

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

**Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur.
Zusatzkredit (BRG 23.054)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena

Citations préféré

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Zusatzkredit (BRG 23.054), 2023 - 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 18.05.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.06.2023
MARCO ACKERMANN

Im Sommer 2023 präsentierte der Bundesrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** sowie für eine **Anpassung im Finanzierungsmodell** des Autoverlads. In der Schweiz waren anfangs 2023 fünf Autoverlade (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp und Simplon) der Bahnunternehmen BLS, RhB und MGB in Betrieb. Die beiden Autoverlade am Simplon und an der Oberalp waren jedoch von der Vorlage ausgenommen. Da nebst dem Autoverlad durch den Simplon ganzjährig eine Passstrasse bestehe, erachtete der Bundesrat diese Verbindung nicht als Teil der Autoverlade mit grundlegender Erschliessungsfunktion und gedachte den Weiterbetrieb dieses Angebots (Abgeltung der ungedeckten Kosten) weiterhin dem Kanton Wallis zu überlassen. Der Verlad am Oberalppass wurde im Frühling 2023 aufgrund geringer Nachfrage (Wintereröffnung der Strassenverbindung über den Lukmanierpass) eingestellt.

Die drei Autoverlade, die im Nationalstrassennetz eine grundlegende Erschliessungsfunktion erfüllen (Lötschberg, Vereina und Furka) sollten nach der Meinung des Bundesrates mit **zusätzlichen CHF 40 Mio.** unterstützt werden. Das Parlament hatte im Voranschlag 2019 bereits einen Verpflichtungskredit von CHF 60 Mio. für Investitionsbeiträge an Verladeanlagen und Rollmaterial gesprochen. Da jener Kredit Ende 2021 ausgeschöpft war, gemäss einer Erhebung des BAV im Jahr 2020 bei den Bahnunternehmen aber weiterhin ein Mittelbedarf von CHF 140 Mio. für diverse Investitionen bestehe, sei dieser zusätzliche Kredit nötig. Im Gegensatz zum vorangehenden Kredit sei dieser nur für die strassenseitige Infrastruktur, jedoch nicht für Investitionen in Rollmaterial vorgesehen.

Nebst dem zusätzlichen Kredit sah der Bundesrat vor, das Finanzierungssystem der Autoverlade zu modifizieren. Das Modell beinhaltete dabei drei Kategorien: So sollte bei der **Finanzierung des Rollmaterials** neu analog zum regionalen Personenverkehr eine Mittelbeschaffung via Bankkredite (Fremdfinanzierung) erfolgen. Die Folgekosten dieser Finanzierungsart sollten über die Beförderungsentgelte gedeckt werden. In der Vergangenheit seien solche Investitionen mit Abgeltungen und Investitionshilfen in der Form von A-fonds-perdu-Beiträgen gedeckt worden. Dies hätte dazu beigetragen, dass die Autoverlade kostendeckend haben arbeiten können, jene Form der Unterstützung werde aber in ähnlichen Bereichen nicht (mehr) angewandt, weshalb gemäss Bundesrat ein Systemwechsel angezeigt sei. Bei allfälligen Defiziten könnte der Bund jedoch weiterhin mit Betriebsabgeltungen in die Bresche springen. Die **Finanzierung der strassenseitigen Infrastruktur** sollte wie bis anhin mit den zweckgebundenen A-fonds-perdu-Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und die **eisenbahnseitige Infrastruktur** weiterhin aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert werden.

In der **Vernehmlassung**, welche von Juni bis September 2022 stattgefunden hatte und in welcher 54 Stellungnahmen eingegangen waren, wurde die Vorlage grundsätzlich begrüsst. Vor allem die Grundidee der Autoverlade, die grossen Nutzen für die entsprechenden Regionen stifteten und sich positiv auf die Umwelt auswirkten, wurde dabei gelobt. Vorwiegend die betroffenen Bahnunternehmen kritisierten aber den Systemwechsel bei der künftigen Finanzierung des Rollmaterials und forderten eine Solidarbürgschaft des Bundes, damit sie günstiger an Kredite kommen könnten. Andernfalls könnte eine Erhöhung der Tarife für die Autoreisenden nötig werden. Der Bundesrat lehnte eine solche Forderung jedoch ab, da es sich um zu wenige Fälle handle, um hierfür ein System einzurichten, und eine Bürgschaft der Kostentransparenz entgegenlaufen würde. Den Systemwechsel kritisch beurteilt hatten auch die Kantone Graubünden und Wallis, da bei den Bahnunternehmen in naher Zeit grössere Investitionen in Rollmaterial anstünden. Der Kanton Wallis hatte zudem gewünscht, dass der Simplon-Autoverlad ebenfalls vom Bund mitfinanziert wird, sofern die Passstrasse während mindestens achtundvierzig Stunden geschlossen werden muss.¹

In der Wintersession 2023 beriet die grosse Kammer als Erstrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** inklusive einer Anpassung im Finanzierungsmodell des Autoverlads. Für die KVF-NR erläuterte Michael Töngi (gp, LU), dass sich die Kommissionsmehrheit vorbehaltlos hinter den bundesrätlichen Entwurf gestellt habe. Drei Aspekte hatten laut Töngi aber Anlass zur Debatte gegeben: der Systemwechsel in der Finanzierung des Rollmaterials, die Frage nach der Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Autoverlads am Simplon und diejenige der Höhe des Zusatzkredits.

Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag beschlossen worden war, lagen dem Nationalrat zur Frage der Finanzierung des Autoverlads sowie, damit verbunden, zur Frage der Höhe des Zusatzkredits zwei Minderheitsanträge vor. Die Minderheit I Bregy (mitte, VS) forderte, dass der Autoverlad am Simplon ebenfalls in die Botschaft aufgenommen und der Zusatzkredit entsprechend um CHF 6 Mio. erhöht wird. Die Kommissionsmehrheit hatte sich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen diesen Antrag ausgesprochen, da der Simplonpass ganzjährig befahrbar sei und die Alternativroute via Autoverlad somit keine klare Erschliessungsfunktion von nationaler Bedeutung habe. Die Minderheit II Candinas (mitte, GR) forderte, dass der Zusatzkredit einerseits um den Autoverlad am Simplon und andererseits um CHF 12 Mio. für die bereits einbezogenen Verlade erhöht wird. Im Rahmen der Kommissionsanhörung seien von den beiden Autoverladen Lötschberg und Furka zusätzliche Kosten in der Höhe von CHF 4 bzw. 8 Mio. geltend gemacht worden. Diesem Mehraufwand wollte der Minderheitsantrag Candinas Rechnung tragen. Diverse Stimmen meldeten im Parlament ihr Erstaunen über den erst nachträglich angemeldeten Mehrbedarf sowie die unpräzise Einschätzung der notwendigen Mittel durch die Verwaltung an. Auch Bundesrat Albert Rösti lehnte den Minderheitsantrag Candinas ab, da das BAV zum aktuellen Zeitpunkt keine Plausibilisierung des Mehraufwands vornehmen könne, die Bundesfinanzen knapp seien und der Zusatzkredit auch zu einem späteren Zeitpunkt noch erweitert werden könne. In der ersten Abstimmung standen sich die Kommissionsmehrheit und die Minderheit Bregy gegenüber, wobei sich der Nationalrat mit 101 zu 87 Stimmen bei 3 Enthaltungen hinter den Minderheitsantrag stellte. Gegen die Minderheit Bregy stellten sich die Fraktionen der FDP, GLP und SVP jeweils grossmehrheitlich. Das Anliegen der weiter gehenden Minderheit Candinas unterlag in der Folge mit 123 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen die Minderheit Bregy, wobei die Minderheit Candinas fast ausschliesslich bei den geschlossen auftretenden Fraktionen der SP und der Mitte Unterstützung fand.

In allen anderen Punkten folgte der Nationalrat den Anträgen der KVF-NR bzw. dem bundesrätlichen Vorschlag. Um den Anliegen der Unternehmen Rechnung zu tragen, deren Rollmaterial fortan nicht mehr durch den Bund finanziert werden soll – ein Umstand, der in der Kommission ebenfalls zu Diskussionen geführt hatte – hatte die KVF-NR im Vorfeld eine Kommissionsinitiative eingereicht. Die Kommissionsinitiative fordert die Einführung einer Solidarbürgschaft des Bundes zugunsten des Autoverlads analog zu jener im regionalen Personenverkehr.

Nach Annahme der Ausgabenbremse (mit 114 zu 75 Stimmen bei 2 Enthaltungen) sprach sich der Nationalratin in der **Gesamtabstimmung** mit 189 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Annahme des Entwurfes aus. Somit ging das Geschäft mit einer Anpassung – der Aufnahme des Autoverlads am Simplon – an den Ständerat.²

Der **Ständerat** beriet in der Frühjahrsession 2024 als Zweitrat die bundesrätliche **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur**. Im Namen der KVF-SR unterstrich Charles Juillard (mitte, JU) die Bedeutung der Autoverlade für eine effektive Verkehrspolitik und -verlagerung sowie für die Förderung des Umweltschutzes. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat, auf die Vorlage einzutreten und in allen Punkten dem Nationalrat zu folgen. Die Kommission sei einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Den von den Verladen Lötschberg und Furka angemeldeten Mehrbedarf von CHF 12 Mio. habe die Kommission hingegen verworfen. Die KVF-SR habe sich jedoch einstimmig dafür ausgesprochen, den Autoverlad am Simplon in die Botschaft aufzunehmen und den Kredit entsprechend um CHF 6 Mio. zu erhöhen. Die Frequentierung des Simplon-Verlads habe in den letzten Jahren stark zugenommen und auf der Briger Seite des Verlads komme es aufgrund von Platzknappheit immer wieder zu Staus. Die Förderung des Autoverlads sei somit zu unterstützen. Die Ratsdebatte blieb weitgehend diskussionslos, einzig Andrea Gmür-Schönenberger merkte an, dass der Mehrbedarf von CHF 6 Mio. am Simplon-Verlad noch nicht plausibilisiert sei und der Verlad keine nationale Erschliessungsfunktion habe.

Bundesrat Albert Rösli unterstrich ebenfalls, dass der Autoverlad am Simplon zwar eine wichtige Verbindungsrouten darstelle, aber nicht den Kriterien für einen Autoverlad mit nationaler Bedeutung entspreche.

Der Ständerat beschloss daraufhin ohne Gegenantrag Eintreten. Den Autoverlad am Simplon und die entsprechende Krediterhöhung nahm die kleine Kammer stillschweigend in die Vorlage auf. In allen anderen Punkten wurde die bundesrätliche Vorlage diskussionslos gutgeheissen.

Nachdem die Ausgabenbremse einstimmig angenommen worden war (40 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen), passierte die Vorlage auch die Gesamtstimmung ohne Gegenstimmen (bei 5 Enthaltungen). Die Beratung der Vorlage in den Räten war somit ohne Differenzen abgeschlossen und das Geschäft **erledigt**.³

1) BBl 2023 1717

2) AB NR, 2023, S. 2545 ff.

3) AB SR, 2024, S. 128 f.