



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Januar 2025

Parlamentarische Initiative "Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads"

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Aktenzeichen: BAV-061.3-119/8
Geschäftsfall:



BAV-D-04FE3401/1877

1 Ausgangslage

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat an ihrer Sitzung vom 13. November 2023 das Geschäft «Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Zusatzkredit» (23.054) beraten. Mit dieser Vorlage schlug der Bundesrat neben den zusätzlichen Beiträgen für die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur auch eine Umgestaltung der Finanzierungspraxis vor. In Zukunft soll die Beschaffung von Rollmaterial bei den Autoverladen eigen- oder fremdfinanziert erfolgen, wie dies auch im regionalen Personenverkehr (RPV) der Fall ist.

In diesem Zusammenhang hat sich die KVF-N mit Solidarbürgschaften für Transportunternehmen im Autoverlad befasst und gesetzgeberischen Handlungsbedarf festgestellt. Im Rahmen ihrer parlamentarischen Kommissionsinitiative «Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads» (23.477), schlägt die KVF-N vor, das im RPV zur Anwendung kommende Instrument der Solidarbürgschaften gemäss Art. 31 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) auf den Autoverlad auszudehnen. Hierfür soll das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) sowie der Bürgschafts-Rahmenkredit für die Beschaffung von Betriebsmitteln im regionalen Personenverkehr angepasst werden. Dies ermöglicht für Transportunternehmen eine tiefere Zinsbelastung bei der Finanzierung von Betriebsmitteln und für den Besteller ergeben sich tiefere Abgeltungen aufgrund der mit der höheren Bonität verbundenen tieferen Zinsen. Da Bürgschaften gemäss Subventionsgesetz (SuG; SR 616.1, Art. 3) Finanzhilfen sind, bleibt deren Gewährung ausgeschlossen, solange ein Autoverlad eigenwirtschaftlich betrieben wird. Daher soll die Solidarbürgschaft nur in jenen Fällen gewährt werden, in denen der Bund Autoverladeleistungen bestellt und abgilt.

Die KVF-N hat am 26. August 2024 das Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Änderung des MinVG und zum Bundesbeschluss über eine Erweiterung der Verwendung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Beschaffung von Betriebsmitteln im RPV zugunsten der Beschaffung von Betriebsmitteln für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vernehmlassung fand vom 9. September bis zum 9. Dezember 2024 statt. Die Dokumente, die zur Vernehmlassung vorgelegt wurden, können auf die Publikationsplattform des Bundesrechts eingesehen werden¹.

2 Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 35 Stellungnahmen beim BAV eingegangen. In sieben Fällen wurde auf eine Stellungnahme verzichtet². Somit wurden 28 Stellungnahmen für die Analyse berücksichtigt

¹ www.fedlex.admin.ch / https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/71/cons_1

² Kantone AG, AI, SO, SZ, ZH, Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Arbeitgeberverband

Gruppen	Adressaten	Eingegangene Antworten
1. Kantone, Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	11
2. Politische Parteien (in der Bundesversammlung vertreten)	10	4
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	2
5. Betroffene Transportunternehmen	3	2
6. Organisationen	3	8
Total	54	28

Die vollständige Liste der Teilnehmenden, die eine Stellungnahme abgegeben haben, findet sich im Anhang, zusammen mit den verwendeten Abkürzungen.

2.1 Stellungnahmen zur Vorlage als Ganzes

Von den 28 eingegangenen Stellungnahmen unterstützen 27 das Projekt im Allgemeinen.

Das Projekt wird ohne Anpassung oder Vorbehalt unterstützt von den Kantonen GE, NE, OW, SG, UR, VD, und ZG, und, FDP-Die Liberalen, die SP, GRÜNE Schweiz, SGB, sgv, Pro Alps, VCS und die KöV.

BLS, RhB, der VöV (der eine konsolidierte Haltung mit den drei Unternehmen BLS, Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB) und RhB vertritt), der Kanton GR, die LITRA, SAB und SEV unterstützen den Vorschlag der KVF-N. Allerdings können sie der Argumentation nicht folgen, weshalb dieses Instrument nur auf nicht kostendeckende und folglich vom Bund bestellte Linien angewendet werden soll. Mit diesen engen Vorgaben käme im Moment nur der Autoverlad an der Furka in den Genuss der Solidarbürgschaft. Dies widerspricht dem politischen Willen der parlamentarischen Initiative 23.477, welche keinerlei derartige Einschränkung vorsieht. Auch der STV unterstützt die vorgesehene Anwendung des Instruments der Solidarbürgschaften auf den Autoverlad, empfiehlt jedoch die Anwendung dieses Instruments auf alle Autoverlade auszuweiten, unabhängig davon, ob es sich um eigenwirtschaftliche Angebote handelt oder nicht.

Für den Kanton GR ist ein solcher Ausschluss schwer nachzuvollziehen, läuft er doch dem Ziel entgegen, einen Betrieb profitabel zu führen; sprich die Anreize werden durch die geplante Gesetzesänderung falsch gesetzt. Zusätzlich ist der Kanton GR der Meinung, dass eine gleichlautende Vorschrift zur Ausbildung einer Spezialreserve, wie im RPV gefordert³, sich für Art. 19 des MinVG anbieten würde. Diese Ergänzung wäre sinnvoll, damit Unternehmen, die von einer Solidarbürgschaft profitieren, eine Spezialreserve zu äufnen hätten, sobald sie Gewinn erzielen.

Der Kanton GR macht darauf aufmerksam, dass der vorgesehene Wechsel von einer à fonds perdu zu einer Fremdfinanzierung des Rollmaterials rasch zu massiv höheren Kosten der Autoverlade führen wird. Der Kanton hat sich bereits in der Vernehmlassung für einen Zusatzkredit für die Infrastruktur der Autoverlade im Jahr 2022 gegen eine Systemänderung bei der Finanzierung des Rollmaterials ausgesprochen. Die aktuell vorgesehenen Einsparungen durch den Zinsvorteil dank der Solidarbürgschaft vermögen die im Vergleich zu heute wesentlich höheren Abschreibungen und Zinsen, die infolge der

³ Gemäss Art. 36, Abs.1, PBG

notwendigen Investitionen in das Rollmaterial in den kommenden Jahren anfallen, bei weitem nicht zu kompensieren.

Für den VöV und den STV ist der Art. 19 MinVG zwingend dahingehend auszulegen, dass auch eigenwirtschaftlichen Angeboten im Autoverlad Bürgschaften gewährt werden, zumal diese Überschüsse im bestehenden System tief ausfallen und überdies vom Bund durch die Festlegung der Deckungsbeiträge bei den Trassenpreisen gesteuert werden können. Dadurch werden die Grundsätze des Subventionsgesetzes nicht verletzt, da auch die im erläuternden Bericht auf S. 9 zitierte eidg. Finanzkontrolle zur Einschätzung gelangt, dass das Subventionsgesetz zur Frage von Gewinn- und Reservebildungen keine expliziten Regeln enthalte.

Darüber hinaus ist laut SAB zu beachten, dass bei staatsnahen Betrieben das Kreditausfallrisiko gering ist. In diesem Sinne weist auch RhB darauf hin, dass Autoverlade nur von sehr wenigen, klar bekannten, eng überwachten TU betrieben werden. All diese Autoverlade erfüllen auch einen sehr gefragten und wichtigen «Service Public»-Auftrag. Die Vorteile und Synergien für Autoverlad, Güterverkehr und Personenverkehr sind gross und unbestritten.

Laut RhB entfällt der administrative Aufwand für die Suche nach und den Abschluss von Finanzierungsverträgen. RhB ist der Meinung, dass die sehr gute Zusammenarbeit mit dem BAV bei öffentlichen Anleihen auch im überschaubaren und gut kontrollierbaren Rahmen des Autoverlads übertragen werden soll.

Der Kanton BE stimmt der Vorlage zu. Er geht davon aus, dass wenn der Autoverlad am Lötschberg künftig nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, (z.B. nach Beschaffung von neuem Rollmaterial oder Investitionen in die Infrastruktur), die BLS als Betreiberin von Solidarbürgschaften des Bundes profitieren werden können.

Der Kanton LU stimmt der Vorlage ebenfalls zu. Er weist darauf hin, dass die Möglichkeit, Unternehmen bei der Beschaffung von Betriebsmitteln für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf Eisenbahnen bei gegebenen Voraussetzungen eine Solidarbürgschaft einzuräumen, die Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds (wofür 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Mineralölsteuer verwendet werden) nicht einschränken darf.

Der Kanton TI stimmt der Vorlage ohne Anpassungen zu.

Auto-schweiz stimmt eher der Vorlage zu. Die Eckwerte der Regelung durch das BAV sind im Bundesgesetz zu verankern (bspw. die örtliche Begrenzung [d.h. Verladeorte], den Eigentumsvorbehaltsvermerk, Maximalbeträge und Fristen). Damit kann die Einheitlichkeit der Bearbeitung von Gesuchen sichergestellt werden. Mit einer solchen Regelung können keine nachträglichen Bedürfnisse erwachsen und eine Gleichbehandlung wird sichergestellt, bei gleichzeitiger Wahrung nationaler Interessen. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass Unsicherheiten aus einem defizitären Betrieb (bspw. zu intensiver Fahrplan, tiefe Preissetzung und andere Selbstverschuldungsfaktoren im Betrieb der Anlage) nicht zum Risiko für den Staat werden. Der Fokus muss auf den Investitionen für Verladeanlagen und Schienenfahrzeuge sein, welche wiederverwertbar sind. Die Begrenzung der Finanzierungshilfe oder Bürgschaft ist maximal auf die Laufzeit der Betriebskonzession auszulegen. Des weiteren braucht es eine Forderungsabsicherung in der Bürgschaft, damit der Staat ein möglichst kleines Risiko trägt.

Die SVP lehnt die Vorlage ab. Sie begrüsst die neue Finanzierungspraxis, wonach das Rollmaterial des Autoverlads künftig wie im RPV eigen- oder fremdfinanziert wird. Aus Sicht der SVP besteht jedoch vorliegend kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf, der eine neue «Subvention» rechtfertigen würde. Private Unternehmen müssen sich über den Kapitalmarkt finanzieren und sich darüber hinaus eigenwirtschaftlich organisieren. Die SVP möchte nochmals mit Nachdruck darauf hinweisen, dass einer möglichst effizienten Betriebsführung höchste Bedeutung beizumessen ist.

2.2 Stellungnahmen zur Gesetzesänderung

MinVG, Art 19, Abs 1

Die SAB und BLS sind der Meinung, dass auf einschränkende Bestimmungen verzichtet werden muss. Die Bürgschaft muss gewährt werden, wenn sie von den Bahnunternehmen beantragt wird. Das Gesetz muss eine verpflichtende und nicht eine Kann-Formulierung vorsehen. Die Bürgschaften an die Bahnunternehmen müssen im Rahmen der verfügbaren Mittel gewährt werden. Die Höhe der verfügbaren Mittel ergibt sich aus dem Bundesbeschluss über den Bürgschafts-Rahmenkredit. Der Gesetzestext muss entsprechend anders formuliert werden.

Die RhB, der STV und die LITRA sind auch der Meinung, dass es mit Art. 19 MinVG möglich sein muss, auch eigenwirtschaftlichen Angeboten im Autoverlad eine Bürgschaft zu gewähren.

Der VöV und die RhB schlagen zusätzlich vor, die betroffenen vier Autoverlade im Gesetz explizit zu erwähnen, um später Interpretationsschwierigkeiten zu vermeiden.

MinVG, Art 19 Abs 2

Der sgV erachtet es als wichtig, dass die Bedingungen für die Bürgschaften klar geregelt werden. Durch die Festlegung der Eckwerte wie z.B. einer örtlichen Begrenzung, Maximalbeiträgen oder Fristen kann sichergestellt werden, dass die Gesuche effizient und einheitlich bearbeitet werden können. Ausserdem fordert der sgV, dass das Risiko, welches dem Staat aus der Bürgschaft entsteht – z.B. aufgrund des defizitären Betriebs der Verladeanlage – möglichst klein gehalten wird. Dies bedingt unter anderem, den Rahmen für die Bürgschaften möglichst eng zu stecken.

Auto-schweiz ist der Ansicht, dass die Eckwerte der Regelung durch das BAV im Bundesgesetz zu verankern sind (bspw. die örtliche Begrenzung, den Eigentumsvorbehaltsvermerk, Maximalbeträge und Fristen). Damit kann die Einheitlichkeit der Bearbeitung von Gesuchen sichergestellt werden.

BLS hat eine Anpassung des Absatz 2 vorgeschlagen. Gemäss BLS soll der Bundesrat aufgrund der verfügbaren Mittel über die Bürgschaftszuteilung entscheiden.

Die SAB schlägt vor, diesen Absatz zu streichen (Ersatz durch neuen Vorschlag in Abs. 1).

Andere Bemerkungen

Der Kanton GR ist der Meinung, dass eine gleichlautende Vorschrift zur Ausbildung einer Spezialreserve, wie im RPV gefordert⁴, sich für Art. 19 des MinVG anbieten würde. Dies wäre sinnvoll zu ergänzen, damit Unternehmen, die von einer Solidarbürgschaft profitieren, eine Spezialreserve zu äufnen hätten, sobald sie Gewinn erzielen.

2.3 Stellungnahmen zum Bundesbeschluss

Es gab nur eine Rückmeldung zum Bundesbeschluss.

BLS hat den Art. 2. («Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum») gelöscht.

2.4 Zusätzliche Argumente, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Projekt (Solidarbürgschaften) stehen

⁴ Gemäss Art. 36, Abs.1, PBG

Der Kanton GR ist mit dem Autoverlad Vereina, wo praktisch das gesamte Rollmaterial in den nächsten Jahren ersetzt bzw. durch zusätzliche Lokomotiven ergänzt werden muss, von der geplanten Änderung stark betroffen. Diese Mehrkosten müssten letztlich über höhere Abgeltungen des Bundes bei der Sparte Infrastruktur bzw. im Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) gedeckt werden (Reduktion Deckungsbeitrag Vereina von 8% auf 4% oder 0% ab 2027). Es ist zu erwarten, dass eine Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots am Autoverlad Vereina ab ca. 2029 nach Inbetriebnahme der neuen Anhängewagen und Lokomotiven erforderlich ist. Allerdings sind die Budgetmittel des Bundes bereits heute nur knapp ausreichend, um die ungedeckten Kosten des Autoverlads Furka abzudecken. Deshalb sind die Mittel im Finanzplan des Bundes bedarfsgerecht für eine Bestellung des Autoverlads Vereina zu erhöhen. Eine Abwälzung der Mehrkosten auf die Nutzenden an diesem ist ausgeschlossen, da hier im schweizweiten Vergleich schon heute wesentlich höhere Verladetarife angewendet werden. Auch der Preisüberwacher (PUE) und die Wettbewerbskommission (WEKO) haben darauf hingewiesen, dass Preiserhöhungen aus regionalpolitischen Gründen problematisch sind.

Gemäss den RhB ist auch im Falle des Autoverlads Vereina nicht sichergestellt, dass trotz allen Bemühungen zur Eigenwirtschaftlichkeit in naher Zukunft (RhB: ab 2028/2029 in Prüfung) auch wieder Subventionen (Abgeltungen) benötigt werden. Die Mehrkosten aus den Investitionsfolgekosten bei Betriebsmitteln (neue Finanzierungsart BAV, mit Abschreibungen und Zinsen) und auch im Betrieb (nicht zuletzt auch für die Sicherheit) sind hoch und können nur mit Zusatzmassnahmen allenfalls grösstenteils aufgefangen werden (Senkung Deckungsbeitrag auf Null, tiefe Zinskosten, evtl. Preisanpassungen).

Der Kanton Tessin bittet um eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer gemäss dem Expertenbericht «Prüfung der Aufgaben und Subventionen» vom 25. August 2024⁵.

Die GRÜNEN befürworten ausdrücklich den Einbezug des Simplon-Autoverlads. Damit wird gewährleistet, dass der Simplon-Autoverlad nicht nur als «Zusatzangebot» gesehen wird, sondern als essenzieller Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur, der zur Reduktion des Strassenverkehrs und damit zur Entlastung der Umwelt beiträgt.

Darüber hinaus unterstützten Pro Alps und VCS erneut die neuesten Entwicklungen in Bezug auf das Autoverladen (Zusatzkredit zur Erneuerung der Autoverlade-Infrastruktur). Diese Schritte unterstützen klar das Ziel, den Verkehr in den Alpen nachhaltig auf die Schiene zu verlagern. Die Berücksichtigung des Simplon-Autoverlads ist besonders wichtig, da er eine bedeutende Alternative zur Strasse darstellt. Die Aufnahme in die nationale Förderung gewährleistet, dass der Simplon-Autoverlad nicht nur als «Zusatzangebot» gesehen wird, sondern als essenzieller Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur, der zur Reduktion des Strassenverkehrs und damit zur Entlastung der Umwelt beiträgt. Die Gleichstellung mit den anderen Autoverladen stärkt die Strategie, den alpenquerenden Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die klare Festlegung bei Betriebsabgeltungen, namentlich, dass nicht-eigenwirtschaftliche Autoverlade wie der Furka-Verlad weiterhin Betriebsabgeltungen erhalten können, ist von zentraler Bedeutung. Damit wird sichergestellt, dass diese wichtigen Verbindungen, die eine Grunderschliessungsfunktion im Alpenraum erfüllen, auch in Zukunft gesichert sind. Diese Abgeltungen verhindern, dass unrentable, aber für den regionalen Verkehr essenzielle Verlade aus finanziellen Gründen eingestellt werden müssen, was zu einer Verlagerung auf die Strasse führen könnte. Das trägt zur Stabilität des Verlademarkts bei und unterstützt die umweltfreundliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

⁵ [Aufgaben- und Subventionsüberprüfung 2024](#)

Anhang : Liste der im Vernehmlassungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Abkürzung	Name
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug

2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SP PS PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC
	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses VERDI svizzeri

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna

4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
sgv USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)

5.	Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
BLS	BLS AG
RhB	Rhätische Bahnen AG

6.	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
-	auto-schweiz auto-suisse
KöV CTP CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
-	Pro Alps
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale dei trasporti
STV FST	Schweizer Tourismus-Verband Fédération suisse du tourisme Federazione svizzera del turismo
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici