

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



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.