



23.054

**Erneuerung der strassenseitigen
Autoverlade-Infrastruktur.
Zusatzkredit**

**Renouvellement de l'infrastructure
routière destinée
au chargement des automobiles.
Crédit additionnel**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir behandeln das Eintreten und die Detailberatung in einer einzigen Debatte.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: 2018 hat das Parlament einen Kredit von 60 Millionen Franken für die Erneuerung der Autoverladestationen beschlossen. Dieser Kredit reicht nicht aus. Der Bundesrat hat im Zusammenhang mit der Frage der Aufstockung auch eine allgemeine Beurteilung des Autoverlads in der Schweiz vorgenommen. Dessen Finanzierung wurde vom Bundesrat überdacht, und es wurden Vergleiche angestellt, auch mit anderen Bereichen wie etwa dem regionalen Personenverkehr. Nach dieser Prüfung und damit in dieser Vorlage hält der Bundesrat folgende Punkte fest:

1. Es wird ein Zusatzkredit von 40 Millionen Franken gesprochen. Das ist das, was in dieser Vorlage auch effektiv drin ist. Gleichzeitig hält der Bundesrat fest, dass das Rollmaterial der Autoverlade künftig fremdfinanziert wird – wie im regionalen Personenverkehr. Sofern für den Betrieb eines Autoverlads ungedeckte Kosten entstehen oder solche zu erwarten sind, kann eine jährliche Betriebsabgeltung zwischen dem Bund und den Betreiberinnen vereinbart werden.
2. Die strassenseitige Infrastruktur soll wie bisher aus zweckgebundenen Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden.
3. Die eisenbahnseitige Infrastruktur wird weiterhin aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert. Die Betreiberin des Autoverlads entrichtet für die Benutzung dieser Infrastruktur die üblichen Trassenpreise, die allerdings nur die Grenzkosten decken.

Wir haben in der Kommission drei Fragen diskutiert. Die erste Frage betraf den Systemwechsel bei der Finanzierung des Rollmaterials. Für die Kommission war am Anfang nicht klar, weshalb dieser Wechsel richtig und wichtig ist. Die Erschliessung von peripheren Gebieten dank des Autoverlads ist wichtig. Der Autoverlad kann nicht gemäss rein marktwirtschaftlichen Prinzipien betrachtet werden. Die Kommission liess sich aber davon überzeugen, dass der Bund nicht weiter auch das Rollmaterial finanzieren soll. Der Autoverlad kann für die Unternehmerinnen und Unternehmer je nachdem auch gewinnbringend sein. Deshalb ist es nicht sinnvoll, wenn wir ihn vom Bund her auch so stark subventionieren, dass am Schluss ein Gewinn daraus entsteht. Können die Unternehmen den Autoverlad nicht kostendeckend erbringen und liegt eine Preiserhöhung nicht drin, kann man eben mit Betriebsabgeltungen arbeiten.

Die zweite Frage war: Soll der Bund den Simplon mitfinanzieren? Das betrifft den Minderheitsantrag I (Bregy). Der Bundesrat spricht sich dagegen aus, da die Strasse über den Simplon ganzjährig befahrbar ist. Er finanziert nur Angebote mit, die eine klare Erschliessungsfunktion haben und von nationaler Bedeutung sind. Die Kommission hat sich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen der Haltung des Bundesrates angeschlossen. Die dritte Frage war, wie hoch der Kredit an und für sich sein soll; hier geht es um den Minderheitsantrag II (Candinas). Von den Unternehmen wurde ein höherer Investitionsbedarf ausgewiesen. Sie legten dar, dass es einen Mehrbedarf von 18 Millionen Franken gebe; das ist inklusive Simplon. Wir haben einen Zusatzbericht beim BAV verlangt, um abzuklären, ob man diese Zahlen auch plausibilisieren kann. Gemäss BAV war eine





