



Nicht amtlich publizierte Fassung

Ittigen, [Datum]

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

Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsverfahren

Übersicht

Die Finanzierung der heute bestehenden fünf Autoverlade (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Simplon) bedarf einer teilweisen Neuordnung. Für anstehende Infrastrukturinvestitionen ist ein Zusatzkredit zum laufenden Verpflichtungskredit Investitionsbeiträge Autoverlad erforderlich.

Ausgangslage

Derzeit werden in der Schweiz fünf Autoverlade betrieben. 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. Seit 1985 werden die Autoverlade mit zweckgebundenen Strassenmitteln gefördert. Neben den jährlichen Abgeltungen haben die Eidgenössischen Räte mit dem Voranschlag 2019 einen ab 2019 laufenden Verpflichtungskredit von 60 Millionen für Investitionen bewilligt.

Inhalt der Vorlage

Die Beurteilung der fünf Autoverlade ergibt für drei von ihnen (Lötschberg, Vereina, Furka) eine grundlegende Erschließungsfunktion in Ergänzung des Nationalstrassennetzes, vor allem im Winter. Demgegenüber ergänzt der Autoverlad Simplon eine ganzjährig offengehaltene Nationalstrasse; dessen Weiterbetrieb bleibt somit eine kantonale Aufgabe. Der Verlad über den Oberalppass hat seit der Winteröffnung des Lukmanierpasses an Bedeutung verloren; die geringe Nachfrage rechtfertigt die hohen Kosten nicht mehr und er wird deshalb per 2023 eingestellt.

Die drei Autoverlade von nationaler Bedeutung 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 Bundesrat kommt zum Schluss, dass die Finanzierung anzupassen ist.

- Das Rollmaterial der Autoverlade soll künftig so wie im regionalen Personenverkehr fremdfinanziert 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.

Neben dem Aspekt der Erschließung haben die Autoverlade auch umweltpolitisch eine Bedeutung, indem sie Umweg- und Passfahrten vermeiden helfen.

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens

In der Schweiz gibt es insgesamt fünf Autoverlade (Bahntransport begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnels Furka, Vereina, Lötschberg, Simplon und über den Oberalppass).

Tabelle 1: Übersicht über die Autoverlade

Anlage	seit ¹	Betreiberin	Abgel-tung	Infra-struktur	Anzahl beförderte Fahrzeuge 2019	davon Fahrzeu-ge > 3.5 t
Lötschberg	1926/60	BLS ²	–	BLSN	1'092'000	14'194
Simplon	2004 ³	BLS (bis 2017 SBB)	Kanton VS	SBBI	169'697	27
Vereina ⁴	1999	RhB	–	RhB	529'117	14'042
Furka	1982	MGB	Bund	MGI	230'828	429
Oberalp	1982	MGB	Bund	MGI	2'219	0

Die Autoverlade haben vor allem im Winter eine wichtige Erschliessungsfunktion im Alpenraum, aber nicht alle fünf in gleichem Masse:

- Der Autoverlad Lötschberg ersetzt ganzjährig die fehlende Strassenverbindung aus dem Raum Bern/Berner Oberland ins Oberwallis. Eine solche war mit dem Rawil-Nationalstrassentunnel einst geplant. Auf diesen Nationalstrassenabschnitt musste schliesslich aber verzichtet werden.
- Der Vereinatunnel verdankt seine Existenz dem Grundsatzbeschluss des Kantons Graubünden, auf den wintersicheren Ausbau der Flüela-Passstrasse zu verzichten und stattdessen in einen Bahntunnel mit Autoverlad zu investieren. Der Vereinatunnel wurde als Sonderprojekt von Bund und Kanton gemeinsam finanziert und 1999 eröffnet.
- Der Furkatunnel ermöglichte ab seiner Eröffnung 1982 eine wintersichere Verbindung aus dem Gotthardgebiet (Urserental) ins Oberwallis (Goms). Der seinerzeitige Baukredit von Bund und Kantonen beinhaltete auch die Einrichtung eines Autoverlads.
- Am Simplon bestand bis 1992 ein Autoverlad, der eingestellt wurde, als der wintersichere Ausbau der Nationalstrasse über den Simplonpass abgeschlossen war. Auf regionalen Wunsch finanzierte der Kanton Wallis ab 2004 die Wiedereinführung eines Autoverladeangebotes, das zunächst mit dem Angebot des regionalen Personenverkehrs verbunden war. Diese Verbindung besteht heute nicht mehr, da die italienische Region Lombardei das Angebotskonzept geändert hat. Aus Sicht des Bundes bleibt der Verlad am Simplon ein Zusatzangebot neben einer ganzjährig geöffneten Nationalstrasse.
- Der Verlad über den Oberalppass ist aufwändig und langsam, dementsprechend brach die Nachfrage nach der Winteröffnung des Lukmanierpasses ein. Da erhebliche Investitionen (8 bis 10 Mio. Fr.) erforderlich wären, wird dieser Verlad per 2023 eingestellt.

