

13.102

**Botschaft  
zur Änderung des Bundesbeschlusses über  
den Zahlungsrahmen für die Förderung  
des alpenquerenden Schienengüterverkehrs**

vom 29. November 2013

---

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, den Entwurf einer Änderung des Bundesbeschlusses vom 3. Dezember 2008 über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

29. November 2013

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ueli Maurer

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

## Übersicht

***Der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene soll durch eine moderate Erhöhung des dafür vorgesehenen Zahlungsrahmens und eine Verlängerung von dessen Laufzeit bis 2023 weiterhin gefördert werden.***

### **Ausgangslage**

*Die eidgenössischen Räte haben den Bundesrat in zwei gleichlautenden Motionen damit beauftragt, der Bundesversammlung einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vorzulegen. Ziel ist es, die Planungssicherheit der Marktakteure zu erhöhen.*

*Da die zukünftige Förderung der Verkehrsverlagerung im Gesamtkontext zu betrachten ist, unterbreitet der Bundesrat seine Vorschläge dazu gleichzeitig mit dem Verlagerungsbericht 2013. Auf eine Vernehmlassung zur Vorlage wurde verzichtet, da es lediglich um eine Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens geht.*

### **Inhalt der Vorlage**

*Zur Erreichung des Verlagerungsziels kann der Bund Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs beschliessen. Dabei soll in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr über grosse Distanzen gefördert werden (Art. 8 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19. Dezember 2008).*

*Mit dieser Vorlage wird vorgeschlagen, den für die Jahre 2011–2018 beschlossenen Zahlungsrahmen um fünf Jahre zu verlängern. Zugleich wird eine Erhöhung des Zahlungsrahmens um 180 Millionen auf 1675 Millionen Franken beantragt. Der Berechnung der beantragten Höhe ist unterstellt, dass die durchschnittliche Abgeltung pro Sendung von Jahr zu Jahr abnimmt, wie es Artikel 8 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vorsieht. Grund für die Weiterführung der Abgeltungen ist es in erster Linie, eine Rückverlagerung von Güterverkehr auf die Strasse zu vermeiden. Die Verlängerung ermöglicht aber auch die Verlagerung von zusätzlichem Verkehr, insbesondere im Segment der Sattelaufflieger, für welche mit dem 4-Meter-Korridor auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Zudem ist mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die erforderliche Produktivitätssteigerung noch nicht vollumfänglich erreicht, da der Ceneri-Basistunnel erst im Jahr 2019 in Betrieb geht.*

*Eine Planungssicherheit für die Branche wirkt sich auf die Rentabilität und damit auf die Amortisation der NEAT-Investitionen positiv aus. Die Mittel für die Periode 2019–2023 werden nur für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) beantragt. Für die Weiterentwicklung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) wird der Bundesrat das Vorgehen separat analysieren und dem Parlament die Entscheidungsgrundlagen im Rahmen des Verlagerungsberichts 2015 unterbreiten.*

# Botschaft

## 1 Grundzüge der Vorlage

### 1.1 Ausgangslage

#### 1.1.1 Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Volk und Stände haben mit der Annahme des sogenannten Alpenschutzartikels (Art. 84 der Bundesverfassung<sup>1</sup>, BV) den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008<sup>2</sup> (GVVG) wurde das Verlagerungskonzept, welches mit dem Abkommen vom 21. Juni 1999<sup>3</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen) und dem befristeten Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999<sup>4</sup> begründet wurde, fortgeschrieben. Als Verlagerungsziel sind 650 000 alpenquerende Fahrten pro Jahr festgelegt (Art. 3 GVVG). Dieses Ziel ist zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zu erreichen.

Zur Umsetzung der Verlagerungspolitik gibt es drei Hauptinstrumente: Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) als zentrales Element der Modernisierung der Schieneninfrastruktur auf den alpenquerenden Nord-Süd-Achsen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Marktöffnung im Rahmen der Bahnreform.

Diesen Instrumenten wurden bereits im Verkehrsverlagerungsgesetz flankierende Massnahmen für Strasse und Schiene zur Stützung des Verlagerungsprozesses zur Seite gestellt. Eine zentrale Massnahme war hierbei – neben der konsequenteren Durchsetzung der (Sicherheits-)Vorschriften auf der Strasse und besseren Rahmenbedingungen für die Bahnen – die Entrichtung von Betriebsabteilungen für den kombinierten Verkehr im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Mit dieser Massnahme sollte eine verstärkte Verlagerung während der Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der NEAT bzw. zur Erreichung des Verlagerungsziels bewirkt werden.

1 SR 101  
2 SR 740.1  
3 SR 0.740.72  
4 AS 2000 2864

### **1.1.2 Förderung des kombinierten Verkehrs als Bestandteil der schweizerischen Verlagerungspolitik**

Seit Beginn der Umsetzung der verschiedenen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik im Jahr 2000 wird der Grossteil der finanziellen Mittel für die Verlagerungspolitik für Betriebsbeiträge im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) eingesetzt. Diese Subventionen werden mittels Bestellungen von Verkehren an die sogenannten Operateure des kombinierten Verkehrs ausgerichtet, welche die Dienstleistungen im Markt anbieten und das kommerzielle Risiko tragen.

Nach den Artikeln 13–16 der Verordnung vom 4. November 2009<sup>5</sup> über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV) bestellt der Bund ein bestimmtes Angebot des kombinierten Verkehrs (an Zügen und Sendungen) jeweils für ein Jahr. Die Operateure reichen mit der Offerte eine Planrechnung für die von ihnen angebotenen Züge unter Angabe der geplanten ungedeckten Kosten ein. In einer Vereinbarung werden alle wichtigen Parameter (Anzahl Züge und Sendungen, Subvention pro Verbindung) festgelegt.

Das Verfahren der Bestellung und Abgeltung wurde den veränderten Umfeldbedingungen angepasst: Bis 2004 richtete sich die Höhe der Abgeltungen nach den ungedeckten, zu erwartenden Kosten der einzelnen Unternehmen. Wegen unterschiedlichen Kostenstrukturen und Ertragslagen wurden mit den einzelnen Operateuren deshalb individuelle Angebotsvereinbarungen abgeschlossen. Seit 2005 gelten jedoch für alle Operateure im kombinierten Verkehr die gleichen Rahmenbedingungen. Differenziert nach Ziel- und Abfahrtsgebiet werden pro verlagerte Sendung einheitliche maximale Abgeltungssätze ausgerichtet. Damit können die nach wie vor bestehenden Kostennachteile der Schiene gegenüber der Strasse weiter vermindert und gleichzeitig transparentere Strukturen geschaffen werden. Zugleich wurden im gleichen Zeitraum die Höhe der pro transportierter Sendung entrichteten Abgeltungen schrittweise reduziert und die Subventionseffizienz deutlich erhöht.

Neben den Angeboten des UKV bestellt der Bund auch die Rollende Landstrasse und entrichtet Betriebsabgeltungen an die ungedeckten Kosten.

### **1.1.3 Zahlungsrahmen 2011–2018**

Nach den Bestimmungen des GVVG kann der Bund Fördermassnahmen zur Erreichung des Verlagerungsziels beschliessen (Art. 8 GVVG). Mit Erlass des GVVG wurde gleichzeitig der Bundesbeschluss vom 3. Dezember 2008<sup>6</sup> über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs erlassen und 1600 Millionen Franken für die Jahre 2011–2018 bewilligt<sup>7</sup>. Mit diesem Geld werden die Betriebsabgeltungen an den alpenquerenden kombinierten Verkehr ausbezahlt. Der Zahlungsrahmen wurde im Rahmen des Nachtrags I/2010 auf

<sup>5</sup> SR 740.12

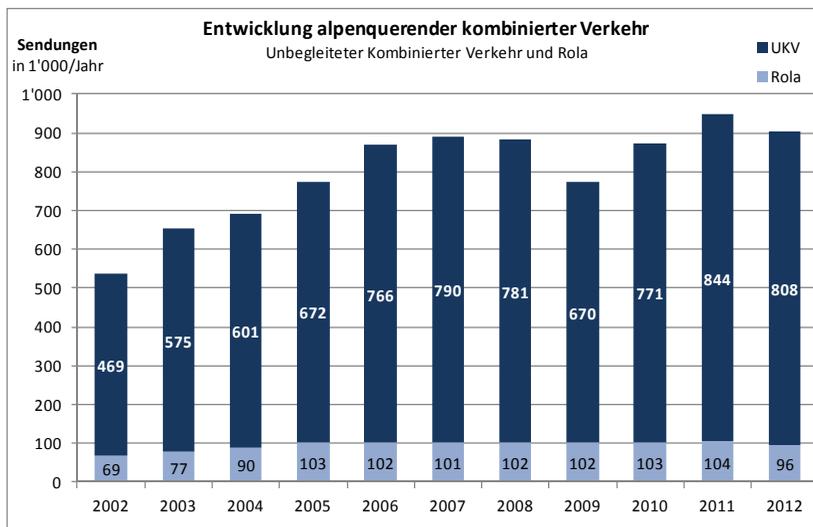
<sup>6</sup> BBl 2009 8291

<sup>7</sup> Dieser Bundesbeschluss löste den Bundesbeschluss vom 28. September 1999 über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Schienengüterverkehrs ab, mit welchem das Parlament für den Zeitraum 2000–2010 insgesamt 2,85 Milliarden Franken zur Verfügung stellte.

Grund von Anpassungen im Trassenpreissystem (Wegfall des Deckungsbeitrags für den Güterverkehr) um 105 Millionen auf gegenwärtig 1495 Millionen Franken gekürzt.

### 1.1.4 Verkehrsentwicklung des kombinierten Verkehrs

Folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der vom Bund abgegoltenen Sendungen im alpenquerenden UKV sowie bei der Rollenden Landstrasse (Rola):



### 1.1.5 Einsatz der Mittel aus dem Zahlungsrahmen 2011–2018

Mit dem Bundesbeschluss vom 3. Dezember 2008 wurden 1600 Millionen Franken für die Jahre 2011–2018 bewilligt. Dieser Rahmen wurde mit Bundesbeschluss vom 8. Juni 2010<sup>8</sup> um 105 Millionen reduziert und beläuft sich somit gegenwärtig auf 1495 Millionen Franken.

Überblick über die Entwicklung der eingesetzten oder bis 2018 vorgesehenen Betriebsabteilungen (in Millionen Franken) im kombinierten Verkehr:

| Jahr          | Status      | Betrag<br>(in Millionen Franken) |
|---------------|-------------|----------------------------------|
| 2011          | Rechnung    | 203,2                            |
| 2012          | Rechnung    | 157,2                            |
| 2013          | Voranschlag | 174,5                            |
| 2014          | Voranschlag | 164,5                            |
| 2015          | Finanzplan  | 160,0                            |
| 2016          | Finanzplan  | 160,0                            |
| 2017          | Finanzplan  | 155,0                            |
| 2018          |             | 150,0                            |
| <b>Total:</b> |             | <b>1324,4</b>                    |

Damit belaufen sich die bis 2018 voraussichtlich nicht beanspruchten Mittel auf 170 Millionen Franken.

In den obenstehenden Jahrest ranchen sind für die Rollende Landstrasse Beträge von jährlich rund 35 Millionen Franken enthalten, der Rest entfällt auf den UKV.

Gestützt auf Artikel 8 GVVG wird die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierter Sendung von Jahr zu Jahr gesenkt. Die jährlich verfügbare Summe kann somit von 203 Millionen (2011) auf 150 Millionen Franken im Jahr 2018 reduziert werden. Dadurch wird ein Beitrag zur Effizienzsteigerung der Transportart geleistet.

Mit Fertigstellung der NEAT sind weitere Produktivitätseffekte im alpenquerenden Schienengüterverkehr möglich. Mit Blick auf die weitergeführte Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs stellt sich die Frage, ob diese Produktivitätseffekte abgeschöpft werden sollen oder dem Schienengüterverkehrsmarkt überlassen bleiben. Der mit Artikel 8 GVVG vorgegebene schrittweise Abbau der Abgeltungen je transportierter Sendung zeigt, dass eine Abschöpfung politisch in einem gewissen Ausmass erwünscht ist. Allerdings soll aus Sicht des Bundesrats dadurch kein Verkehr von der Schiene auf die Strasse zurückverlagert werden, damit der Verlagerungsprozess möglichst nachhaltig unterstützt wird.

### 1.1.6 Rollende Landstrasse

Nach Artikel 8 Absatz 3 GVVG wird der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstrasse) nur ergänzend zum UKV finanziell gefördert. Im geltenden Zahlungsrahmen wird für die Rollende Landstrasse entsprechend gegenüber dem UKV ein tieferer Betrag eingesetzt. Nach Artikel 13 Absatz 2 BGFV kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) für den begleiteten Lastwagenverkehr eine mehrjährige Zeitspanne für das Bestellverfahren festlegen. Gestützt auf diese Grundlage wurde im November 2010 die Vereinbarung «Angebot, Betrieb und Abgeltung der Rollenden Landstrasse durch die Schweizer Alpen» zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der RAlpin AG als einziger Betreiberin der Rollenden Landstrasse abgeschlossen. Diese Vereinbarung gilt seit 2012 und läuft Ende 2018 aus.

Der Bundesrat wird die Frage der Weiterentwicklung der Rollenden Landstrasse in einem separaten Bericht erarbeiten und dort auch Anträge zum weiteren Vorgehen stellen.

## **1.2 Die beantragte Neuregelung**

Die Förderung des kombinierten Verkehrs als flankierende Verlagerungsmassnahme hat sich bewährt. Die Massnahme hat das Ziel einer finanziellen Überbrückung bis zur Vervollständigung der NEAT, mit welcher der alpenquerende Güterverkehr deutliche Produktivitätsverbesserungen erreichen und zu günstigeren Konditionen produzieren kann. Die ursprünglich erwarteten Modernisierungen der Zulaufstrecken im Ausland und eine Anhebung der Strassenfiskalität in Europa haben das notwendige Niveau noch nicht erreicht. Für den Zeitraum, bis die NEAT mit der Inbetriebnahme aller Basistunnel (2019) und des 4-Meter-Korridors die vollen Produktivitätseffekte entfalten kann, schlägt der Bundesrat daher eine Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vor. Damit erfüllt er den Auftrag nach Ziffer 5 der Motionen 12.3330 und 12.3401.

Im Einzelnen schlägt der Bundesrat vor, den Zahlungsrahmen für den UKV um fünf Jahre bis 2023 zu verlängern und gleichzeitig auf 1675 Millionen zu erhöhen.

Wie es Artikel 8 GVVG vorschreibt, wird die durchschnittliche Abgeltung pro Sendung von Jahr zu Jahr abnehmen. Dies ist in den Jahrestrenchen berücksichtigt (siehe Ziff. 2). Die Beiträge an den UKV werden nach 2023, d.h. nach Realisierung aller NEAT-Bauten und Zufahrtsstrecken sowie nach Ausbau des 4-Meter-Korridors, definitiv eingestellt. Die Produktivitätseffekte sollten dann vollständig ausgeschöpft werden können. Die freie Routenwahl zwischen Gotthard und Lötschberg bleibt gewährleistet.

## **1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung**

### **1.3.1 Erhöhte Planungssicherheit der Marktakteure**

Die hier vorgeschlagene Verlängerung und Aufstockung des Zahlungsrahmens dient zuvorderst der Planungssicherheit der verschiedenen Marktakteure. Zum heutigen Zeitpunkt ist unsicher, ob aufgrund der geltenden Befristung des bestehenden Zahlungsrahmens das vorhandene Angebot im UKV über das Jahr 2018 hinaus Bestand hat. Je länger die Marktakteure mit hoher Sicherheit mit Förderbeiträgen für Verkehrsangebote rechnen können, desto eher sind sie zu Investitionen in den alpenquerenden kombinierten Verkehr und zur Übernahme von Marktrisiken bereit. Dies gilt auch, wenn die Fortsetzung der Förderung mit einem Abbaupfad gekoppelt ist. So sind insbesondere Wagenhalter und KV-Operateure derzeit nur beschränkt bereit, in neues Wagenmaterial oder in eine Erweiterung der Terminalanlagen zu investieren, da für sie ungewiss ist, wie sich die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs nach Ablauf des geltenden Zahlungsrahmens entwickeln wird. Zugleich können sich neue innovative Angebote mit zusätzlichem Verlagerungspotenzial nur etablieren, wenn der Bund die Investitionssicherheit erhöht. Mittlerweile erweist sich der verbleibende Zeit-

raum des geltenden Zahlungsrahmens als zu kurz, um durch die bis 2018 in Aussicht gestellte Förderung Anreize für den Aufbau zusätzlicher Transport- und Verladekapazitäten oder für die Einführung innovativer Angebote setzen zu können.

### **1.3.2 Keine Rückverlagerung und weitere Verlagerung von Strassenverkehren**

Zwar kann mit den bestehenden Instrumentarien das Verlagerungsziel nicht erreicht werden. Gleichzeitig kann auch durch eine dauerhafte Subventionierung des alpenquerenden UKV kein wesentlicher zusätzlicher Beitrag an den Verlagerungsprozess geleistet werden. Die Wahrscheinlichkeit von Rückverlagerungen kann mit dem beantragten Abbaupfad, der eine Abfederung ermöglicht, hingegen minimiert werden.

Die Investitionen in die Infrastruktur der NEAT mit den entsprechenden Zulaufstrecken können zudem nur amortisiert werden, wenn eine gute Auslastung mit Zügen des Schienengüterverkehrs erreicht werden kann. Bis Effizienzsteigerungen dank der neuen und produktiveren NEAT-Infrastruktur tatsächlich greifen, müssen den Operateuren über diesen beschränkten Zeitraum hinweg weiterhin Subventionen für die nicht gedeckten Kosten ausgerichtet werden.

Da der Abbaupfad mit dieser Vorlage frühzeitig vorgezeichnet wird (siehe Ziff. 2), können sich die Operateure des UKV auf diese Entwicklung einstellen und sie in den Preisverhandlungen mit Verladern und Eisenbahnverkehrsunternehmen langfristig berücksichtigen. So kann eine Planungssicherheit für Operateure und Bahnen gewährleistet werden, die sich längerfristig positiv auf die Auslastung und die Rentabilität der NEAT-Investitionen des Bundes auswirken wird.

## **1.4 Umsetzung**

Nach Ablauf der mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Verlängerung des bestehenden Zahlungsrahmens um fünf Jahre werden die Produktivitätseffekte der NEAT und deren Zulaufstrecken vollumfänglich realisiert sein. Die Überbrückung der fehlenden Produktivität für den UKV gilt dann als abgeschlossen. Der Bundesrat sieht daher lediglich eine einmalige Verlängerung des Zahlungsrahmens für den UKV bis ins Jahr 2023 vor.

Der Bundesrat wird die Frage, wie die Rollende Landstrasse ab 2019 gefördert werden soll, in einer separaten Vorlage erarbeiten und zur Diskussion stellen. Für diesen Verkehr besteht heute eine mehrjährige Abgeltungsvereinbarung, welche 2018 ausläuft. Das Rollmaterial wird im Jahr 2018 abgeschrieben sein.

## 1.5 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

National- und Ständerat haben mit der Annahme der Motionen 12.3330<sup>9</sup> und 12.3401<sup>10</sup> zur Stärkung der Anreize für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs den Bundesrat unter anderem beauftragt, der Bundesversammlung einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vorzulegen. Das Ziel dabei ist, die Planungssicherheit für den Schienengüterverkehr zu erhöhen. Mit dieser Vorlage wird der Auftrag unter Punkt 5 der beiden Motionen erfüllt.

## 2 Erläuterungen zum Inhalt des Bundesbeschlusses

In Artikel 1 Absatz 1 des Bundesbeschlusses vom 3. Dezember 2008 wurde ein Zahlungsrahmen von 1600 Millionen Franken für die Jahre 2011–2018 bewilligt. Dieser Zahlungsrahmen wurde durch den Bundesbeschluss vom 8. Juni 2010 zum Nachtrag I zum Voranschlag 2010 um 105 Millionen auf 1495 Millionen Franken gekürzt.

Der neue Absatz 3 sieht eine Erhöhung dieses gekürzten Zahlungsrahmens um 180 Millionen auf 1675 Millionen Franken vor. Zudem soll die Laufzeit um fünf Jahre bis 2023 verlängert werden.

Bis 2018 werden aus dem aktuellen Zahlungsrahmen voraussichtlich 170 Millionen Franken nicht beansprucht. Zusammen mit der vorgesehenen Erhöhung um 180 Millionen stehen für Betriebsabgeltungen in den Jahren 2019–2023 somit 350 Millionen Franken zur Verfügung. Dieser Betrag soll für die Jahre 2019–2023 wie folgt eingesetzt werden:

| Jahr          | Betrag<br>(in Millionen Franken) |
|---------------|----------------------------------|
| 2019          | 110                              |
| 2020          | 90                               |
| 2021          | 70                               |
| 2022          | 50                               |
| 2023          | 30                               |
| <b>Total:</b> | <b>350</b>                       |

<sup>9</sup> Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR, eingereicht am 20.03.2012.

<sup>10</sup> Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR, eingereicht am 10.05.2012.

### **3 Auswirkungen**

#### **3.1 Auswirkungen auf den Bund**

Mit dem im GVVG beschriebenen Verlagerungskonzept sind weiterhin Mittel für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs erforderlich.

##### **3.1.1 Finanzielle Auswirkungen**

Aus der Verlängerung des Zahlungsrahmens um fünf Jahre und dessen Erhöhung um 180 Millionen resultieren die unter Ziffer 2 dargestellten jährlichen Betriebsabgeltungen. Die befristete Fortführung der Ausrichtung von Betriebsabgeltungen führt während fünf Jahren zu einer Belastung des Bundeshaushalts von durchschnittlich 70 Millionen (kumuliert 350 Millionen). Da es sich um Ausgaben für den kombinierten Verkehr handelt, werden die Ausgaben wie bisher der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet.

##### **3.1.2 Personelle Auswirkungen**

Für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs ist keine Erhöhung des Personalbestandes erforderlich.

##### **3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete**

Es sind keine finanziellen Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden zu erwarten.

##### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Die grundsätzliche Stärkung des Schienengüterverkehrs kann eine effizientere Abwicklung der Gütertransporte in allen Wirtschaftsbereichen bewirken. Dies fördert den Weg zu einer sinnvollen Arbeitsteilung. Ein gestärkter Güterverkehrsmarkt auf der Schiene bietet allen Verladern Auswahlmöglichkeiten.

##### **3.4 Auswirkungen auf die Umwelt**

Mit der Verlagerungspolitik, d.h. der Reduktion der Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge, hat die Vorlage unmittelbar Auswirkungen auf die Umwelt. Jeder Schritt zum Ziel hin verbessert die Umweltqualität entlang der alpenquerenden Verkehrsachsen nachhaltig. Da ein Grossteil des verlagerten Verkehrs Transitverkehr ist, werden auch alle Regionen entlang der Achsen (Raum Basel, Mittelland, Tessin) deutlich entlastet. Die vom Güterschwerverkehr verursachten negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt können dadurch deutlich gesenkt werden.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 25. Januar 2012<sup>11</sup> zur Legislaturplanung 2011–2015 noch im Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012<sup>12</sup> über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt. Sie wird dem Parlament in Erfüllung der Motionsaufträge 12.3401 und 12.3330 (Ziff. 5) der KVF-S und KVF-N unterbreitet.

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit**

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

Die gesetzliche Grundlage für die Ausrichtung der Subventionen ist Artikel 8 GVVG.

### **5.2 Erlassform**

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002<sup>13</sup> ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

Mit dem Zahlungsrahmen wird von der Bundesversammlung für mehrere Jahre ein Höchstbetrag der Voranschlagskredite für bestimmte Ausgaben festgesetzt. Zahlungsrahmen können insbesondere dann festgesetzt werden, wenn Zusicherungen und Zahlungen in das gleiche Jahr fallen, ein Ermessensspielraum besteht und gleichzeitig eine längerfristige Ausgabensteuerung geboten ist. Der Zahlungsrahmen stellt keine Kreditbewilligung dar (Art. 20 des Finanzhaushaltgesetzes vom 7. Oktober 2005<sup>14</sup>).

### **5.3 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV bedürfen Finanzbeschlüsse, die neue einmalige Ausgaben 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. Der Bundesbeschluss führt während fünf Jahren zu jährlichen Ausgaben von durchschnittlich 70 Millionen. Er untersteht daher der Ausgabenbremse.

<sup>11</sup> BBl 2012 481

<sup>12</sup> BBl 2012 7155

<sup>13</sup> SR 171.10

<sup>14</sup> SR 611.0

## **5.4**

### **Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung**

Die finanziellen Mittel zur Förderung des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehrs stellen Subventionen dar. Aus diesem Grund sind die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990<sup>15</sup> anwendbar. Die Grundsätze des Subventionsgesetzes werden mit den vorgeschlagenen Bestimmungen nicht in Frage gestellt. Die finanzielle Förderung wird bis 2023 befristet und danach nicht weitergeführt.

<sup>15</sup> SR 616.1