

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 1. April 2022

## **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs**

### ***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

#### **Einleitende Bemerkungen**

Um den Weiterbetrieb der Rollenden Landstrasse (Rola) über die Jahre 2024-2028 zu sichern (die aktuelle Rahmenvereinbarung läuft Ende 2023 aus), ist ein Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken für die Finanzierung des Angebots bis 2028 vorgesehen. Die Ausgaben werden wie bisher der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet. Das Angebot der Rola wird ab 2029 vom Bund nicht mehr bestellt und folglich definitiv eingestellt. Im Jahr 2029 erreicht das heute eingesetzte Rollmaterial dann auch das Ende seiner Lebensdauer.

strasseschweiz möchte daran erinnern, dass anders als im Transitverkehr im Binnenverkehr nach wie vor kein gesetzlicher Verlagerungsauftrag besteht. Für den inländischen Gütertransport wäre dies auch nicht zielführend. Dies zeigt sich fast exemplarisch an der Rola. Der Bund hat bereits ab 2019 das tägliche Zugpaar der Rola zwischen Basel und Lugano aufgrund der geringen Subventionseffizienz (hohe ungedeckte Kosten im Verhältnis zu den verlagerten Transportmengen), der Sparbemühungen des Bundes und infolge geringer Nachfrage und hoher Produktionskosten nicht mehr bestellt. Zudem lagen die Verkehrsmengen auf der Hauptverbindung der Rola zwischen Freiburg im Breisgau und Novara (via Lötschberg-Simplon) bereits vor der Covid19-Krise im Jahr 2019 deutlich unter der ursprünglich vorgesehenen Menge von 100'000 LKW (2019: 86'600 LKW). Der Trend setzte sich im Jahr 2020 fort (56'000 LKW), was im Rahmen des Covid-19 Hilfspakets für den öV und den

Schienengüterverkehr dazu führte, dass die RAAlpin AG mit zusätzlichen 10 Millionen Franken unterstützt wurde, um die finanziellen Auswirkungen der Pandemie zu kompensieren. Gemäss dem Bericht des Bundesrats hätte die RAAlpin AG das Rola-Angebot ansonsten einstellen müssen. Es darf auch nicht vergessen werden, dass im Bundesbeschluss über eine Erhöhung und Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vom 3. Juni 2020, mit dem eine Verlängerung der Förderung für den unbegleiteten kombinierten Verkehr bis Ende 2030 und eine Erhöhung dieser auf 2060 Millionen Franken beschlossen wurde, die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs ab 2019 ausdrücklich nicht mehr enthalten war und die künftige Ausrichtung der Rollenden Landstrasse zum Zeitpunkt der parlamentarischen Beratungen noch offen resp. unter den zuvor beschriebenen Entwicklungen höchst fragwürdig war.

Auch der bundesrätliche Verlagerungsbericht vom 25. November 2021 hält fest, dass trotz grosser Anstrengungen des Bundes, die Rolle der Rola als flankierendes Verlagerungsinstrument zu stärken, die ursprünglich vorgesehenen jährlichen Verkehrsmengen von 100'000 bis 110'000 Sendungen auch für die Jahre 2021 bis 2023 nach unten korrigiert werden müssen. Die nun vorgeschlagene Abgeltungssumme, welche auf maximal 23 Millionen Fr. pro Jahr festgelegt wurde, kann nur erreicht werden, wenn im entsprechenden Jahr mindestens 90'000 Sendungen auf die Rola verlagert werden.

### **Position von strasseschweiz**

Die Kofinanzierung von Angeboten des kombinierten Verkehrs bis 2028 aus einer Quersubventionierung Strasse-Schiene fortzusetzen, bleibt fragwürdig, wenn es keine Anzeichen dafür gibt, dass diese auch danach noch rentabel sind. Dies führt nur zu einer Verschiebung des eigentlichen Problems. Damit die vorgeschlagene Weiterführung sinnvoll wird, braucht es heute schon eine finanzielle Lösung für die Zeitperiode nach 2029: Wenn die Rola ihre Kosten nicht decken kann, braucht es einen Beitrag aus dem allgemeinen Bundeshaushalt oder Investitionsbeiträge aus der Schienenfinanzierung. Die Erfahrung zeigt, dass Betriebskostenzuschüsse im öffentlichen Verkehr viele Kontrollprobleme mit sich bringen, wie die zahlreichen Missbräuche und ungerechtfertigten Subventionen der letzten Zeit zeigen.

strasseschweiz lehnt aus den zuvor genannten Gründen die vorgeschlagene Verlängerung der Quersubventionierung aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten der Rola ab, da eine finanziell realistische Perspektive nach 2029 fehlt.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**



Olivier Fantino  
Geschäftsführer