Aus einer nationalen Sicht haben somit die drei Autoverlade Lötschberg, Vereina und Furka eine Grunderschliessungsfunktion in Ergänzung zum Strassennetz. Der Verlad am Simplon bleibt weiterbestehen, wenn der Kanton Wallis bereit ist, die geplanten ungedeckten Kosten abzugelten.

Ausser der Erschliessungsfunktion haben die Autoverlade auch eine umweltpolitische Bedeutung, indem Umwegfahrten im Strassenverkehr (Personen und Güter) vermieden werden. Die beteiligten Verkehrsunternehmen beziffern die jährliche CO₂-Reduktion mit 37'000 t. Weil die Autos mit elektrischer Traktion durch die Tunnels befördert werden, kann im Vergleich zum Strassentunnel auf aufwändige Lüftungssysteme verzichtet werden.

Die Verladeanlagen und das Rollmaterial weisen einen hohen Erneuerungsbedarf auf. Die exponierte Lage dieser Anlagen verkürzt die Lebensdauer der Infrastruktur. Zudem sind wegen den seit 2009 verschärften Sicherheitsanforderungen in den bestehenden Eisenbahntunnels⁵ auch hier Verbesserungen notwendig. Der Grossteil des Rollmaterials (Lokomotiven, Verladewagen) muss ebenfalls erneuert werden. Dies nicht zuletzt aufgrund einer übermässigen Korrosion durch den Eintrag von abtropfendem Salzwasser im Winter.

¹ Bis zur Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 gab es auch am Gotthard einen Autoverlad. Dieser wurde nach der Brandkatastrophe im Strassentunnel von 2001 für einige Wochen nochmals aufgenommen.

² Die BLS führt seit 2000 in Perioden mit grossem Verkehrsaufkommen auch direkte Züge Lötschberg-Simplon. Diese verwenden die bestehende Infrastruktur der Autoverlade Lötschberg und Simplon und werden hier deshalb nicht separat gezählt.

³ Ein früher bestehender Autoverlad am Simplon wurde 1992 eingestellt, nachdem die Passstrasse wintersicher ausgebaut war.

⁴ Die RhB führte bis 2011 einen Autoverlad Thusis–Samedan am Albula, bei dem die Autowagen grundsätzlich den Reisezügen mitgegeben wurden.

⁵ Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) betreffend Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnels vom 10. August 2009

Um die dringendsten Bedürfnisse zu decken, bewilligten die Eidgenössischen Räte mit dem Voranschlag 2019 einen ab 2019 laufenden Verpflichtungskredit von 60 Millionen Franken. Dieser Kredit ist nahezu ausgeschöpft und es ist zu entscheiden, wie die Finanzierung der weiteren Erneuerung erfolgen soll.

1.2 Finanzierung von Betrieb und Rollmaterial

Artikel 18 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985⁶ (MinVG) sieht vor, dass der Autoverlad mit Abgeltungen und Investitionshilfen unterstützt werden kann. Die Beiträge werden ausgerichtet, soweit die Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann. Der Bund achtet dabei auf die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Betriebs. Der Bund zahlt aktuell Abgeltungen nur an die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (Furka/Oberalp)⁷.

Die Finanzhilfe kann sowohl Investitionen in die (Sparte) Infrastruktur wie auch in Fahrzeuge (Sparte Autoverlad) betreffen. Es ist aber fraglich, ob für den eigentlichen Betrieb der Sparte Autoverlad sowohl eine Abgeltung als auch eine Investitionshilfe vorzusehen ist. Werden die Investitionen in das Rollmaterial über den Finanzmarkt finanziert, werden die Folgekosten primär durch die Beförderungsentgelte bezahlt. Reichen diese Erlöse nicht aus und sind die Möglichkeiten für Preiserhöhungen ausgeschöpft, können die ungedeckten Kosten durch eine Abgeltung finanziert werden. Damit beschränkt sich die Finanzierung durch den Bund auf die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten.

Ob die Autoverlade Vereine und Lötschberg in Zukunft wieder auf Abgeltungen angewiesen sind, ist aus heutiger Sicht offen. Dies insbesondere, weil die Nachfrageentwicklung in den nächsten Jahren nur schwer abschätzbar ist. Durch die Corona-Krise entstand ein Einbruch, ausserdem musste der Autoverlad Lötschberg wegen der laufenden Sanierung des Lötschberg-Scheiteltunnels das Angebot zeitweise einschränken. Wohin sich die Nachfrage zukünftig entwickelt ist ungewiss. Es ist Sache der beiden Betreiberinnen, die Entwicklung im Auge zu behalten und gegebenenfalls rechtzeitig eine Abgeltung zu beantragen.

Die eingesetzten Autozüge (Lötschberg maximal acht, Vereine bis zu vier, Furka zwei) stellen einen Wiederbeschaffungswert von 400 bis 500 Millionen Franken dar. Bei einer Nutzungsdauer von 25 Jahren ergibt das Abschreibungskosten von bis zu 20 Millionen Franken. Da ein relativ grosser Teil des Rollmaterials seinerzeit à fonds perdu finanziert wurde, belasten diese Abschreibungen die Autoverlade zukünftig (nach erfolgter Neuinvestition) zusätzlich. Sollten die Zinsen wieder ansteigen, kämen die Kosten noch dazu. Es ist damit zu rechnen, dass ein Teil davon künftig als Abgeltungsbedarf anfallen wird. Zuvor muss aber versucht werden, diese Kosten 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.

Sofern Leistungen im Autoverlad bestellt und abgegolten werden, erfolgt dies jährlich. Sollten zukünftig weitere Autoverlade abgeltungsbedürftig werden, könnte im Sinne von Transparenz und höherer Planungssicherheit geprüft werden, ob dann dem Parlament ein vierjähriger Zahlungsrahmen (gem. Art. 20 FHG⁸) beantragt werden sollte.

1.3 Finanzierung der strassenseitigen Infrastruktur

Die Autoverladeanlagen gehören ab dem Anschluss ans Haupt- oder Nationalstrassennetz den Infrastrukturbetreiberinnen (BLS Netz AG, Rhätische Bahn AG, Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG), für deren Betrieb sorgen aber die jeweiligen Verkehrsunternehmen (siehe Ziffer 1.2).

Gemäss Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁹ (EBG) fallen Autoverladeanlagen grundsätzlich nicht unter die eisenbahnrechtliche Infrastruktur, sind aber im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie wurden an Furka und Vereine mit dem Bau der Tunnels durch die damaligen Baukredite finanziert. Die Verladeanlagen am Lötschberg wurden mit Investitionsmitteln aus zweckgebundenen Mitteln aus dem Strassenverkehr finanziert. Alle Investitionen wurden à fonds perdu finanziert.

Da es sich um eigentliche Strasseninfrastruktur handelt, ist es gerechtfertigt, die Erneuerung und allfällige Anpassungen der Anlagen aus der Sonderfinanzierung Strassenverkehr zu bezahlen. Dabei ist die A-Fonds-perdu-Finanzierung beizubehalten, weil andernfalls bei den Infrastrukturbetreiberinnen Abschreibungen anfallen würden, die wiederum abzudecken wären. Es vereinfacht das Finanzierungssystem erheblich, wenn darauf verzichtet werden kann.

1.4 Finanzierung der bahnseitigen Infrastruktur

Die bahnseitige Infrastruktur ist nur zu einem geringen Teil spezifisch dem Autoverlad gewidmet. Insgesamt wird die Benützung der Eisenbahninfrastruktur durch die Autozüge mit der Bezahlung des Trassenpreises abgegolten. Der Trassenpreis deckt aber primär nur die Grenzkosten der Infrastruktur. Nur soweit ein Deckungsbeitrag bezahlt wird, kann auch ein Teil der Fixkosten abgedeckt werden. Gegenwärtig belaufen sich die Deckungsbeiträge der drei Autoverlade auf ca. 3 Mio. Fr.

Die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur und die ungedeckten Kosten werden aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Daran ist nichts zu ändern. Es bleibt die Frage, wie hoch der zu entrichtende Deckungsbeitrag sein soll. Dieser ist als Anteil aus den Verkehrserträgen definiert (Art. 9c EBG) und soll die wirtschaftliche Situation des betreffenden Verkehrs berücksichtigen. Es ist vorgesehen, den Autoverlad künftig gleich wie andere Verkehr zu behandeln. Für nicht kostendeckende Verkehre wird der Deckungsbeitrag auf null gesetzt, bei den kostendeckenden Verkehren soll (wie im Fernverkehr) eine Umsatzrendite von maximal 8 Prozent ermöglicht werden.

⁶ SR 725.116.2

⁷ vgl. Rubrik A231.0291 Autoverlad, Band 2B

⁸ SR 611.0

⁹ SR 742.101

1.5 Geprüfte Alternativen

Es wurde geprüft, ob eine verstärkte Investitionsfinanzierung aus Strassenmitteln vorzusehen wäre. Auf Seite der BIF-finanzierten Anlagen ergäben sich daraus schwierige Abgrenzungsfragen, weil zwar die Gesamtanlage auf die Kapazitätsbedürfnisse des Autoverlads Rücksicht nehmen muss, dies aber nicht auf bestimmte Komponenten bezogen werden kann. Es ist sinnvoller, jährlich einen Pauschalbeitrag aus der Strassenfinanzierung in den BIF einzulegen, wie das aktuell mit der Begründung des Baus der Neuen Alpentransversalen bis zur Rückzahlung der Bevorschussung des BIF der Fall ist.

Die Finanzierung des Rollmaterials mit A-Fonds-perdu-Beiträgen wäre auch weiterhin 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 Abgeltungszahlung anrechenbar sind.

1.6 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 29. Januar 2020¹⁰ zur Legislaturplanung 2019–2023, noch im Bundesbeschluss vom 21. September 2020¹¹ über die Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt. Der Bedarf der vorliegenden Botschaft wurde erst mit den beiden Erhebungen des BAV bei den Betreiberinnen Ende 2018 resp. anfangs 2020 erkannt. Er konnte 2018, bei der Erstellung der Legislaturplanung, nicht vorhergesehen werden.

2 Inhalt des Kreditbeschlusses

2.1 Antrag des Bundesrates und Begründung

Weil 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, hat das Parlament Ende 2018 einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 60 Millionen Franken bewilligt. Mit diesen Mitteln wurden bzw. werden seit 2019 die prioritären Erneuerungsvorhaben realisiert werden. Die Beiträge werden à fonds perdu gewährt.

Die Mittel des Verpflichtungskredits Investitionsbeiträge Autoverlad 2019 in der Höhe von 60 Millionen 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 Millionen ergeben. Davon entfällt der grösste Teil auf Rollmaterial. Ein zusätzlicher Verpflichtungskredit ist nur für Investitionen in die strassenseitige Infrastruktur vorzusehen (siehe Ziff. 1.3), wofür 40 Millionen ausreichend sind.

Mit dem vorliegenden Kreditbeschluss soll die Finanzierung von weiteren Erneuerungsvorhaben der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur mittels Gewährung von Investitionsbeiträgen nach Artikel 18 MinVG in der Form eines Zusatzkredites zum laufenden Verpflichtungskredit Investitionsbeiträge Autoverlad 2019 sichergestellt werden. Da die Investitionen eine längere Vorlaufzeit haben, muss das BAV Finanzierungszusagen erteilen können, bevor die Voranschlagskredite bereitstehen. Die Bedingungen für die Finanzierung werden vom BAV in einer beschwerdefähigen Zusicherungsverfügung festgelegt.

2.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

Da es sich um einen Zusatzkredit zu einem bestehenden Kredit handelt, wird hier auch dieser dargestellt. Für die Gewährung der Investitionsbeiträge galten aber noch andere Regeln, insbesondere konnten noch Fahrzeuge mitfinanziert werden.

Vorhaben Verpflichtungskredit 2019

Mit dem laufenden Verpflichtungskredit 2019 in der Höhe von 60 Millionen wurden resp. werden die folgenden Vorhaben finanziert:

Unternehmen	Vorhaben	Mittelbedarf in Mio. CHF ¹²
BLS	Refit von 6 Lokomotiven des Typs Re 465	4.2
BLS	Beschaffung 1 Verladewagen für Simplon	0.9
BLSN	Autoverladeanlagen Goppenstein	0.4
BLSN	Thermoportale Kandersteg & Goppenstein	2.6
MGB	Refit von 9 Lokomotiven des Typs HGe 4/4 II	22.0
MGB	Neues Zutrittssystem Autoverlad Furka	1.2
RhB	Kauf 1 Lokomotive Ge 4/4 II von MOB	6.1
RhB	6 Auffahrwagen ohne Schutzbogen (AOS)	10.7

¹⁰ BBI 2020 1777

¹¹ BBI 2020 8385

¹² Beträge ohne allfällige projekt-/teuerungsbedingte Mehrkosten und nicht rückforderbare Mehrwertsteuer, durchschnittliche Kostengenauigkeit +/-15 Prozent, Kostenstand Februar 2018.

Vorhaben Zusatzkredit

Mit dem beantragten Zusatzkredit in der Höhe von 40 Millionen können die folgenden Vorhaben finanziert werden:

Unternehmen	Vorhaben	Mittelbedarf in Mio. CHF
BLSN	kleinere Erneuerungsarbeiten Verladeanlagen Kandersteg und Goppenstein und sicherheitsrelevante Anpassungen (z.B. Branddetektoren und Höhenmesser)	8
RhB	kleinere Erneuerungsarbeiten Verladeanlagen Selfranga und Sagliains und sicherheitsrelevante Anpassungen (z.B. Branddetektoren und Höhenmesser)	8
MGI	Erneuerung und Anpassung Infrastruktur Autoverlad Realp und Oberwald	16
MGI	Autozug-Revisionsanlage im Urserental	6
Alle	Reserve, Teuerung, Wechselkursrisiken	2

Zahlungsempfänger Zusatzkredit

Zahlungsempfänger sind die Rhätische Bahn AG (RhB), die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) und die BLS Netz AG (BLSN).

Unvorhergesehenes

Für Unvorhergesehenes wird eine Reserve von 5% berücksichtigt. Darin sind die Teuerung (LIK) und allfällige Wechselkursrisiken enthalten.

2.3 Teuerungsannahmen

Die dem Umfang des Verpflichtungskredits zugrundeliegenden Teuerungsannahmen werden im Bundesbeschluss (Art.1) ausgewiesen. Den Teuerungsannahmen liegt der Indexstand des Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2021 von 101,5 Punkten zugrunde, wobei sich dieser Indexstand auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht. Die jährlichen Voranschlagskredite werden jeweils an die aktuellen Teuerungsannahmen angepasst.

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle Auswirkungen

Die bisherige Belastung des Bundeshaushalts belief sich auf rund 14 Millionen Franken pro Jahr. Aktuell setzt sich dieser Betrag zusammen aus rund 2 Millionen für die Abgeltung (A231.0291) und rund 12 Millionen für die Investitionsbeiträge aus dem Verpflichtungskredit von 60 Millionen. Allerdings sind die Schwankungen zwischen den Jahren erheblich.

	R2018	R 2019	R 2020	VA 2021	VA 2022	FP 2023	FP 2024
A231.0291		2440	2100	2087	2073	2058	1714
A236.0139	6000	11822	4750	11916	11833	9632	4047

In den Jahren 1985-2010 wurden Bundesbeiträge an den Autoverlad von insgesamt 360 Millionen¹³, also durchschnittlich pro Jahr 14 Millionen geleistet. In diesem Betrag nicht enthalten sind die Kosten für die Autoverladeanlagen und Züge an Furka und Vereina, welche mit den damaligen Baukrediten für die Tunnels finanziert wurden.

Die Jahre 2011-2017 waren insofern ein Spezialfall, weil keine Investitionsbeiträge angefallen sind. Der Bund zahlte in dieser Periode einzig die Betriebsabgeltungen für die Autoverlade Furka und Oberalp.

Mit dem zusätzlichen Verpflichtungskredit wird sich die jährliche Belastung nicht erhöhen. Durch den Entfall der Rollmaterialfinanzierung auf der Investitionsseite wird sich zu einem späteren Zeitpunkt eine Verlagerung auf die Abgeltung ergeben (siehe Ziff. 1.2). Die Investitionsbeiträge dürften nach Abschluss bestehender Finanzierungsvereinbarungen um durchschnittlich 8 Mio. Fr. pro Jahr tiefer ausfallen.

Da es sich um Ausgaben für den Autoverlad handelt, werden die Ausgaben wie bisher der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet. Die Auswirkungen im Einzelnen können auf Basis des heutigen wirtschaftlichen Umfelds abgeschätzt werden. Veränderungen der Basisannahmen, z.B. hinsichtlich der Mobilitätsformen, der Teuerung und des Zinsniveaus, können die folgenden Zahlen wesentlich beeinflussen, sind aber derzeit nicht abschätzbar.

Ausgehend von der heutigen Transportkapazität stellen die Autoverladezüge einen Wiederbeschaffungswert von 400 bis 500 Millionen Franken dar. Mit jeder fremdfinanzierten Fahrzeugbeschaffung, die à fonds perdu finanzierte Fahrzeuge ersetzt, steigt das Abschreibungsvolumen an und wird in etwa 20 Jahren 20 Millionen Franken erreichen. Die übrigen Fahrzeugkosten (Unterhalt) sollten sich gegenüber heute nicht wesentlich verändern.

¹³ vgl. Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf vom 18. Januar 2012, Anhang 1, Seite 1716

Würde das Zinsniveau auf bis zu 4% ansteigen, ergäben sich durchschnittliche jährliche Zinskosten von bis zu 10 Millionen Franken.

Sofern die steigenden Kosten im Umfang von bis zu 2 Millionen Franken durch Mehrerlöse (Preisdifferenzierungen) gedeckt werden könnten, bliebe als nächster Schritt die Senkung der Deckungsbeiträge des Autoverlads auf null Prozent. Dies würde den BIF um jährlich 3 Mio. Fr. belasten, indem entsprechend höhere Abgeltungen an die Infrastrukturbetreiberinnen bezahlt werden müssten.

Bei weiterem Kostenanstieg müssen die Unternehmen Abgeltungen beantragen, die bei tiefen Zinsen bis in zehn Jahren um 5 Millionen Franken ansteigen würden, bis in 20 Jahren um 11 Millionen Franken. Da dieser Abgeltungserhöhung der Wegfall von Investitionsbeiträgen im Umfang von durchschnittlich 8 Millionen Franken gegenübersteht, ergibt sich anfänglich eine Entlastung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, später eine leichte Mehrbelastung. Sollte allerdings das Zinsniveau steigen, könnte die Mehrbelastung wesentlich stärker ausfallen.

Autoverlad (ohne Teuerung)	2022	2032	2042	Bemerkungen
Kosten Autoverlad				
Abschreibungskosten	4 *)	14 (+10)	20 (+6)	*) zu verifizieren
Deckungsbeitrag Trassenpreis	3	0 (-3)	0	zu Lasten BIF
Zinskosten (bis 4%)	...	(max. 7)	(max. 10)	nicht eingerechnet
übrige Kosten Autoverlad	45	45	45	
Erlöse Autoverlad				
Markterlöse	50	52 (+2)	52	
Abgeltung (ohne Zinskosten)	2	7 (+5)	13 (+6)	Zinskosten könnten zusätzlich anfallen
Investitionsbeiträge à fonds perdu	12	4 (-8)	4	Entfall Fahrzeugfinanzierung
Belastung Bund MinVG	14	11	17	Abgeltung + Investitionsbeiträge
Mehrbelastung BIF		3	3	geringere Trassenpreiserlöse, dadurch höhere Abgeltung

3.2 Personelle Auswirkungen

Für die Weiterführung der Investitionsbeiträge an die Autoverlade ist keine Erhöhung des Personalbestandes erforderlich.

3.3 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die vorliegende Vorlage hat keine Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden, da der Bund die Investitionsbeiträge alleine finanziert.

3.4 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Autoverlade erfüllen – insbesondere im Winter - eine wichtige Erschliessungsfunktion von Randgebieten, welche stark touristisch geprägt sind. Mit der beantragten Gewährung von Investitionsbeiträgen können politisch unerwünschte starke Tarifierhöhungen, welche zudem mit einem spürbaren Nachfragerückgang verbunden wären, vermieden werden. Gleichzeitig wird mit der Regelung zum Deckungsbeitrag ein Anreiz für die Betreiberinnen gesetzt, die Preise so zu gestalten, dass sie die Zahlungsbereitschaft berücksichtigen. Mit der Unterstützung der Autoverlade leistet der Bund einen nicht unerheblichen Beitrag an die Güterversorgung, die Erhaltung von Arbeitsplätzen (bei Betreiberinnen und Gewerbe wie z.B. Restaurants) und damit insgesamt an die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen.

3.5 Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt

Die Autoverlade sichern die Anbindung an das überregionale und nationale Verkehrsnetz. Sie sind somit nicht nur verkehrspolitisch bedeutsam. Sie tragen zum Austausch zwischen den Regionen und den Kantonen bei. Dies ist vor allem bei den Autoverladen Vereina und Lötschberg von Bedeutung: Der Autoverlad Vereina ist im Winter die einzige valable Alternative zur geschlossenen Flüela-Passstrasse. Der Autoverlad Lötschberg ist der Ersatz für den nicht gebauten Rawil-Strassentunnel. 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.

4 Rechtliche Aspekte

4.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 BV¹⁴.

Die gesetzliche Grundlage für die Ausrichtung der Investitionsbeiträge an den Autoverlad ist Artikel 18 MinVG in Verbindung mit Artikel 24 GüTV¹⁵.

4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Der Betrieb des Autoverlades Simplon steht im Einklang mit dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola¹⁶.

4.3 Erlassform

Da die zusätzlich benötigten Mittel für einen gleichartigen Zweck verwendet werden, soll der bestehende Verpflichtungskredit mit einem Zusatzkredit in der Höhe des gesamten Verpflichtungsbedarfs bis 2030 aufgestockt werden. Gestützt auf Artikel 13 Absatz 3 FHV¹⁷ ist dem Parlament hierfür eine Botschaft (Finanzbeschluss ohne Vernehmlassung) zu unterbreiten. Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002¹⁸ ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

4.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV bedürfen Zahlungsrahmen, die eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen, der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder beider Räte. Artikel 1 Absatz 2 des vorliegenden Bundesbeschlusses führt während 10 Jahren zu jährlichen Ausgaben von durchschnittlich 4 Millionen Franken. Der Zahlungsrahmen untersteht damit der Ausgabenbremse.

4.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die finanziellen Mittel zur Förderung der Autoverlade stellen Subventionen dar. Wie unter den Ziffern 3.4 und 3.5 dargestellt, erfüllen die Autoverlade eine wichtige Erschliessungsfunktion für die stark touristisch geprägten Randregionen. Bauherren der strassenseitigen Autoverladeanlagen, welche Gegenstand dieses Kreditbeschlusses sind, sind die jeweiligen Infrastrukturbetreiberinnen. Diese haben keine freien Eigenmittel, ihre normale Investitionstätigkeit fusst auf den BIF-Darlehen. Diese sind aber für strassenseitige Anlagen nicht erhältlich. Für die Benützung der Autoverladeanlagen erhalten die Infrastrukturbetreiberinnen kein kostendeckendes Entgelt. Der gemäss Art. 18 MinVG erforderliche Nachweis der fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit ist damit erbracht.

Verfahren der Beitragsgewährung: Die Betreiberinnen reichen für jedes Projekt ein Finanzierungsgesuch mit den Angaben gemäss den Vorgaben des BAV ein. Das BAV prüft anhand einer strukturierten Checkliste, ob die Voraussetzungen für die Gewährung der Subvention erfüllt sind. Bei einer positiven Entscheidung des BAV werden die Modalitäten und die anrechenbaren Kosten in einer anfechtbaren Zusicherungsverfügung festgelegt. Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990¹⁹ werden mit diesem Verfahren eingehalten.

¹⁴ **SR 101**

¹⁵ **SR 742.411**

¹⁶ **SR 0.742.140.21**

¹⁷ **SR 611.01**

¹⁸ **SR 171.10**

¹⁹ **SR 616.1**