solche Plausibilisierung nicht möglich, und die Kostenschätzung hatte eine sehr grosse Spannbreite. Das Bundesamt wies darauf hin, dass es einen weiteren Zusatzkredit bräuchte, sollte der Betrag, den wir jetzt beschliessen, nicht ausreichen. Es sei aber nicht sinnvoll, bereits jetzt einen höheren Kredit zu sprechen, weil ein solcher gewohnheitsmässig eher ausgeschöpft wird bzw. die Gelder eher verlangt werden. Auch dieser Antrag wurde mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Die Kommission stimmte dem Geschäft einstimmig zu. Auch wenn die Kommission damit einverstanden ist, dass der Bund die Rollmaterialbeschaffung nicht mehr mitfinanziert, hat sie doch ein gewisses Verständnis für das Anliegen der Unternehmen. Um die Transportunternehmen im Bereich der Anschaffung von Rollmaterial zu entlasten, hat die Kommission eine Kommissionsinitiative beschlossen, die Solidarbürgschaften ermöglichen soll, damit diese Unternehmen das Rollmaterial etwas günstiger beschaffen können.

Feller Olivier (RL, VD), pour la commission: Nous examinons aujourd'hui un crédit d'engagement additionnel de 40 millions de francs qui vise à financer des mesures supplémentaires de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. En Suisse, nous disposons de cinq installations de chargement de véhicules à travers des tunnels ferroviaires: les installations du Lötschberg et du Simplon, exploitées par le BLS, l'installation de la Vereina, exploitée par les Chemins de fer rhétiques, et les installations de la Furka et de l'Oberalp, exploitées par la Matterhorn Gotthard Bahn.

Comme les installations de chargement des automobiles et le matériel roulant utilisé à cet effet présentent un besoin de renouvellement élevé et que les entreprises concernées ne sont pas en mesure de financer, du moins totalement, les investissements nécessaires par des fonds propres, le Parlement a approuvé à la fin de l'année 2018 un crédit d'engagement à hauteur de 60 millions de francs qui permet, depuis l'année 2019, de réaliser les mesures de modernisation prioritaires. Il convient de noter que les contributions sont accordées à fonds perdu.

AB 2023 N 2545 / BO 2023 N 2545

Or, il s'avère que le crédit de 60 millions de francs est insuffisant pour couvrir les besoins. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement additionnel de 40 millions de francs destiné uniquement au renouvellement de l'infrastructure routière en vue du chargement des automobiles, à l'exclusion du matériel roulant. La contribution proposée repose sur l'article 18 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien.

A l'heure actuelle, les trois points de chargement des automobiles d'importance nationale sont ceux du Lötschberg, de la Vereina et de la Furka. Le crédit de 40 millions qui nous est proposé est destiné à ces trois points de chargement uniquement. En effet, le chargement des automobiles au Simplon complète une route nationale ouverte et praticable pendant toute l'année. La poursuite de l'exploitation de ce point de chargement constitue donc une tâche cantonale. Quant au chargement des automobiles via le col de l'Oberalp, il a perdu de son importance depuis que le col du Lukmanier reste ouvert en hiver.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a examiné le projet lors de deux séances, le 17 octobre et le 13 novembre 2023. Le 17 octobre, la commission est entrée en matière sur le projet sans opposition après avoir entendu les entreprises qui exploitent les installations de chargement des véhicules.

Lors de la séance du 13 novembre, la commission a examiné les détails du projet. Lors du vote sur ensemble, elle a décidé de vous recommander, à l'unanimité, d'accepter l'arrêté proposé par le Conseil fédéral.

Il y a deux propositions de minorité.

D'une part, il y a une proposition de la minorité I (Bregy) qui vise à faire passer le crédit de 40 à 46 millions de francs afin d'englober dans le projet le point de chargement du Simplon. D'autre part, il y a une proposition de la minorité II (Candinas) qui vise à faire passer le crédit de 40 à 58 millions de francs. Ces 58 millions comprennent non seulement les 6 millions qui sont également prévus par la minorité I mais aussi des demandes additionnelles formulées par les entreprises qui exploitent les installations de chargement lors de leur audition par la Commission des transports et des télécommunications.

La majorité de la commission vous recommande de rejeter ces deux propositions de minorité. Elle ne doute pas de la nécessité de renouveler rapidement les installations du point de chargement du Simplon, mais conteste qu'il s'agisse d'une tâche de la Confédération. En effet, ce point de chargement est une offre complémentaire à celle de la route nationale praticable pendant toute l'année. Comme cette offre complémentaire résulte de la seule volonté du canton du Valais, c'est lui qui doit, logiquement, en assumer le financement.

Quant à la minorité II (Candinas), qui reprend les doléances des exploitants des points de chargement, la



majorité de la commission ne parvient guère à évaluer le bien-fondé de ces demandes, dès lors qu'elle ne dispose d'aucun document décrivant précisément les besoins supplémentaires. Pour qu'une évaluation sérieuse puisse avoir lieu, il faudrait que les exploitants présentent l'étendue des prestations, la planification des travaux et les coûts avec suffisamment de précision, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. La majorité de la commission estime également qu'un éventuel complément pourra être demandé ultérieurement, si cela devait s'avérer vraiment nécessaire, lorsque les projets seront plus avancés.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Herr Candinas begründet den Antrag seiner Minderheit und spricht auch gleich für die Mitte-Fraktion.

Candinas Martin (M-E, GR): Beim Zusatzkredit für die Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur geht es um eine wichtige Vorlage, auch wenn nicht alle Landesteile davon betroffen sind. Autoverlade sind gerade dort wichtig, wo es keine ganzjährig von allen benutzbaren Strassenverbindungen gibt. Dank der Autoverlade ist das Verkehrsnetz resilienter gegen Störungen und Unterbrüche. So sind Autoverlade für die einheimische Bevölkerung und für den Tourismus wichtig. Damit kann eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht und Umwegverkehr vermieden werden. Dies führt zu einer Reduktion der Strassenbelastung und zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 37 000 Tonnen pro Jahr. Darum ist es zentral, dass die Autoverlade erneuert werden.

Der Antrag der Minderheit I (Bregy) möchte den Zusatzkredit gemäss Bundesrat um 6 Millionen Franken erhöhen. Diese 6 Millionen Franken sind für den Neubau der Verladeanlage in Brig, für den Autoverlad am Simplon, bestimmt.

Der Antrag der Minderheit II (Candinas) möchte den vom Bundesrat vorgeschlagenen Kredit um 12 Millionen Franken erhöhen, das heisst um total 18 Millionen Franken. Konkret geht es um folgende Projekte, die im Grundsatz auch vom Bundesrat als sinnvoll erachtet werden:

Erstens geht es um die Erneuerung der Verladeanlage in Kandersteg und Goppenstein am Autoverlad Lötschberg. Bei den beiden Verladeanlagen am Lötschberg geht es um zusätzliche Kosten von 4 Millionen Franken, da der Sanierungsbedarf der Kunstbauten auf der durch die BLS vom Kanton und vom ASTRA übernommenen Zufahrtsstrasse höher ist als ursprünglich angenommen.

Zweitens geht es um zwei Anlagen des Autoverlads am Furka: um die Verladeanlagen in Realp und Oberwald sowie die Autozug-Revisionsanlage im Urserental. Bei den Anlagen des Autoverlads am Furka sind die Kosten insgesamt um rund 8 Millionen Franken höher, da die Autozug-Revisionsanlage im Urserental örtlich leicht verschoben werden musste und da bei den beiden Verladeanlagen in Realp und Oberwald die Kosten allgemein gestiegen sind. Dies macht insgesamt einen Betrag von 12 Millionen Franken aus, den die Minderheit II (Candinas) zusätzlich beantragt.

Es geht bei den zwei Minderheitsanträgen also nicht um ein Präjudiz, sondern um Zusatzkosten von an sich nicht bestrittenen und notwendigen Projekten.

Aus diesem Grund bitte ich Sie namens der Mitte-Fraktion, in der ersten Abstimmung dem Antrag der Minderheit I (Bregy) zuzustimmen und in der zweiten Abstimmung dem Antrag der Minderheit II (Candinas) zuzustimmen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die Geldflüsse bei der Finanzierung der Strasseninfrastruktur sind komplex. Im öffentlichen Verkehr haben wir ähnlich komplexe, wenn nicht sogar komplexere Situationen. Die Steigerungsform davon ist "Autoverlad". Mit einer Praxisänderung soll diese Struktur ein klein wenig vereinfacht und an den Personenverkehr angepasst werden. Das Rollmaterial soll nicht mehr mit A-Fonds-perdu-Beiträgen finanziert werden. Sofern ungedeckte Kosten entstehen, sollen sie über Abgeltungen kompensiert werden. Trotzdem sind nach Erhebungen des BAV noch zusätzliche Gelder notwendig, um die strassenseitige Verladeinfrastruktur mit 40 Millionen Franken zu unterstützen. Es besteht da grösserer Erneuerungsbedarf. Die Grünliberalen unterstützen den entsprechenden Antrag des Bundesrates.

Überrascht waren wir – und nicht nur wir –, dass im Rahmen der Anhörungen in der Kommission weitere Forderungen vonseiten der Betreiber der Verladeinfrastrukturen geäussert wurden. Aus unserer Sicht liegt dafür keine ausreichende Begründung vor. Dies gilt insbesondere, da offenbar keine Übersicht darüber besteht, welche Vollkosten der Autoverlad verursacht, und dementsprechend auch die Frage nicht beantwortet werden konnte, welchen Anteil denn die Nutzenden daran tragen.

Die grünliberale Fraktion ist deshalb nicht bereit, über die 40 Millionen Franken hinaus weitere Unterstützungsbeiträge für den Autoverlad zu sprechen. Das heisst nicht, dass wir den Autoverlad nicht für eine grundsätzlich gute Sache halten. Aber wir sind der Meinung, dass auch die Nutzenden einen angemessenen Anteil an den Kosten zu tragen haben. Entsprechend lehnen wir den Antrag der Minderheit II (Candinas) ab.



Noch ein Wort zum Simplon: Der Autoverlad am Simplon wurde vor rund zwanzig Jahren durch den Kanton Wallis parallel zur Nationalstrasse wieder eingeführt und finanziert. Jetzt will der Antrag der Minderheit I (Bregy), dass der Bund

AB 2023 N 2546 / BO 2023 N 2546

neu auch den Verlad am Simplon mitfinanziert. Die grünliberale Fraktion lehnt auch diesen Antrag mehrheitlich ab.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Wir haben in der FDP-Fraktion vor allem darüber diskutiert, welche Autoverlade wirkliche Erschliessungsfunktionen haben und welche nicht. Von den fünf Autoverladen haben drei wirklich eine Erschliessungsfunktion, nämlich der Lötschberg-, der Vereina- und der Furka-Autoverlad. Das sind die drei, zu denen es im Winter keine Alternative gibt. Ich mache darauf aufmerksam, dass es im Kanton Graubünden z. B. in Bezug auf den Vereina-Verlad eine Petition gab, die verlangte, dass man den Flüelapass wieder ganzjährig öffnen solle. Diese Petition kam aus freisinnigen Kreisen. Sie wurde eingereicht, um eben auch darüber zu diskutieren, wie man die Erschliessung dieser Region im Winter sicherstellen kann.

Die Simplonpassage ist auch im Winter zusätzlich immer durch die Nationalstrasse sichergestellt, weshalb der Bund eigentlich seine Hausaufgabe in Bezug auf die Erschliessungsfunktion beim Simplon erledigt hat. Für uns ist wichtig, dass der Simplon-Autoverlad jetzt nicht zur Bundesaufgabe erklärt wird. Das ist naheliegend. Er soll eine kantonale Aufgabe bleiben.

Der Verlad über den Oberalppass hat seit der Winteröffnung des Lukmaniers an Bedeutung verloren. Deshalb wurde dort schon im Frühling 2023 die Finanzierung eingestellt. Das ist in unserer Wahrnehmung gut so.

Aus diesen Gründen werden wir dem Antrag der Mehrheit für die 40 Millionen Franken beim Zusatzkredit zustimmen und die Minderheitsanträge I (Bregy) und II (Candinas) ablehnen.

Es gibt einzelne Stimmen bei uns, die wahrscheinlich aus regionalpolitischen Gründen dem einen oder dem anderen Minderheitsantrag zustimmen werden. Aber die Mehrheit der FDP-Liberalen Fraktion wird der Mehrheit der Kommission folgen und den 40 Millionen Franken zustimmen. Es wurde, wie meine Vorrednerin bereits gesagt hat, nicht sehr präzise und konzise begründet, wie man auf diese 46 respektive 58 Millionen Franken gekommen ist. Beispielsweise haben es die Hearingteilnehmenden nicht zustande gebracht, von sich aus zu argumentieren, warum man dieses Geld braucht. Aus diesem Grund ist die Seriosität dieser Anträge schon etwas infrage zu stellen.

Aus den Gründen, die ich Ihnen erläutert habe, werden wir der Mehrheit folgen.

Brenzikofer Florence (G, BL): Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament, die Autoverladeanlagen weiterhin zu unterstützen und einen Zusatzkredit in Höhe von 40 Millionen Franken zu sprechen. Zudem soll die Finanzierungspraxis beim Rollmaterial angepasst werden.

Die Erneuerung und Anpassung der Autoverladeanlagen erfolgt über A-Fonds-perdu-Beiträge. Das Parlament hatte dafür 2018 einen Kredit in Höhe von 60 Millionen Franken beschlossen. Mit der Vorlage wird nun beantragt, diesen Kredit um 40 Millionen Franken aufzustocken.

Die grüne Fraktion wird auf das Geschäft eintreten. Wir beurteilen die Vorlage im Grundsatz positiv. Autoverlade sind sinnvolle Angebote, die Umwegfahrten über eine Passstrasse mit motorisiertem Individualverkehr reduzieren. Es ist unser erklärtes Ziel, die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben. Durch den Verlad von Fahrzeugen auf Züge wird der CO₂-Ausstoss reduziert, da Züge insgesamt energieeffizienter sind und einen geringeren Emissionsausstoss pro transportiertem Fahrzeug haben.

La proposition de minorité I (Bregy) vise à allouer 6 millions de francs supplémentaires au projet de Brigue relatif au chargement des voitures du tunnel du Simplon. Lors de l'audition, il est clairement apparu que l'infrastructure du Simplon devait être renouvelée: le chargement des voitures au Simplon contribue au transfert du trafic et présente les chiffres de croissance les plus élevés; elle répond à un besoin général et offre une liaison rapide et intéressante du point de vue écologique; le ferroutage du Simplon augmente la résilience sur un tronçon sujet à des perturbations et situé à un endroit névralgique du corridor nord-sud.

Pour ces raisons, nous voterons en faveur de la proposition de la minorité I (Bregy).

En ce qui concerne la proposition de la minorité II (Candinas), nous soutenons la majorité et suivons ainsi le Conseil fédéral. Il s'agit ici d'augmenter de 18 millions de francs le crédit, car les entreprises ont indiqué avoir besoin de plus d'investissements. En commission, nous avons appris que la fourchette de cette estimation des coûts est élevée.

Zusammenfassend: Autoverlade dienen der Verlagerung des Verkehrs. Sie tragen zur Reduktion der Strassenbelastung und somit zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei und verfolgen das zentrale Ziel der Verlagerung



von der Strasse auf die Schiene.

Der Verkehrssektor, insbesondere der motorisierte Individualverkehr, ist ein bedeutender Verursacher von CO₂ und anderen Treibhausgasen. Rund 38 Prozent des inländischen CO₂-Ausstosses werden im Verkehr verursacht. Für die Grünen ist klar: Es braucht auch hier und nicht nur im Güterverkehr eine Verlagerungspolitik. Der Autoverlad ist Teil einer umfassenden Strategie zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs und zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Es ist aber auch klar, dass solche Infrastruktur nicht dazu missbraucht werden darf, die Kapazität auf den Strassen insgesamt zu erweitern.

Wir unterstützen die Vorlage, folgen der Minderheit I (Bregy) und lehnen den Minderheitsantrag II (Candinas) ab.

Pult Jon (S, GR): Ich glaube, die grundsätzlichen Aussagen zu dieser Vorlage wurden von allen Rednerinnen und Rednern gemacht. Die Autoverlade sind wichtig. Sie sind ein wichtiges Element unserer Verkehrspolitik, ein wichtiges Element auch der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, ein wichtiges Element auch für die Lebensqualität der Menschen, die an diesen Strecken wohnen. Daher ist es auch unbestritten, dass diese Verladeterminale und diese Infrastrukturen erneuert werden müssen.

Nicht ganz unbestritten ist, wer dafür bezahlt. Die sozialdemokratische Fraktion ist der Meinung, dass es richtig ist, wenn der Bund, nach dem ersten längeren Investitionszyklus, hier seine Verantwortung weiterhin wahrnimmt. Deshalb unterstützen wir selbstverständlich den Zusatzkredit in der Höhe von 40 Millionen Franken. Wir unterstützen aber auch den Minderheitsantrag I (Bregy), bei welchem es darum geht, auch die Autoverlade-Infrastruktur beim Simplon vom Bund her zu finanzieren, weil wir der Überzeugung sind, dass es richtig ist, auch auf der Simplon-Achse zeitnah und sozusagen im Sinn einer nationalen Kohäsion dafür zu sorgen, dass der Bund dafür aufkommt.

Die SP-Fraktion unterstützt auch die Minderheit II (Candinas), obschon auch wir festgestellt haben, dass die Aussagen der Anhörungsteilnehmenden gewissermassen nicht der gewohnten Präzision entsprachen. Es ist aber unbestritten, dass es zusätzliche Mittel braucht, um diese Infrastrukturen am Lötschberg und am Furka zu bauen. Angesichts der Geschichte dieser Infrastrukturen und der Tatsache, dass der Bund sie früher auch finanziert hat, finden wir es richtig, wenn das weiterhin auch vom Bund finanziert wird. Deshalb unterstützen wir beide Minderheiten.

Es wurde gesagt, dass eine nicht vollumfängliche Finanzierung durch den Bund zur Folge hätte, dass die Nutzenden zu Mitfinanzierenden werden. Ich möchte Ihnen sagen: Wenn wir heute mit einer weniger grosszügigen Entscheidung dafür sorgen, dass die Nutzenden mehr bezahlen, dann wird das wahrscheinlich dazu führen, dass mehr Autos über die entsprechenden Pässe fahren und weniger auf dem Autoverlad sind. Im Sinne einer ökologischeren und, so glaube ich, auch menschengerechteren Verkehrspolitik ist es daher richtig, auch die entsprechenden Infrastrukturen gut zu finanzieren.

Deshalb ersucht Sie die sozialdemokratische Fraktion, beiden Minderheiten zuzustimmen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die SVP-Fraktion verzichtet auf ein Votum.

AB 2023 N 2547 / BO 2023 N 2547

Rösti Albert, Bundesrat: In Anbetracht der Zeit versuche ich etwas abzukürzen, da die Vorlage doch ziemlich unbestritten scheint, wofür ich der Kommission, aber auch Ihnen im Voraus danke. Es geht hier darum, dass wir die Verladeinfrastruktur für die Zukunft sicherstellen und die nötigen Investitionen bereitstellen.

Beim Autoverlad geht es um zwei Bereiche: Einerseits muss das Rollmaterial bereitgestellt werden. Hier wollen wir auf ein neues System umstellen und verlangen, dass die Betreiber in Zukunft das Rollmaterial selber finanzieren, allenfalls auch durch Bankkredite. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Zinsen und Abschreibungen können, wenn dafür Bedarf besteht, allenfalls durch eine Reduktion der Trassenpreise und eine Abgeltung mitfinanziert werden. So viel zum Rollmaterial; es muss neues Rollmaterial beschafft werden.

Dann gibt es die bahnseitige Infrastruktur, die auch in Zukunft über den BIF abgegolten wird, und es gibt die strassenseitige Infrastruktur. Um diese geht es hier. Damit die strassenseitige Infrastruktur abgegolten werden kann, beantragen wir hier, in Ergänzung zum ursprünglichen Kredit von 2018, einen zusätzlichen Kredit von 40 Millionen Franken für die anstehenden Aufgaben oder Investitionsvorhaben; dies als Verpflichtungskredit, der dann aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden soll. Es geht dabei um drei Projekte: den Lötschberg-, den Furka- und den Vereinatunnel. Allen drei Projekten kommt eine nationale Bedeutung zu, deshalb sollen sie vom Bund mitfinanziert werden.

Die 40 Millionen Franken wurden vom Bundesamt für Verkehr kritisch angeschaut und als richtig befunden. Für uns etwas überraschend wurde dann bei den Anhörungen in der Kommission ein zusätzlicher Bedarf von



18 Millionen Franken angemeldet. Wir können, Stand heute, nichts Konkretes zu diesen zusätzlich verlangten Mitteln sagen. Sie müssten vom Bundesamt für Verkehr zuerst plausibilisiert werden. Weiter müsste beurteilt werden, welcher Leistungsumfang, welche Zeitpläne, welche Kosten und welche Präzisierung notwendig wären. Ohne irgendwelche Kenntnisse können wir die Mittel nicht einfach kurzfristig um 18 Millionen Franken aufstocken. Unsere Mittel sind nun wirklich zu knapp, Sie kennen die Bundesfinanzen. Es wäre fahrlässig, hier einfach aufgrund einer Anhörung einen Zusatzkredit zu gewähren. Entsprechend bitte ich Sie darum, den Antrag der Minderheit II (Candinas) abzulehnen.

Ebenfalls bitte ich Sie namens des Bundesrates, den Antrag der Minderheit I (Bregy) abzulehnen, auch wenn er mir als Oberländer noch sympathisch wäre. Da ich aber auch etwas auf die Finanzen achten muss, bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. Weshalb? Der Grund, weshalb der Bundesrat hier dem Simplon keine nationale Bedeutung zuerkennt, ist, dass die Strasse ganzjährig geräumt wird. Deshalb bitte ich Sie einfach, der Mehrheit mit dem Antrag auf 40 Millionen Franken zuzustimmen.

Vielleicht noch ein Wort: Falls sich in den nächsten Jahren dann doch zeigen sollte, dass mehr Mittel erforderlich wären, wie es die Minderheit II (Candinas) sieht, würden wir so auf das Jahr 2030 wieder mit einem Verpflichtungskredit, der dann genau geprüft würde, ins Parlament kommen. Wichtig ist für mich zu sagen: Wir wollen selbstverständlich, dass diese national bedeutenden Verladeanlagen ihre Arbeit machen können und dass sie die notwendigen Investitionen tätigen können, aber wir wollen kein Hüst und Hott bei den Angaben von Zahlen. Unsere Projektierung basiert im Moment auf den geprüften 40 Millionen Franken.

Ich danke Ihnen, dass Sie diesen 40 Millionen Franken zustimmen und die zwei Minderheitsanträge ablehnen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

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

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Bregy, Aebischer Matthias, Amoos, Brenzikofer, Candinas, Pult, Romano, Roth Pasquier, Storni, Töngi)

Abs. 1

... Autoverlade-Infrastruktur beim Lötschberg-, Vereina-, Furka- und Simplontunnel wird ein Zusatzkredit in der Höhe von 46 Millionen Franken zum laufenden Verpflichtungskredit ...



Antrag der Minderheit II

(Candinas, Aebischer Matthias, Amoos, Bregy, Brenzikofer, Piller Carrard, Pult, Romano, Roth Pasquier, Storni)

Abs. 1

... ein Zusatzkredit in der Höhe von 58 Millionen Franken ...

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Bregy, Aebischer Matthias, Amoos, Brenzikofer, Candinas, Pult, Romano, Roth Pasquier, Storni, Töngi)

Al. 1

Un crédit additionnel de 46 millions de francs ... au chargement des automobiles des tunnels du Lötschberg, de la Vereina, de la Furka et du Simplon.

Proposition de la minorité II

(Candinas, Aebischer Matthias, Amoos, Bregy, Brenzikofer, Piller Carrard, Pult, Romano, Roth Pasquier, Storni)

Al. 1

Un crédit additionnel de 58 millions de francs ...

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.054/27983)

Für den Antrag der Minderheit I ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 87 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.054/27984)

Für den Antrag der Minderheit I ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 65 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.054/27985)

Für Annahme der Ausgabe ... 114 Stimmen

Dagegen ... 75 Stimmen

(2 Enthaltungen)

AB 2023 N 2548 / BO 2023 N 2548

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Elfte Sitzung • 20.12.23 • 15h00 • 23.054
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Onzième séance • 20.12.23 • 15h00 • 23.054



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 23.054/27986)
Für Annahme des Entwurfes ... 189 Stimmen
Dagegen ... 1 Stimme
(1 Enthaltung)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat.

