



Per Mail an: 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 SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Zur Erreichung des Verlagerungsziels kann der Bund Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs beschliessen. Die finanzielle Unterstützung des Angebots im begleiteten kombinierten Verkehr (Rollende Landstrasse, RoLa) durch die Schweizer Alpen stellt seit Beginn der Verlagerungspolitik eine flankierende Massnahme zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene dar und leistete einen bedeutenden Beitrag an die Verlagerung. Die RoLa hat wesentlich dazu beigetragen, die Akzeptanz des Nacht- und Sonntagsfahrverbots auf internationaler Ebene zu erhöhen. Die aktuelle Rahmenvereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der RoLa läuft Ende 2023 aus. **Mit dieser Vorlage wird vorgeschlagen, das Angebot der RoLa bis 2028 befristet weiterzuführen, danach jedoch einzustellen.** Das Rollmaterial wird seine Lebensdauer dann erreicht haben.*
- *Um den Weiterbetrieb der RoLa über die Jahre 2024-2028 zu sichern, ist ein **Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Angebots bis 2028 vorgesehen:***
 - Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse)*
 - Art. 1*
Für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) wird ein Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken für die Jahre 2024–2029 bewilligt.
 - Art. 2*
Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.
- *Die Umsetzung der mit dieser Vorlage vorgeschlagenen befristeten Weiterführung und Ausgestaltung der RoLa **erfordert gleichzeitig eine Änderung des GVVG (Art. 8; [SR 740.1](#)):***

Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008 über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene wird folgt geändert

Art. 8 Förderung des Schienengüterverkehrs

¹ Damit das Verlagerungsziel erreicht wird, kann der Bund Fördermassnahmen beschliessen. Dabei wird in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr ~~über grosse Distanzen~~ gefördert. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen im Güterverkehr haben.

² ~~Die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierter Sendung hat von Jahr zu Jahr abzunehmen. ...~~

² Im unbegleiteten kombinierten Verkehr hat die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierter Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen. Diese Bestimmung ist für die Jahre 2020 und 2021 nicht anwendbar.

³ ~~Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstrasse) darf nur ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr gefördert werden.~~

³ Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstrasse) kann bis Ende 2028 gefördert werden.

⁴ Wird der Betrieb der Rollenden Landstrasse eingestellt, so kann sich der Bund bis ein Jahr nach Einstellung des Angebots an den Liquidationskosten der Betreiberin beteiligen.

- *Die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr lassen eine Einstellung der Rollende Landstrasse im Jahr 2028 zu, ohne dass mit Rückverlagerungen auf die Strasse gerechnet werden muss. Auf den Zulaufstrecken zur NEAT werden dann standardmässig längere Zuglängen möglich und auf der Rheintalstrecke, als wichtiger Zulaufstrecke in Deutschland zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen. Dadurch können insbesondere im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) attraktive Transportangebote geschaffen werden. Somit lassen sich im UKV zusätzliche attraktive Angebote und Kapazitäten aufbauen, mit denen die bisher mit der RoLa beförderten Sendungen im UKV transportiert werden können.*

Kurze Rückmeldungen SP Schweiz

- **Die SP Schweiz begrüsst grundsätzlich die Weiterführung der rollenden Landstrasse (RoLa) mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagenkompositionen um weitere fünf Jahre. Wir bedauern aber, dass der BR die RoLa per 2028 ersatzlos einstellen will.**
- Der BR hofft, dass spätestens ab 2028 ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden kann. Aber mit «hoffen» löst sich das Problem nicht. Deshalb bedauern wir sehr, dass BR und Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorschlägt, mit welchem nach der geplanten Einstellung der RoLa 2029 die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen auf die Strasse verhindert bzw. kompensiert werden kann. Dies würde hart erarbeitete Fortschritte in der Verlagerungspolitik zu Nichte machen und widerspricht dem Verfassungsauftrag zur Güterverlagerung.
- **Deshalb fordern wir vom Bund, dass er in den Ausbau der RoLa investiert**, weil die RoLa die Verlagerung, das Klima, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft positiv beeinflusst. Entscheidet sich der Bund *gegen* eine solche Vorwärtsstrategie und *für* die Einstellung der RoLa, sind aus Sicht folgende Massnahmen zwingend:
 - 1) Erstens ist die **Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre** zu garantieren.
 - 2) Zweitens gilt es die **Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder zu kompensieren**. Dafür ist ein flankierendes mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. Der Bund gedenkt mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich 20 Mio. Fr. zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es aber völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.
- **Zudem begrüssen wir die Änderungen des Art. 8 Abs. 1 GVG, mit der die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» gestrichen werden soll.** Denn das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) ist aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien).

