ihnen Frau Stephanie Fankhauser (stephanie.fankhauser@pue.admin.ch) sehr gern zur Verfügung.

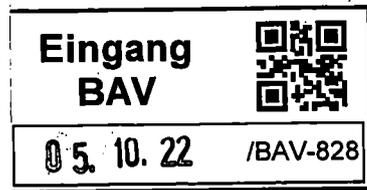
Freundliche Grüsse

Preisüberwachung

Stefan Meierhans
Preisüberwacher



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. September 2022
TE / 126

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Autoverlade nehmen im Berggebiet eine sehr wichtige Erschliessungsfunktion wahr. Derzeit gibt es fünf Autoverlade: Lötschberg, Vereina, Furka, Simplon und Oberalp. Der Autoverlad am Oberalp soll ab 2023 eingestellt werden, da er nur schwach frequentiert wird und durch die ganzjährige Öffnung des Lukmanier an Attraktivität eingebüsst hat. Die SAB bedauert diesen Entscheid, kann ihn aber aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen nachvollziehen.

Der Autoverlad am Lötschberg ist der weitaus am stärksten frequentierte Autoverlad mit über 1 Million beförderten Fahrzeugen pro Jahr. Er gewährleistet die ganzjährige strassenseitige Erschliessung des Wallis Richtung Norden und ist ein Ersatz für den nicht realisierten Strassentunnel am Rawil. Vereina und Furka übernehmen vor allem im Winter eine zentrale Erschliessungsfunktion der entsprechenden Talschaften, werden aber auch im Sommer gerne genutzt, um sich die Passfahrten ersparen zu können. Der Autoverlad am Simplon stellt einen wesentlichen Zeitgewinn dar gegenüber der Fahrt über den Pass. Er ist ein Zusatzangebot zum ganzjährig geöffneten Simplonpass.

Die Autoverlade werden entsprechend ihrer Bedeutung sehr stark beansprucht. Zudem sind Rollmaterial und Verladeanlagen bereits in die Jahre gekommen. So wird z.B. der Autoverlad am Furka seit genau 40 Jahren betrieben. Zur Finanzierung des entsprechenden Erneuerungsbedarfs hat das eidgenössische Parlament bereits im Jahr 2019 einen Verpflichtungskredit von 60 Mio. Fr. bewilligt. Diese Mittel sind inzwischen ausgeschöpft und vermögen den effektiven Bedarf nicht zu decken. Seitens der Bahnunternehmen wurde ein zusätzlicher Bedarf von 140 Mio. Fr. angemeldet. Mit dem vorliegenden Beschluss soll nun ein zusätzlicher Verpflichtungskredit von 40 Mio. Fr. gewährt werden, um die strassenseitigen Infrastrukturen erneuern zu können. **Angesichts der grossen Bedeutung der Autoverlade für die Erschliessung der betroffenen Bergregionen unterstützt die SAB selbstverständlich den vorliegenden Antrag für den zusätzlichen Verpflichtungskredit.**

Investitionen ins Rollmaterial sollen demgegenüber über den Finanzmarkt fremdfinanziert werden. Die Unternehmen werden dies mit höheren Beförderungskosten auf die Kundinnen und Kunden abwälzen müssen. Die SAB ist der Auffassung, dass die Kosten für die Beförderung der Fahrzeuge auf dem Autoverlad für die Kundinnen und Kunden heute bereits sehr hoch sind und kaum noch Potenzial für weitere Preiserhöhungen besteht. So kostet beispielsweise eine Einzelfahrt am Lötschberg am Wochenende aktuell 29,50 Fr. Hin und zurück macht das knapp 60 Franken. Das ist deutlich mehr, als die reinen Benzinkosten für den Umweg auf der Autobahn via Vevey ausmachen würden. Weitere Preissteigerungen könnten folglich dazu führen, dass der Autoverlad an Attraktivität einbüsst, was auch aus Umweltgründen nicht opportun erscheint. Auch der Autoverlad am Vereina ist mit einem Preis im Sommer von 34 Fr. für eine Einzelfahrt sehr teuer. **Die SAB lehnt deshalb den Systemwechsel für die Beschaffung und Erneuerung des Rollmaterials ab und fordert, dass weiterhin Investitionsbeiträge geleistet werden.**

Die SAB hat zudem bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur elektronischen Autobahnvignette (E-Vignette) vorgeschlagen, dass die Verladesysteme am Autoverlad in dieses System einbezogen werden. Dies macht einerseits aus Kundensicht Sinn, da dadurch die Zahlungsabwicklung wesentlich vereinfacht würde und andererseits macht es auch aus verkehrlicher Sicht Sinn, da die Autoverlade zum Teil Lücken im Nationalstrassennetz (Lötschberg) respektive Hauptstrassennetz (Vereina und Furka) schliessen. Völlig unverständlich ist hingegen, dass derzeit an Furka und Lötschberg zwei neue Bezahlssysteme eingeführt werden, welche nicht miteinander kompatibel sind. Die bisherige Punktekarte, die an beiden Autoverladen benutzt werden konnte, entfällt demgegenüber. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden ist das ein massiver Rückschritt. Die Vorteile der Digitalisierung werden nicht genutzt. **Die SAB wiederholt deshalb an dieser Stelle die Forderung, dass die Bezahlssysteme an den Verladeanlagen auf die E-Vignette ausgerichtet werden sollten. Alternativ muss der neuerliche Verpflichtungskredit zumindest mit der Auflage verbunden werden, dass die Bahnunternehmen ein digitales Bezahlssystem einführen, welches an allen Verladestationen kompatibel ist.**

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

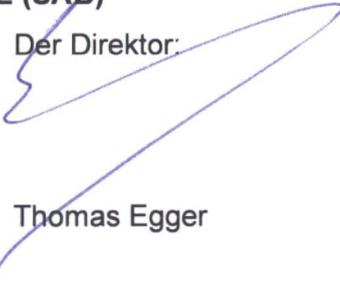
**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:



Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin



Thomas Egger

Résumé

Globalement, le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient l'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel, en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. En effet, les offres en matière de chargement d'automobiles sur le rail sont particulièrement importantes pour les régions de montagne. Elles permettent d'assurer, toute l'année, l'accessibilité de diverses régions, notamment celles situées dans des vallées latérales, tout en contribuant à réduire les temps de transport. Toutefois, afin d'assurer l'attractivité de ces offres, notamment au niveau financier, il est nécessaire d'injecter de nouveaux moyens financiers, par le biais d'un crédit d'engagement supplémentaire de 40 millions. Cette somme doit contribuer au renouvellement des infrastructures en question. Dans ce contexte, le SAB s'oppose à un changement de système pour l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant et demande que les contributions pour les investissements continuent d'être versées. Enfin, le SAB réitère sa demande, afin que les systèmes de paiement aux aires de chargement soient compatibles avec la vignette électronique.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30.09.2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Generelle Bemerkungen

Mit diesem Bundesbeschluss möchte der Bundesrat zusätzlich 40 Millionen Franken für die Erneuerung und Anpassung von Anlagen und Infrastrukturen für den Verlad von Motorfahrzeugen auf den Zug sprechen. Da der vom Parlament im Jahr 2018 bewilligte Kredit von 60 Millionen Franken bald aufgebraucht sein wird, möchte der Bundesrat einen neuen Kredit beantragen. Im erläuternden Bericht werden zudem grosse Investitionen in den kommenden Jahren angekündigt, die in Zukunft wahrscheinlich zu höheren Subventionen, insbesondere in Form von Betriebsbeiträgen, führen werden.

Der Bundesrat hat vorgesehen, die Investitionen auf Strecken mit ausreichender Nachfrage zu konzentrieren (Vereina, Lötschberg, Furka). Der Betrieb von Autoverladen, für die kein Bedarf besteht, soll entweder eingestellt (Oberalp) oder dem Kanton übertragen werden (Simplon). Zudem werden die Investitionskosten neu fremdfinanziert, was im Vergleich zu Afonds-perdu-Beiträgen Kosten verursacht.

strasseschweiz begrüsst die vorgesehene Fremdfinanzierung und die Absicht des BAV, den Betrieb von Autoverladen zu reduzieren, wenn diese nicht genügend nachgefragt werden (Oberalppass) oder wenn die Verbindung eine Doppelspurigkeit mit einer im Winter geöffneten Nationalstrasse aufweist (Simplon). Jedoch möchte strasseschweiz eine genauere Planung und Darstellung der geplanten Ausgaben (inklusive eines Szenarios mit der Deckung der Folgekosten der zusätzlichen 40 Millionen Franken ohne weitere Subventionen).

Detaillierte Bemerkungen

Wir erinnern daran, dass Artikel 18 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) die Möglichkeit vorsieht, solche Anlagen aus den Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu finanzieren, sofern erstens die Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann und zweitens dadurch Tariferleichterungen ermöglicht werden.

Grundsätzlich lehnt strasseschweiz weitere Betriebssubventionen für Autoverlade ab. Es geht hier darum, zuerst eine Tarifierhöhung in Betracht zu ziehen, um die notwendigen Investitionen und Kosten zu finanzieren.

Was schliesslich die Lötschberg-Simplon-Achse betrifft, ist daran zu erinnern, dass sie in erster Linie für die Aufnahme des Schienengüterverkehrs bestimmt ist. Eine intensive Nutzung des Autoverlads auf den Zug kann die für den Güterverkehr verfügbaren Trassen einschränken und damit die in der Verfassung verankerte Verlagerung des Güterverkehrs von Grenze zu Grenze untergraben. Da die verfassungsmässigen Ziele noch nicht erreicht sind, fordern wir den Bundesrat auf, auf den Eisenbahn-Alpentransversalen (insbesondere auf der Lötschberg-Simplon-Achse) qualitativ hochwertige Trassen freizugeben.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz begrüsst die vom BAV geplante Fremdfinanzierung und die Absicht, Autoverlade effizienter zu gestalten. Aufgrund des geplanten weiteren Subventionierungsbedarfs kann aber strasseschweiz den Zusatzkredit von 40 Millionen Franken nicht unterstützen. Es braucht auch eine Variante, welche eine Deckung der Kosten durch eine entsprechende Preisgestaltung statt weiteren Betriebssubventionen vorsieht.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Olivier Fantino
Geschäftsführer



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC

Envoi électronique: finanzierung@bav.admin.ch

Vernier/Genève, le 27 septembre 2022

Procédure de consultation

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet et vous prions de trouver ci-après notre prise de position.

Introduction

En tout, il existe cinq points de chargement des automobiles en Suisse, à savoir dans les tunnels alpins de la Furka, de la Vereina, du Lötschberg, du Simplon et via le col de l'Oberalp.

Pour faire face aux besoins de renouvellement de ces installations de chargement des voitures, le Parlement avait accordé, fin 2018, un crédit d'engagement à hauteur de 60 millions de francs. Ce crédit est aujourd'hui presque épuisé.

Proposition du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral a mené une évaluation des cinq points de chargement des voitures existants et propose de concentrer les efforts désormais sur les trois installations « assurant une desserte fondamentale complétant le réseau des routes nationales », à savoir celles aux abords des tunnels du Lötschberg, de la Furka et de la Vereina. En effet, ces installations se distinguent de par leur absence d'une route de col ouverte toute l'année.

Sur cette base, et vu les coûts de renouvellement qui se présentent à l'heure actuelle, tant du côté des installations de transbordement que du matériel roulant, le Conseil fédéral propose de réviser le système de financement du chargement des voitures comme suit :

- 1) financement du matériel roulant via des fonds externes;
- 2) financement de l'infrastructure routière du chargement par des fonds routiers à affectation obligatoire et
- 3) financement de l'infrastructure ferroviaire par le Fonds ferroviaire.

S'agissant des montants à engager, le Conseil fédéral propose un arrêté de crédit de 40 millions de francs qui vise à garantir le financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière du chargement des automobiles, grâce à l'allocation de contributions d'investissement en vertu de l'art. 18 LUMin.

Formellement, il s'agit d'un crédit additionnel au crédit d'engagement 2019 « Contributions à des investissements, chargement des automobiles ».

Positionnement du TCS

D'une **façon générale**, le TCS approuve la priorisation des trois installations qui assurent une desserte fondamentale complétant le réseau des routes nationales, à savoir celles traversant les tunnels du Lötschberg, de la Furka et de la Vereina. Il approuve en outre la révision du système de financement desdites installations ainsi que l'engagement additionnel de 40 millions de francs.

Il émet cependant les **réserves** suivantes :

- S'agissant du financement du matériel roulant via des fonds externes, le TCS rend attentif au fait que le volume d'amortissement augmentera avec chaque acquisition de nouveau véhicule en remplacement de véhicules financés jusqu'ici à fonds perdu (transfert des investissements vers les indemnités). Comme le souligne le rapport explicatif, si les taux d'intérêt devaient à nouveau croître, ces coûts d'amortissement augmenteraient encore. Il faudrait alors s'attendre à ce qu'une partie de ces frais nécessite une indemnisation. Le TCS prend acte de ce risque, sans s'y opposer, mais demande au Conseil fédéral de veiller à ce que ces coûts restent maîtrisables et maîtrisés.
- Le TCS demande au Conseil fédéral de veiller à ce que l'exploitation du chargement des voitures sur l'axe Lötschberg – Simplon, voué en principe au transit des marchandises, ne pèjore pas l'offre en matière de sillons marchandises.
- Enfin, le TCS invite également le Conseil fédéral à fixer des seuils de demande en deçà desquels l'exploitation des différentes installations ne mériterait plus d'être poursuivie (ex : Oberalp). Il demande à cet égard que les aspects de sécurité routière (routes des cols enneigées) et de fluidité du trafic (routes bloquées) soient aussi pris en considération lors de l'évaluation.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse


Peter Goetschi
Président central

Elektronisch an
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. September 2022

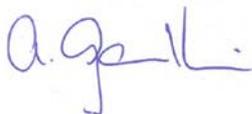
Stellungnahme zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur (Vernehmlassung 2022/39)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch. Wir übernehmen dabei vollständig die Position der Umweltallianz Schweiz.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Gautschi'.

Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Die Autoverlade sind wichtig und sollten zumindest in der bestehenden Form erhalten werden. Es wäre sogar zu überlegen, ob sie nicht noch an weiteren Standorten betrieben werden könnten. Sie bieten eine deutlich sicherere, umwelt-, und klimafreundlichere Alternative zum Strassenverkehr und vermeiden lange Pass-, Ausweich- und Umwegfahrten. Zudem haben die Autoverlade in den Alpen eine wichtige Erschliessungs- bzw. Redundanzfunktion (welche bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen, Naturereignissen sehr wichtig sein kann). Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alpengebiets sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind sie von grosser Bedeutung. **Der VCS ist erfreut, dass diese attraktiven und gut funktionierenden Autoverlade weiterbetrieben werden sollen.**

Um ein attraktives Angebot bereitzustellen und die gute Erschliessung dieser Regionen in den Alpen sicherzustellen ist es sicherlich gut investiertes Geld, wenn die Autoverlade auch künftig vom Bund gefördert werden. Nur so ist es möglich, diese für die Nutzer zu attraktiven Preisen anzubieten. Der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen ihre externen Kosten bei weitem nicht und sind damit deutlich zu billig. Bei einem Angebot, das direkt in Konkurrenz zur selbst-gefahrenen Strassenfahrten steht, ist es darum nicht sinnvoll und nicht anders möglich, als diese über Fördermodelle für die Nutzer günstiger anzubieten.

Die Autoverlade befördern jedes Jahr relevante Mengen Autos und schweren Fahrzeugen. Mit ebendiesen Autoverladen werden jährlich (2019) über 2 Mio. Fahrzeuge auf die Schiene verlagert, wenn auch für eine vglw. kurze Fahrt. Das vermindert die Anzahl Unfälle, den Stau, die CO₂-Emissionen, Luftschadstoff-Emissionen (NO_x und Feinstaub) und spart Energie. Mit den Autoverladen werden etwa 37'000 t CO₂-Ausstoss vermindert. Zum Vergleich: In der Schweiz kommen wir pro Kopf auf ca. 5 t CO₂-Äquivalente. Das heisst, es wird mit den Autoverlad-Betrieb der CO₂-Ausstoss von ca. 7'400 Schweizerinnen und Schweizer eingespart. Wie die Statistik aus 2019 zeigt, werden am Vereina und am Lötschberg mit ca. jeweils 14'000 Fahrzeugen über 3.5 Tonnen auch relevante Mengen an Fahrzeugen des Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert. Dies trägt zur erfolgreichen Schweizer Verlagerungspolitik bei und schon die Alpen, das Klima und die Umwelt.

Die Autoverlade sollen, wo nötig, finanziell unterstützt werden bei der Finanzierung der Infrastruktur, des Rollmaterials und des Betriebs. Den Betreibern muss ermöglicht werden die anstehenden Investitionen in Rollmaterial und Verladeterminals sowie den laufenden Betrieb zu bewältigen, damit sie ihren Kunden ihre Dienstleistung zu attraktiven Preisen, sicher und in guter Qualität zur Verfügung stellen können. Es darf nicht sein, dass um im Bundesbudget einige wenige Millionen einzusparen die Attraktivität des Angebots oder gar das Angebot an sich gefährdet werden. Natürlich sollen nur im notwendigen Umfang Fördermittel gesprochen werden, so dass die Betreiber die Autoverlade entsprechend anbieten können. Kurz: Das Rollmaterial, welches den Autoverladen mit à fonds perdu-Beträgen mitfinanziert wurde, soll auch künftig aus Bundesmittel finanziert werden. Falls die Autoverlade im Betrieb defizitär sind, sollen auch diese strukturellen Defizite von Bund mit Fördermittel (via Leistungsvereinbarungen) übernommen werden. Den Autoverladern sind, wenn überhaupt, wohl nur kleine Preiserhöhungen zuzumuten, da es sonst Rückverlagerungseffekte auf die Strasse gäbe und ebensolche sind strikt zu vermeiden. Sie wären volkswirtschaftlich für die Schweiz nachteilig. Es wäre auch zu prüfen, ob evtl. mit Preissenkungen nicht ein gesamtgesellschaftlich besseres Ergebnis, wenn nicht nur betriebswirtschaftliche Effekt einbezogen werden, erzielt werden könnte (auch die Fördermittel-Effizienz könnte evtl. gesteigert werden).

Wir begrüßen, dass die Investitionen in die Autoverlade-Anlagen aus Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert werden. Auch wenn der Transport auf der Schiene stattfindet, sind Autoverlade vom Wesen her Strassenverkehr. Da man den Weg auf der Schiene mit seinem eigenen Fahrzeug bestreitet, sind sie kein Teil einer eigentlichen intermodalen Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs bzw. Schienenverkehrs, sondern klar ein Teil des Strassenverkehrsnetzes, wenn – zugegebenermassen - auch ein spezieller. Es wäre grundsätzlich sowieso noch besser, wenn der Anteil des öV gesteigert werden könnte. Eine Fahrt mit der Bahn, dem Tram oder dem Bus hat den enormen umweltrelevanten Vorteil, dass im Vergleich zu einem Autoverlad die Masse und das Volumen des Fahrzeuges nicht mittransportiert werden müssen. **Weil Autoverlade-Anlagen klar dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen sind, fordern wir, dass alle Fördermittel (Verlade-Terminals, schienenseitige Massnahmen, Rollmaterial, Leistungsvereinbarung für Betrieb, etc.) für die Autoverlade aus der Strassenverkehrsfinanzierung kommen. Das ist nur fair und verursachergerecht, denn ebendiese Kosten fallen nur aufgrund des Autoverlads bzw. des Strassenverkehrs an.** Natürlich sollen die Züge des Autoverlads ihre entsprechenden Trassenpreise bezahlen. Allerdings sollen diese vergleichsweise tief angesetzt werden. Im Gegensatz zum Fernverkehr der Bahn handelt es sich hier um für die Bevölkerung in den Alpen wichtige Transporte des Regionalverkehrs.

Auch der Autoverlad am Simplon soll vom Bund (mit-)finanziert werden. Es handelt sich mit knapp 179'000 jährlichen Fahrten um eine erhebliche Menge an Verkehr, welche nicht auf der Strasse stattfinden. Zudem ist es eine wichtige Redundanz. Es ist unverständlich, warum der Autoverlad am Simplon von Seiten des Bundes nicht auch gefördert wird. Von der Existenz dieses Verlads profitiert insb. das nationale Strassennetz und damit auch der Bund. Er könnte beispielsweise bei Totalsperrungen für Bauarbeiten oder bei Naturereignissen als alternative Route verwendet werden. Zudem entlastet er die gefährliche Passstrasse und senkt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der Passstrasse.

Wir sind damit einverstanden, dass künftig, analog zum Regionalverkehr, das Rollmaterial fremdfinanziert wird, die entsprechenden Folgekosten im Rahmen des Abgeltungszahlungen geleistet werden und dafür für das Rollmaterial keine à fonds perdu Beträge mehr gesprochen werden. Bei der Ausgestaltung gilt es zu beachten, dass die Autoverlader dadurch keine Nachteile bzw. weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21.09.2022

Stellungnahme VöV im Rahmen der Vernehmlassung betr. den Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Finanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilt die Auffassung des Bundesrates über die hohe volkswirtschaftliche, regional- und klimapolitische Bedeutung der Autoverlade. Sie schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz – dies nicht nur im Winter, sondern ganzjährig. Im Jahr 2019 wurden über 2 Mio. Fahrzeuge über die Verlade am Lötschberg, Vereina, Furka, Simplon und Oberalp abgewickelt. Die Autoverladeangebote tragen wesentlich zum Klimaschutz bei, indem sie lange Umweg- und Passfahrten sowie Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden. Es ist deshalb folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren.

Neben den Autoverladen Furka, Lötschberg und Vereina sind auch Investitionen in die Infrastruktur für den Autoverlad Simplon im Zusatzkredit explizit zu berücksichtigen.

Rollmaterialfinanzierung

Der Bund sieht vor, dass das Rollmaterial der Autoverlade künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert werden soll und die Folgekosten von den Betreiberinnen zu tragen sind. Dieser Vorschlag erfolgt zu einem kritischen Zeitpunkt, da das Rollmaterial aller Betreiberinnen dringend erneuert werden muss. Die Investitions- und Folgekosten werden entsprechend sehr hoch sein und somit die finanziellen Mittel für den Autoverlad stark beanspruchen. Aus diesem Grund beantragt der VöV eine nochmalige Prüfung, ob die Investitionen nicht wie in der Vergangenheit über à-fond-perdu-Beiträge (MinVG) finanziert werden können. Falls trotzdem eine Kapitalmarktfinanzierung angewendet werden soll, muss der Bund die Finanzierung des Rollmaterials im Autoverlad zu möglichst günstigen Konditionen gewährleisten. Wir erwarten daher, analog zum Regionalen Personenverkehr, die Solidarbürgschaft des Bundes für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt.

Preise des Autoverlads

Gemäss der Vorlage sollen die steigenden Folgekosten primär durch höhere Erlöse aus den Beförderungsentgelten gedeckt werden. Diese Haltung erachtet der VöV als kritisch und womöglich kontraproduktiv. Erfahrungen der Betreiberinnen der Autoverlade zeigen, dass Preisanpassungen als Instrument mittlerweile stark ausgereizt sind. Ausserdem sind Preisanpassungen für Autoverlade auch politisch heikel, weil einerseits Diskriminierungen geschaffen werden können im Vergleich zu Regionen mit ausgebauter Strasseninfrastruktur, die ohne spezifische Nutzungsgebühren erreicht werden können. Andererseits verlangt auch der Preisüberwacher, dass sich die Autoverladepreise bei kostendeckenden Angeboten nicht an der Zahlungsbereitschaft zu orientieren haben, sondern an den Vollkosten. Preiserhöhungen zur Finanzierung der anstehenden Investitionen erachten wir deshalb als unangemessen, eine Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse wäre nicht mit dem CO₂-Reduktionsziel des Bundes zu vereinbaren

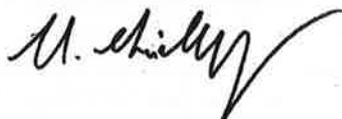
Deckungsbeitrag

Der VöV begrüsst, dass den kostendeckenden Autoverladeangeboten eine Umsatzrendite von 8% prinzipiell zugestanden wird und damit eine Gleichbehandlung mit anderen kostendeckenden Verkehren auf der Schiene entsteht.

Wir stützen die klare Erwartung der Betreiberinnen der Autoverladeangebote, dass der Bund den Deckungsbeitrag entsprechend senkt und dass der dadurch entstehende Abgeltungsmehrdarf bei der Infrastruktur über die Leistungsvereinbarungen zu finanzieren ist.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor



CH-3003 Bern, WEKO

Per E-Mail (PDF- und Word-Version)

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch
Unser Zeichen: 041.1-00136/man/mud
Bern, 16.08.2022

041.1-00136: Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der obgenannten Vernehmlassung und bringen gerne die folgenden Bemerkungen an.

Die Wettbewerbskommission (WEKO) nimmt in Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen von rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Ihren gesetzesmässigen Auftrag wahrnehmend beschränkt sich die WEKO vorliegend auf eine Stellungnahme zu den aus wettbewerblicher Sicht relevanten Punkten. Bei der Beurteilung von Erlassen orientiert sich die WEKO an der Prämisse, dass Regulierungen generell wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne zwingende Erfordernisse erfolgen und Marktteilnehmer weder bevorzugen noch benachteiligen sollten.

Subventionen bergen grundsätzlich das Potenzial zu Wettbewerbsverzerrungen in sich: Die Empfänger von Subventionen können durch diese einen relativen Wettbewerbsvorteil gegenüber Nicht-Empfängern erzielen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren sind insbesondere folgende Punkte relevant: Es muss klar sein, was subventioniert werden soll, die Entschädigung muss nachvollziehbar und transparent sein und die Entschädigung darf nicht

über das hinausgehen, was erforderlich ist. Zudem sollte die Höhe der Entschädigung in einem transparenten und nicht-diskriminierenden Verfahren ermittelt werden oder es sollte ein Benchmarking¹ stattfinden.

Gemäss dem Erläuternden Bericht sind die Beiträge zur Förderung des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) durch das politisch erwünschte Ziel der Erschliessung von Randregionen und des Umweltschutzes motiviert. Die WEKO nimmt dies zur Kenntnis.

Aus wettbewerblicher und auch volkswirtschaftlicher Sicht ist es zu begrüessen, dass der vorgesehene Zusatzkredit von 40 Millionen Franken nur für Investitionen in die Erneuerungen der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur gesprochen werden soll und die Erneuerungen des Rollmaterials künftig – so wie dies auch im regionalen Personenverkehr der Fall ist – über den Finanzmarkt fremdfinanziert werden sollen.

Zur Senkung künftiger Unterstützungsbeiträge (Abgeltung ungedeckter Kosten) sollen gemäss dem Erläuternden Bericht die Betreiberinnen von Autoverlade-Infrastrukturen versuchen, die Kosten bzw. die Finanzierung von Betrieb und des Rollmaterials künftig durch höhere Erlöse aus den Beförderungsentgelten zu decken. Die Betreiberinnen sollten insbesondere *Preisdifferenzierungen* vornehmen, solange dies zu Mehrerlösen führe und sich keine wesentlichen Rückverlagerungseffekte ergäben (vgl. Erl. Bericht, Ziff. 1.2). Hierzu möchte die WEKO darauf hinweisen, dass die Verladeinfrastrukturen insofern einen monopolähnlichen Charakter aufweisen, als ihre Duplizierung wirtschaftlich nicht rentabel wäre. Falls keine vergleichbare Alternativen vorhanden sind, dürfte es sich bei den vorliegenden Autoverladeanlagen somit jeweils um natürliche Monopole handeln. Aufgrund dieser besonderen Marktstellung ist es aus wettbewerblicher Sicht zentral, dass die Nachfrager durch Preisdifferenzierungen nicht diskriminiert werden. Art. 18 Abs. 2 MinVG hält denn auch fest, dass der Bund bei der Ausrichtung von Beiträgen an den Autoverlad auf die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Betriebs achtet.

Die WEKO beantragt deshalb, Ziff. 1.2 des Erläuternden Berichts sei mit Verweis auf Art. 18 Abs. 2 MinVG dahingehend zu ergänzen, dass die Nachfrager durch Preisdifferenzierungen nicht diskriminiert werden dürfen.

¹ Vgl. beispielsweise die Einführung eines Benchmarkings im subventionierten Regionalen Personenverkehr im Jahr 2019, <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/medienmitteilungen.msg-id-74918.html>.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Fragen stehen Ihnen Frau Nina Keller-Matter (nina.keller-matter@weko.admin.ch, 058 463 17 95) und Herr Daniel Müller (daniel.mueller@weko.admin.ch, 058 466 34 10) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Wettbewerbskommission



Prof. Dr. Andreas Heinemann
Präsident



Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

30. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Stellungnahme economie suisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni haben Sie uns eingeladen, zur Finanzierung des alpquerenden Autoverlads Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economie suisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf verlässliche und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen in allen Landesregionen angewiesen.

Obwohl die direkte wirtschaftliche Relevanz des Autoverlads über die Alpen vernachlässigbar ist, erfüllt dieser eine regionale Erschliessungsfunktion und hat damit einen indirekten Einfluss auf die Wirtschaft. Vor diesem Hintergrund rechtfertigen sich gezielte Investitionen in die Aufrechterhaltung und wir stimmen dem vorgeschlagenen Zusatzkredit von 40 Mio. CHF zu. Wir begrüssen es ebenfalls, dass das Angebot verschlankt wird und die am wenigsten nachgefragten Relationen per Ende 2023 eingestellt werden. Trotz bedeutender staatlicher Investitionen und Beiträge bleibt die ökonomische Nachhaltigkeit vorliegend ein wichtiges Entscheidungskriterium. Letztlich befürworten wir die neu vorgeschlagene Finanzierungsstruktur. Das Rollmaterial über Fremdfinanzierung, den strassenseitigen Teil via Spezialfinanzierung Strassenverkehr und den Infrastrukturteil auf der Schiene über den Bahninfrastrukturfonds abzuwickeln erscheint uns sachgerecht.

Neben diesen positiven Aspekten der Vorlage möchten wir ergänzend zwei Kritikpunkte anbringen. Erstens sollte aus unserer Sicht eine klare und transparente Entscheidungsregel formuliert werden, resp. ein Schwellenwert für die Nachfrage. Unter diesem Schwellenwert sollten auch die nun weiterbestehenden Angebote eingestellt werden, um weitere Folgekosten zu verhindern. Zweitens bergen à fonds perdu Beiträge erhebliche Fehlanreize. Die Beiträge müssen zwingend an Leistungs- und Effizienzkriterien geknüpft werden. Zudem ist der Nutzeranteil der Finanzierung durch Preissteigerungen zu erhöhen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Seite 3

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Stellungnahme economiesuisse

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. September 2022

Stellungnahme der LITRA zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Finanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Die LITRA teilt die Auffassung des Bundesrates, dass der Autoverlad eine hohe volkswirtschaftliche und regionalpolitische Bedeutung hat. Die Autoverlade schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz und dies ganzjährig. Diese Angebote tragen zudem zum Klimaschutz bei, da sie Umweg-, Passfahrten und Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden. Es ist folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren.

Autoverlad Simplon berücksichtigen mit Erhöhung des Zusatzkredits um 2 Mio. CHF

Neben Autoverlad Furka, Lötschberg und Vereina sind auch Investitionen in die Infrastruktur für den Autoverlad Simplon explizit zu berücksichtigen. Die LITRA beantragt deshalb, zusätzlich zu den im Botschaftsentwurf erwähnten Projekten, für die Erneuerung der Autoverladeanlagen in Brig CHF 2 Mio. in den vorliegenden Zusatzkredit aufzunehmen. Die Verladerampen in Brig sind sanierungsbedürftig und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der Kanton Wallis und die BLS beabsichtigen, den Autoverlad am Simplon langfristig aufrechtzuerhalten und das Angebot auszubauen.

Autoverladetarife müssen erschwinglich bleiben

Gemäss Vorlage sind die Autoverladetarife so zu gestalten, dass sie die Zahlungsbereitschaft der Nutzenden berücksichtigen. Die Betreiberinnen sind angehalten, über Preisdifferenzierungen Mehrerlöse zu generieren. Wir weisen darauf hin, dass sich die Autoverladepreise bei kostendeckenden Angeboten wie dem Lötschberg gemäss Preisüberwacher nicht an der Zahlungsbereitschaft zu orientieren haben, sondern an den Vollkosten. Es sollte vermieden werden, dass die Autoverladepreise alleine aufgrund der künftig wegfallenden Bundesbeiträge an die Rollmaterialinvestitionen erhöht werden müssen, da sich dies negativ auf die Nutzung dieser Angebote auswirken dürfte.

Rollmaterialfinanzierung

Gemäss Vorschlag des Bundes soll das Rollmaterial der Autoverlade neu wie im regionalen Personenverkehr (RPV) fremdfinanziert werden und die Folgekosten von den Betreiberinnen getragen werden. Diese Änderung erfolgt zu einem Zeitpunkt, an dem fast das gesamte Rollmaterial des Autoverlads ersetzt werden muss. Die LITRA beantragt nochmals zu prüfen, ob die Erneuerung des Rollmaterials nicht nochmals durch à fonds perdu Mittel (MinVG) finanziert werden könnte, analog der ersten Beschaffung. Dies würde den Autoverlad weiterhin genügend Mittel generieren lassen, um den ordentlichen Betrieb in Zukunft finanziell selbstständig sicherzustellen und würde ausserdem ein kompliziertes Bestellverfahren vermeiden.

Solidarbürgschaft

Falls trotzdem neu eine Kapitalmarktfinanzierung angewendet werden sollte, muss der Bund die Finanzierung des Rollmaterials im Autoverlad zu möglichst günstigen Konditionen gewährleisten, dies auch im Interesse der Steuerzahlenden. Analog zum RPV sollte deshalb die Solidarbürgschaft des Bundes für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt angewendet werden können.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Stellungnahme des OVT zum Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Angesichts der grossen Bedeutung des Autoverlads an Lötschberg, Simplon und Furka für die Erschliessung des Oberwallis und die Attraktivität unserer Region für den Tourismus, nehmen wir gerne Stellung zu oben genannter Vernehmlassungsvorlage.

Der Autoverlad am Lötschberg ist der weitaus am stärksten frequentierte Autoverlad mit über 1 Million beförderten Fahrzeugen pro Jahr. Er gewährleistet die ganzjährige strassenseitige Erschliessung des Wallis Richtung Norden und ist ein Ersatz für den nicht realisierten Strassentunnel am Rawil. Der Autoverlad Furka übernimmt vor allem im Winter eine zentrale Erschliessungsfunktion für das Goms und stellt die ganzjährige Verbindung zwischen dem Goms und dem Urserental sicher. Der Autoverlad am Simplon ist ein Zusatzangebot zum ganzjährig geöffneten Simplonpass. Die Autoverlade sowohl an der Furka als auch am Simplon werden auch in den Sommermonaten von den Kundinnen und Kunden geschätzt als komfortable Reisemöglichkeit, welche die Fahrt über den Pass erspart und einen Zeitgewinn ermöglicht.

Die Autoverlade werden entsprechend ihrer Bedeutung sehr stark beansprucht. Zudem sind Rollmaterial und Verladeanlagen bereits in die Jahre gekommen. So wird z.B. der Autoverlad an der Furka seit genau 40 Jahren betrieben. Zur Finanzierung des entsprechenden Erneuerungsbedarfs hat das eidgenössische Parlament bereits im Jahr 2019 einen Verpflichtungskredit von 60 Mio. Fr. bewilligt. Diese Mittel sind inzwischen ausgeschöpft und vermögen den effektiven Bedarf nicht zu decken. Seitens der Bahnunternehmen wurde ein zusätzlicher Bedarf von 140 Mio. Fr. angemeldet. Mit dem vorliegenden Beschluss soll nun ein zusätzlicher Verpflichtungskredit von 40 Mio. Fr. gewährt werden, um die strassenseitigen Infrastrukturen erneuern zu können. **Angesichts der grossen Bedeutung der Autoverlade für das Oberwallis unterstützt der OVT grundsätzlich den vorliegenden Antrag für den zusätzlichen Verpflichtungskredit. Wir fordern zudem, dass die strassenseitigen Infrastrukturen auch für den Autoverlad Simplon finanziert werden.**

Investitionen ins Rollmaterial sollen demgegenüber über den Finanzmarkt fremdfinanziert werden. Die Unternehmen werden dies mit höheren Beförderungskosten auf die Kundinnen und Kunden abwälzen müssen. Der OVT ist der Auffassung, dass die Kosten für die Beförderung der Fahrzeuge auf dem Autoverlad für die Kundinnen und Kunden heute bereits sehr hoch sind und kaum noch Potenzial für weitere Preiserhöhungen besteht. So kostet beispielsweise eine Einzelfahrt am Lötschberg am Wochenende aktuell 29,50 Fr. Hin und zurück macht das knapp 60 Franken. Das ist deutlich mehr, als die reinen Benzinkosten für den Umweg auf der Autobahn via Vevey ausmachen würden. Weitere Preissteigerungen könnten folglich dazu führen, dass der Autoverlad an Attraktivität einbüsst, was auch aus Umweltgründen nicht opportun erscheint. Auch der Autoverlad an der Furka ist mit einem Preis im Sommer von 27 Fr. für eine Einzelfahrt teuer. **Der OVT lehnt deshalb den Systemwechsel für die Beschaffung und Erneuerung des Rollmaterials ab und fordert, dass weiterhin Investitionsbeiträge geleistet werden.**

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Visp, 11. August 2022



Thomas Egger
Alt Nationalrat
Präsident OVT

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 7. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Die fünf heute in der Schweiz betriebenen Autoverlade sind ein wichtiges Element der Schweizer Verlagerungspolitik und sollten deshalb unserer Meinung nach grundsätzlich allesamt in der bestehenden Form erhalten werden. Abgesehen von ihrer verkehrs- und klimapolitischen Bedeutung, haben die Autoverlade im Alpengebiet eine wichtige Redundanzfunktion, welche etwa bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen oder Naturereignissen zum Tragen kommt. Um ein attraktives Angebot bereitzustellen und die gute Erschliessung der Alpenregionen sicherzustellen, sind die in der Vergangenheit gesprochenen und im Rahmen dieser Vernehmlassung für die Zukunft geplanten Bundesmittel gut investiertes Geld. Nur mit einer öffentlichen Teilfinanzierung es möglich, die Autoverlade für die NutzerInnen zu kompetitiven Preisen anzubieten. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr seine externen Kosten heute bei Weitem nicht trägt und damit deutlich zu billig ist.

Die Autoverlade sollen deshalb, wo nötig, weiterhin finanziell unterstützt werden. Dies sowohl bei der Finanzierung der Infrastruktur und des Rollmaterials als auch bei der allfällig nötigen Teilabgeltung des laufenden Betriebs. Wir unterstützen daher den mit dieser Vernehmlassung gemachten Vorschlag, das Rollmaterial den Autoverladen auch künftig mit "Ä-fonds-perdu"-Beiträgen aus Bundesmitteln mitzufinanzieren. Das Gleiche gilt für die neu vorgesehenen Vereinbarungen über jährliche Betriebsabgeltungen zur Übernahme allfälliger ungedeckter Betriebskosten. Ebenfalls zu begrüssen ist, dass die nötigen strassenseitigen Investitionen weiterhin durch Mittel aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (NAF) mitfinanziert werden sollen. **Wir fordern aber, dass die Finanzierung der eisenbahnseitigen Infrastruktur nicht – wie vorgeschlagen – aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sondern ebenfalls aus NAF-Mitteln finanziert wird.** Dies ganz einfach deshalb, weil es sich bei

den Autoverladen – und damit bei allen zu deren Bereitstellung nötigen Ausgaben – vom Wesen her ganz klar um Strassenverkehr handelt.

Wie eingangs erwähnt, fordern wir den Erhalt sämtlicher fünf bestehender Autoverlade – und somit auch jener am Simplon sowie am Oberalppass –, was eine entsprechende Aufstockung des beantragten Zusatzkredits bedingt. Insbesondere am Simplon handelt es sich mit rund 180'000 jährlichen Fahrten um ein erhebliches Verkehrsvolumen, welches im Falle der geplanten Einstellung des Autoverlads unnötigerweise wieder auf die Strasse rückverlagert würde.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Per E-Mail an:
Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

finanzierung@bav.admin.ch

29. September 2022

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Bundesbeschlusses über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

Allgemeine Würdigung der Vorlage

Der STV unterstützt die Vorlage grundsätzlich. Die Autoverlade haben eine grosse volkswirtschaftliche, regional- und klimapolitische Bedeutung. Sie schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz. Sie erfüllen somit eine wichtige Funktion bei der touristischen Erschliessung von abgelegenen Gebieten und verkürzen die Anreisezeit. Dies insbesondere im Winter, der wichtigsten Saison der Berggebiete. Die Autoverlade ermöglichen es in einigen Gebieten erst Tourismus ganzjährig zu betreiben und sorgen somit auch für den Erhalt von wichtigen Arbeitsplätzen. Auf diese Weise stellen die Autoverlade ein bedeutendes Glied der touristischen Wertschöpfungskette dar. Die Autoverladeangebote tragen weiter zum Klimaschutz bei, indem sie lange Umweg- und Passfahrten sowie Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden.

PARTNERSCHAFT. POLITIK. QUALITÄT.

Finanzierung strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur

Es ist aus den einleitenden Argumenten folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren. Neben den Autoverladen Furka, Lötschberg und Vereina sind aber auch Investitionen in die Infrastruktur für den Autoverlad Simplon im Zusatzkredit explizit zu berücksichtigen. Der Simplon-Autoverlad stellt eine wichtige Verbindung für den touristischen Verkehr von Italien in die Schweiz dar.

Rollmaterialfinanzierung

Das Rollmaterial der Autoverlade soll künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert und die Folgekosten von den Betreiber:innen getragen werden. Dieser Vorschlag erfolgt zu einem kritischen Zeitpunkt, da das Rollmaterial aller Betreiberinnen dringend erneuert werden muss. Der STV fordert, dass die Investitionen weiterhin über à-fond-perdu-Beiträge finanziert werden können. Alternativ soll der Bund bei einer Kapitalmarktfinanzierung des Rollmaterials im Autoverlad günstige Konditionen gewährleisten, indem er analog zum Regionalen Personenverkehr, die Solidarbürgschaft für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt übernimmt.

Deckungsbeitrag

Der STV begrüsst, dass den kostendeckenden Autoverladeangeboten eine Umsatzrendite von 8% prinzipiell zugestanden wird und damit eine Gleichbehandlung mit anderen kostendeckenden Verkehren auf der Schiene entsteht. Wir stützen die klare Erwartung der Betreiberinnen der Autoverladeangebote, dass der Bund den Deckungsbeitrag entsprechend senkt und dass der dadurch entstehende Abgeltungsmehrdarf bei der Infrastruktur, über die Leistungsvereinbarungen zu finanzieren ist.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für weitere Fragen stehen Ihnen zur Verfügung:



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

Bern, 12. September 2022
VL Autoverlad / MD

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Eine sichere und ganzjährige Erschliessung aller Schweizer Regionen ist von hoher Bedeutung. Die FDP unterstützt deshalb den vorliegenden Bundesbeschluss für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Der beantragte Zusatzkredit dient der Finanzierung von Erneuerungsvorhaben der Autoverlade am Lötschberg-, Furka- und Vereina-Tunnel, welchen eine grundlegende Erschliessungsfunktion ergänzend zum Nationalstrassennetz zukommt. Ebenfalls begrüsst die FDP die Anpassungen bei der Finanzierungsstruktur der Autoverlade. Die vorgesehenen Strukturen sind konsistent mit der sonstigen Finanzierung im Bahnbereich.

Künftige Finanzierung Rollmaterial

Ein grosser Teil der eingesetzten Autozüge wurden ihrerzeit à fonds perdu finanziert und müssen in absehbarer Zeit ersetzt werden. Das Rollmaterial stellt einen Wiederbeschaffungswert von 400 bis 500 Millionen Franken dar. Diese Abschreibungen werden die Autoverlade nach erfolgter Neuinvestition zusätzlichen mit jährlichen Kosten von 25 Millionen belasten. Aus dem erläuternden Bericht nimmt die FDP zur Kenntnis, dass dieser Umstand den Bundeshaushalt voraussichtlich zusätzlich belasten wird. Die FDP begrüsst es, dass die Betreiber zuerst versuchen müssen, die anfallenden Kosten durch höhere Erlöse (Preisdifferenzierungsmodelle) zu decken, bevor finanzielle Mittel in Form von Abgeltungen bezogen werden können.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart
Ständerat

Jon Fanzun

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 29. September 2022

Vernehmlassung: Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage

Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat einen Zusatzkredit von 40 Millionen zum bereits vom Parlament beschlossenen Kredit von 60 Millionen für die Erneuerung der strassenseitigen Infrastruktur der drei Autoverlade von nationaler Bedeutung Lötschberg, Vereina und Furka. Die Finanzierung ist entsprechend anzupassen: Das Rollmaterial soll künftig nicht mehr über A-Fonds-perdu-Beiträge, sondern fremdfinanziert und die Folgekosten von den Betreiberinnen getragen werden. Wie bisher kann die strassenseitige Infrastruktur aus zweckgebundenen Strassenmitteln und die eisenbahnseitige Infrastruktur aus der Bahninfrastruktur finanziert werden. In seiner Beurteilung kommt der Bundesrat überdies zum Schluss, dass der Weiterbetrieb des Autoverlads Simplon weiterhin durch den Kanton Wallis zu bestellen und zu finanzieren ist. Der Verlad über den Oberalp Pass wird aufgrund der geringen Nachfrage per 2023 eingestellt.

Allgemeine Bemerkungen

Die Autoverlade befördern jährlich über zwei Millionen Fahrzeuge auf der Schiene. Gerade in den Wintermonaten haben die Verlade eine zentrale Erschliessungsfunktion im Alpenraum und in Randgebieten, die oftmals stark touristisch geprägt sind. Für viele Regionen ist die Autoverlade-Infrastruktur deshalb ebenso wichtig wie das Nationalstrassennetz. Darüber hinaus tragen Autozüge dazu bei, längere Umwege und Passfahrten zu vermeiden. Mit dem Verlad von Strasse auf Schiene wird auch die CO₂-Belastung, der Stau und die Anzahl der Unfälle reduziert.

Die Mitte unterstützt das Vorhaben, die Finanzierung der Autoverlade mit Grunderschliessungsfunktion (Lötschberg, Vereina, Furka) anzupassen und befürwortet den beantragten Zusatzkredit, damit die wichtigsten Autoverlade weiterbetrieben und auch im Sinne der Sicherheit erneuert werden können.

Die Mitte würde es jedoch begrüßen, wenn die Mittel für die Autoverlade neu ausschliesslich aus der Strassenverkehrsfinanzierung, anstatt wie bisher auch über den Bahninfrastrukturfonds stammen würden, da die Autoverlade-Infrastruktur bereits Teil eines bestehenden funktionierenden Strassennetzes ist.

Ferner regt Die Mitte an, eine Verbilligung oder eine kostenlose Nutzung der Autozüge zu prüfen. Auch eine Finanzierung der Verladegebühren über die Autobahnvignette könnte ein zusätzlicher Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene schaffen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Die Mitte

Sig. Gerhard Pfister
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz



Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 29. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- Derzeit werden in der Schweiz fünf Autoverlade betrieben (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Simplon). Diese wurden einer volkswirtschaftlichen Beurteilung unterzogen und ihr künftiger Finanzierungsbedarf wurde beurteilt. In den nächsten Jahren stehen grössere Erneuerungsinvestitionen an und es ist zu entscheiden, aus welchen Quellen diese gedeckt werden sollen
- Die drei **Autoverlade von nationaler Bedeutung** (Lötschberg, Vereina, Furka) arbeiten heute teilweise kostendeckend, dies allerdings nur dank dem Umstand, dass wesentliche Investitionen in der Vergangenheit à fonds perdu erfolgten, es sind also keine Investitionsfolgekosten zu tragen. Bei der Frage, ob dieses System aufrechterhalten werden soll, wurden Vergleiche mit ähnlichen Bereichen angestellt. **Der BR kommt zum Schluss, dass die Finanzierung anzu-
passen ist.**
- **Das Rollmaterial der Autoverlade soll künftig so wie im regionalen Personenverkehr fremd-
finanziert werden.** Sofern für den Betrieb eines Autoverlads ungedeckte Betriebskosten zu erwarten sind, kann eine jährliche Betriebsabgeltung vereinbart werden.
Die **strassenseitige Infrastruktur** soll wie bisher aus **zweckgebundenen Strassenmitteln** (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) finanziert werden.
Die **eisenbahnseitige Infrastruktur** kann aus dem **Bahninfrastrukturfonds** finanziert werden.
Der Autoverlad entrichtet für deren Benutzung die üblichen Trassenpreise.
- **Das Parlament hat Ende 2018 einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 60 Mio. Fr. bewil-
ligt**, da die Autoverladeanlagen und das eingesetzte Rollmaterial in den kommenden Jahren einen sehr hohen Erneuerungsbedarf aufweisen und die Unternehmen die anstehenden Investitionen nicht oder nur sehr beschränkt mit Eigenmitteln finanzieren können. Die Mittel des Verpflichtungskredits «Investitionsbeiträge Autoverlad 2019» in der Höhe von 60 Mio. Fr. sind per Ende 2021 verpflichtet. Das BAV hat deshalb anfangs 2020 bei den Betreiberinnen

den Mittelbedarf für die ab 2022 laufenden Erneuerungen erhoben. Diese Erhebung hat einen **zusätzlichen Bedarf von 140 Mio. Fr. ergeben**. Davon entfällt der grösste Teil auf Rollmaterial. Ein Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit ist nur für Investitionen in die strassenseitige Infrastruktur vorzusehen, wofür 40 Mio. Fr. ausreichend sind.

- Mit dem vorliegenden Kreditbeschluss soll die Finanzierung von weiteren Erneuerungsvorhaben der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur mittels Gewährung von Investitionsbeiträgen nach [Art. 18 MinVG \(SR 725.116.2\)](#) in der Form eines Zusatzkredites zum laufenden Verpflichtungskredit Investitionsbeiträge Autoverlad 2019 sichergestellt werden.

Stellungnahme SP Schweiz

- Die Autoverlade sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsnetzes und sollten daher zumindest in der bestehenden Form erhalten bleiben. Es wäre sogar zu überlegen, ob sie nicht noch an weiteren Standorten betrieben werden könnten. Autoverlade bieten eine deutlich sicherere, umwelt-, und klimafreundlichere Alternative zum Strassenverkehr und vermeiden lange Pass-, Ausweich- und Umwegfahrten. Zudem haben die Autoverlade in den Alpen eine wichtige Erschliessungs- bzw. Redundanzfunktion (welche bei Sperrungen oder Einschränkungen wegen Arbeiten, Unfällen oder Naturereignissen sehr wichtig sein kann). Für die Bewohner:innen des Alpengebiets sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind sie von grosser Bedeutung. **Die SP Schweiz begrüsst es daher sehr, dass diese attraktiven und gut funktionierenden Autoverlade weiterbetrieben werden sollen.**
- **Unserer Meinung nach ist es gut investiertes Geld, wenn die Autoverlade auch künftig vom Bund gefördert werden.** Nur so ist es möglich, diese für die Nutzer:innen zu attraktiven Preisen anzubieten. Denn der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen ihre externen Kosten bei weitem nicht und sind damit deutlich zu billig. Bei einem Angebot, das direkt in Konkurrenz zur selbstgefahrenen Strassenfahrten steht, ist es darum nicht anders möglich, als diese über Fördermodelle für die Nutzer günstiger anzubieten. Es kann somit ein attraktives Angebot bereitgestellt und eine gute Erschliessung dieser Regionen in den Alpen sichergestellt werden.
- **Die Autoverlade befördern jedes Jahr relevante Mengen an Autos und schweren Fahrzeugen.** Es werden jährlich über 2 Mio. Fahrzeuge auf die Schiene verlagert – wenn auch für eine vergleichsweise kurze Fahrt. Damit werden die Anzahl Unfälle, Stau, die CO₂- und Luftschadstoff-Emissionen vermindert und es spart Energie. Dank der Autoverladen werden etwa 37'000 t CO₂-Emissionen vermindert, was dem CO₂-Ausstoss von ca. 7'400 Schweizer:innen entspricht (In der Schweiz kommen wir pro Kopf auf ca. 5 t CO₂-Äquivalente). Wie die Statistik aus 2019 zeigt, werden am Vereina und am Lötschberg mit jeweils ca. 14'000 Fahrzeugen mit über 3.5 Tonnen Gewicht auch relevante Mengen an Fahrzeugen des Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert. **Dies trägt zur erfolgreichen Schweizer Verlagerungspolitik bei und schont die Alpen, das Klima und die Umwelt.**
- **Die SP Schweiz ist der Meinung, dass die Autoverlade, wo nötig, finanziell unterstützt werden sollen – sowohl bei der Finanzierung der Infrastruktur und des Rollmaterials als auch bei der Finanzierung des Betriebs.** Den Betreibern muss ermöglicht werden, die anstehenden Investitionen in Rollmaterial und Verladeterminals sowie den laufenden Betrieb zu bewältigen, damit sie ihren Kund:innen ihre Dienstleistung zu attraktiven Preisen, sicher und in guter Qualität zur Verfügung stellen können. Es darf nicht sein, dass die Attraktivität des Angebots oder gar das Angebot an sich gefährdet werden, nur um im Bundesbudget einige wenige Millionen einzusparen. Natürlich sollen nur im notwendigen Umfang Fördermittel gesprochen werden, so dass die Betreiber die Autoverlade entsprechend anbieten können. **Kurz: Das Rollmaterial, welches den Autoverladen mit à fonds perdu-Beträgen mitfinanziert wurde, soll auch künftig aus Bundesmitteln finanziert werden.** Falls die Autoverlade im Betrieb defizitär sind, sollen **auch diese strukturellen Defizite von Bund mit Fördermitteln (via Leistungsvereinbarungen) übernommen werden.** Den Autoverladern sind – wenn überhaupt – wohl nur kleine Preiserhöhungen zuzumuten, da es sonst Rückverlagerungseffekte auf die Strasse gäbe und ebensolche sind strikt zu vermeiden! Sie wären volkswirtschaftlich für die Schweiz nachteilig.

Es wäre auch zu prüfen, ob allenfalls mit Preissenkungen nicht ein gesamtgesellschaftlich besseres Ergebnis – wenn nicht nur betriebswirtschaftliche Effekt einbezogen werden – erzielt werden könnte (auch die Fördermittel-Effizienz könnte eventuell gesteigert werden).

- **Für die SP Schweiz ist es wichtig und wir begrüßen daher sehr, dass die Investitionen in die Autoverlade-Anlagen aus Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert werden.** Auch wenn der Transport auf der Schiene stattfindet, sind Autoverlade vom Wesen her Strassenverkehr. Da man den Weg auf der Schiene mit seinem eigenen Fahrzeug bestreitet, sind sie kein Teil einer eigentlichen intermodalen Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs bzw. Schienenverkehrs, sondern klar ein Teil des Strassenverkehrsnetzes. Grundsätzlich wäre es sowieso noch besser, wenn der Anteil des öV gesteigert werden könnte. Eine Fahrt mit der Bahn, Tram oder Bus hat den enormen umweltrelevanten Vorteil, dass die Masse und das Volumen des Fahrzeugs nicht mittransportiert werden muss – im Vergleich zu einem Autoverlad. **Weil Autoverlade-Anlagen klar dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen sind, fordern wir, dass alle Fördermittel (Verlade-Terminals, schienenseitige Massnahmen, Rollmaterial, Leistungsvereinbarung für Betrieb etc.) für die Autoverlade aus der Strassenverkehrsfinanzierung kommen.** Das ist nur fair und verursachergerecht, denn ebendiese Kosten fallen nur aufgrund des Autoverlads bzw. des Strassenverkehrs an. Natürlich sollen die Züge des Autoverlads ihre entsprechenden Strassenpreise bezahlen. Allerdings sollen diese vergleichsweise tief angesetzt werden. Im Gegensatz zum Fernverkehr der Bahn handelt es sich hier um für die Bevölkerung in den Alpen wichtige Transporte des Regionalverkehrs.
- **Wir sind zudem der Meinung, dass auch der Autoverlad am Simplon vom Bund (mit-)finanziert werden soll.** Mit knapp 179'000 jährlichen Fahrten ist es eine erhebliche Menge an Verkehr, welche nicht auf der Strasse stattfindet. Zudem ist der Autoverlad am Simplon eine wichtige Redundanz. Deshalb ist es für uns unverständlich, warum der Autoverlad am Simplon von Seiten des Bundes nicht auch gefördert wird. Von der Existenz dieses Verlads profitiert insbesondere das nationale Strassennetz und damit auch der Bund. Er könnte beispielsweise bei Totalsperrungen für Bauarbeiten oder bei Naturereignissen als alternative Route verwendet werden, zudem entlastet er die gefährliche Passstrasse und senkt die Belastung der Anwohner:innen an der Passstrasse.
- Wir sind damit einverstanden, dass künftig, analog zum Regionalverkehr, das Rollmaterial fremdfinanziert wird, die entsprechenden Folgekosten im Rahmen des Abgeltungszahlungen geleistet werden und dafür für das Rollmaterial keine à fonds perdu Beträge mehr gesprochen werden. Bei der Ausgestaltung gilt es zu beachten, dass die Autoverlader dadurch keine Nachteile bzw. weniger Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Es ist grundsätzlich zu begrüessen, dass der Bund die drei Autoverlade Lötschberg, Vereina und Furka als Ergänzung des Nationalstrassennetzes und zur wintersicheren Verbindung dieser wichtigen Berg- und Tourismusregionen finanziell unterstützt. Ebenfalls ist die Einstellung des Autoverlads am Oberalp und die Übertragung des Autoverlads am Simplon an den Kanton Wallis aus Kostengründen sinnvoll. Die Situation am unrentablen Furka-Autoverlad muss kritisch beobachtet werden.

Die Fremdfinanzierung des Rollmaterials ist unbedingt durchzusetzen, da somit die Investitionskosten für den Bund entfallen. Die Betreiber der Autoverlade werden so gezwungen, unternehmerischer zu handeln. Die Folgekosten der Kredite (Abschreibungen und Zinsen) sollen gemäss Angaben des Bundes primär durch die Beförderungsentgelte gedeckt werden. Der Betrieb ist darauf auszurichten, dass diese Folgekosten grundsätzlich gedeckt werden können, eine Abgeltung durch den Bund soll als «Nothilfe» angesehen werden. Für Vereina und Lötschberg scheint ein kostendeckender Betrieb des Rollmaterials realistisch, für den Furka eher nicht. Die SVP fordert eine laufende Überprüfung der Betriebsführung.

Bei der vorgesehenen Finanzierung ist die Trennung der strassenseitigen und der eisenbahnseitigen Infrastruktur lobend hervorzuheben. Es muss sichergestellt sein, dass die Verkehrsinfrastruktur durch die jeweiligen Verkehrsnutzer möglichst kostendeckend finanziert werden kann. Dabei ist die Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene Einhalt zu gebieten. Dies wird mit dem vorliegenden Bundesbeschluss umgesetzt. Von einer zusätzlichen Investitionsfinanzierung der Bahnanlagen aus Strassenmitteln ist in jedem Fall abzusehen, der Pauschalbetrag aus der Strassenfinanzierung in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist bereits eine Quersubventionierung.

Dass die gesamte Tunnel- und Eisenbahninfrastruktur der genannten Verbindungen grundsätzlich nicht kostendeckend betrieben werden kann, ist suboptimal, jedoch aus regionalpolitischen Gründen zu akzeptieren. Auch wenn eine kostendeckende und von den jeweiligen Verkehrsnutzern finanzierte Verkehrsinfrastruktur ein Kernanliegen der SVP darstellt, ist im vorliegenden Fall die Erschliessungsfunktion der drei Autoverlade für die Schweizer Alpenregion und den Tourismus höher zu gewichten.

Dennoch will die SVP auch in diesem Falle mit Nachdruck betonen, dass auf eine möglichst effiziente Betriebsführung höchsten Wert gelegt werden muss. Die Steuergelder sollen von den Bahnunternehmen nicht budgetiert, sondern als Nothilfen angesehen werden. Der Zusatzkredit ist in diesem Sinne zu gewähren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

von Känel Beat BAV

Von: Laura Bezzola <info@kosmetikinstitut-laura.ch>
Gesendet: Dienstag, 26. Juli 2022 17:55
An: _BAV-FI Sekretariat
Cc: Angela Meschini; Alexander Feuz Bluewin; Matthias Mast
Betreff: Fwd: Alpenschutz

VERNEHMLASSUNG AUTOVERLAD

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: Laura Bezzola <info@kosmetikinstitut-laura.ch>
Betreff: Alpenschutz
Datum: 22. Juli 2022 um 11:48:20 MESZ
An: info@alpeninitiative.ch

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrte Frau Breuer

Als Kinder sind wir immer zu meinen Grosseltern nach Italien gefahren

Kandersteg - Iselle (Italien) mit dem Autozug direkt.45 Minuten Ruhe ohne Umweltprobleme.

Diese Strecke wurde einfach annulliert.Nur sporadisch in den Schulferien kann man den Autozug benutzen.

Entweder muss man über die Autobahn nach Montreux durchs Wallis Richtung Brig und über den Simplon mit dem ganzen Lastwagenverkehr, mitfahren. Bern - Montreux- Brig muss ohne Verkehrsbehinderung 2 Stunden Autobahnfahrt gerechnet werden.

Oder Kandersteg einladen, Goppenstein ausladen und den ganzen Berg hinunter fahren, dann 33 Km durchs Wallis, in Brig den Autozug nehmen, um nach Iselle (Italien)weiter gebracht zu werden. Das ist Umweltverschmutzung / Ruhestörung.

Mit einem Brief an Alt-Bundesrat Herr Ogi, habe ich bereits das Anliegen erklärt, leider kann er nichts unternehmen

Warum kann die Infrastruktur nicht vollumfänglich täglich wieder benutzt werden? Direkt nach Iselle Italien ?? Es würde Benzin sparen, die Umwelt/ Tierwelt schonen.

Oder besser wäre, in Spiez eine Autoauflade direkt nach Iselle Italien. Da müsste man nicht alle Bewohner in den Dörfern stören.

Dass die Menschen ohne Auto unterwegs sein werden, ist eine Illusion. Vor allem in der CH, wo die Bewohneranzahl ungemütlich stark steigt und der Lebensraum jedes Einzelnen immer mehr eingeschränkt wird, vor allem der Tiere und Natur

Mit freundlichen Grüßen
Laura Bezzola

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BLS AG

Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Per E-Mail

Bern, 8. August 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Finanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Wir teilen die Auffassung des Bundesrates über hohe volkswirtschaftliche, regional- und klimapolitische Bedeutung der Autoverlade. Sie schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz. Dies nicht nur im Winter, sondern ganzjährig. Im Jahr 2019 wurden über 2 Mio. Fahrzeuge über die Verlade am Lötschberg, Vereina, Furka, Simplon und Oberalp abgewickelt.

Die Autoverladeangebote tragen wesentlich zum Klimaschutz bei, indem sie lange Umweg-, Passfahrten und Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden. Es ist folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren.

Beantragter Zusatzkredit

Wir beantragen, zusätzlich zu den im Botschaftsentwurf erwähnten Projekten, für die Erneuerung der Autoverladeanlagen in Brig (SBB) CHF 2 Mio. in den vorliegenden Zusatzkredit aufzunehmen. Die Verladerampen in Brig sind sanierungsbedürftig und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der Kanton Wallis und die BLS beabsichtigen, den Autoverlad am Simplon langfristig aufrechtzuerhalten und das Angebot auszubauen.

Verzicht auf Rollmaterialfinanzierung

Wir nehmen zur Kenntnis, dass das Rollmaterial der Autoverlade künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert werden soll und die Folgekosten von den Betreiberinnen zu tragen sind. Es ist trotzdem störend, dass diese Praxisänderung just zum Zeitpunkt erfolgt, zu dem das gesamte Rollmaterial der Autoverlade Lötschberg und Simplon für die nächsten 20 Jahre erneuert werden muss. Während nicht-kostendeckende Verkehre neu die Investitionskosten in die Abgeltungen einrechnen können, bestehen für kostendeckende Verkehre wie jenes am Lötschberg zwei Möglichkeiten, die wegfallenden Bundesbeiträge aufzufangen:

- Preisanpassungen
- Anpassungen des Deckungsbeitrages im Trassenpreis

Preise

Gemäss Vorlage sind die Autoverladetarife so zu gestalten, dass sie die Zahlungsbereitschaft der Nutzenden berücksichtigen. Die Betreiberinnen sind angehalten, über Preisdifferenzierungen Mehrerlöse zu generieren.

Wir weisen darauf hin, dass sich die Autoverladepreise bei kostendeckenden Angeboten wie dem Lötschberg gemäss Preisüberwacher nicht an der Zahlungsbereitschaft zu orientieren haben, sondern an den Vollkosten. Zudem sind Preisanpassungen für Autoverlade politisch heikel. Dies nicht zuletzt deshalb, weil Regionen mit ausgebauter Strasseninfrastruktur ohne spezifische Nutzungsgebühren erreicht werden können. Während das Tessin dank des Gotthardstrassentunnels frei von Strassenbenützungsgebühren erreicht wird (auch hier gab es bis 1980 einen Autoverlad), sind Autofahrten ins Unterengadin und ins Oberwallis wegen des Autoverlads kostenpflichtig. Dies wird in den betroffenen Regionen als Diskriminierung empfunden. Preiserhöhungen zur Finanzierung der anstehenden Investitionen erachten wir deshalb als unangemessen und kontraproduktiv.

Nach unserer Auffassung müssen die Autoverladetarife erschwinglich sein. Es kann nicht sein, dass diese aufgrund der künftig wegfallenden Bundesbeiträge an die Rollmaterialinvestitionen erhöht werden müssen.

Deckungsbeitrag

Wir begrüssen, dass den kostendeckenden Autoverladeangeboten eine Umsatzrendite von 8% prinzipiell zugestanden wird und damit eine Gleichbehandlung mit anderen kostendeckenden Verkehren auf der Schiene entsteht.

Gestützt darauf haben wir die klare Erwartung, dass der Bund den Deckungsbeitrag entsprechend senkt. Der dadurch entstehende Abgeltungsmehrdarf bei der Infrastruktur ist über die Leistungsvereinbarung zu finanzieren.

Solidarbürgschaft

Damit wir die Finanzierung des Rollmaterials zu günstigen Konditionen gewährleisten können, erwarten wir analog zum Regionalen Personenverkehr die Solidarbürgschaft des Bundes für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Daniel Schafer
CEO



Olivier Bayard
Fachspezialist Public Affairs

Matterhorn Gotthard Bahn
Bahnhofplatz 7
3900 Brig

T +41 (0)27 927 70 00

info@mgbahn.ch
www.mgbahn.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Abteilung Finanzen

Per e-Mail

Brig, 30. August 2022 / 3234

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Vernehmlassung Stellungnahme der MGBahn

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Finanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Wir teilen die Auffassung des Bundesrates über hohe volkswirtschaftliche, regional- und klimapolitische Bedeutung der Autoverlade. Sie schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz. Dies nicht nur im Winter, sondern ganzjährig. Im Jahr 2019 wurden über 2 Mio. Fahrzeuge über die Verlade am Lötschberg, Vereina, Furka, Simplon und Oberalp abgewickelt.

Die Autoverladeangebote tragen wesentlich zum Klimaschutz bei, indem sie lange Umweg-, Passfahrten und Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden. Es ist folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren.

Verzicht auf Rollmaterialfinanzierung

Wir nehmen zur Kenntnis, dass das Rollmaterial der Autoverlade künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert werden soll und die Folgekosten von den Betreiberinnen zu tragen sind. Es ist trotzdem störend, dass diese Praxisänderung just zum Zeitpunkt erfolgt, zu dem das Rollmaterial des Autoverlads Furka erneuert werden muss. Der Betrieb Autoverlad Furka kann bereits heute nicht kostendeckend betrieben werden. Daher bestehen neben einer Erhöhung der Abgeltung zwei Möglichkeiten, die wegfallenden Bundesbeiträge aufzufangen:

- Preisanpassungen
- Anpassungen des Deckungsbeitrages im Trassenpreis

Preise

Gemäss Vorlage sind die Autoverladetarife so zu gestalten, dass sie die Zahlungsbereitschaft der Nutzenden berücksichtigen. Die Betreiberinnen sind angehalten, über Preisdifferenzierungen Mehrerlöse zu generieren.

Wir weisen darauf hin, dass sich die Autoverladepreise gemäss Preisüberwacher nicht an der Zahlungsbereitschaft zu orientieren haben, sondern an den Vollkosten. Zudem sind Preisanpassungen für Autoverlade politisch heikel. Dies nicht zuletzt deshalb, weil Regionen mit ausgebauter Strasseninfrastruktur ohne spezifische Nutzungsgebühren erreicht werden können. Während das Tessin dank des Gotthardstrassentunnels frei von Strassenbenützungsgebühren erreicht wird (auch hier gab es bis 1980 einen Autoverlad), sind Autofahrten ins Unterengadin und ins Oberwallis wegen des Autoverlads kostenpflichtig. Dies wird in den betroffenen Regionen als Diskriminierung empfunden. Preiserhöhungen zur Finanzierung der anstehenden Investitionen erachten wir deshalb als unangemessen und kontraproduktiv.

Nach unserer Auffassung müssen die Autoverladetarife erschwinglich sein. Es kann nicht sein, dass diese aufgrund der künftig wegfallenden Bundesbeiträge an die Rollmaterialinvestitionen erhöht werden müssen.

Deckungsbeitrag

Wir begrüssen, dass den kostendeckenden Autoverladeangeboten eine Umsatzrendite von 8% prinzipiell zugestanden wird und damit eine Gleichbehandlung mit anderen kostendeckenden Verkehren auf der Schiene entsteht.

Gestützt darauf haben wir die klare Erwartung, dass der Bund den Deckungsbeitrag entsprechend senkt. Der dadurch entstehende Abgeltungsmehrdarf bei der Infrastruktur ist über die Leistungsvereinbarung zu finanzieren.



Solidarbürgschaft

Damit wir die Finanzierung des Rollmaterials zu günstigen Konditionen gewährleisten können, erwarten wir analog zum Regionalen Personenverkehr die Solidarbürgschaft des Bundes für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Mit freundlichen Grüssen

Matterhorn Gotthard Bahn

Rhätische Bahn AG

Direktion
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Silvio Briccola
Direktwahl +41 81 288 63 08
E-Mail silvio.briccola@rhb.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Per E-Mail

Chur, 1. September 2022

**Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben
zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur;
Vernehmlassung Stellungnahme der Rhätischen Bahn AG**

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum oben erwähnten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Finanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

Wir teilen die Auffassung des Bundesrates über die hohe volkswirtschaftliche, regional- und klima-politische Bedeutung der Autoverlade. Sie schliessen wichtige Lücken im Strassennetz und sichern die direkte Anbindung der Regionen an das überregionale und nationale Verkehrsnetz - dies nicht nur im Winter, sondern ganzjährig. Im Jahr 2019 wurden über 2 Mio. Fahrzeuge über die Verlade am Lötschberg, Vereina, Furka, Simplon und Oberalp abgewickelt. Gerade auch der Autoverlad am Vereina hat sich in einer doch kurzen Zeitspanne klar etabliert und deckt ein wesentliches Bedürfnis ab, was die sehr guten Frequenzen sowohl im Winter als auch im Sommer zeigen.

Die Autoverladeangebote tragen wesentlich zum Klimaschutz bei, indem sie lange Umweg-, Passfahrten und Staus auf zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermeiden. Es ist folgerichtig, die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur weiterhin aus zweckgebundenen Strassenmitteln (Spezialfinanzierung Strassenverkehr) zu finanzieren.

Rollmaterialfinanzierung

Der Vorschlag des Bundes ist, dass das Rollmaterial der Autoverlade künftig wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert werden soll und die Folgekosten von den Betreiberinnen zu tragen sind. Dies erfolgt aber zu einem äusserst kritischen

Zeitpunkt, muss doch das gesamte Rollmaterial des Autoverlads auch am Vereina vollständig ersetzt werden. Die Abnutzungserscheinungen nach bald 25 Jahren täglichen Betriebs sind deutlich bemerkbar; eine dringende Erneuerung in den nächsten fünf Jahren ist daher unerlässlich.

Die Investitions- und Folgekosten werden entsprechend sehr hoch sein und somit die finanziellen Mittel für den Autoverlad sehr stark beanspruchen. Eine Abgeltung zum Ausgleich der Rechnung wird spätestens ab Inbetriebnahme und für die nächsten Jahre unerlässlich sein.

Aus diesem Grund beantragt die RhB nochmals zu prüfen, ob dieses einmalige Grossereignis (mit Auswirkungen für die nächsten 20 bis 30 Jahre) nicht doch weiterhin durch à fond perdu Mittel (MinVG) finanziert werden könnte, wie bei der ersten Rollmaterialbeschaffung. Dies würde den Autoverlad weiterhin genügend Mittel generieren lassen, um den ordentlichen Betrieb finanziell selbstständig sicherstellen zu können. Zudem könnte ein kompliziertes Bestellverfahren sowohl für den Bund als auch für die RhB vermieden werden.

Solidarbürgschaft

Falls trotzdem neu eine Kapitalmarktfinanzierung angewendet werden sollte, muss der Bund die Finanzierung des Rollmaterials im Autoverlad zu möglichst günstigen Konditionen gewährleisten, dies auch im Interesse der Steuerzahlenden.

Wir erachten es als sehr wichtig, analog zum Regionalen Personenverkehr, die Solidarbürgschaft des Bundes für die Beschaffung der notwendigen Mittel am Kapitalmarkt anwenden zu können.

Preise des Autoverlads

Gemäss Vorlage sind die Autoverladetarife so zu gestalten, dass sie die Zahlungsbereitschaft der Nutzenden berücksichtigen. Die Betreiberinnen sind angehalten, über Preisdifferenzierungen Mehrerlöse zu generieren.

Wir weisen darauf hin, dass sich die Autoverladepreise bei kostendeckenden Angeboten wie am Vereina gemäss Preisüberwacher nicht an der Zahlungsbereitschaft zu orientieren haben, sondern an den Vollkosten.

Seit der Eröffnung des Vereina sind immer wieder Preisanpassungen geprüft und umgesetzt worden. Mittlerweile ist aber das Instrument sehr stark ausgereizt und die Reklamationen von Kunden und Region / Kanton mehren sich. Eine weitere Preiserhöhung erachtet die RhB als sehr kritisch, allenfalls sogar kontraproduktiv. Preisanpassungen für Autoverlade sind auch politisch heikel. Dies nicht zuletzt deshalb, weil Regionen mit ausgebauter Strasseninfrastruktur ohne spezifische Nutzungsgebühren erreicht werden können (z.B. Tessin). Dies wird in den betroffenen Regionen als Diskriminierung empfunden. Preiserhöhungen zur Finanzierung der anstehenden Investitionen erachten wir deshalb als unangemessen und allenfalls sogar kontraproduktiv.

Nach unserer Auffassung müssen die Autoverladetarife erschwinglich bleiben. Es kann nicht sein, dass diese aufgrund der künftig wegfallenden Bundesbeiträge an die Rollmaterialinvestitionen erhöht werden müssen.

Eine sehr unerwünschte Verlagerung des Verkehrs auf die längere Passstrasse würde sich zudem auch nicht mit dem CO₂-Reduktionsziel des Bundes vereinbaren.

Abgeltung

Wir machen darauf aufmerksam, dass der Kanton Graubünden seit einigen Jahren allein die Finanzierung von punktuellen Spätverbindungen sicherstellen muss, d.h. ohne Abgeltungszahlung seitens Bund. Damit wird in den Regionen Prättigau, Davos, Unterengadin und Val Müstair die Erreichbarkeit auch spät am Abend sichergestellt, da der Flüelapass im Winter geschlossen ist. Wir gehen davon aus, dass diese Verbindungen auch zukünftig aufrechterhalten und somit Teil einer möglichen Abgeltungsvereinbarung mit dem Bund werden können.

Deckungsbeitrag

Wir begrüßen, dass den kostendeckenden Autoverladeangeboten eine Umsatzrendite von 8% prinzipiell zugestanden wird und damit eine Gleichbehandlung mit anderen kostendeckenden Verkehren auf der Schiene entsteht. Gestützt darauf haben wir die klare Erwartung, dass der Bund den Deckungsbeitrag entsprechend senkt, auch bis auf 0%. Der dadurch entstehende Abgeltungsmehrdarf bei der Infrastruktur ist aber über die Leistungsvereinbarung zu finanzieren, weil die finanziellen Herausforderungen weiterhin sehr hoch und der Mittelbedarf der Substanzerhaltung bei der RhB weiterhin überdurchschnittlich hoch bleibt.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unseres Antrags und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Silvio Briccola
Leiter Finanzen