Detaillierte Rückmeldungen zur Vorlage

- **Wie bereits festgehalten begrüssen wir die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre.** Auch wenn aufgrund der Energie- und Ressourceneffizienz der unbegleitete Kombinierten Verkehr (UKV) vorzuziehen ist, ist die RoLa nach wie vor eine wesentliche flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik. Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) geht davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte (= 77'000 schwere Güterfahrzeuge) zurück auf die Strasse verlagern. Hart erarbeitete kleine Fortschritte hin zum Verlagerungsziel würden damit auf einmal durch diesen Rückschritt aufgeessen. Diese Entwicklung muss unter allen Umständen verhindert werden. Zudem würde dies auch dem Verfassungsauftrag zur Güterverlagerung und dem Geist der Schweizer Verlagerungspolitik völlig widersprechen.
- In den kommenden Jahren wird das Güterverkehrsaufkommen mit grosser Wahrscheinlichkeit deutlich zunehmen. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehrs aus. Aufgrund dieses Wachstums wird wohl auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen. Auch deshalb ist es nicht angebracht, ein Verlagerungsinstrument, wie die RoLa, ersatzlos auslaufen zu lassen ist.
- **Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen:**
 - **Umwelt:** Gemäss [RALpin](#) entlastet die RoLa die Umwelt jährlich um rund 30'000 Tonnen CO₂ (dies entspricht dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York). Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt.
 - **Gesellschaft:** Des Weiteren werden durch die RoLa auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart. Dies vor allem auch auf den Transitstrecken – wie z.B. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können.
 - **Volkswirtschaft:** Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind gemäss [ARE](#) 9.7 Rp./tkm (mit Abzug der Internalisierung durch die LSVA: 6.5 Rp./tkm). Für die Schiene betragen sie 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Für die Fahrt eines 40t-Lastwagens fallen für die Strecke Freiburg-Novara (430 km) für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm * 40 t * 430 km = 166'840 Rp. = 1'668.40 Fr.). Unter Berücksichtigung der LSVA als Internalisierungsinstrument sind es entsprechend 1'118 Fr. Mit der RoLa (also auf der Schiene) wären es für dieselbe Gütermenge über dieselbe Distanz nur 774 Fr. (die Schienenstrecke über die Lötschberg-Simplon-Achse ist zudem kürzer). Pro Fahrt werden also 894 Fr. an extern Kosten eingespart. Das sind deutlich höhere Werte als die Förderung von 280 Fr. pro Sendung kostet. **Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist die RoLa somit die deutlich bessere Option als die Rückverlagerung auf die Strasse.** Aus volkswirtschaftlicher Sicht würde sogar der Ausbau der RoLa Sinn machen.
- Aufgrund der obigen Ausführungen gibt es für uns nur zwei Optionen zur Zukunft der RoLa ab 2029:
 - 1) eine **Vorwärtsstrategie bei der RoLa** (Investitionen in Terminals und Rollmaterial und Ausbau in neue Relationen), oder
 - 2) ein griffiges **Massnahmen-Paket**, welches bei der Einstellung der RoLa per Ende 2028 die **Rückverlagerung der von der RoLa transportieren Lastwagen verhindert** oder ausgleicht.
- **Zu 1):** Die RoLa einfach so einzustellen – wenn auch mit etwas Vorlaufzeit – ohne zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, wider-

spricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik. Ohne jegliche Massnahmen muss von einer Rückverlagerung auf die Strasse ausgegangen werden. Denn aus welchen Gründen sollen Transportunternehmen, welche heute die RoLa nutzen, bei einer Aufhebung der RoLa künftig neu den UKV nutzen? Dieser würde ja bereits heute zur Verfügung stehen (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität). Es sind wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV, sondern die RoLa nutzen.

Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. Fr. jährlich frei würden. Diese Mittel – die bis anhin zur Verlagerung beigetragen haben – nun einfach ersatzlos bei der Verlagerung zu streichen, obwohl jährlich nur sehr kleine Fortschritte erzielt werden und das Verlagerungsziel noch in weiter Ferne liegt, ist völlig unverständlich. Es gibt sehr gute Gründe, mindestens im gleichen Umfang weiterhin Mittel für die Güterverlagerung bereit zu stellen.

- **Zu 2):** Ein Massnahmen-Paket als flankierende Massnahme zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. Folgendes umfassen:
 - **Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung und ab 2030 Fahrverbot für nicht-kranbare Sattelaufleger:** Ein Problem bei der Verlagerung ist die technische und betriebliche Machbarkeit vom Verlagern von Sattelauflegern. Im KV-Markt ist das Verladen per Kran sehr dominant, obwohl es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistisch verlagert werden können. Jedoch sind nur ca. 5% der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: So z.B. ein Förderprogramm, an dem sich der Bund bspw. mit 50% an den zusätzlichen Kosten der Kranbar-Machung von Sattelauflegern beteiligt. Und ab 2030 soll der Bund ein Fahrverbot von nicht-kranbaren Sattelauflegern auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert. Mit dem Kommissions-Postulat [22.3001](#) «Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern», welches die KVF-N mit grosser Mehrheit beschlossen hat, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.
 - **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kund:innen:** Damit die aktuellen Kund:innen der RoLa und andere potenzielle Kund:innen für den UKV überzeugt werden können, braucht es einen Effort. Es ist im Interesse der Schweiz, dass die NEAT genutzt wird und Güter auf der Bahn transportiert werden. Deshalb ist es auch nur sinnvoll, Mittel bereitzustellen, mit ebendiesen man dazu beiträgt, dass mehr Kund:innen die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen wie z.B. der Landwirtschaft oder Exportförderung sind solche Mittel für Werbung und Information sogar regulär vorgesehen.
 - **Erhöhung der LSVA; alternativ: Einführung einer Alpentransitabgabe:** Die LSVA sollte – im Rahmen des Landverkehrsabkommen mit der EU – maximal ausgereizt werden. Falls dies aufgrund von weiteren Bestimmungen als der Obergrenzen der LSVA (wie z.B. Vorgaben zu Ausgestaltung der Preisunterschiede zwischen den LSVA-Kategorien bzw. Vorgaben für Obergrenzen für die schlechteste Kategorie) nur bis zu einem gewissen Grad möglich sein sollte, könnte auch eine Alpentransitabgabe (ATA) eingeführt werden, welche anschliessend ergänzend zur LSVA die Abgabe-Obergrenze ausreizt. Eine ATA könnte leicht eingeführt werden: In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich [Toll Plus](#). Damit kann in den Alpenregionen pro Kilometer eine deutlich höhere Maut verlangt werden. Dabei können auch Ausnahmen für regionale Verkehre gemacht werden.
 - **Trassenpreis-Senkungen für Schienengüterverkehrstrassen:** Im internationalen Vergleich sind die Trassen für den Güterverkehr in der Schweiz sehr teuer, dies bremst

die Verlagerung auf die Schiene. Zudem hat der Güterverkehr vergleichsweise tiefe Ansprüche an die Qualität der Trassen (im Gegensatz zum Personenfernverkehr) und trägt damit auch weniger zu den Kosten bei. Vor diesem Hintergrund und mit dem Ziel für mehr Verlagerung der Güter auf die Schiene ist es sinnvoll, die Trassenpreise für den Güterverkehr deutlich zu senken.

- **Förderung der Verlagerung auf die Schiene im Import-, Export- und Binnengüterverkehr:** Auch im Schienengüterverkehr in der Fläche braucht es ein Verlagerungsziel und entsprechende Fördermassnahmen. Solange die LSVA deutlich zu tief ausgestaltet ist und der Schwerverkehr seine externe Kosten nicht vollumfänglich deckt, ist dies notwendig.
- **Streichung bzw. Senkung der Mehrwertsteuer für KV- bzw. Schienengüterverkehrs-Produkte in der Schweiz:** Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten sehr deutlich nicht deckt (ca. 2/3 bleiben ungedeckt), ist es unseres Erachtens legitim, alle Schienengütertransporte und KV-Transporte in und durch die Schweiz (Binnen-, Import-, Export-, Transitverkehr) von der Mehrwertsteuer zu befreien bzw. ebendiesen Steuersatz deutlich zu senken.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin