

Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell
Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell
Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons Bern
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Standeskanzlei des Kantons Uri
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Staatskanzlei des Kantons Zug
Staatskanzlei des Kantons Zürich

Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)
Conférence des gouvernements cantonaux
(CdC)
Conferenza dei Governi cantonali (CdC)

KöV

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

16. Februar 2022

Änderung Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) und Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 wurden die Kantonsregierungen zur obengenannten Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Mit der Annahme des Alpenschutzartikels haben Volk und Stände den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Mit den Grossinvestitionen in die neue Alpentransversale und den Vier-Meter-Korridor hat die Schweiz die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Verlagerungspolitik geschaffen.

Seit rund zwei Jahrzehnten wird das Angebot der rollenden Landstrasse als flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik vom Bund unterstützt, wobei die aktuelle Rahmenvereinbarung Ende 2023 ausläuft. Der Bundesrat schlägt nun vor, das Angebot der rollenden Landstrasse befristet bis 2028 weiter zu führen, damit sich der unbegleitete kombinierte Verkehr etablieren kann. Ab 2028 liessen es die Marktbedingungen dann zu, den Betrieb der rollenden Landstrasse einzustellen. Gestützt auf das Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) sieht der Bundesrat vor, dem Parlament für die Jahre 2024–2029 einen Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken zu beantragen. Die notwendigen Abgeltungen werden vom Bund alleine finanziert.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzungen des Bundes, dass eine Einstellung der rollenden Landstrasse auf Ende 2023 die Gefahr von Rückverlagerungen auf die Strasse birgt. Der Regierungsrat spricht sich deshalb für die Vorlage aus.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- konsultationen@bav.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Appenzell, 6. Januar 2022

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs **Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage. Die befristete Weiterführung der Rollenden Landstrasse bis ins Jahr 2028 ermöglicht einen gezielten Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im unbegleiteten kombinierten Verkehr, ohne dass mit einer Rückverlagerung der heute über die Rollende Landstrasse transportierten Güter auf die Strasse zu rechnen ist.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung
3003 Bern

per E- Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

(PDF- und Wordversion)

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 4. März 2022

Eidg. Vernehmlassung; Änderung Güterverkehrsverlagerungsgesetz; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) sowie der Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs bis zum 1. April 2022 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er unterstützt die Vorlage und den Weiterbetrieb der «rollenden Landstrasse» bis Ende 2028. Wie im erläuternden Bericht erwähnt ist das Angebot danach einzustellen. Denn in diesem Zeitraum lassen sich mit der Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs genügend Kapazitäten aufbauen, um Rückverlagerungen auf die Strasse zu vermeiden. Diese Strategie entspricht im Übrigen auch dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz. Gemäss Art. 8 Abs. 1 GVVG ist in erster Linie der effizientere unbegleitete kombinierte Verkehr zu fördern. Deshalb ist nach Ansicht des Regierungsrates je nach Entwicklung auch ein vorzeitiges Aussteigen aus der «rollenden Landstrasse» eine Option. Sie ist die am wenigsten effiziente Form des kombinierten Verkehrs mit einem sehr ungünstigen Verhältnis zwischen Transportgewicht und Nutzlast. Das zeigt sich auch daran, dass die Relation Basel–Lugano im Jahr 2018 mangels Nachfrage eingestellt wurde.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Per E-Mail (als Word- und PDF-Datei):
konsultationen@bav.admin.ch

RRB Nr.: 196/2022 2. März 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs.
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum im Betreff genannten Geschäft.

1. Grundsätzliches

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Volk und Stände haben am 20. Februar 1994 mit der Annahme des sogenannten Alpenschutzartikels (Art. 84 der Bundesverfassung) den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008 (GVVG) wurde das Verlagerungskonzept fortgeschrieben, das mit dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen) begründet wurde.

Im Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2021, der gleichzeitig wie die vorliegende Vernehmlassung publiziert wurde, sind die Elemente dieser Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterschwerverkehr dargestellt. Die Rollende Landstrasse (Rola) bietet ein Transportsystem in Form begleiteten kombinierten Verkehrs auf der Schiene und ist eine bedeutende flankierende Massnahme dieser Politik. Wichtige Vorteile der Rola sind bis heute die Überbrückung des schweizerischen Nacht- und Sonntagsfahrverbots und der Wegfall der Zollformalitäten an den Grenzen. In den letzten 10 Jahren hat die Rola auf der Lötschberg-Simplon-Achse jährlich zwischen 0.9 und 1.7 Mio. Tonnen Güter befördert und somit die Berner Strassen entlastet.

Die aktuell gültige Rahmenvereinbarung für die Rola läuft Ende 2023 aus. Der Bundesrat kommt bei seiner Abwägung dieses Instruments im zitierten Verlagerungsbericht zum Schluss, dass eine befristete Weiterführung des Angebots der Rola bis 2028 aus verlagerungspolitischer Sicht sinnvoll und erforderlich ist. Er spricht sich gegen eine Einstellung im 2023 und auch gegen einen Ausbau aus. Der Grossteil des heute für die Rola eingesetzten Rollmaterials kann nach Einschätzung der Betreiberin der Rola ohne grössere Zusatzinvestitionen noch bis Ende 2028 eingesetzt werden. Danach kann gemäss Einschätzung des Bundesrates das Angebot eingestellt werden, da bis dann wettbewerbsfähige Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) etabliert seien und so Rückverlagerungen auf die Strasse vermieden werden können. Der Bundesrat schlägt deshalb einen Zahlungsrahmen von CHF 100 Mio. für die Finanzierung der Rola bis 2029 (inkl. allfälliger Liquidationskosten) vor, um so den Weiterbetrieb für die Jahre 2024-2028 zu sichern. Zudem sind verschiedene darauf abgestimmte Anpassungen von Art. 8 GVVG vorgesehen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern kann die Ausführungen des Bundesrates nachvollziehen und unterstützt diese. Aus seiner Sicht ist es sinnvoll, die Rola noch bis 2028 weiter zu betreiben und anschliessend zu liquidieren. Denn längerfristig muss es ein Ziel der Verlagerung sein, zusätzliches Leergewicht (z.B. Sattelschlepper) weitestgehend zu vermeiden, um den kombinierten Verkehr energetisch noch effizienter abzuwickeln. Die Kosten der Liquidation sind wie vorgesehen in den Abgeltungen zu berücksichtigen.

2. Anträge

Antrag 1

Artikel 8 Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene vom 19. Dezember 2008 (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG; SR 740.1) ist wie folgt anzupassen:

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

Begründung

Die Kosten der Liquidation der Rola sind auf jeden Fall durch den Bund zu tragen und dürfen weder auf die Güterverkehrsunternehmen noch auf die Kantone überwältzt werden. Die Verwendung des Konjunktivs in Artikel 8 Absatz 4 geht deshalb zu wenig weit und lässt finanziell einen zu grossen Spielraum offen. Für die Branche und die Kantone sind klare Verhältnisse u.a. für die Planbarkeit von zentraler Bedeutung.

Antrag 2

Der Bundesrat soll im Rahmen eines Verlagerungsberichts bis spätestens 2026 aufzeigen, wie die Auflösung der Rola per Ende 2028 ohne Rückverlagerungen auf die Strasse erfolgen kann.

Begründung

Der Erfolg der vergangenen Jahrzehnte hinsichtlich der Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene darf nicht durch die Auflösung der Rola negativ beeinflusst werden. Dies wäre insbesondere mit Blick auf klimaschädigende Emissionen nachteilig. Entsprechend muss vor der Liquidation der Rola rechtzeitig aufgezeigt werden, wie eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindert werden kann und es müssen allfällige Massnahmen definiert werden. Der Kanton Bern wäre von Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse auf der Lötschberg-Simplon-Achse direkt betroffen.

3. Weiteres

Des Weiteren begrüsst der Regierungsrat die vom Bundesrat am 17. Dezember 2021 angekündigten Klärungen zur künftigen Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (Binnen-, Import- und Exportverkehr) im Zusammenhang mit der Motion Dittli. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass zusätzlich zum alpenquerenden Güterschwerverkehr weiteres Verlagerungspotential von der Strasse auf die Schiene vorhanden ist.

Er weist zudem darauf hin, dass er im Mai 2021 ein kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet hat, welches für Rahmenbedingungen sorgen soll, die eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Beatrice Simon
Regierungspräsidentin

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

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

konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 29. März 2022
KK-Nr. 47076

Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

Der Kanton BL begrüsst die Weiterführung der nationalen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterschwerverkehr. Er teilt die Meinung des Bundes, wonach die Zukunft vor allem beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) liegt. Der Ausbau der NEAT und vor allem des 4-Meter-Korridors am Gotthard hat die Speditions- und Transportunternehmen dazu bewogen, verstärkt auf den UKV zu setzen. Die Fortführung des Angebots des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse «RoLa») bis 2028 sowie den Prüfauftrag für die Identifikation möglicher weiterer Verlagerungsmassnahmen begrüsst der Kanton BL. Es handelt sich dabei um wichtige Massnahmen zur langfristigen Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs.

Für die Weiterführung einer erfolgreichen Verlagerungspolitik ist entscheidend, dass in den Schweizerischen Rheinhäfen die Umschlagsanlagen entsprechend ausgebaut werden können und die Finanzierung dafür rechtzeitig gesichert wird. So bleibt gewährleistet, dass der Verlad auf die Schiene, welcher ab 2028 möglicherweise nicht mehr in bestehender Form über die RoLa erfolgen kann, weiterhin effizient abgewickelt wird.

Um ein vielschichtiges, alternatives Angebot zum Strassengütertransport langfristig fortzusetzen, sollte eine Aufrechterhaltung der RoLa in geeigneter Form und auf geeigneten Relationen allerdings auch nach 2028 nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Der Kanton BL beantragt daher, dass der Bund seine Politik für den Schienengüterverkehr möglichst technologieneutral ausrichtet und dabei den Möglichkeitsraum sowohl für sämtliche bestehende Produktionsformen als auch für dringend notwendige Innovationen im Güterbahnverkehr offenhält.

Kurzfristige pandemiebedingte Nachfragerückgänge dürfen bei der langfristigen Angebotsplanung der RoLa keine Rolle spielen. Einige Entwicklungen im Güterverkehr sprechen trotz temporär rückläufiger Mengen für einen längerfristigen Erhalt des begleiteten kombinierten Verkehrs nach 2028: So ermöglicht die RoLa im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr auch bei zunehmendem Mangel an Fahrpersonal einen niederschweligen Zugang zum Bahnverlad, indem nur ein einziger Fahrer/ eine einzige Fahrerin entlang der Gesamtstrecke eingesetzt werden muss. Potenzi-ale bestehen weiterhin auch bei Fahrzeugtypen ohne kranbare Auflieger oder für Spezialtransporte wie nicht-kranbare Gefahrguttransporte. Zudem bleibt fraglich, ob bis 2028 tatsächlich alle alpenquerenden LKW-Auflieger bereits durch kranbare Systeme ersetzt werden können, da deren Lebensdauer diese Frist teilweise weit übersteigt. Auch wenn sich der unbegleitete kombinierte Verkehr derzeit dynamischer entwickelt, erachten wir aus den genannten Gründen eine längere Übergangsfrist für den begleiteten kombinierten Verkehr als prüfenswert.

Der Kanton BL ist erstaunt ob der Aussage, dass auf der deutschen Rheintalstrecke, der wichtigsten nördlichen NEAT-Zulaufstrecke, bereits bis 2028 zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden sollen, was attraktive Transportangebote im UKV ermögliche (Ziff. 1.1.3 Erläuterungsbericht in Verbindung mit Ziff. 5.3.2 des Berichts über die Verkehrsverlagerung vom November 2021). Soweit uns bekannt ist, wird in diesem Zeithorizont der viergleisige Ausbau Karlsruhe–Basel bestenfalls knapp zur Hälfte realisiert sein, so dass die Leistungsfähigkeit dieser Strecke bis ca. 2040 beschränkt bleiben wird. Sollte diese neue und bislang durch die deutsche Seite nicht mitgeteilte Zeitplanung bestätigt werden, würde dies bedeuten, dass sich auch Massnahmen im Personenverkehr weitaus früher realisieren liessen als bisher geplant. Hierzu zählen im Fernverkehr der im Rahmen des Deutschland-Takts geplante integrale Halbstundentakt zwischen Mannheim und Basel und insbesondere namhafte Angebotsverbesserungen bei der trinationalen S-Bahn Basel im südlichen Abschnitt Freiburg i. Br. – Basel.

Darüber hinaus möchten wir noch anmerken, dass aus Sicht des Kantons BL eine erfolgreiche Verlagerungs- und Klimapolitik des Bundes künftig auch Güterverkehrsrelationen im Binnen-, Import- und Exportverkehr in den Verlagerungszielen berücksichtigen muss. Um übergeordnete Klimaziele zu erreichen, müssen neue, attraktive Bahnangebote insbesondere auch für kürzere Gütertransportstrecken ermöglicht werden. Dafür sind Innovationen im Güterbahnverkehr dringend notwendig.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll



Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

konsultationen@bav.admin

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 22. März 2022

**Regierungsratsbeschluss vom 22. März 2022
Vernehmlassung zu Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Weiterführung der nationalen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterschwerverkehr. Er teilt die Meinung des Bundes, wonach die Zukunft vor allem beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) liegt. Der Ausbau der NEAT und vor allem des 4-Meter-Korridors am Gotthard hat die Spediteure/Spediteurinnen und Transportunternehmen dazu bewogen, verstärkt auf den UKV zu setzen¹. Die Fortführung des Angebots des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse «RoLa») bis 2028 sowie den Prüfauftrag für die Identifikation möglicher weiterer Verlagerungsmassnahmen begrüsst der Kanton Basel-Stadt: Es handelt sich dabei um wichtige Massnahmen zur langfristigen Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs.

Für die Weiterführung einer erfolgreichen Verlagerungspolitik ist entscheidend, dass in den Schweizerischen Rheinhäfen die Umschlagsanlagen entsprechend ausgebaut werden können. bzw. die Finanzierung dafür rechtzeitig gesichert wird. Dadurch bleibt gewährleistet, dass der Verlad auf die Schiene, welcher ab 2028 möglicherweise nicht mehr in bestehender Form über die RoLa erfolgen kann, weiterhin effizient abgewickelt wird.

Um ein vielschichtiges alternatives Angebot für den Strassengütertransport langfristig fortzusetzen, sollte eine Aufrechterhaltung der RoLa in geeigneter Form und auf geeigneten Relationen allerdings auch nach 2028 nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Der Kanton Basel-Stadt be-

¹ gemäss Ausführungen in Ziff. 6.1.1 des Berichts über die Verkehrsverlagerung vom November 2021 – Verlagerungsbericht Juli 2019 – Juni 2021.

antragt daher, dass der Bund seine Politik für den Schienengüterverkehr möglichst technologie-neutral ausrichtet und dabei den Möglichkeitsraum sowohl für sämtliche bestehende Produktionsformen als auch für dringend notwendige Innovationen im Güterbahnverkehr offenhält.

Kurzfristige pandemiebedingte Nachfragerückgänge dürfen bei der langfristigen Angebotsplanung der RoLa keine Rolle spielen. Einige Entwicklungen im Güterverkehr sprechen trotz temporär rückläufiger Mengen für einen längerfristigen Erhalt des begleiteten kombinierten Verkehrs nach 2028: So ermöglicht die RoLa im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr auch bei zunehmendem Mangel an Fahrpersonal einen niederschweligen Zugang zum Bahnverlad, indem nur ein einziger Fahrer bzw. eine einzige Fahrerin entlang der Gesamtstrecke eingesetzt werden kann. Potenziale bestehen weiterhin auch bei Fahrzeugtypen ohne kranbare Auflieger oder für Spezialtransporte wie nicht-kranbare Gefahrguttransporte. Zudem bleibt fraglich, ob bis 2028 tatsächlich alle alpenquerenden LKW-Auflieger bereits durch kranbare Systeme ersetzt werden können, da deren Lebensdauer diese Frist teilweise weit übersteigt. Auch wenn sich der unbegleitete kombinierte Verkehr derzeit dynamischer entwickelt, erachten wir aus den genannten Gründen eine längere Übergangsfrist für den begleiteten kombinierten Verkehr als prüfenswert.

Der Kanton Basel-Stadt ist erstaunt ob der Aussage, dass auf der deutschen Rheintalstrecke, der wichtigsten nördlichen NEAT-Zulaufstrecke, bereits bis 2028 zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden sollen, was attraktive Transportangebote im UKV ermögliche (Ziff. 1.1.3 Erläuterungsbericht in Verbindung mit Ziff. 5.3.2 des Berichts über die Verkehrsverlagerung vom November 2021). Soweit uns bekannt ist, wird in diesem Zeithorizont der viergleisige Ausbau Karlsruhe – Basel bestenfalls knapp zur Hälfte realisiert sein, so dass die Leistungsfähigkeit dieser Strecke bis ca. 2040 beschränkt bleiben wird. Sollte diese neue und bislang durch die deutsche Seite nicht mitgeteilte Zeitplanung bestätigt werden, würde dies bedeuten, dass sich auch Massnahmen im Personenverkehr weitaus früher realisieren liessen als bisher geplant. Hierzu zählen im Fernverkehr der im Rahmen des Deutschland-Takts geplante integrale Halbstundentakt zwischen Mannheim und Basel und insbesondere namhafte Angebotsverbesserungen bei der trinationalen S-Bahn Basel im südlichen Abschnitt Freiburg i.Br. – Basel.

Wir möchten abschliessend gerne die Gelegenheit nutzen, um ein generelles Anliegen zur erfolgreichen Verlagerungs- und Klimapolitik des Bundes zu deponieren: Für den Kanton Basel-Stadt ist es sehr wichtig, dass künftig auch Güterverkehrsrelationen im Binnen-, Import- und Exportverkehr in den Verlagerungszielen des Bundes berücksichtigt werden, da in diesen Bereichen ein grosses Verlagerungspotenzial besteht. Folglich gilt es im Rahmen der vorliegenden Vorlage abzuklären, welche Rolle die Weiterentwicklung der RoLa auf diesen Güterverkehrsrelationen spielen könnte. Um übergeordnete Klimaziele zu erreichen, müssen neue attraktive Bahnangebote insbesondere auch für kürzere Gütertransportstrecken ermöglicht werden. Dafür wären Innovationen im Güterbahnverkehr dringend notwendig, beispielsweise in Form von begleiteten kombinierten Verkehren mit integrierten Lademöglichkeiten für LKW-Zugmaschinen mit Elektroantrieben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Luca Olivieri, luca.olivieri@bs.ch, Tel. 061 267 82 97, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 15 février 2022

2022-140

Modification de la loi sur le transfert de marchandises et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes - Consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par lettre du 24 novembre 2021, vous avez mis en consultation auprès des gouvernements cantonaux un projet de modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises et d'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Ce projet porte sur un montant de 100 millions de francs maximum pour 2024 à 2029 pour la chaussée roulante exploitée par RAlpin SA et qui permet de transporter des camions à travers les Alpes suisses par le train.

Le Conseil d'Etat constate que ce financement est à la seule charge de la Confédération et que cet objet ne concerne pas directement le canton de Fribourg. Il salue toutefois le soutien au fret ferroviaire de transit à travers les Alpes suisses qui est inscrit dans la Constitution fédérale. Il n'a pas d'autres remarques à formuler.

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 30 mars 2022

Le Conseil d'Etat

1295-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : consultation relative à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes

Madame la Conseillère fédérale,

Le 24 novembre 2021, le DETEC a lancé une consultation relative à l'arrêté fédéral concernant le plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes. Cette consultation nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Le transfert modal des marchandises de la route vers le rail constitue un objectif partagé par notre Conseil. En effet, nous désirons favoriser le transport ferroviaire pour l'approvisionnement et le désapprovisionnement sur de longues distances, en accord avec notre Plan Climat Cantonal récemment renforcé et la volonté de délester les infrastructures routières.

L'arrêté fédéral soumis à la présente consultation ne concernant que le transit à travers les Alpes, il n'impacte pas directement le canton de Genève. Toutefois, il nous paraît important de continuer à réduire l'attractivité de la route. Le montant alloué jusqu'en 2028 devrait ainsi continuer à parvenir au fret ferroviaire. Ce soutien devrait idéalement permettre le maintien d'une solution de chaussée roulante ou, à défaut, améliorer encore la compétitivité du transport combiné non-accompagné. Par ailleurs, l'axe ferroviaire Est-Ouest doit être renforcé et le fret ferroviaire y circulant, encouragé.

De ce fait, nous suggérons d'ajouter à l'arrêté une mesure de réallocation du soutien à la chaussée roulante vers le fret ferroviaire en général, en complément des mesures déjà en vigueur pour le transport combiné non-accompagné.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur le sujet, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Rignetti

Le président :



Serge Dal Busco

Copie à : konsultationen@bav.admin.ch

Glarus, 22. März 2022

Vernehmlassung i. S. Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen Ihnen mit, dass wir auf eine Stellungnahme verzichten, da wir von der Vorlage nur unwesentlich betroffen sind.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Sitzung vom

15. März 2022

Mitgeteilt den

17. März 2022

Protokoll Nr.

228/2022

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

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs – Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 wurden die Kantone eingeladen, zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

Ausgangslage

Um den Weiterbetrieb des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) über die Jahre 2024–2028 zu sichern, ist ein Zahlungsrahmen in der Höhe von 100 Mio. Franken für die Finanzierung des Angebots bis 2028 vorgesehen. Zu diesem Zweck soll der Art. 8 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG; SR 740.1) revidiert werden.

Bemerkungen

Die Regierung befürwortet grundsätzlich die Verlagerungsmassnahmen von der Strasse auf die Schiene. Der Kanton Graubünden ist vom Schwerverkehr auf den alpenquerenden Hauptverkehrsachsen durch die San Bernardino-Route der A13 direkt betroffen. Die steigenden Gesamtfrequenzen stellen nicht nur eine grosse Belastung für Mensch und Umwelt dar, sondern fördern unweigerlich auch den Ausweichverkehr entlang der Nationalstrasse, der wiederum die betroffenen Gemeinden belastet.

Allerdings ist die Rollende Landstrasse die mit Abstand ineffizienteste Form des kombinierten Verkehrs, mit einem sehr ungünstigen Verhältnis zwischen Gesamtgewicht und Nutzlast. Zudem hat die Rollende Landstrasse mit einem stetigen (bereits vor der Pandemie einsetzenden) Nachfragerückgang zu kämpfen, wodurch das Angebot über die Gotthard-Achse bereits per Ende 2018 eingestellt wurde. Heute wird nur noch ein Angebot von etwa acht Kurspaaren zwischen Freiburg im Breisgau und Novara via Lötschberg – Simplon bereitgestellt, welches am Wochenende zusätzlich ausgedünnt wird.

Aufgrund der ungenügenden Effizienz und der stetig sinkenden Nachfrage wäre es zweckmässiger, die fraglichen finanziellen Mittel zur Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) einzusetzen. Sollte der Bund trotzdem an der Weiterführung der Rollenden Landstrasse festhalten, wäre es im Sinne der Abgeltungseffizienz und der kürzlich angekündigten neuen Strategie des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hinsichtlich Förderung des Binnengüterverkehrs auf der Schiene angebracht, die Weiterführung der 2027 auslaufenden Betriebsabgeltungen an den regionalen Güterverkehr sowie generell erhöhte Betriebsbeiträge im weitaus effizienteren UKV vorzusehen. Insbesondere im inner-schweizerischen West-/Ostverkehr sowie im "Goldenen Dreieck" Basel – Bern – Zürich könnten mit einem wettbewerbsfähigen UKV-Angebot erhebliche Verlagerungen von der Strasse auf die Schiene erzielt werden.

Mit einer Weiterführung resp. Aufstockung der stark unterdotierten Betriebsabgeltungen des Bundes im regionalen Güterverkehr von knapp 6 Mio. Franken pro Jahr sowie einer Förderung des nationalen UKV-Binnengüterverkehrs könnte eine kostengünstigere Verlagerung von der Strasse auf die Schiene mit wesentlich grösserem

Potenzial erreicht werden. Eine notwendige Massnahme wäre bspw. die Erhöhung des Beitrags pro umgeschlagenen Behälter im Vor-/Nachlauf des kombinierten Verkehrs.

Des Weiteren führt die verbreitete Inverkehrsetzung von schadstoffreduzierten Euro VI-Fahrzeugen seit einigen Jahren zu einem Rückgang der Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), wodurch der Verlagerungsanreiz geschwächt wird. Gemäss dem Verlagerungsbericht Juli 2019 bis Juni 2021 des Bundesrates vom November 2021 (S. 50) ist 2022 mit einem weiteren Rückgang der Einnahmen zu rechnen. Deshalb ist zu prüfen, ob zusätzliche Verlagerungsmassnahmen möglich wären, wie bspw. die Einführung einer Alpentransitbörse oder die Anhebung der LSVA von gewichtet 284 Franken (2020) auf das gemäss Landverkehrsabkommen vorgesehene Niveau von 325 Franken (40t-Fahrzeug über 300 km über alle Tarifklassen).

Anträge

- Die Befristung der Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone im regionalen Güterverkehr bis Ende 2027 soll gestrichen werden (vgl. Art. 28 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen [Gütertransportgesetz, GüTG, SR 742.41] und Art. 18 Abs. 2 der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen [Gütertransportverordnung, GüTV; SR 742.411]).
- Es sind flankierende Massnahmen bei der LSVA vorzusehen, wie bspw. die Erhöhung der Rückerstattung pro umgeschlagenen Behälter und die Ausnützung des Spielraums im Strassentransit gemäss Landverkehrsabkommen.

Kopie an:

- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Energie und Verkehr
- Tiefbauamt
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Caduff".

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "D. Spadin".

Daniel Spadin

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 15 mars 2022

Consultation relative à la chaussée roulante (trafic combiné accompagné)

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur le projet de modification de l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses de 20 millions de francs par an entre 2024 et 2028 pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes.

La politique de promotion de la route vers le rail pour le trafic de marchandises est importante et doit continuer à exister. S'il est vrai que le transport non accompagné paraît être plus rationnel, le Gouvernement est d'avis que la promotion de la chaussée roulante, c'est-à-dire le trafic combiné accompagné, ne doit pas être abandonnée. La chaussée roulante a prouvé son intérêt et permet de toucher en particulier les entreprises de plus petites dimensions qui ne peuvent être organisées comme les plus grandes afin de passer au transport combiné non accompagné.

C'est pourquoi le canton du Jura appuie le maintien de l'offre de la chaussée roulante et le soutien de 20 millions de francs par an. Cette mesure est essentielle pour répondre aux objectifs de transfert modal à travers les Alpes. Le Gouvernement apporte son soutien à l'arrêté proposé dans la présente consultation.

En ce qui concerne la chaussée roulante, le canton du Jura est d'avis que le soutien doit aller au-delà de 2028. La fin de ce soutien ne peut conduire qu'à transférer des camions vers la route, ce qui impacterait l'ensemble des cantons pouvant être traversés, dont le canton du Jura. Le canton du Jura s'oppose ainsi à l'introduction de l'alinéa 3 dans l'article 8 de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM). Ce nouvel alinéa condamne tout maintien ou poursuite d'une exploitation d'une chaussée roulante. Le Conseil fédéral est invité à examiner les moyens de rendre cette chaussée roulante plus efficace.

Le Gouvernement profite de cette consultation pour encourager le Conseil fédéral à adopter une politique de soutien plus ambitieuse en faveur du trafic ferroviaire des marchandises de manière

générale et pas seulement en faveur du trafic de transit. Cela concerne la prolongation au-delà de 2027 de la commande conjointe Confédération-cantons en faveur du trafic marchandises sur les réseaux à voie étroite (article 16, alinéa 2 de l'ordonnance sur le transport de marchandises, OTM, RS 742.411 ¹). Le canton du Jura demande au Conseil fédéral d'abroger l'article 18 de cette ordonnance (« Fin des contributions d'exploitation ») ou en tous cas son alinéa 2².

Le Gouvernement jurassien vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

David Eray
Président



Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

A handwritten signature in blue ink, belonging to Jean-Baptiste Maître, Chancelier d'Etat.

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)

¹ « Lorsqu'un canton commande une offre sur le réseau des chemins de fer à voie étroite, les contributions d'exploitation de la Confédération peuvent être augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV). »

² « Elle peut participer jusqu'à fin 2027 aux commandes cantonales de transport de marchandises sur les réseaux à voie étroite et normale. »



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

per E-Mail

konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 8. März 2022

Protokoll-Nr.: 277

Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone ein, zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Vorlage begrüssen. Namentlich erachten wir die weiterhin angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und die damit verbundenen positiven Auswirkungen auf Umwelt und Klima als richtig und wichtig. Eine Rückverlagerung gilt es zu vermeiden, weshalb wir die vorgesehene Weiterführung des Angebots bis 2028 und eine Bewilligung der in diesem Zusammenhang erforderlichen 100 Millionen Franken aus verkehrspolitischer Sicht für notwendig erachten.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

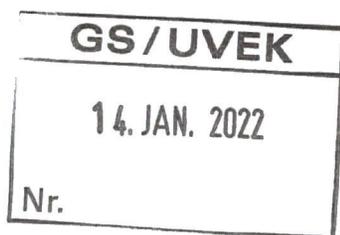
Freundliche Grüsse

Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes

Madame la conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

Un des principes poursuivis par la politique suisse de transport est le transfert du trafic lourd de la route au rail, en particulier sur l'axe transalpin. Comme le Conseil fédéral, nous pensons que le fret ferroviaire permet un traitement plus efficace des transports de marchandises dans tous les secteurs économiques, avec des effets positifs sur l'environnement et le climat (réduction des problèmes d'embouteillage, de la pollution sonore et de l'air). En outre, dans un contexte d'accélération du réchauffement climatique, les conditions-cadres favorables au transfert de la route au rail doivent d'autant plus être garanties.

L'objet de la consultation porte sur le renouvellement de la convention-cadre entre la Confédération et l'exploitant de la chaussée roulante (CR), RAlpin SA, pour la période 2024 – 2029. L'exploitant assure que la majorité du matériel roulant actuellement utilisé pour la CR peut être utilisé jusqu'à la fin de 2028 sans investissements supplémentaires majeurs. Le matériel aura alors atteint la fin de sa durée de vie et la Confédération pourra renoncer définitivement à commander de nouvelles offres CR.

Selon les études mandatées par la Confédération, les conditions du marché du fret transalpin permettront de mettre fin à l'exploitation de la CR en 2028 sans devoir craindre une hausse du recours au fret routier. En effet, d'ici-là, l'offre concurrente de transport combiné non accompagné (TCNA) sera plus compétitive en raison de la mise en place de trains standards plus longs, avec des capacités de fret augmentées en conséquence. L'échéance de 2028 est également suffisamment lointaine pour permettre aux transporteurs de se préparer à cette transition.

Considérant les éléments qui précèdent et en l'absence d'incidence du projet sur ses finances, le canton de Neuchâtel est **favorable au prolongement du soutien financier de la chaussée roulante, à raison de 20 millions de francs par an pendant six ans au maximum**. Le renouvellement de la convention-cadre est non seulement pertinent au regard de la rentabilisation du matériel roulant actuellement utilisé pour la CR mais aussi, nécessaire au regard de la politique de transfert de la route au rail (valorisation du potentiel offert par la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), le tunnel de base du Ceneri et le corridor 4 m sur la ligne ferroviaire du Saint-Gothard).

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 10 janvier 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND



[Handwritten signature of L. Favre]

[Handwritten signature of S. Despland]

 **ne.ch**

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

CHANCELLERIE D'ÉTAT
CHANCELLERIE

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Palais fédéral Nord
3003 Berne

AVEC NOS COMPLIMENTS



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 22. März 2022

Rollende Landstrasse. Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs. Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns zum Entwurf zur Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zur Stellungnahme eingeladen. Für die Möglichkeit danken wir Ihnen bestens.

Der Kanton Nidwalden liegt auf der Nord-Süd-Achse (Gotthardroute) durch die Schweiz. Mit der Linienführung der A2 durch den Kanton Nidwalden sind wir direkt vom alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse betroffen. Eine Rückverlagerung vom Güterschwerverkehr von der Schiene auf die Strasse würde eine Zunahme des Schwerverkehrs auf der Strasse durch den Kanton Nidwalden bewirken. Daraus würde eine Zunahme von Lärm- und Luftschadstoffemissionen resultieren. Eine Rückverlagerung des Güterschwerverkehrs von der Schiene auf die Strasse ist aus diesem Grund möglichst zu vermeiden. Wir begrüssen daher die angestrebte Verlagerungspolitik des Bundesrates und Stimmen der Vorlage im Grundsatz zu.

2 Einstellung Rola im Jahr 2023

Die Einstellung der Rollenden Landstrasse (Rola) im Jahre 2023 würde aufgrund von fehlenden Alternativen/Kapazitäten im Schienengüterverkehr unmittelbar zu mehr Schwerverkehr auf der Strasse durch den Kanton Nidwalden führen. Aus diesem Grund ist die Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse aus Sicht des Kantons Nidwalden mindestens bis Ende 2028 sicherzustellen.

3 Einstellung Rola im Jahr 2028

Durch die Fertigstellung der NEAT können sich die Marktbedingungen im Schienengüterverkehr auf dem Nord-Süd-Korridor schrittweise verbessern. Jedoch sind die Verzögerungen beim Ausbau der Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT (Karlsruhe – Basel) bekannt. Mit einem durchgehend vierspurigen Ausbau kann voraussichtlich erst nach 2040 gerechnet werden. Trotz kurzfristigen Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im internationalen Schienengüterverkehr besteht die Befürchtung, dass die Nachfrage an Transportmöglichkeiten auf der Schiene im Jahr 2028 nicht abgedeckt werden kann, was wiederum zu einer gewissen Rückverlagerung im Güterschwerverkehr von der Schiene auf die Strasse bewirken dürfte. Der Kanton Nidwalden begrüsst daher eine Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse bis mindestens 2028. In den Folgejahren gilt es die Marktlage und Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu berücksichtigen.

Im Übrigen weisen wir Sie darauf hin, dass in der Vernehmlassungsvorlage 2 der Titel nicht vollständig abgebildet worden ist.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme gedient zu haben, wie auch auf eine wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- konsultationen@bav.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Umwelt
UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4225
Unser Zeichen:

Sarnen, 29. März 2022

Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, *Liebe Simonetta*
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 unterbreiten Sie uns den erläuternden Bericht zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden Verkehrs zur Vernehmlassung bis zum 1. April 2022. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

In Anbetracht der geprüften Alternativen scheint die befristete Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse bis 2028 am zielführendsten. Es ist wichtig, dass das Angebot bis Ende 2028 gesichert ist. Der Kanton Obwalden stimmt dem Bundesbeschluss deshalb zu.

Wir danken Ihnen sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats


Daniel Wyler
Landammann


Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 28. März 2022

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 24. November 2021 laden Sie uns ein, zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir begrüssen im Grundsatz die Verlängerung des Zahlungsrahmens an die Rollende Landstrasse (RoLa) bis ins Jahr 2028. Die Verlängerung des Zahlungsrahmens an die RoLa erscheint als sinnvolle Massnahme, um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu unterstützen und bringt gleichzeitig positive Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima mit sich.

Mit der befristeten Fortführung der RoLa und dem klar definierten Datum für die Einstellung besteht die Möglichkeit, dass die Akteure im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) zusätzliche Angebote und Kapazitäten aufbauen werden. Dies eröffnet das Potenzial, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen spätestens ab dem Jahr 2028 im UKV transportiert werden kann. Dies kann jedoch nicht von einem Jahr auf das andere erfolgen, so dass diesem Übergang eine genügend lange Frist einzuräumen ist. Die Gefahr von Rückverlagerungen auf die Strasse kann mit diesem Übergang geringgehalten werden. Es bleibt jedoch zu fragen, ob die Umstellung auf UKV nach der Übergangsfrist bis ins Jahr 2028 tatsächlich erfolgen wird bzw. ob effektiv genügend Akteure zusätzliche Kapazitäten aufbauen werden.

Wir sehen es als kritisch an, dass das Unternehmen RAlpin AG, das mit seinen drei Aktionären – den Konzernen BLS AG, Hupac SA, SBB Cargo – sowie mit der RAlpin Deutschland GmbH, eine Konzernstruktur bildet, mit 100 Mio. Franken subventioniert wird und die Konzernrechnung nicht öffentlich einsehbar ist. Aus diesem Grund ist die Rechnungsstellung der verschiedenen Leistungserbringer – vor allem «konzernintern» – genauer zu prüfen. Gemäss Art. 15c Abs. 3 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen



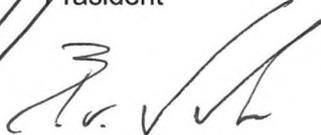
(SR 616.1; abgekürzt SuG) besteht eine Auskunftspflicht auch für Dritte, soweit diese vom Empfänger für die Aufgabenerfüllung beigezogen werden. Es stellt sich die Frage, ob diese Auskunftspflicht eingefordert wird. Auch sollte geklärt werden, was inskünftig die Rolle der Ralpin AG im freien Markt sein soll und wie die entsprechenden Rahmenbedingungen auszugestalten sind, damit ein fairer und sachgerechter Wettbewerb mit Privaten erfolgen kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.ch

Von: Hug Franziska <franziska.hug@sh.ch>

Gesendet: Dienstag, 12. April 2022 09:47

An: _BAV-Konsultationen <konsultationen@bav.admin.ch>

Cc: Dajcar Nina <nina.dajcar@sh.ch>; Meyer René <rene.meyer@sh.ch>

Betreff: Vernehmlassung Rollende Landstrasse; Änderung Güterverkehrsverlagerungsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Bitte entschuldigen Sie unser Versäumnis, auf Ihre Einladung zum Mitbericht zu reagieren.

Nach Rücksprache mit den betroffenen Stellen verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Franziska Hug

KANTON SCHAFFHAUSEN

Baudepartement

Franziska Hug, Sekretariat
Beckenstube 7, CH-8200 Schaffhausen
Tel. +41 52 632 73 67
E-Mail franziska.hug@sh.ch

Bau- und Justizdepartement

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

17. Februar 2022

Rollende Landstrasse Vernehmlassungsvorlage – Stellungnahme Kanton Solothurn

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich für die uns unterbreitete Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs.

Wir haben die Unterlagen geprüft. Die Fortführung der Rollenden Landstrasse bis Ende 2028 mit dem vorgesehenen Zahlungsrahmen scheint uns angemessen zu sein, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in den kommenden Jahren weiter voranzubringen. Wir bitten um Kenntnisnahme und verzichten auf weitere Bemerkungen.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement (br)
- Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 844)
- Staatskanzlei

6431 Schwyz, Postfach 1260

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Schwyz, 08. März 2022

Rollende Landstrasse: Änderung Güterverkehrsverlagerungsgesetz Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 24. November 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zur Vernehmlassung bis 1. April 2022 unterbreitet.

Wir begrüssen die vorgesehenen Anpassungen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und den Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs. Es ist sinnvoll, die Unterstützung des Angebots im begleitenden kombinierten Schienengüterverkehr von Ende 2023 bis Ende 2028 zu verlängern. So kann die Restlaufzeit des Rollmaterials ausgenutzt werden und es sind bis dann längere Zuglängen möglich sowie Infrastrukturausbauten auf der Rheintalstrecke vollendet, die grössere Kapazitäten für Angebote im unbegleiteten kombinierten Güterverkehr erlauben.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Kopie an:

– die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 29. März 2022

204

Rollende Landstrasse: Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG; SR 740.1) und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs.

Die Rollende Landstrasse (Rola; Verlad von kompletten Lastwagen auf spezielle Niederflurwagen mit separaten Begleitwagen für die Chauffeure) ist die am wenigsten effiziente Form des kombinierten Verkehrs mit einem sehr ungünstigen Verhältnis zwischen Tara und Nutzlast. Die Nachfrage ging von 2015 bis 2020 um fast 50 % von 110'000 auf 56'000 Sendungen zurück. Die Verbindung Basel–Lugano wurde 2018 mangels Nachfrage eingestellt. Heute wird noch ein Angebot von etwa acht Kurspaaren zwischen Freiburg im Breisgau und Novara via Lötschberg–Simplon betrieben. Die zukünftige Rolle der Rola als flankierendes Verlagerungsinstrument ist daher zu überprüfen. Gemäss Art. 8 Abs. 3 GVVG darf die Rola nur ergänzend gefördert werden. In erster Linie ist nach Art. 8 Abs. 1 GVVG der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) zu fördern.

Wird an einer Weiterführung der Rola über das Jahr 2023 hinaus festgehalten, sind im Sinne einer Gleichbehandlung die Betriebsabgeltungen an den regionalen Güterverkehr über das Jahr 2027 hinaus weiterzuführen. Zudem sind erhöhte Betriebsbeiträge im viel effizienteren UKV vorzusehen. Insbesondere im innerschweizerischen West-Ost-Verkehr sowie im „Goldenen Dreieck“ Basel–Bern–Zürich könnten mit einem neuen

2/2

wettbewerbsfähigen UKV-Angebot erhebliche Verlagerungen von der Strasse auf die Schiene erzielt werden.

Mit einer Weiterführung der heutigen Betriebsabteilungen des Bundes im regionalen Güterverkehr wie auch im nationalen UKV-Binnengüterverkehr würde eine kostengünstigere Verlagerung von der Strasse auf die Schiene mit einem wesentlich grösseren Potenzial resultieren. Im Sinne der Abgeltungseffizienz ist deshalb eine Umlagerung der Mittel von der Rola auf effizientere Formen des Bahngüterverkehrs zu prüfen.

Zudem sind flankierende Massnahmen wie die Erhöhung des Beitrags pro umgeschlagenen Behälter im Vor-/Nachlauf des kombinierten Verkehrs vorzusehen, um auch im Binnengüterverkehr eine Verlagerung auf den UKV zu erreichen. Weiter ist zu prüfen, ob durch die Einführung einer Alpentransitbörse und/oder durch eine Anhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eine zusätzliche Verlagerungswirkung oder eine Reduktion der Betriebsbeiträge an die Rola möglich wäre.

Die Marktbedingungen im alpenquerenden Güterverkehr lassen eine Einstellung der Rola auf Ende 2028 zu. Ausserdem erreicht das heute eingesetzte Rollmaterial 2028 das Ende seiner Lebensdauer. Eine bis 2028 befristete Förderung der Rola und der klar definierte Ausstiegstermin stellen sicher, dass im UKV zusätzliche Angebote und Kapazitäten aufgebaut werden können, um den Wegfall der Rola zu kompensieren.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber





Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
konsultationen@bav.admin.ch*

Consultazione sul Progetto di modifica della legge sul trasferimento del traffico merci e del decreto federale concernente il limite di spesa per il promovimento del trasporto combinato transalpino accompagnato

Gentili signore, egregi signori,

il trasporto combinato accompagnato, detto anche strada viaggiante (Rola), prevede il trasferimento tramite ferrovia di autocarri e autotreni interi, inclusa l'unità motrice e l'autista (da qui il termine accompagnato). Rispetto all'offerta del traffico combinato non accompagnato, più competitivo e razionale in quanto prevede il solo trasporto del contenitore della merce, il traffico combinato accompagnato è promosso solo a titolo complementare. È tuttavia da segnalare che nel 2005, grazie all'introduzione della Rola, sui valichi stradali alpini della Svizzera si erano registrati oltre 100 000 transiti di autocarri in meno all'anno.

A fine 2023 scade l'accordo quadro attualmente vigente tra la Confederazione e il gestore della Rola. Con la presente modifica di legge s'intende garantirne l'esercizio per gli anni 2024–2028 tramite una spesa massima di 100 mio di franchi quale indennità. Trascorso questo periodo si saranno consolidate offerte competitive nel trasporto combinato non accompagnato tali da impedire che questo traffico si trasferisca nuovamente dalla rotaia alla strada.

Il fabbisogno finanziario per il periodo 2024-2028 si basa su una previsione di circa 360'000 invii pronosticati su 5 anni (con un'indennità di 280 franchi per invio), ossia una media di ca. 72'000 invii all'anno. Una cessazione dell'offerta complessiva della Rola già dal 2024 comporterebbe il serio rischio che gran parte di questi invii sia ritrasferita direttamente alla strada. Nel suo rapporto «Evaluation der Rollenden Landstrasse» del 9 gennaio 2018 il Controllo federale delle finanze sostiene infatti che circa tre quarti dei trasporti della Rola ritornerebbero alla strada.

Dal Rapporto del Consiglio federale sul trasferimento del traffico (novembre 2021) per il periodo: luglio 2019 – giugno 2021, si evince che negli anni 2019 e 2020 sono transitati

attraverso le Alpi 898'000, rispettivamente 863'000 veicoli pesanti. Queste cifre evidenziano che l'obiettivo di trasferimento sancito nella legge per il 2018, ovvero 650'000 transiti transalpini di veicoli pesanti, non è ancora stato raggiunto.

Una cessazione prematura della Rola sarebbe dunque in contraddizione con il mandato costituzionale sancito dall'articolo sulla protezione delle Alpi.

Visto quanto sopra il Consiglio di Stato sostiene il progetto di modifica della legge sul trasferimento del traffico merci e del relativo decreto federale concernente il limite di spesa per il promovimento del traffico combinato accompagnato che permette di garantire l'esercizio della strada viaggiante fino a fine 2028.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Il Cancelliere

Manuele Bertoli

Arnoldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Rollende Landstrasse, Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 24. November 2021 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zur Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

In Anbetracht der geprüften Alternativen scheint die befristete Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse bis 2028 zielführend. Die Rollende Landstrasse ist eine wichtige Massnahme im Rahmen der Verkehrsverlagerungspolitik der Schweiz. Die Erreichung des Verlagerungsziels hängt aber nicht nur von Massnahmen im Inland ab. Die Schweiz hat insbesondere mit dem Bau der beiden NEAT-Tunnel einen sehr grossen Beitrag zur europaweiten Verkehrsverlagerung geleistet. Entscheidend ist nun der Ausbau der Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien. Angesichts der Verzögerungen im Ausland und angesichts des Umstands, dass das Rollmaterial der Rollenden Landstrasse noch bis 2028 weiter betrieben werden kann, unterstützen wir die Vorlage. Die Zeit bis 2028 muss von den Spediteuren dazu genutzt werden, sich auf die kommenden Veränderungen der Voraussetzungen einzustellen.

Der Bund erwartet, dass sich in der Schweiz ab 2029 ein wettbewerbsfähiges Angebot im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) etabliert haben wird. Deshalb soll laut Annahme des Bundes auch keine Gefahr einer Rückverlagerung der Rola-Transporte auf die Strasse bestehen. Falls sich im Verlauf der kommenden Jahre aber abzeichnet, dass sich dieses wettbewerbsfähige Angebot nicht etabliert, soll der Bund mit dem eingesparten Geld ab 2029 geeignete Massnahmen ergreifen, welche eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindert.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 22. März 2022



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

GS / UVEK

29. MRZ. 2022

Nr

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : NG-MT-FS

Lausanne, le 23 mars 2022

Procédure de consultation fédérale

Chaussée roulante : consultation relative à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions d'avoir consulté le Conseil d'Etat sur cet objet. En préambule, il est important de relever que le projet concerne marginalement le canton de Vaud dans la mesure où l'arrêté fédéral mis en consultation porte sur le trafic transalpin uniquement et que les principaux corridors de fret transalpin ne traversent pas le canton de Vaud.

Les succès et les conséquences positives de la politique fédérale de transfert du trafic de marchandises sont indiscutables. Dans ce sens, il est judicieux de prendre toutes les mesures nécessaires pour poursuivre cette politique. L'arrêté fédéral en question a pour objectif de prolonger le soutien financier au transport de marchandises accompagnées à travers les Alpes, aussi appelé chaussée roulante (CR), jusqu'en 2028 grâce à l'allocation d'un plafond de dépenses à hauteur de CHF 100 millions. La poursuite de la CR pour une durée déterminée semble appropriée dans la mesure où elle permet aux exploitants concernés de se tourner vers le trafic combiné non-accompagné (TCNA) sur une période raisonnablement longue et d'éviter ainsi un report immédiat sur le trafic routier. Le montant du plafond de dépense semble également proportionné au regard des éléments présentés dans le document explicatif. Conformément aux objectifs généraux du plan climat vaudois de juin 2021 ainsi qu'aux engagements pris par la Confédération à travers l'Accord de Paris du 12 décembre 2015, le Conseil d'Etat est d'avis que la Confédération établisse un rapport d'évaluation relatif à l'évolution du report modal à travers les Alpes un an avant l'échéance du soutien à la CR et envisage, le cas échéant, de poursuivre ce soutien plus longtemps.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat souligne que cette démarche révèle la concentration de l'action fédérale en matière de transfert de marchandises sur les régions transalpines. Le Conseil d'Etat regrette que la Confédération n'aille pas plus loin et étende ces mesures de soutiens à l'ensemble du pays. Dans ce contexte, il est important de rappeler que le trafic intérieur, non considéré par cet arrêté, représente la plus grande part du transport

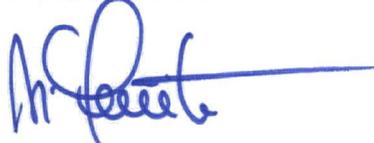
de marchandises en Suisse (statistique du transport de marchandises, OFS, 11.2021). A travers sa stratégie cantonale en matière de transport de marchandises, le Conseil d'Etat a exprimé sa volonté de soutenir une utilisation accrue du rail pour le transport de marchandises (stratégie cantonale du transport de marchandises – diagnostic et orientations, DIRH/VD, 05.2021). La politique de transfert de la Confédération devrait donc s'étendre au trafic intérieur et avoir pour ambition de renforcer le report modal du trafic de marchandises dans son ensemble.

En conclusion, le Conseil d'Etat soutient le contenu de l'arrêté fédéral en consultation mais estime nécessaire que le Conseil fédéral réalise un rapport d'évaluation relatif à l'évolution du transfert modal un an avant l'échéance du soutien à la chaussée roulante. Par ailleurs le Conseil d'Etat demande au Conseil fédéral de se pencher sur les solutions permettant de favoriser le report modal du transport de marchandises à l'échelle nationale, en particulier sur l'axe Est-Ouest de la Suisse.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Copies

- DGMR
- OAE



P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **23 MAR. 2022**

Prise de position: Chaussée roulante : projet de consultation relatif à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes ; ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

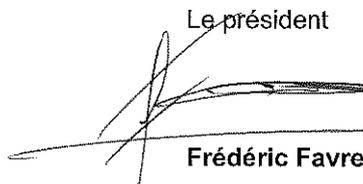
Le Conseil d'Etat du canton du Valais remercie la Confédération pour la possibilité de s'exprimer et de prendre position dans le cadre du projet en consultation, ainsi que pour les analyses réalisées pour la suite de la chaussée roulante.

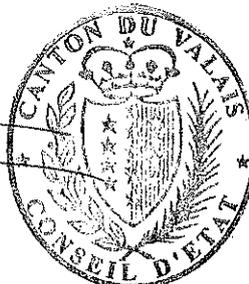
Le Canton du Valais soutient la proposition du Conseil fédéral de poursuivre le financement de la chaussée roulante par un montant de CHF 100 millions jusqu'en 2028 et de supprimer le financement à partir de l'année 2029. Selon les analyses faites, la situation du marché ne nécessite plus un financement spécifique de ce domaine.

Le Canton du Valais tient à rappeler l'importance du transfert du trafic lourd de la route au rail qui est l'une des principales préoccupations de la politique suisse de transport.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Frédéric Favre



Le chancelier

Philipp Spörri

A envoyer par courriel à : konsultationen@bav.admin.ch

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Zug, 29. März 2022 sa

**Änderung des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) und des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone in oben erwähnter Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen.

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Schweizer Stimmvolk hat mit der Annahme des Alpenschutzartikels (Art. 84 der Bundesverfassung) den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Zuger Regierung setzt sich gemeinsam mit den Zentralschweizer Kantonen und dem Kanton Tessin im Rahmen des länderübergreifenden Politiknetzwerks «IMONITRAF» für einen ressourcen- und umweltschonenden alpenquerenden Güterverkehr ein. Sie begrüsst die vorgeschlagene befristete Weiterführung des Zahlungsrahmens zur Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs bis 2028 und nimmt zur Kenntnis, dass der Bundesrat mit dieser Vorlage das Angebot der Rollenden Landstrasse danach einstellen will. Das Rollmaterial wird seine Lebensdauer dann erreicht haben.

Die Rollende Landstrasse trägt wesentlich zu einem umwelt- und klimaverträglichen alpenquerenden Güterverkehr bei. Der Bundesrat hofft, dass mit der Rollenden Landstrasse transportierte Güter spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden können. Die Zuger Regierung erwartet vom Bundesrat und Parlament, dass bis zur Einstellung der Rollenden Landstrasse flankierende Massnahmen getroffen werden, um eine allfällige Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu verhindern. Gleichzeitig soll mit weitergehenden Massnahmen sichergestellt werden, dass das im GVVG verankerte Verlagerungsziel tatsächlich erreicht wird.

Seite 2/2

Zu den Vorlagen haben wir keine weiteren Bemerkungen und danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Martin Pfister
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Kopie an:

- konsultationen@bav.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch
- Amt für Umwelt, info.afu@zg.ch



Eingang BAFU
Registrierung Amt

25. März 2022

 Kanton Zürich
Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

16. März 2022 (RRB Nr. 440/2022)

**Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss
über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten
Verkehrs (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Als Zufahrtskanton zu den Alpenübergängen Gotthard und San Bernardino ist auch der Kanton Zürich von alpenquerendem Transitverkehr betroffen. Es ist deshalb in seinem Interesse, dass der alpenquerende Güterverkehr vor allem auf der Schiene abgewickelt wird, wo er sich besser bündeln und so flächeneffizient wie möglich abwickeln lässt. Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstrasse) leistet hierzu einen Beitrag, indem er den unbegleiteten kombinierten Verkehr und die übrigen Verlagerungsinstrumente in sinnvoller Weise ergänzt.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Argumentation des Bundes sachgerecht, das Angebot der Rollenden Landstrasse so lange beizubehalten, bis zusätzliche Transportangebote insbesondere im unbegleiteten kombinierten Verkehr geschaffen worden sind, namentlich durch den Ausbau von Zulaufstrecken von alpenquerendem Transitverkehr und längere Züge.

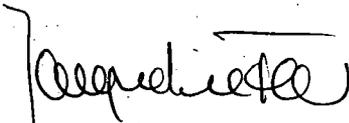
Die Stossrichtung der Vorlage entspricht den Umweltanliegen und den Zielsetzungen der kantonalen Richtplanung. Aus diesem Grund begrüssen wir die Vorschläge des Bundesrates für die Anpassung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und für einen entsprechenden Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:



Jacqueline Fehr



Dr. Kathrin Arioli



Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 22.03.2022

Rollende Landstrasse: Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung es begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik und wird auch von den Kantonen unterstützt. Die Rollende Landstrasse war bisher eine bedeutende flankierende Massnahme im Rahmen dieser Verlagerungspolitik. Um deren Weiterbetrieb über die Jahre 2024-2028 zu sichern, schlägt der Bundesrat letztmalig Fördermittel in Höhe von insgesamt 100 MCHF vor. Ab 2029 soll das Angebot der Rollenden Landstrasse nicht mehr bestellt und folglich definitiv eingestellt werden.

Der Vorstand der KöV unterstützt den Vorschlag des Bundesrates. Die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr lassen eine Einstellung der Rollenden Landstrasse auf Ende 2028 zu. Die Nachfrage nimmt seit Jahren kontinuierlich ab. Ausserdem erreicht das heute eingesetzte Rollmaterial 2028 das Ende seiner Lebensdauer. Gleichzeitig stellen die bis 2028 befristete Förderung und der klar definierte Ausstiegstermin sicher, dass im unbegleiteten kombinierten Verkehr zusätzliche Angebote und Kapazitäten aufgebaut werden können, um den Wegfall der Rollenden Landstrasse zu kompensieren.

Wichtig ist dem Vorstand der KöV, dass der Schienengüterverkehr in der Schweiz auch ohne Rollende Landstrasse eine wichtige Rolle hat, da er klimapolitisch effizient ist und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene von der Bevölkerung erwünscht wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:
-Mitglieder der KöV

**In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés
à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale**

Die Mitte
Le Centre
Alleanza del Centro

FDP. Die Liberalen
PLR. Les Libéraux-Radicaux
PLR.I Liberali Radicali

Schweizerische Volkspartei SVP
Union Démocratique du Centre UDC
Unione Democratica di Centro UDC

Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
Parti socialiste suisse PSS
Partito socialista svizzero PSS

3001 Bern, Die Mitte, Postfach

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. März 2022

Vernehmlassung: Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage

Die Rollende Landstrasse (Rola) spielt als flankierende Massnahme für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene eine wichtige Rolle. Da die aktuelle Vereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der Rola – RAlpin AG – Ende 2023 ausläuft, beantragt der Bundesrat mit dieser Vorlage, das Rola-Angebot noch einmal für fünf Jahre bis Ende 2028 zu verlängern und dafür einen Kredit von 100 Millionen Franken zu sprechen. Ab 2029 soll die Rola definitiv eingestellt werden.

Die Mitte unterstützt die Weiterführung der Rola um weitere fünf Jahre und fordert vom Bundesrat Massnahmen, um einer Rückverlagerung nach 2028 vorzubeugen.

Als Transportsystem im begleiteten kombinierten Verkehr leistet die Rola seit 2001 für nicht-kranbare Sattelaufleger ein wichtiges Ergänzungsprodukt in der Schweizer Güterverlagerung. Mit dem Erfolg des unbegleiteten kombinierten Verkehrs, bei dem keine Zugmaschinenlenkende mitfahren, ist die Bedeutung der Rola jedoch kontinuierlich zurückgegangen. Es wird davon ausgegangen, dass die Rola durch den geplanten Ausbau der Kapazitäten in der Güterverlagerung, insbesondere auf den Zulaufstrecken der NEAT und auf der Rheintalstrecke, nach 2028 überflüssig wird und eingestellt werden kann.

Die Mitte befürwortet die Weiterführung der Rola bis Ende 2028 und somit auch die Verlängerung der finanziellen Unterstützung. Unserer Meinung nach ist Umstellung der Güterverlagerung von der Rola zum unbegleiteten kombinierten Verkehr jedoch kein Selbstläufer. Es müssen bereits jetzt die nötigen Weichen gestellt werden, damit die Einstellung der Rola ab 2029 nicht zu Rückverlagerungen auf die Strasse führt. Das Angebot der Rola kann nur ausreichend ersetzt werden, wenn genügend wettbewerbsfähige Angebote etabliert sind. Wir fordern den Bundesrat deshalb auf, frühzeitig entsprechende Anreize zu schaffen, damit Transportunternehmen in kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken investieren können und die Erfolgsgeschichte der alpenquerenden Verlagerungspolitik weitergeschrieben werden kann.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister

Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio

Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

Bern, 04.04.2020 / MD
VL-Antwort Rola

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

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

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen lehnt die vorgeschlagene Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und den Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs ab.

Die mengenmässige Bedeutung der sogenannten rollenden Landstrasse (Rola) ist mit etwas mehr als 6% der im alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene transportierten Gütern gering. Die Ziele der im Dezember 2017 für die Jahre 2019-2023 vereinbarten Eckwerte für den Rola-Betrieb konnten trotz grosser Anstrengungen des Bundes und der zuständigen RAIn nicht erreicht werden. Die Analyse im Verlagerungsberichts 2021 zeigt, dass die eingesetzten Mittel den rückläufigen Trend nicht korrigieren konnten und dieser bereits vor der Covid-19 Krise eingesetzt hatte. Eine erneute Verlängerung der Rahmenvereinbarung und damit eine befristete Weiterführung der Rola nach 2023 bis ins Jahr 2028 ist darum weder zielgerichtet noch vertretbar.

Im erläuternden Bericht argumentiert der Bundesrat, dass eine frühzeitige Einstellung der Rola zu einer Rückverlagerungen auf die Strasse führen und somit dem Verfassungsauftrag gemäss dem Alpenschutzartikel widersprechen würde. Dagegen spricht aus Sicht der FDP, dass der Bund bereits seit Ende 2018 das Rola-Angebot über die Gotthard-Achse nicht mehr bestellt hatte. Ausserdem hatte der Bundesrat in seiner Antwort zur Anfrage [18.1042](#) bereits Alternativen zur Rola für den Transport von Gefahrgütern skizziert. Die FDP fordert den Bundesrat deshalb auf – im Sinne einer zukunftsorientierten Verlagerungspolitik – nicht weiter auf die technisch unterlegene Technologie der Rola zu setzen. Stattdessen braucht es Anreize für die Transportunternehmen, damit diese in effizientere Systeme wie kranbare Sattelaufleger oder Wechselbrücken investieren und somit schnellstmöglich den effizienten unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) nutzen können.

Weiter erachtet es die FDP grundsätzlich nicht als Aufgabe des Bundes, die privatrechtlich organisierte RAIn AG bis zu derer Auflösung finanziell zu unterstützen. Es ist zwingend, dass sich eine allfällige Unterstützung auf die vertraglichen Verpflichtungen des Bundes beschränkt.

Die FDP bedauert, dass die staatliche Förderung des alpquerenden Güterverkehrs seit Jahren einseitig auf den UKV ausgerichtet ist. Dies ist eine verpasste Chance und berücksichtigt die tatsächlichen Marktbedürfnisse zu wenig. Zu bevorzugen ist eine technologieneutrale Förderung des gesamten Schienengüterverkehrs (sowohl bezüglich Finanzhilfen als auch Qualitätsmonitoring) anstelle der einseitigen Fokussierung auf UKV und Rola. Art. 8 Abs. 1 und 2 GVVG sollte auf die namentliche Erwähnung des UKV verzichten.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

Elektronisch an:

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 7. April 2022

Rollende Landstrasse:

Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP Schweiz lehnt den vorliegenden Entwurf des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes sowie den Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen im Umfang von 100 Millionen Franken ab.

Aus Sicht der SVP ist der Absenkungspfad der alpenquerenden Transitfahrten des Schwerverkehrs mittels einer konsequenten Verlagerungspolitik bisher als erfolgreich zu beurteilen. Darüber hinaus ist die Verkehrsverlagerung nicht nur aus Gründen der Umwelt notwendig, sondern auch zur Entlastung unserer Nationalstrassen, deren Ausbau nur allzu lange verschleppt wurde. Nichtsdestotrotz war die finanzielle Unterstützung der Rollende Landstrasse (RoLa) stets nur als Anschub- respektiv Übergangsfinanzierung gedacht, bis sich das Angebot in ein Übergangsphase wettbewerbsfähig im Markt positionieren konnte. Darüber hinaus war die RoLa lediglich als Ergänzung zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) gedacht, welcher die Hauptlast der Verkehrsverlagerung trägt. Dennoch wurde die finanzielle Abgeltung durch den Bund immer wieder verlängert, was auch mit dem vorliegenden Entwurf ein erneutes Mal geschehen soll. Auch im aktuell vorliegenden Entwurf wird festgehalten, dass es sich dabei nur um eine Übergangsfinanzierung handeln würde, welche nun jedoch erst 2028 enden soll, weil 2028 die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr endlich so sein sollen, damit das Angebot wettbewerbsfähig sei. Eine Prognose, deren Realisierung immer wieder nach hinten verschoben wird, währenddem weiter Steuergelder fließen.

Der vorliegende Entwurf erweckt den Eindruck, dass es lediglich darum geht, das finanzielle Risiko der Betreiberin zu minimieren, indem durch die künstlich erhöhte Auslastung die Abschreibungen für die Betreiberin tiefer ausfallen werden. Dieser Eindruck wird unter anderem dadurch erhärtet, dass scheinbar rein zufällig das Rollmaterial der Betreiberin das Ende ihrer Lebensdauer im Jahr 2028 erreichen wird, im selben Jahr also, indem der erneute Zahlungsrahmen auslaufen soll. Es findet somit eine Kostenverschiebung von der Betreiberin hin zur steuerzahlenden Bevölkerung statt. Dies, obwohl die Betreiberin bereits während der Covid-19-Pandemie von einem mit Steuermitteln finanzierten Hilfspaket profitieren konnte. Eine solche Kostenverschiebung lehnt die SVP entschieden ab.

Gleichzeitig bewirkt das subventionierte Angebot eine unerwünschte Lenkungswirkung, welche weit in den EU-Raum hineinreicht. Dadurch findet nicht nur eine Absicherung der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs statt, sondern es kommt zu einer Erhöhung des Güterverkehrs aus der EU durch die Schweiz, welcher ansonsten über Alternativrouten innerhalb der EU selbst erfolgen würde.

Sollte der Bundesrat dennoch am vorliegenden Entwurf inklusive Zahlungsrahmen festhalten, so ist aus Sicht der SVP Art. 8 Abs. 4 E-GVVG, wonach der Bund sich über die finanzielle Unterstützung des Betriebs hinaus auch an den Liquidationskosten der Betreiberin bei Einstellung des Angebots beteiligt, ersatzlos zu streichen.

Aus den obengenannten Gründen lehnen wir die Vorlage ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



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. Schienengüterverkehr-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

**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**

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die
Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de
montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 17. Dezember 2021
TE / I 306

Stellungnahme der SAB zur Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Rollende Landstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit der Vernehmlassungsvorlage soll der bis Ende 2023 befristete Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Rollenden Landstrasse RoLa bis Ende 2028 verlängert werden. Dafür sollen weitere 100 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden.

Die RoLa ist eine wichtige Massnahme im Rahmen der Verkehrsverlagerungspolitik der Schweiz. Die Erreichung des Verlagerungszieles hängt nicht nur von Massnahmen im Inland ab. Die Schweiz hat insbesondere mit dem Bau der beiden NEAT-Tunnel einen sehr grossen Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet. Entscheidend ist nun der Ausbau der Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien. In diesem Zusammenhang nimmt die Rollende Landstrasse durchaus eine wichtige Rolle ein. Angesichts der Verzögerungen im Ausland und angesichts des Umstandes, dass das Rollmaterial der RoLa noch bis 2028 weiter betrieben werden kann, unterstützt die SAB die Vorlage. Die Zeit bis 2028 kann genutzt werden, damit die Spediteure sich auf die geänderten Voraussetzungen einstellen.

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB (Groupement suisse pour les régions de montagne) soutient la modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises et de l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Cette adaptation législative permet de soutenir financièrement le transport combiné accompagné (chaussée roulante) jusqu'en 2028. Pour le SAB, il est néanmoins décisif d'assurer la mise en place des voies d'accès provenant d'Allemagne et d'Italie. Compte tenu des retards quant à l'aménagement de ces voies d'accès depuis l'étranger et du fait que le matériel pour la chaussée roulante peut encore être exploité jusqu'en 2028, le SAB accepte ce projet.

From: Röthlisberger Manon

Sent: Tuesday, March 15, 2022 3:27:00 PM (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna

To: _BAV-Konsultationen

Subject: Loi sur le transfert du transport de marchandises et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes

Madame, Monsieur,

Avec votre courrier du 24 novembre 2021, vous avez soumis la consultation sur la «Modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes » à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'ACS.

Toutefois, après avoir étudié les documents, nous vous informons que l'ACS ne prendra pas position sur ces objets.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Manon Röthlisberger

Absente le vendredi

Association des Communes Suisses

Déléguée pour la Suisse romande

Responsable des domaines environnement, énergie, aménagement et mobilité

Tel. 031 380 70 10

manon.roethlisberger@chgemeinden.ch

www.chgemeinden.ch



SGV - Gemeinsam für starke Gemeinden

Der **Schweizerische Gemeindeverband** vertritt die Anliegen der Gemeinden auf nationaler Ebene. Er setzt sich dafür ein, dass der Gestaltungsspielraum der Gemeinden nicht weiter eingeschränkt wird. Er informiert in der «Schweizer Gemeinde» - **hier** geht es zur aktuellen Ausgabe - im Internet und an Fachtagungen über kommunalpolitisch relevante Themen und gute Praxisbeispiele. Unter den Gemeinden fördert er den Austausch, mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen

Fédération des entreprises suisses

Federazione delle imprese svizzere

Swiss business federation

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

Union suisse des arts et métiers (USAM)

Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)

Schweizerischer Arbeitgeberverband

Union patronale suisse

Unione svizzera degli imprenditori

Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)

Union syndicale suisse (USS)

Unione sindacale svizzera (USS)

Travail.Suisse



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

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

1. April 2022

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs: Stellungnahme economisesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung des GVVG und zum Zahlungsrahmen für die künftige Förderung der «Rollenden Landstrasse» (RoLa) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economisesuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können.

Der Verlagerungsbericht 2021 hat aus Sicht von economisesuisse aufgezeigt, dass die Schweizer Verlagerungspolitik funktioniert. Die Ziele werden im Rahmen der Möglichkeiten gut erreicht und die angewendeten Instrumente erweisen sich als grundsätzlich wirksam. Weiteres Verbesserungspotential sehen wir vor allem beim nördlichen NEAT-Zulauf sowie bei der Zusammenarbeit im gesamteuropäischen Bahnsystem. Damit die Schweizer Investitionen in den Bahnausbau auf der Nord-Süd-Achse voll zur Geltung kommen können, muss der gesamte Rhein-Alpen-Korridor infrastrukturell und organisatorisch weiter optimiert werden.

economisesuisse teilt die Einschätzung, dass die RoLa in ihrer heutigen Form kein zukunftsfähiges Angebot darstellt. Die Nachfrage ist seit Jahren rückläufig und die Transportmengen betragen zuletzt nur noch etwas mehr als 6 Prozent der im alpenquerenden Schienenverkehr transportierten Güter. Ein langfristig selbsttragender Betrieb dürfte unter diesen Voraussetzungen auch mit erheblichen Investitionen unrealistisch sein. Somit beurteilen wir die Einstellung des Angebots als grundsätzlich richtig. Die in der Vernehmlassungsvorlage gesetzte Frist (2028) und der zusätzliche Finanzierungsbedarf (100 Mio. CHF) erscheinen uns jedoch sehr grosszügig. Angesichts des sehr geringen Mengenanteils der RoLa wirkt das Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgeschlagenen Lösung ungenügend. Kostengünstigere und marktnähere Alternativen sind in der Botschaft aus unserer Sicht ernsthaft in Betracht zu ziehen, resp. ausführlich zu würdigen.

In nachhaltige Alternativen investieren

Die Bedenken des Bundes bezüglich einer möglichen Rückverlagerung auf die Strasse sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Qualitativ hat die RoLa für bestimmte Speditionsfirmen und Güterkategorien (bspw. Gefahrguttransport) weiterhin eine gewisse Bedeutung, wenn es keine ausreichenden Transportalternativen gibt, bspw. aufgrund regulatorischer Einschränkungen auf anderen Verkehrsträgern oder wegen fehlender Investitionsmöglichkeiten in kranbare Sattelaufleger. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die beantragten Mittel für die RoLa nicht besser eingesetzt wären, wenn man gezielt nachhaltige Ersatzlösungen für diese Transportmengen suchen würde. Mit der Vorlaufzeit bis 2024 und einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den betroffenen Unternehmen dürfte dies im Bereich des Möglichen liegen. Bei der Einstellung der RoLa zwischen Basel und Lugano mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 hat sich dies bereits ansatzweise gezeigt. Trotz suboptimaler Voraussetzungen (sehr kurze Übergangsfrist) konnte die chemisch-pharmazeutische Industrie die Gefahrguttransporte aus dem Tessin zu Entsorgungsfirmen in der Deutschschweiz neu organisieren und von der RoLa auf den UKV umstellen. Solche Lösungen dürften für die öffentliche Hand die bessere Investition darstellen als die pauschale Aufrechterhaltung eines nicht mehr breit nachgefragten Angebots. Generell sind dabei neue Optionen in Betracht zu ziehen, die sich bspw. durch eine Umsetzung des Gateway Basel Nord ergeben. Auch bestehen neben dem UKV im Sinne eines Behälterumschlags oder dem Wagenladungsverkehr alternative Transportkonzepte, die im Sinne der Technologieneutralität zu berücksichtigen sind. Der Möglichkeitsraum muss möglichst breit betrachtet werden.

Transitverkehr näher am Markt und an den Transportbedürfnissen ausrichten

Aufgrund der starken staatlichen Lenkung des alpenquerenden Güterverkehrs tritt die Ausrichtung der Angebote nach den Marktbedürfnissen teilweise in den Hintergrund. Dies ist bedauerlich, weil so ein grosses Potential für die Erreichung des Verlagerungsziels verschenkt wird. Insbesondere sollte eine technologieneutrale Förderung des Schienengüterverkehrs (sowohl bezüglich Finanzhilfen als auch Qualitätsmonitoring) der einseitigen Fokussierung auf UKV und RoLa vorgezogen werden. Art. 8 Abs. 1 und 2 GVVG sollte auf die namentliche Erwähnung des UKV verzichten. Um weitere Fortschritte zu erreichen, dürfte es zudem früher oder später notwendig sein, stärker auf positive, marktnahe Anreize aus dem Bahnverkehr, anstatt auf die Verdrängung des Strassenverkehrs zu setzen. Der Bahnverkehr muss seinen Kundinnen und Kunden Angebote machen, die jenen auf der Strasse idealerweise in nichts nachstehen oder gegenüber der Strasse sogar Mehrwerte bieten. Dies bedingt jedoch einen restriktiven Umgang mit marktverzerrenden Subventionen. Im vorliegenden Kontext drängt sich beispielsweise die Frage auf, ob im Jahr 2028 ein fast leer fahrender RoLa-Zug mit Kosten von 280 CHF pro Sendung einem wasserstoff- oder batteriebetriebenen Lastwagen punkto Nachhaltigkeit wirklich überlegen ist und was die Bahn tun müsste, um in einem solchen Szenario noch wettbewerbsfähig zu sein.

Sofern der Bundesrat an seinem Vorhaben festhält und die RoLa mit weiteren 100 Mio. CHF unterstützen will, wäre immerhin eine degressive Ausgestaltung der Beiträge zu prüfen. So könnten diese beispielsweise abnehmen, wenn der Anteil der transportierten Güter auf RoLa weiter sinkt. Auch könnte das Angebot ggf. frühzeitig eingestellt werden, wenn die Nachfrage eine bestimmte Grenze unterschreitet.

Beeinträchtigung des Binnenverkehrs verhindern

Anders als im Transitverkehr besteht im Binnenverkehr kein gesetzlicher Verlagerungsauftrag. Dies gilt es auch im vorliegenden Kontext zu betonen. Das Gütertransportgesetz sieht insbesondere für den Schienengüterverkehr in der Fläche das Paradigma des freien Wettbewerbs vor. Für den inländischen Gütertransport wäre ein Verlagerungsziel auch nicht zielführend. Transportangebote sollen sich den nachfrageseitigen Bedürfnissen entsprechend und möglichst unter Wettbewerbsbedingungen durchsetzen. So entsteht eine optimale Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern. Im Transitverkehr ist darauf zu achten, dass durch die Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung keine ungewollten Verzerrungen im Binnenverkehr entstehen.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir bei Bedarf für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Beat Ruff
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



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

konsultationen@bav.admin.ch



Bern, 31. März 2022 sgv-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Rollende Landstrasse: Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Vorlage behandelt die Finanzierung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) in den Schweizer Alpen. Die Rollende Landstrasse stellt eine flankierende Massnahme zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene dar und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Verlagerungsziels. Die aktuelle Rahmenvereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der Rollenden Landstrasse läuft Ende 2023 aus. Die Vorlage beabsichtigt, die Vereinbarung zu erneuern und das Angebot der Rollenden Landstrasse damit bis 2028 weiterzuführen, es danach jedoch einzustellen. Zum einen wird das Rollmaterial zu diesem Zeitpunkt seine Lebensdauer erreicht haben, zum anderen ist die Nachfrage nach Transportleistungen über die Rollende Landstrasse rückläufig und die Kapazitäten sollten bis 2028 durch neue Methoden im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) aufgefangen werden können. Um das Angebot der Rollenden Langstrasse bis 2028 weiterführen zu können, wird ein Zahlungsrahmen von CHF 100 Mio. benötigt, was einem jährlichen Beitrag von CHF 20 Mio. entspricht.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage ab und fordert die Einstellung der Rollenden Landstrasse per Ende 2023.

Eine langfristige Fortführung der Rollenden Landstrasse, oder gar ein Ausbau der Infrastruktur, ergibt aus Marktsicht wenig Sinn; einerseits wären für den weiteren Betrieb massive Investitionen in Verladeanlagen und Rollmaterial notwendig, andererseits ist die Nachfrage nach Angeboten der Rollenden Landstrasse bereits seit längerem rückläufig, sodass ein eigenwirtschaftlicher, effizienter und marktorientierter Betrieb äusserst unwahrscheinlich erscheint. Da folglich Kosten und Nutzen der Rollenden Landstrasse in keinem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen, ist eine Weiterführung der Subventionierung der Infrastruktur nicht gerechtfertigt. Entsprechend plädiert der sgv beim Betrieb der Rollenden Landstrasse für das Prinzip der Marktorientierung und fordert daher, das Angebot per Ende 2023 einzustellen.

Bei der Entwicklung alternativer Transportmöglichkeiten, welche den Transportbedarf auffangen können, spricht sich der sgv ausserdem dafür aus, das Prinzip der Technologieneutralität zu verfolgen. Eine einseitige Förderung oder Subventionierung einzelner Technologien ist hingegen abzulehnen.

Des Weiteren muss im Binnenverkehr weiterhin ein Kurs ohne konkreten Verlagerungsauftrag verfolgt werden. Im inländischen Gütertransport sollen die Angebote auch in Zukunft marktorientiert nach den Nachfragebedürfnissen gerichtet sein. Einen inländischen Verlagerungsauftrag lehnt der sgv daher ab.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.

Freundliche Grüsse
Sabine Maeder

Assistentin
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 44 421 17 17
Fax +41 44 421 17 18
Direktwahl: +41 44 421 17 42
maeder@arbeitgeber.ch
<http://www.arbeitgeber.ch>

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. März 2022

Rollende Landstrasse – Änderung GVVG und Zahlungsrahmen 2024-2029: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Die Gewerkschaften begrüssen die mit dieser Revision vorgeschlagene Weiterführung der "Rollenden Landstrasse (Rola)" beziehungsweise deren Finanzierung um weitere fünf Jahre. Gleichzeitig sind wir aber besorgt über die vom Bundesrat ebenfalls beabsichtigte ersatzlose Einstellung dieses spezifischen Angebots des begleiteten kombinierten Verkehrs bereits im Jahr 2028. Es ist eine sehr gewagte Prognose, dass *"die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr eine Einstellung der Rola im Jahr 2028 [zulassen], ohne dass mit Rückverlagerungen auf die Strasse gerechnet werden muss"*, wie dies der erläuternde Bericht festhält. Dieses Szenario, das heisst eine vollständige Verlagerung des existierenden Volumens des begleiteten auf den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr (UKV), ist zwar ein sehr wünschenswertes, doch wird es sich nicht ohne eine stringente güterverkehrspolitische Offensive einfach von selbst ergeben.

So hielt etwa die EFK 2018 in ihrem Evaluationsbericht zur Rola fest, dass diese ein *"verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte [ist], die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden."* Konkret ging die EFK in ihrer Analyse vor nicht einmal vier Jahren davon aus, dass sich bei einem Wegfall der Rola drei Viertel ihrer Transporte wieder auf die Strasse zurückverlagern würden. Träte dies ein, wäre es ein herber Rückschlag in der Verlagerungspolitik, welche zwar allgemein erfolgreich ist, wo man aber mit dem wiederkehrenden Verfehlen des durch die Alpen-Initiative vorgegebenen Verlagerungsziels noch weit davon entfernt ist, in Inaktivität verfallen oder gar existierende Verlagerungsinstrumente ersatzlos aufheben zu können.

Sollte an der geplanten Einstellung der Rola im Jahr 2028 festgehalten werden, ist daher vielmehr ein griffiges Bündel flankierender Massnahmen zu beschliessen, mit welchem das erwähnte Wunschscenario aktiv herbeigeführt und die mit dem Rola-Wegfall drohende Rückverlagerung auf die Strasse gänzlich vermieden werden kann. Diesbezüglich verweisen wir gerne auf die Stellungnahme des Vereins Alpen-Initiative, welche mögliche Elemente eines solchen Massnahmenpakets im Detail aufzeigt.

Unseres Erachtens vordringlich ist dabei der baldige Erlass eines Fahrverbots für nicht-kranken Sattelaufleger (allenfalls verbunden mit einem Förderprogramm für die "Kranbarmachung"): Heute sind hierzulande immer noch über 80% der verkehrenden Sattelaufleger nicht kranbar und damit für den kombinierten Verkehr gänzlich ungeeignet. Die Hürde zur Nutzung der Bahn wäre deutlich tiefer, wenn alle Sattelaufleger kranbar wären, womit die Kranbarmachung existierender Sattelaufleger bzw. das Verbot der Inbetriebnahme neuer nicht-kranker Sattelaufleger eine der effektivsten Massnahmen zur Förderung der Verlagerung ist. Mindestens genauso wichtig sind zudem finanzielle Massnahmen, insbesondere eine baldige Erhöhung der LSVA – beziehungsweise deren maximale "Ausreizung" im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit der EU – sowie eine deutliche Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr.

Darüber hinaus begrünnen wir die vorgeschlagene Änderung von Art. 8, Abs. 1 des GVVG, mit der die bisherige Formulierung "über grosse Distanzen" gestrichen werden soll. Dies ist wichtig, denn gemäss aktuellen Prognosen des BAV kann damit gerechnet werden, dass das zusätzliche Verlagerungspotential für die kommenden Jahre über kurze Distanzen (z.B. Nordschweiz - Tessin) weit grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen - Norditalien).

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département
Conseillère fédérale

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 28 mars 2022

Chaussée roulante : projet de consultation relatif à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné accompagné à travers les Alpes.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous consulter sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, a toujours soutenu la politique de transfert avec les mesures de promotion du fret ferroviaire pour la mise en œuvre de l'initiative des Alpes. Il est incontestable que le soutien financier apporté à l'offre en transport combiné accompagné (chaussée roulante CR) à travers les Alpes suisses représente une mesure d'accompagnement qui a contribué de manière significative à transférer le trafic lourd transalpin de la route au rail.

Travail.Suisse soutient le maintien de l'offre de la CR jusqu'en 2028, puis sa suppression, le matériel roulant ayant atteint la fin de sa durée de vie à ce moment selon les informations fournies. Selon le rapport explicatif, les conditions du marché du fret ferroviaire transalpin permettent de cesser l'exploitation de la CR en 2028 sans que cela ne génère un contre-transfert vers la route. Il y aurait à ce moment-là des alternatives suffisantes (offres compétitives en TCNA) pour acheminer des envois transportés précédemment par la CR.

Toutefois, s'il devait y avoir des retards dans ces offres alternatives en TCNA et que cela risquerait de provoquer un contre-transfert sur la route, cette décision devrait à notre avis être revue et un prolongement du financement de la CR devrait pouvoir être envisagé. Il faut donc continuer à suivre le développement des offres en TCNA ces prochaines années et faire un bilan aux alentours de 2026 et alors confirmer en principe la solution proposée par ce projet ou prolonger l'offre en CR au-delà de 2028, par exemple jusqu'en 2030. Nous supposons qu'il devrait être possible de prolonger d'une ou deux années le matériel roulant sans grands investissements supplémentaires. Enfin, nous comprenons que, malgré la baisse attendue du trafic, le financement ne peut être réduit en raison des coûts fixes élevés associés à l'offre. Travail.Suisse approuve donc le plafond de dépenses proposé.

Enfin, il est aussi possible, si les offres alternatives en TCNA sont prêtes, d'interrompre l'offre de CR avant 2028, par exemple en cas de demande insuffisante ou de rentabilité insuffisante ou si des infrastructures d'exploitation n'existaient plus. Travail.Suisse soutient dans ce sens la possibilité de le faire dans le cadre de la nouvelle convention-cadre avec RAlpin Sa, exploitant de la CR que le Conseil fédéral conclura pour les années 2024 à 2029.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable du dossier politique écologique

Organisationen/organisations/ organizzazioni

Alpen-Initiative

AG Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung

BLS AG

BLS Cargo AG

SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals Gotthard Komitee

Greenpeace Schweiz

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

OUESTRAIL

Pro Velo Schweiz

PUSCH Praktischer Umweltschutz

RApin AG

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)

strasseschweiz Verband des

Strassenverkehrs FRS

transfair

UFS Umweltfreisinnige St.Gallen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VöV Verband öffentlicher Verkehr

Elektronisch verschickt an:
konsultationen@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Altdorf, 30. März 2022

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze:

Leider will der Bundesrat die rollende Landstrasse mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagenkompositionen per 2028 ersatzlos einstellen. Er hofft, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UVK) transportiert werden kann. **Die Alpen-Initiative begrüsst die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre.** Mit Hoffen löst sich das Problem aber nicht. **Die Alpen-Initiative ist nicht bereit ein Ende der RoLa mitzutragen, so lange nicht griffe Ersatzmassnahmen beschlossen sind, die ein Rückverlagerung verunmöglichen.** Entscheidet sich der Bund für die Einstellung der RoLa sind aus Sicht der Alpen-Initiative folgende Massnahmen zwingend. Erstens ist die Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre zu garantieren. Zweitens gilt es die Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder mindestens vollständig zu kompensieren. Dafür ist ein flankierendes mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. 20 Millionen Franken gedenkt der Bund mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.

Detaillierte Würdigung der Vorlage:

Wir begrüßen die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Auch wenn wir aus Gründen der Energie- und Ressourceneffizienz den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) vorziehen, ist die RoLa nach wie vor eine wesentliche flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik. Auch Externe schätzen die RoLa als wirksames und effizientes Instrument ein. So hält die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) anlässlich der 'Evaluation der Rollenden Landstrasse' vom 9. Januar 2018 fest: «Die RoLa ist ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Aufgrund ihrer Analyse geht die EFK davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte oder ca. 77 000 SGF zurück auf die Strasse verlagerten.»¹ **Zudem konnten die Subventionen pro Sendung gesenkt und damit auch die Effizienz der Fördermittel gesteigert werden.² Würde die RoLa wegfallen, würden wohl weiterhin mindestens ca. ¼ der transportierten Lastwagen auf die Strasse zurück.** Auch wenn die RoLa (auch schon vor Corona) etwas tiefere Transportleistungen erbracht und die 100'000 Lastwagen nicht mehr erreichen konnte, sind ca. 80'000 transportierte Lastwagen sehr gut möglich pro Jahr. **Würden davon ¾ auf die Strasse gehen, wäre das ein deutliche Rückschritt in der Verlagerungspolitik! Hart erarbeitete kleine Fortschritte hin zum Verlagerungsziel würden damit auf einmal durch diesen Rückschritt aufgefressen.** Dies muss unter allen Umständen verhindert werden. Es würde 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. Das zeigen diverse Studien. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehr aus.³ Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen würde. Und vor diesem Hintergrund wird es noch mehr Anstrengungen bedürfen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Verlagerungsinstrument, wie die RoLa, ersatzlos auslaufen zu lassen ist nicht angebracht.

Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen. RALpin hält zum Klimaschutz-Impact de RoLa auf ihrer Homepage fest: «Jährlich entlasten wir die Umwelt um rund 30'000 Tonnen CO₂. Unter der Voraussetzung, dass ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt rund 2.5 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person für die Erzeugung von Wärme und Strom ausstösst, entspricht die eingesparte Treibhausgas-Emission dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York.»⁴

Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt. Des Weiteren werden auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart und dies vor allem auch auf den Transitstrecken, bspw. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können. So

¹ Evaluation der Rollenden Landstrasse vom 9. Januar 2018 der Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (<https://biblio.parlament.ch/e-docs/393381.pdf>)

² Ebd.: S.6: «Im Jahr 2016 betrug der Betriebsaufwand für den Transport pro SGF auf der RoLa 837 Franken. Die Subvention für den Transport eines SGF durch den Bund belief sich derweil auf 336 Franken» und BAV (2021): Erläuternder Bericht zur Vorlage: "Die Abgeltung je effektiv transportierte Sendung würde bei den prognostizierten Werten (rund 360'000 Fahrzeuge) bei 280 Franken liegen. Dies sind rund 6 Prozent weniger als der Durchschnitt über die letzten fünf Jahre.»

³ ARE (2021) : Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 (<https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>)

⁴ Homepage von RALpin: <https://www.ralpin.com/unternehmen/umwelt/>

konnten im Jahr 2018 mit der RoLa Freiburg-Novara rund 43 t Stickoxide und rund 1000 kg Feinstaub eingespart werden.⁵

Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind laut Erhebungen des ARE 9.7 Rp./tkm (wenn die Internalisierung durch die LSVA schon abgezogen wird: 6.5 Rp./tkm).⁶ Für die Schiene betragen sie: 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Somit fallen für die Fahrt eines 40 t-Lastwagen auf dieser Relation auf der Strasse für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm mal 40 t mal 430 km = 166840 Rp. = 1668,40 CHF). Wenn man die LSVA als Internalisierungsinstrument schon berücksichtigt, sind es entsprechend 1'118 CHF. Mit der Rola, auf der Schiene wären es für dieselbe Gütermenge über die gleiche Relation (dabei ist die Schienenstrecke über den Lötschberg-Simplon-Achse kürzer) nur: 774 CHF. Die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft profitiert somit von jeder Fahrt auf der RoLa deutlich. 894 CHF an extern Kosten werden pro Fahrt eingespart (mit Einbezug der LSVA: 344 CHF pro gesparte Fahrt auf der Strasse). Das sind deutlich höherer Werte als die Förderung von 280 CHF 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.** Dies würde bedeuten, dass mehr Relationen angeboten würden mit dem Resultat: Mehr verlagerte Lastwagen, tiefere Fördermittel pro Sendung und deutliche Einsparungen bei den externen Kosten des Strassenverkehrs.

Um sich die Menge der jährlich auf die Schiene verlagerten Lastwagen durch die RoLa vorzustellen, kann man sich die ca. 80'000 Lastwagen (mit einer Länge zwischen 16,5m und 18.75 m, ohne Abstand zwischen den Fahrzeugen) in einer Reihe auf der Strasse vorstellen. Zwischen 1'320 km bis 1'500 km lang wäre diese LKW-Kolonnen. Damit könnte man die Strecke der RoLa von Freiburg im Breisgau nach Novara (von ca. 433 km) ca. dreimal mal vollständig mit Lastwagen auffüllen.

RAIpin hat neben dem Weiterbetrieb des aktuellen Angebots, eine Ausbauvariante der RoLa und eine Ergänzung «Gotthard light» geprüft. Mit der Ausbauvariante könnte man wohl ca. 180'000-200'000 alpenquerende Lastwagenfahrten verlagern, mit der Ergänzung «Gotthard light» ca. 110'000 bis 130'000 Lastwagenfahrten pro Jahr. Dafür müssten allerdings noch geeignete Terminals gefunden werden. Zudem würden Investitionskosten anfallen, für die Ausbauvariante ca. 348 Mio. CHF (2026-40) für die Variante «Gotthard light» 205 Mio. CHF (2025-40), auch der weiterbetrieb im aktuellen Umfang (90'000-100'000 Fahrten) würde Investitionskosten von 174 Mio. CHF (2025-40) kosten. Das beste Kosten-Nutzenverhältnis hätte da die Variante «Gotthard light». Dafür hätte man mit der Ausbauvariante man einen noch grössere Verlagerungswirkung. Die Optionen deuten aber sicher daraufhin, dass ein kleinerer oder grösserer Ausbau der RoLa angezeigt wären, die Erhaltung des Status Quo scheint weniger lohnenswert zu sein.

Für die Alpen-Initiative kann es vor diesem Hintergrund nur eine Option zur Zukunft der RoLa ab 2029 geben:

⁵ RAIpin Geschäftsbericht 2018 (2019), S. 10: <https://www.ralpin.com/appl/file.php?id=1128>

⁶ ARE (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018, S. 12: https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf

Ein griffiges Massnahmen-Paket, welches bei der Einstellung der RoLa per Ende 2028 die Rückverlagerung der von der RoLa transportieren Lastwagen verhindert oder mind. vollständig ausgleicht.

Entscheidet man sich aus kurzfristigen Kostengründen, oder anderen Überlegungen, für ein Ende der RoLa, obwohl RoLas aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik vielerorts auf- und ausgebaut werden, so muss es ein flankierendes Massnahmen-Paket geben, um die Rückverlagerung zu vermeiden, damit die Verlagerungserfolge gesichert werden können.

Die RoLa einfach so einzustellen, wenn auch mit etwas Vorlaufzeit, aber keine zusätzlichen Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, widerspricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik und ist schlicht naiv. Es ist nicht glaubwürdig, ohne jegliche Massnahmen eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Warum sollen Transportunternehmen, welche die RoLa nutzen, künftig den UKV nutzen? Ebendieser steht ja aktuell schon (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität, wie in 5 Jahren) zur Verfügung. Es wird wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe dafür geben, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV sondern die RoLa nutzen. Vor diesem Hintergrund gilt es ebenda, bei diesen Gründen für RoLa und gegen UKV, anzusetzen oder zumindest anderorts, bei anderen potenziellen Kunden des UKV mehr Verlagerung zu erzeugen. Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. CHF jährlich frei werden. Diese Mittel haben bis anhin zur Verlagerung beigetragen, diese nun einfach so 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.

Ein solchen Massnahmen-Paket als flankierende Massnahmen zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. folgendes umfassen:

- **Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung, 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, auch wenn es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistischerweise verlagert werden können. Leider sind nur ca. 5% der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: Erst ein Förderprogramm, wo sich der Bund bspw. mit 50% an den zusätzlichen Kosten der Kranbar-Machung von Sattelaufleger beteiligt und für 2030 soll der Bund ein Fahrverbot auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz von nicht-kranbaren Sattelauflegern verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert.⁷ Mit dem Kommissions-Postulat 22.3001 Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz

⁷ NEE und VPI: "NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war. »

von kranbaren Sattelaufliegern, welches die KVF-N eingebracht hat und wir begrüßen, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.

- **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kunden**
Damit die aktuellen Kunden der Rola (spätestens ab 2029) und andere potenzielle Kunden 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, vor diesem Hintergrund ist es auch nur sinnvoll, dass man Mittel bereitstellt mit ebendiesen man dazu beiträgt, dass mehr Kunden die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen, wie 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 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. Die ATA könnte leicht eingeführt werden. In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich Toll Plus. Damit kann in den Alpenregionen pro km eine deutlich höhere Maut verlangt werden. Dabei können auch Ausnahmen für regionale Verkehre gemacht werden.
- **Trassenpreis-Senkungen für Schienengüterverkehrstrassen oder andere Förderinstrumente**
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 vglw. 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. Der Bund sollte somit Zuschüsse an die Trassenpreise leisten, so dass nicht weniger Mittel für die Instandhaltung zur Verfügung stehen. Natürlich sind auch andere, geeignete Förderinstrumente welche zu mehr Verlagerung führen zu begrüßen.
- **Förderung der Verlagerung auf die Schiene im Import-, Export- und Binnengüterverkehr**

Quelle: MM von NEE und VPI vom 21. Okt. 2021 : <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/verkehrsverlagerung-muss-am-lkw-trailer-ansetzen-studie-der-tu-berlin-stellt-gravierende-co2-reduktionen-in-aussicht.html>

Hupac: "Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufleger-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufleger soll technisch in der Lage sein, die Option des kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden. Auch andere Länder wie Deutschland unterstützen die Konvertierung der Flotten in kranbare Sattelaufleger." Quelle : MM von Hupac vom 18.5.2021 : <https://www.hupac.com/DE/Erfolgreiche-Verlagerung-erfordert-Fokus-auf-den-gesamten-Korridor-a526ba00>

Es braucht ein Verlagerungsziel auch im Schienengüterverkehr in der Fläche und entsprechende Fördermassnahmen, wie u.a. ein Förderinstrument. 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. Schienengüterverkehr-Produkte in der Schweiz**

Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten sehr deutlich nicht deckt (ca. Zweidrittel bleiben ungedeckt), ist es 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 lehnen die Einführung von Absatz 3 in Artikel 8 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) in dieser Form ab. Dieser neue Absatz in Artikel 8 verunmöglicht jegliche vom Bund unterstützte Aufrechterhaltung oder Weiterführung des Betriebs einer Rollenden Landstrasse (RoLa) ab 2028. Die Aufnahme von Absatz 3 schliesst damit aus, dass RALpin, oder ein anderer Betreiber, das System RoLa weiterentwickelt. In den letzten Jahren sind verschiedene Möglichkeiten und Ideen aufgekommen, wie z.B. ein Shuttle zwischen dem Wallis und Norditalien für den Transport von Lastwagen durch die Alpen mit dem Zug statt über den Simplonpass. Zudem könnte es bei längerfristigen Unterbrechungen von Strassenverbindungen, wie den wichtigen alpenquerenden Pässen, am Simplon, Grosser St. Bernhard, am Gotthard oder San Bernardino, eine hilfreiche Massnahme sein, (temporär) eine RoLa zu betreiben. Ein Verzicht auf die Rollende Landstrasse nach 2028, der in einer gesetzlichen Grundlage verankert ist, wird nicht dazu führen, dass das Rollmaterial und die praktische Erfahrung für einen dringend benötigten Einsatz einer RoLa zur Verfügung stehen. Der Absatz muss dahingehend geändert werden, dass des fixe Enddatum bzw. -jahr gestrichen wird.

Wie begrüssen die Änderungen des GVVG Art. 8, Abs. 1: Die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» soll gestrichen werden, weil das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien). Wir teilen hierzu die Einschätzung des BAV.

Wir bedauern, dass vom Bundesrat und der Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorgeschlagen wurde, mit welchem die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen (nach deren Einstellung 2029) von der Schiene auf die Strasse verhindert bzw. mindestens vollständig kompensiert werden kann. Dies würde hart erarbeitete Fortschritte in der Verlagerungspolitik zu Nichte machen und widerspricht dem Verfassungsauftrag zur Güterverlagerung.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Teamleiter Alpenschutzpolitik

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Romoos, 20. Januar 2022

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung zur Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Rollende Landstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Rollende Landstrasse.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die ganze Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

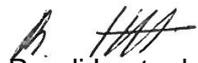
Mit der Vernehmlassungsvorlage soll der bis Ende 2023 befristete Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Rollenden Landstrasse RoLa bis Ende 2028 verlängert werden. Dafür sollen weitere 100 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden.

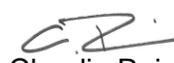
Die RoLa ist eine wichtige Massnahme im Rahmen der Verkehrsverlagerungspolitik der Schweiz. Die Erreichung des Verlagerungszieles hängt nicht nur von Massnahmen im Inland ab. Die Schweiz hat insbesondere mit dem Bau der beiden NEAT-Tunnel einen sehr grossen Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet. Entscheidend ist nun der Ausbau der Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien. In diesem Zusammenhang nimmt die Rollende Landstrasse durchaus eine wichtige Rolle ein. Angesichts der Verzögerungen im Ausland und angesichts des Umstandes, dass das Rollmaterial der RoLa noch bis 2028 weiter betrieben werden kann, unterstützt die SAB die Vorlage. Die Zeit bis 2028 kann genutzt werden, damit die Spediteure sich auf die geänderten Voraussetzungen einstellen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet
c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung


Ruedi Lustenberger, Präsident


Claudia Reis-Reis, Sekretariat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BLS AG

Genfergasse 11
3001 Bern

Kontakt:

Roland Rieder
Direkt +41 79 611 27 24
Zentrale +41 58 327 28 44
roland.rieder@bls.ch

Per E-Mail

Bern, 28.1.2022

**Änderung des GVVG und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs;
Vernehmlassung**

Stellungnahme der BLS und BLS Cargo

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen. Dafür bedanken wir uns.

Die BLS und BLS Cargo unterstützen gesamthaft die Vorschläge zur Verlängerung der Förderung der Rollenden Landstrasse (Rola) für den Zeitraum 2024-28, wie dieses in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen wird.

Wir begrüssen es, dass die Unterstützung der Rola auch über den heute geforderten Zeitraum bis Ende 2023 hinaus verlängert wird.

Die Rola hat sich seit Ihrer Einführung 2001 als wichtiges Ergänzungsprodukt im Rahmen der Verlagerungspolitik bewährt. Sie bedient vor allem das Segment der Unternehmen, die über kein kranbares Wagenmaterial verfügen und somit nur via Rola auf die Schiene verlagern können.

Die zu rasche und abrupte Einstellung dieses einfach zugänglichen und somit auch für kleinere Spediteure attraktiven Angebots per Ende 2023 birgt ein hohes Risiko, dass ein Grossteil der jährlich gegen 100'000 transportierten LKW auf die Strasse zurück verlagert wird. Durch die nun vorgesehene Verlängerung der Förderung 2024-28 bleibt die Rola mittelfristig ein wichtiges Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik.

Aus unserer Sicht ist die Begrenzung der Finanzierung der Rola auf 2028 – bzw. 2029 für Kosten im Zusammenhang mit der Liquidation der RAlpin AG – nachvollziehbar. Dieses Vorgehen ergibt auch aus unternehmerischer Sicht Sinn, denn bis dahin kann der Betrieb aus Sicht der RAlpin AG mit bestehenden Ressourcen und ohne grössere Ersatzinvestitionen aufrechterhalten werden.

Wir halten es zudem auch für ein wichtiges Signal, dass Abgeltungen bei solchen Ergänzungsprodukten nicht auf einen unendlichen Zeitraum ausgelegt werden, sondern ein Ende finden, sobald der Zweck erfüllt ist.

Wir begrüßen es sehr, dass der vorgesehene Finanzrahmen auch für Kosten im Zusammenhang mit der Liquidation der RALpin AG zur Verfügung steht. Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass für die Verwendung der im Bundesbeschluss gesprochenen Mittel ein klarer Zeitplan befolgt wird, der jedoch eine gewisse Flexibilität in der Allokation der finanziellen Mittel zulässt.

Wir weisen darauf hin, dass die Verlegung der heute mit der Rola beförderten Transporteinheiten auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) nach 2028 kein Selbstläufer ist. Um dieses verlagerungspolitische Ziel zu erreichen, müssen die Transportunternehmen Anreize erhalten, in kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken zu investieren, um den UKV nutzen zu können.

Wir erachten das Risiko einer Rückverlagerung der Rola-Transporte auf die Strasse auch 2028 als beträchtlich. Die Zeit bis Ende 2028 muss daher genutzt werden, um den Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des Angebots im UKV mit geeigneten Instrumenten zu fördern:

- Infrastrukturseitig müssen die laufenden Projekte zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den NEAT-Zulaufstrecken vorangetrieben und finanziell unterstützt werden. Dies betrifft insbesondere die Ausbauten in Italien zur Erhöhung der maximalen Zuglängen sowie auf der Rheintalstrecke in Deutschland zur Erhöhung der Kapazität. Auch der linksrheinische Ausbau des 4m-Korridors in Frankreich sowie die Elektrifizierung der Strecke Wörth-Strasbourg leisten einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätserhöhung.
- Auch eine Anpassung der Trassengebühren für den Güterverkehr an das Niveau der Nachbarländer ist zu erwägen – diese Massnahme unterstützt die Verkehrsverlagerung auf effiziente und diskriminierungsfreie Weise.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Erwägungen bei der Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik. Für eine fachliche Vertiefung der aufgeworfenen Punkte stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Schafer
CEO BLS AG



Dirk Stahl
CEO BLS Cargo AG



Das Gotthard-Komitee ist eine Interessengemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthard-Achse. Unser gemeinsames Ziel ist die Sicherstellung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrs.

Dem Gotthard-Komitee gehören die 13 Kantone Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Tessin und Schaffhausen sowie mehrere Städte und Verkehrsvereine an. Mitglieder sind auch die Handelskammern der Kantone Aargau, beider Basel, Solothurn, Tessin und Zürich sowie die Zentralschweizer Handelskammer und der VAP.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
c/o Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
3003 Bern

27.März 2022

Vernehmlassung zur Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des Güterverkehrsverladerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse)

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Gotthard-Komitee bedankt sich für die Gelegenheit, zu der Vorlage Stellung nehmen zu können. Das Gotthard-Komitee ist eine Interessengemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthard-Achse. Unser gemeinsames Ziel ist die Sicherstellung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrs. Dem Gotthard-Komitee gehören die 13 Kantone sowie mehrere Städte und Verkehrsvereine an. Mitglieder sind auch die Handelskammern der Kantone Aargau, beider Basel, Solothurn, Tessin und Zürich sowie die Zentralschweizer Handelskammer und der VAP.

Wir begrüßen die Stossrichtung mit der befristeten Lösung. Wichtig ist, dass sich in Zukunft für die Verlader keine technischen Hindernisse (für nicht kranbare Sattelaufleger und Verlad inkl. Zugfahrzeug) darstellen, was bedeutet, dass nicht nur UKV angeboten werden darf. Ausserdem erwarten wir, dass bei einem weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs die benötigten Streckenkapazitäten im Norden und Süden der Schweiz auch langfristig geplant, gesichert und bereitgestellt werden.

Im Norden ist der linksrheinische Ausbau für die Kapazitäten in Richtung der Nordseehäfen von ebenso grosser Bedeutung wie derjenige der Hauptzulaufstrecke via Deutschland. Im Süden sind wir der Überzeugung, dass der Verkehr verstärkt über die Luino Achse laufen wird. Bereits heute verkehren nach Angaben der Hupac rund 80% des Gotthard-UKV-Verkehrs in die norditalienischen Terminals über diese Achse. Wir erwarten, dass bei der Eröffnung der Neubaustrecke zu den italienischen Häfen Savona/Genova (Terzo Valico) der Druck auf diese Achse sich verstärken wird. Lange und schwere Züge sind für diese Achse sehr gut geeignet. Demgegenüber wird der Güterverkehr durch den Knoten Milano immer unwahrscheinlicher, was sich heute bereits mit den sehr knapp verfügbaren Trassen für den Personenverkehr (u.a. mit langen Fahrzeiten verbunden) zeigt.

Geschäftsstelle Gotthard-Komitee

Gotthard-Komitee, Südstrasse 5, 4922 Bützberg

Telefon: +41 62 963 1621, E-Mail: info@gotthard-komitee.ch, www.gotthard-komitee.ch

Das Gotthard-Komitee dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen in der Weiterbearbeitung der Vorlage. Für allfällige Rückfragen steht Ihnen die Geschäftsstelle des Gotthard Komitees gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hans-Peter Vetsch
Geschäftsführer Gotthard-Komitee

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

via E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 1. April 2022

Stellungnahme zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze:

Leider will der Bundesrat die rollende Landstrasse mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagenkompositionen per 2028 ersatzlos einstellen. Er hofft, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden kann.

Unsere Organisation begrüsst die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Mit Hoffen löst sich das Problem aber nicht. Wir fordern eine Vorwärtsstrategie: Der Bund muss in den Ausbau der RoLa investieren, weil sie die Verlagerung, das Klima, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft positiv beeinflusst. Entscheidet sich der Bund gegen diese Vorwärtsstrategie und für die Einstellung der RoLa sind aus Sicht der wir folgende Massnahmen zwingend. Erstens ist die Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre zu garantieren. Zweitens gilt es die Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder zu kompensieren.

Dafür ist ein flankierendes mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. 20 Millionen Franken gedenkt der Bund mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.

Detaillierte Würdigung der Vorlage:

Wir begrüssen die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Auch wenn wir aus Gründen der Energie- und Ressourceneffizienz den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) vorziehen, ist die RoLa nach wie vor eine wesentliche flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik. Auch Externe schätzen die RoLa als wirksames und effizientes Instrument ein. So hält die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) anlässlich der Evaluation der Rollenden Landstrasse vom 9. Januar 2018 folgendes fest: «Die RoLa ist ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Aufgrund ihrer Analyse geht die EFK davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte oder ca. 77'000 SGF zurück auf die Strasse verlagerten.»¹ **Zudem konnten die Subventionen pro Sendung gesenkt und damit auch die Effizienz der Fördermittel gesteigert werden.² Würde die RoLa wegfallen, würden wohl mindestens ca. ¾ der transportierten Lastwagen auf der Strasse fahren.** Auch wenn die RoLa (auch schon vor Corona) etwas tiefere Transportleistungen erbracht und die 100'000 Lastwagen nicht mehr erreichen konnte, sind ca. 80'000 transportierte Lastwagen sehr gut möglich pro Jahr. **Würden davon ¾ auf die Strasse gehen, wäre das ein deutliche Rückschritt in der Verlagerungspolitik! Hart erarbeitete kleine Fortschritte hin zum Verlagerungsziel würden damit auf einmal durch diesen Rückschritt aufgefressen.** Dies muss unter allen Umständen verhindert werden. Es würde 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. Das zeigen diverse Studien. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehrs aus.³ Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen würde. Und vor diesem Hintergrund wird es noch mehr Anstrengungen bedürfen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Verlagerungsinstrument, wie die RoLa, ersatzlos auslaufen zu lassen ist nicht angebracht.

Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen. RAIPIN hält zum Klimaschutz-Impact der RoLa auf ihrer Homepage fest: «Jährlich entlasten wir die Umwelt um rund 30'000 Tonnen CO₂. Unter der Voraussetzung, dass ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt rund 2.5 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person

¹ Evaluation der Rollenden Landstrasse vom 9. Januar 2018 der Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (<https://biblio.parlament.ch/e-docs/393381.pdf>)

² Ebd.: S.6: «Im Jahr 2016 betrug der Betriebsaufwand für den Transport pro SGF auf der RoLa 837 Franken. Die Subvention für den Transport eines SGF durch den Bund belief sich derweil auf 336 Franken» und BAV (2021): Erläuternder Bericht zur Vorlage: "Die Abgeltung je effektiv transportierte Sendung würde bei den prognostizierten Werten (rund 360'000 Fahrzeuge) bei 280 Franken liegen. Dies sind rund 6 Prozent weniger als der Durchschnitt über die letzten fünf Jahre.»

³ ARE (2021) : Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 (<https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf/download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>)

für die Erzeugung von Wärme und Strom ausstösst, entspricht die eingesparte Treibhausgas-Emission dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York.»⁴

Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt. Des weiteren werden auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart und dies vor allem auch auf den Transitstrecken, bspw. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können. So konnten im Jahr 2018 mit der RoLa Freiburg-Novara rund 43 t Stickoxide und rund 1000 kg Feinstaub eingespart werden.⁵

Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind laut Erhebungen des ARE 9.7 Rp./tkm (wenn die Internalisierung durch die LSVA schon abgezogen wird: 6.5 Rp./tkm).⁶ Für die Schiene betragen sie: 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Somit fallen für die Fahrt eines 40 t-Lastwagen auf dieser Relation auf der Strasse für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm mal 40 t mal 430 km = 166840 Rp. = 1668,40 CHF). Wenn man die LSVA als Internalisierungsinstrument schon berücksichtigt, sind es entsprechend 1'118 CHF. Mit der Rola, auf der Schiene wären es für dieselbe Gütermenge über die gleiche Relation (dabei ist die Schienenstrecke über die Lötschberg-Simplon-Achse kürzer) nur: 774 CHF. Die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft profitiert somit von jeder Fahrt auf der RoLa deutlich. 894 CHF an extern Kosten werden pro Fahrt eingespart (mit Einbezug der LSVA: 344 CHF pro gesparte Fahrt auf der Strasse). Das sind deutlich höherer Werte als die Förderung von 280 CHF 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.** Würden folglich mehr Relationen angeboten, würde dies folgendes Resultat nach sich ziehen: Mehr verlagerte Lastwagen, tiefere Fördermittel pro Sendung und deutliche Einsparungen bei den externen Kosten des Strassenverkehrs.

Um sich die Menge der jährlich auf die Schiene verlagerten Lastwagen durch die RoLa vorzustellen, kann man sich die ca. 80'000 Lastwagen (mit einer Länge zwischen 16,5m und 18.75 m, ohne Abstand zwischen den Fahrzeugen) in einer Reihe auf der Strasse vorstellen. Zwischen 1'320 km bis 1'500 km lang wäre diese LKW-Kolonnen. Damit könnte man die Strecke der RoLa von Freiburg im Breisgau nach Novara (von ca. 433 km) ca. dreimal mal vollständig mit Lastwagen auffüllen.

Für uns kann es vor diesem Hintergrund nur zwei Optionen zur Zukunft der RoLa ab 2029 geben:

- 1. eine Vorwärtsstrategie bei der RoLa mit Investitionen in Terminals, Rollmaterial und den Ausbau neuer Relationen, oder**

⁴ Homepage von RALpin: <https://www.ralpin.com/unternehmen/umwelt/>

⁵ RALpin Geschäftsbericht 2018 (2019), S. 10: <https://www.ralpin.com/appl/file.php?id=1128>

⁶ ARE (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018, S. 12: https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsunderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsunderschweiz.pdf

2. ein griffiges Massnahmen-Paket, welches bei der Einstellung der RoLa per Ende 2028 die Rückverlagerung der von der RoLa transportierten Lastwagen auf die Strasse verhindert oder ausgleicht.

Entscheidet man sich aus kurzfristigen Kostengründen, oder anderen Überlegungen, gegen die Vorwärtsstrategie bei der RoLa, obwohl RoLas aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik vielerorts auf- und ausgebaut werden, so muss es ein flankierendes Massnahmen-Paket geben, um die Rückverlagerung zu vermeiden, damit die Verlagerungserfolge gesichert werden können.

Die RoLa einfach so einzustellen, wenn auch mit etwas Vorlaufzeit, aber keine zusätzlichen Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, widerspricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik und ist schlicht naiv. Es ist nicht glaubwürdig, ohne jegliche Massnahmen eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Warum sollen Transportunternehmen, welche die RoLa nutzen, künftig den UKV nutzen, ebendieser steht ja aktuell schon (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität, wie in 5 Jahren) zur Verfügung? Es wird wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe dafür geben, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV sondern die RoLa nutzen. Vor diesem Hintergrund gilt es ebenda, bei diesen Gründen für RoLa und gegen UKV, anzusetzen oder zumindest anderorts, bei anderen potenziellen Kunden des UKV mehr Verlagerung zu erzeugen. Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. CHF jährlich frei werden. Diese Mittel haben bis anhin zur Verlagerung beigetragen, diese nun einfach so 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 Güter-Verlagerung bereit zu stellen.

Ein solchen Massnahmen-Paket als flankierende Massnahmen zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. folgendes umfassen:

- **Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung, 2030 Fahrverbot für nicht-kranbare Sattelaufleger**

Ein Problem bei der Verlagerung ist die technische und betriebliche Machbarkeit vom Verladen von Sattelauflegern. Im KV-Markt ist das Verladen per Kran sehr dominant, auch wenn es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistisch verlagert werden können. Leider sind nur ca. 5% der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: Erst ein Förderprogramm, wo sich der Bund bspw. mit 50% an den zusätzlichen Kosten der Kranbarmachung von Sattelaufleger beteiligt und für 2030 soll der Bund ein Fahrverbot auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz von nicht-kranbaren Sattelauflegern verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert.⁷ Mit dem Kommissions-Postulat

⁷ NEE und VPI: "NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war. »
Quelle: MM von NEE und VPI vom 21. Okt. 2021 : <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/verkehrsverlagerung-muss-am-lkw-trailer-ansetzen-studie-der-tu-berlin-stellt-gravierende-co2-reduktionen-in-aussicht.html>

22.3001 Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern, welches die KVF-N mit grosser Mehrheit eingebracht hat und wir begrüessen, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.

- **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kunden**

Damit die aktuellen Kunden der Rola (spätestens ab 2029) und andere potenzielle Kunden 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, vor diesem Hintergrund ist es auch nur sinnvoll, dass man Mittel bereitstellt mit ebendiesen man dazu beiträgt, dass mehr Kunden die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen, wie 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 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. Die ATA könnte leicht eingeführt werden. In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich Toll Plus. Damit kann in den Alpenregionen pro km 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**

Es braucht ein Verlagerungsziel auch im Schienengüterverkehr in der Fläche und entsprechende Fördermassnahmen, wie u.a. ein Förderinstrument. Solange die LSVA deutlich zu tief ausgestaltet ist und der Schwerverkehr seine externen Kosten nicht vollumfänglich deckt, ist dies notwendig.

Hupac: "Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufleger-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufleger soll technisch in der Lage sein, die Option des Kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden. Auch andere Länder wie Deutschland unterstützen die Konvertierung der Flotten in kranbare Sattelaufleger." Quelle : MM von Hupac vom 18.5.2021 : <https://www.hupac.com/DE/Erfolgreiche-Verlagerung-erfordert-Fokus-auf-den-gesamten-Korridor-a526ba00>

- **Streichung bzw. Senkung der Mehrwertsteuer für KV- bzw. Schienengüterverkehr-Produkte in der Schweiz**

Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten sehr deutlich nicht deckt (ca. Zweidrittel bleiben ungedeckt), ist es 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.

Wie begrüssen die Änderungen des GVVG Art. 8, Abs. 1: Die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» soll gestrichen werden, weil das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien). Wir teilen hierzu die Einschätzung des BAV.

Wir bedauern, dass vom Bundesrat und der Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorgeschlagen wurde, mit welchem die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen (nach deren Einstellung 2029) von der Schiene 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.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 28. Februar 2022

**Stellungnahme der LITRA zur Rollenden Landstrasse (Rola)
(Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes sowie des Bundesbeschlusses zum
Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten
Verkehrs)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Grundsätzliche Einschätzung zur Verlagerungspolitik: eine Erfolgsgeschichte

Die alpenquerende Verlagerungspolitik der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Dank grossen Infrastrukturausbauten und der Einführung der LSVa konnte die Schiene ihren Anteil im alpenquerenden Verkehr bei wachsendem Markt in den letzten Jahren auf rund drei Viertel steigern. Die Hauptwerke des beschlossenen NEAT-Infrastrukturausbaus sind im Betrieb. Die dritte Säule der Verlagerungspolitik, die Liberalisierung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, ist ebenso erfolgreich in Umsetzung.

Mit BLS Cargo, HUPAC und SBB Cargo International sind drei Schweizer Unternehmen führend auf dem Korridor zwischen den Nordseehäfen und Genua. Dennoch sind die vom Volk verabschiedeten Ziele der Verlagerungspolitik noch nicht erreicht. Klimafreundliche Gütertransporte mit der Bahn geniessen weiterhin einen grossen Rückhalt in der Schweizer Politik und in der Bevölkerung. Positiv ist ebenfalls, dass unter anderem mit dem EU Green Deal die Weichen in Europa ebenfalls für mehr Verlagerung gestellt wurden.

Das Marktvolumen beim europäischen und alpenquerenden Güterverkehr wird also weiter steigen. Die Schweizer Unternehmen sind vorbereitet und bereit, weitere Verkehre auf die Bahn zu übernehmen und zu diesem Zweck die nötigen Investitionen vorzusehen. Die Nachfrage für zuverlässige Bahntransporte von Containern und kranbaren Aufliegern durch die Schweiz ist schon heute vorhanden. Kurz- und mittelfristig wird es insbesondere darum gehen, die Potentiale für längere Züge und die noch freien Trassenkapazitäten zu nutzen.

Grundsätzlich liegen die zukünftigen Herausforderungen für die Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik teils im Inland (z.B. Trassenpreise), aber noch vielmehr auf dem

Gesamtkorridor und bei den Zulaufstrecken zur Schweiz (Qualität, Streckenausbau, etc.). Um diese Herausforderungen anzugehen, sind kurzfristig bis 2028 sowie mittel- und langfristig bis 2040/2050 verschiedene Massnahmen notwendig. Die Verlängerung der finanziellen Unterstützung der Rola bis 2028 mit der anschliessenden Einstellung dieses Angebots spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle und wird von der LITRA unterstützt.

Die LITRA unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen mit der Rola

Die LITRA erachtet es für die Planungssicherheit aller Beteiligten als wichtig, dass über die Zukunft der Rola frühzeitig und klar kommuniziert wird. Für den Betrieb bis 2028 und die Aussichten danach soll deshalb noch in diesem Jahr ein Entscheid herbeigeführt werden. Die Rola ist heute ein sinnvolles Ergänzungsprodukt für nicht-kranbare Sattelaufleger. Der Erfolg des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) mit dem 4-Meter Aufliegerverlad reduziert allerdings die Bedeutung der Rola für den Verlagerungserfolg nach 2028 deutlich, da diese wesentlich mehr Betriebsbeiträge benötigt und Zugskapazitäten beansprucht.

Seit 2001 leistet die Rola als flankierende Massnahme zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit ihrem Angebot im begleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweizer Alpen einen bedeutenden Beitrag an die Verlagerung. Gemäss den heutigen Bestimmungen darf die Rola nur ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr gefördert werden und die Abgeltung je Sendung muss von Jahr zu Jahr abnehmen. Die aktuelle Rahmenvereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der Rola – der RAIPin AG - läuft Ende 2023 aus. Mit dieser Vorlage werden finanzielle Mittel für die Rola in Höhe von 100 Millionen Franken für die Jahre 2024 bis 2029 beantragt. Damit soll das Rola-Angebot bis Ende 2028 gesichert werden. Ab 2029 soll die Rola vom Bund nicht mehr bestellt und definitiv eingestellt werden.

Die LITRA begrüsst es, dass die Unterstützung der Rola über den Zeitraum von Ende 2023 hinaus verlängert wird. Eine zu abrupte Einstellung dieses einfach zugänglichen und somit auch für kleinere Spediteure attraktiven Angebots per Ende 2023 würde ein nicht zu unterschätzendes Risiko mit sich bringen, dass viele der fast 100'000 transportierten LKW pro Jahr unmittelbar auf die Strasse zurück verlagert würden. Mit der vorgesehenen Verlängerung der Förderung bleibt die Rola für die nächsten fünf Jahre weiterhin ein wichtiges und verlässliches Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik.

Wir weisen schliesslich auch darauf hin, dass die Verlegung der heute mit der Rola beförderten Transporteinheiten auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) nach 2028 kein Selbstläufer ist. Um dieses verlagerungspolitische Ziel zu erreichen, müssen die Transportunternehmen Anreize erhalten, in kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken zu investieren, um den UKV nutzen zu können. Das Risiko einer Rückverlagerung der Rola-Transporte auf die Strasse bleibt sonst auch nach 2028 beträchtlich. Die Zeit bis Ende 2028 muss daher unbedingt genutzt werden, um den Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des Angebots im UKV mit geeigneten Instrumenten zu fördern.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Office fédéral des transports
3003 Berne
Prise de position envoyée par e-mail
konsultationen@bav.admin.ch

Monthey, le 16 mars 2022

Soutien à la chaussée roulante | Consultation Prise de position OUESTRAIL

Mesdames, Messieurs,

L'association OUESTRAIL a pour objectif de promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale. Elle s'engage pour une offre ferroviaire internationale, nationale et régionale performante et de qualité, tant pour le trafic des voyageurs que pour le transport de marchandises. Nous vous remercions pour l'occasion qui nous est donnée de prendre part à cette consultation et nous remettons ci-joint nos remarques.

OUESTRAIL appuie le maintien de l'offre de la chaussée roulante et le soutien de 20 millions de francs par an. Cette mesure est essentielle pour répondre aux objectifs de transfert modal à travers les Alpes. L'arrêté proposé dans la présente consultation (Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes) est soutenu par OUESTRAIL.

En ce qui concerne la chaussée roulante, OUESTRAIL n'est pas convaincu des arguments avancés dans le message qui conduisent à une cessation des activités à la fin 2028 inscrite dans la loi. **OUESTRAIL s'oppose à l'introduction de l'alinéa 3 dans l'article 8 de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM). Ce nouvel alinéa dans l'article 8 condamne tout maintien ou poursuite d'une exploitation d'une chaussée roulante.**

Aucune prévision de trafic n'est mentionnée dans le message explicatif. Alors que le soutien ne devait être fait que jusqu'en 2023, vous mentionnez les faits qui conduisent à une reconduction de 2024 à 2028. Qu'en sera-t-il en 2028 ? Les objectifs du transfert modal seront-ils remplis ? Y aura-t-il effectivement une offre en terminaux et en relations ferroviaires pouvant couvrir les besoins de la chaussée roulante actuelle ? Les chiffres des années précédentes sont péjorés suite à plusieurs incidents et travaux liés à la fragilité de l'axe Freiburg–Novara (travaux au Sud du Simplon avec fermetures de plusieurs semaines, accident à Auggen,...), ainsi que par la crise sanitaire du COVID. La qualité de la production de Ralpin a beaucoup souffert ces dernières années.

Aujourd'hui et demain, la chaussée roulante permettra de transférer des camions de la route au rail pour la traversée des Alpes. Plus de la moitié des utilisateurs sont essentiellement des petites compagnies routières ne disposant pas de volumes importants, se trouvant en dehors des grands axes / terminaux ferroviaires et ne disposant pas d'un réseau international pour assurer la suite de l'acheminement à l'autre extrémité du transport ferroviaire. La simplicité du modèle

d'exploitation et des équipements nécessaires aux terminaux – il suffit pour cela de voir le terminal Ralpin de Novara (aucune installation fixe) - offrent des possibilités simples pour capter ces transports routiers. Seulement 20% des clients actuels de la chaussée roulante sont des grands transporteurs disposant des capacités et des ressources nécessaires pour un report sur le trafic non-accompagné.

Le Conseil fédéral devrait réfléchir à un développement de l'offre de chaussées roulantes et procéder aux investissements nécessaires de 200 millions de francs pour développer et renforcer cette offre entre l'Allemagne et l'Italie via le corridor du Lötschberg–Simplon et de trouver un concept d'offre et d'exploitation optimisé. Le modèle actuel, datant des années septante, ne correspond peut-être plus totalement aux attentes des transporteurs avec un temps de parcours trop long ou encore une ponctualité trop faible. Il n'est peut-être plus aussi adapté aux modèles d'exploitation actuels des compagnies ferroviaires avec des temps d'attente trop long ou des manœuvres excédentaires.

L'inscription de l'alinéa 3 ferme toute possibilité de développement de ce système par Ralpin ou un autre opérateur. Différentes possibilités ont été mentionnées comme par exemple, celle d'une navette entre le Valais et l'Italie du Nord pour le transport des poids-lourds à travers les Alpes par le train au lieu des cols du Simplon et du Grand-St-Bernard. D'autres besoins pourraient survenir en cas d'interruptions de longue durée d'axes routiers, tels que les cols précités, mais également ceux du Gothard ou du San Bernardino. Un abandon de la chaussée roulante au-delà de 2028, inscrit dans une base légale, ne permettra pas de disposer de matériel roulant et de l'expérience nécessaire pour une mise en circulation de navettes ferroviaires pour palier à un besoin urgent.

En vous remerciant de prendre en considération notre demande, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

Au nom d'OUESTRAIL

Olivier Français
Président
Conseiller aux Etats

Lisa Mazzone
Vice-Présidente
Conseillère aux Etats

Valérie Piller Carrard
Vice-Présidente
Conseillère nationale

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bern, 21. April 2022

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Elektronisch verschickt an:
konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze:

Leider will der Bundesrat die rollende Landstrasse mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagenkompositionen per 2028 ersatzlos einstellen. Er hofft, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden kann.

Pro Velo Schweiz begrüsst die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Mit Hoffen löst sich das Problem aber nicht. Wir fordern eine Vorwärtsstrategie: Der Bund muss in den Ausbau der RoLa investieren, weil sie die Verlagerung, das Klima, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft positiv beeinflusst. Entscheidet sich der Bund gegen gegen diese Vorwärtsstrategie und für die Einstellung der RoLa, sind aus unserer Sicht folgende Massnahmen zwingend. Erstens ist die Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre zu garantieren. Zweitens gilt es die Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder zu kompensieren. Dafür ist ein flankierendes, mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. 20 Millionen Franken gedenkt der Bund mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.

Detaillierte Würdigung der Vorlage:

Wir begrünnen die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Auch wenn wir aus Gründen der Energie- und Ressourceneffizienz den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) vorziehen, ist die RoLa nach wie vor eine wesentliche flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik. Auch Externe schätzen die RoLa als wirksames und effizientes Instrument ein. So hält die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) anlässlich der 'Evaluation der Rollenden Landstrasse' vom 9. Januar 2018 folgendes fest: «Die RoLa ist ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Aufgrund ihrer Analyse geht die EFK davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte oder ca. 77 000 SGF zurück auf die Strasse verlagerten.» ¹ **Zudem konnten die Subventionen pro Sendung gesenkt und damit auch die Effizienz der Fördermittel gesteigert werden.**² **Würde die RoLa wegfallen, würden wohl weiterhin mindestens ca. ¾ der transportierten Lastwagen auf die Strasse zurück.** Auch wenn die RoLa (auch schon vor Corona) etwas tiefere Transportleistungen erbracht und die 100'000 Lastwagen nicht mehr erreichen konnte, sind ca. 80'000 transportierte Lastwagen sehr gut möglich pro Jahr. **Würden davon ¾ auf die Strasse gehen, wäre das ein deutliche Rückschritt in der Verlagerungspolitik! Hart erarbeitete kleine Fortschritte hin zum Verlagerungsziel würden damit auf einmal durch diesen Rückschritt aufgefressen.** Dies muss unter allen Umständen verhindert werden. Es würde 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. Das zeigen diverse Studien. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehrs aus.³ Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen würde. Und vor diesem Hintergrund wird es noch mehr Anstrengungen bedürfen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Verlagerungsinstrument wie die RoLa ersatzlos auslaufen zu lassen, ist nicht angebracht.

Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen. RAIPin hält zum Klimaschutz-Impact der RoLa auf ihrer Homepage fest: «Jährlich entlasten wir die Umwelt um rund 30'000 Tonnen CO₂. Unter der Voraussetzung, dass ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt rund 2.5 Tonnen CO₂ pro Jahr

¹ Evaluation der Rollenden Landstrasse vom 9. Januar 2018 der Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (<https://biblio.parlament.ch/e-docs/393381.pdf>)

² Ebd.: S.6: «Im Jahr 2016 betrug der Betriebsaufwand für den Transport pro SGF auf der RoLa 837 Franken. Die Subvention für den Transport eines SGF durch den Bund belief sich derweil auf 336 Franken» und BAV (2021): Erläuternder Bericht zur Vorlage: "Die Abgeltung je effektiv transportierte Sendung würde bei den prognostizierten Werten (rund 360'000 Fahrzeuge) bei 280 Franken liegen. Dies sind rund 6 Prozent weniger als der Durchschnitt über die letzten fünf Jahre.»

³ ARE (2021) : Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 (<https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>)

und Person für die Erzeugung von Wärme und Strom ausstösst, entspricht die eingesparte Treibhausgas-Emission dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York.»⁴

Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt. Des Weiteren werden auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart und dies vor allem auch auf den Transitstrecken, bspw. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können. So konnten im Jahr 2018 mit der RoLa Freiburg-Novara rund 43 t Stickoxide und rund 1000 kg Feinstaub eingespart werden.⁵

Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind laut Erhebungen des ARE 9.7 Rp./tkm (wenn die Internalisierung durch die LSVA schon abgezogen wird: 6.5 Rp./tkm).⁶ Für die Schiene betragen sie: 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Somit fallen für die Fahrt eines 40 t-Lastwagen auf dieser Relation auf der Strasse für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm mal 40 t mal 430 km = 166'840 Rp. = 1'668.40 CHF). Wenn man die LSVA als Internalisierungsinstrument schon berücksichtigt, sind es entsprechend 1'118 CHF. Mit der RoLa auf der Schiene wären es für dieselbe Gütermenge über die gleiche Relation (dabei ist die Schienenstrecke über den Lötschberg-Simplon-Achse kürzer) nur 774 CHF. Die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft profitieren somit von jeder Fahrt auf der RoLa deutlich. 894 CHF an externen Kosten werden pro Fahrt eingespart (mit Einbezug der LSVA: 344 CHF pro gesparte Fahrt auf der Strasse). Das sind deutlich höherer Werte als die Förderung von 280 CHF 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.** Dies würde bedeuten, dass mehr Relationen angeboten würden mit dem Resultat: Mehr verlagerte Lastwagen, tiefere Fördermittel pro Sendung und deutliche Einsparungen bei den externe Kosten des Strassenverkehrs.

Um sich die Menge der jährlich auf die Schiene verlagerten Lastwagen durch die RoLa vorzustellen, kann man sich die ca. 80'000 Lastwagen (mit einer Länge zwischen 16,5m und 18.75 m, ohne Abstand zwischen den Fahrzeugen) in einer Reihe auf der Strasse vorstellen. Zwischen 1'320 km bis 1'500 km lang wäre diese LKW-Kolonie. Damit könnte man die Strecke der RoLa von Freiburg im Breisgau nach Novara (von ca. 433 km) ca. dreimal mal vollständig mit Lastwagen auffüllen.

⁴ Homepage von RALpin: <https://www.ralpin.com/unternehmen/umwelt/>

⁵ RALpin Geschäftsbericht 2018 (2019), S. 10: <https://www.ralpin.com/appl/file.php?id=1128>

⁶ ARE (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018, S. 12: [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf)

Für uns kann es vor diesem Hintergrund nur zwei Optionen zur Zukunft der RoLa ab 2029 geben:

- 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 transportierten Lastwagen verhindert oder ausgleicht.**

Entscheidet man sich aus kurzfristigen Kostengründen oder anderen Überlegungen gegen die Vorwärtsstrategie bei der RoLa, obwohl RoLas aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik vielerorts auf- und ausgebaut werden, so muss es ein flankierendes Massnahmen-Paket geben, um die Rückverlagerung zu vermeiden, damit die Verlagerungserfolge gesichert werden können.

Die RoLa einfach so einzustellen, wenn auch mit etwas Vorlaufzeit, aber keine zusätzlichen Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, widerspricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik und ist schlicht naiv. Es ist nicht glaubwürdig, ohne jegliche Massnahmen eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Warum sollen Transportunternehmen, welche die RoLa nutzen, künftig den UKV nutzen, ebendieser steht ja aktuell schon (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität wie in 5 Jahren) zur Verfügung? Es wird wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe dafür geben, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV sondern die RoLa nutzen. Vor diesem Hintergrund gilt es ebenda, bei diesen Gründen für RoLa und gegen UKV, anzusetzen oder zumindest anderorts, bei anderen potenziellen Kunden des UKV mehr Verlagerung zu erzeugen. Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. CHF jährlich frei werden. Diese Mittel haben bis anhin zur Verlagerung beigetragen, diese nun einfach so 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 Güter-Verlagerung bereit zu stellen.

Ein solches Paket von flankierenden Massnahmen zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. folgendes umfassen:

- **Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung, 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, auch wenn es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistisch verlagert werden können. Leider sind nur ca. 5 % der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: Erst ein Förderprogramm, wo sich der

Bund bspw. mit 50 % an den zusätzlichen Kosten der Kranbar-Machung von Sattelaufleger beteiligt und für 2030 soll der Bund ein Fahrverbot auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz von nicht-kranbaren Sattelauflegern verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert.⁷ Mit dem Kommissions-Postulat 22.3001 Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern, das die KVF-N mit grosser Mehrheit eingebracht hat und wir begrüssen, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.

- **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kunden**

Damit die aktuellen Kunden der Rola (spätestens ab 2029) und andere potenzielle Kunden 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, vor diesem Hintergrund ist es auch nur sinnvoll, dass man Mittel bereitstellt und so dazu beiträgt, dass mehr Kunden die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen, wie 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 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. Die ATA könnte leicht eingeführt werden. In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich Toll Plus. Damit kann in den Alpenregionen pro km eine deutlich höhere Maut verlangt werden. Dabei können auch Ausnahmen für regionale Verkehre gemacht werden.

- **Trassenpreis-Senkungen für Schienengüterverkehrstrassen**

⁷ NEE und VPI: "NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war." Quelle: MM von NEE und VPI vom 21. Okt. 2021 : <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/verkehrsverlagerung-muss-am-lkw-trailer-ansetzen-studie-der-tu-berlin-stellt-gravierende-co2-reduktionen-in-aussicht.html>

Hupac: "Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufleger-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufleger soll technisch in der Lage sein, die Option des Kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden. Auch andere Länder wie Deutschland unterstützen die Konvertierung der Flotten in kranbare Sattelaufleger." Quelle : MM von Hupac vom 18.5.2021 : <https://www.hupac.com/DE/Erfolgreiche-Verlagerung-erfordert-Fokus-auf-den-gesamten-Korridor-a526ba00>

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 vglw. 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 von Gütern auf die Schiene ist es sinnvoll, die Trassenpreise für den Güterverkehr deutlich zu senken.

▪ **Förderung der Verlagerung auf die Schiene im Import-, Export- und Binnen-güterverkehr**

Es braucht ein Verlagerungsziel auch im Schienengüterverkehr in der Fläche und entsprechende Fördermassnahmen, wie u.a. ein Förderinstrument. 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. Schienengüter-verkehr-Produkte in der Schweiz**

Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten sehr deutlich nicht deckt (ca. zwei Drittel bleiben ungedeckt), ist es 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.

Wie begrüssen die Änderungen des GVVG Art. 8, Abs. 1: Die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» soll gestrichen werden, weil das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien). Wir teilen hierzu die Einschätzung des BAV.

Wir bedauern, dass vom Bundesrat und der Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorgeschlagen wurde, mit welchem die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen (nach deren Einstellung 2029) von der Schiene 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.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

21.04.2022 18:47:00/cmm/https://proveloschweiz.sharepoint.com/sites/PVCH/Freigegebene
Dokumente/General/5_Infrastruktur_Politik/55_Projekte_Aktionen_Geschäfte/556_Verkehrsrecht/Vernehmlassungen_Stell
ungenahmen/20220301_Stn_Gueterverlagerungsgesetz.docx



Elektronisch verschickt an:

konsultationen@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Stellungnahme zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze:

Leider will der Bundesrat die rollende Landstrasse mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagenkompositionen per 2028 ersatzlos einstellen. Er hofft, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa transportierten Sendungen spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden kann.

Die Stiftung PUSCH begrüsst die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Mit Hoffen löst sich das Problem aber nicht. Wir fordert eine Vorwärtsstrategie: Der Bund muss in den Ausbau der RoLa investieren, weil sie die Verlagerung, das Klima, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft positiv beeinflusst. Entscheidet sich der Bund gegen diese Vorwärtsstrategie und für die Einstellung der RoLa sind aus Sicht der wir folgende Massnahmen zwingend. Erstens ist die Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre zu garantieren. Zweitens gilt es die Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder zu kompensieren. Dafür ist ein flankierendes mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. 20 Millionen Franken gedenkt der Bund mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.

Detaillierte Würdigung der Vorlage:

In den kommenden Jahren wird das Güterverkehrsaufkommen mit grosser Wahrscheinlichkeit deutlich zunehmen. Das zeigen diverse Studien. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem



Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehr aus.¹ Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen würde. Und vor diesem Hintergrund wird es noch mehr Anstrengungen bedürfen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Verlagerungsinstrument, wie die RoLa, ersatzlos auslaufen zu lassen ist nicht angebracht.

Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen. RALpin hält zum Klimaschutz-Impact der RoLa auf ihrer Homepage fest: «Jährlich entlasten wir die Umwelt um rund 30'000 Tonnen CO₂. Unter der Voraussetzung, dass ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt rund 2.5 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person für die Erzeugung von Wärme und Strom ausstösst, entspricht die eingesparte Treibhausgas-Emission dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York.»²

Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt. Des Weiteren werden auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart und dies vor allem auch auf den Transitstrecken, bspw. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können. So konnten im Jahr 2018 mit der RoLa Freiburg-Novara rund 43 t Stickoxide und rund 1000 kg Feinstaub eingespart werden.³

Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind laut Erhebungen des ARE 9.7 Rp./tkm (wenn die Internalisierung durch die LSVA schon abgezogen wird: 6.5 Rp./tkm).⁴ Für die Schiene betragen sie: 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Somit fallen für die Fahrt eines 40 t-Lastwagen auf dieser Relation auf der Strasse für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm mal 40 t mal 430 km = 166840 Rp. = 1668,40 CHF). Wenn man die LSVA als Internalisierungsinstrument schon berücksichtigt, sind es entsprechend 1'118 CHF. Mit der RoLa, auf der Schiene wären es für dieselbe Gütermenge über die gleiche Relation (dabei ist die Schienenstrecke über den Lötschberg-Simplon-Achse kürzer) nur: 774 CHF. Die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft profitiert somit von jeder Fahrt auf der RoLa deutlich. 894 CHF an extern Kosten werden pro Fahrt eingespart (mit Einbezug der LSVA: 344 CHF pro gesparte Fahrt auf der Strasse). Das sind deutlich höherer Werte als die Förderung von 280 CHF 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.** Dies würde bedeuten, dass mehr Relationen angeboten würden mit dem Resultat: Mehr verlagerte Lastwagen, tiefere Fördermittel pro Sendung und deutliche Einsparungen bei den externe Kosten des Strassenverkehrs.

Um sich die Menge der jährlich auf die Schiene verlagerten Lastwagen durch die RoLa vorzustellen, kann man sich die ca. 80'000 Lastwagen (mit einer Länge zwischen 16,5m und 18.75 m, ohne Abstand zwischen den Fahrzeugen) in einer Reihe auf der Strasse vorstellen. Zwischen 1'320 km bis 1'500 km lang wäre diese LKW-Kolonnen. Damit könnte man die Strecke der RoLa von Freiburg im Breisgau nach Novara (von ca. 433 km) ca. dreimal mal vollständig mit Lastwagen auffüllen.

Für uns kann es vor diesem Hintergrund nur zwei Optionen zur Zukunft der RoLa ab 2029 geben:

¹ ARE (2021) : Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050
(<https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>)

² Homepage von RALpin: <https://www.ralpin.com/unternehmen/umwelt/>

³ RALpin Geschäftsbericht 2018 (2019), S. 10: <https://www.ralpin.com/appl/file.php?id=1128>

⁴ ARE (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018, S. 12:
[https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf](https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf)



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.

Entscheidet man sich aus kurzfristigen Kostengründen, oder anderen Überlegungen, gegen die Vorwärtsstrategie bei der RoLa, obwohl RoLas aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik vielerorts auf- und ausgebaut werden, so muss es ein flankierendes Massnahmen-Paket geben, um die Rückverlagerung zu vermeiden, damit die Verlagerungserfolge gesichert werden können.

Die RoLa einfach so einzustellen, wenn auch mit etwas Vorlaufzeit, aber keine zusätzlichen Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, widerspricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik und ist schlicht naiv. Es ist nicht glaubwürdig, ohne jegliche Massnahmen eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Warum sollen Transportunternehmen, welche die RoLa nutzen, künftig den UKV nutzen, ebendieser steht ja aktuell schon (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität, wie in 5 Jahren) zur Verfügung? Es wird wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe dafür geben, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV sondern die RoLa nutzen. Vor diesem Hintergrund gilt es ebenda, bei diesen Gründen für RoLa und gegen UKV, anzusetzen oder zumindest anderorts, bei anderen potenziellen Kunden des UKV mehr Verlagerung zu erzeugen. Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. CHF jährlich frei werden. Diese Mittel haben bis anhin zur Verlagerung beigetragen, diese nun einfach so 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 Güter-Verlagerung bereit zu stellen.

Ein solchen Massnahmen-Paket als flankierende Massnahmen zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. folgendes umfassen:

▪ **Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung, 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, auch wenn es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistisch verlagert werden können. Leider sind nur ca. 5% der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: Erst ein Förderprogramm, wo sich der Bund bspw. mit 50% an den zusätzlichen Kosten der Kranbarmachung von Sattelaufleger beteiligt und für 2030 soll der Bund ein Fahrverbot auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz von nicht-kranbaren Sattelauflegern verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert.⁵ Mit dem Kommissions-

⁵ NEE und VPI: "NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war. » Quelle: MM von NEE und VPI vom 21. Okt. 2021 : <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/verkehrsverlagerung-muss-am-lkw-trailer-ansetzen-studie-der-tu-berlin-stellt-gravierende-co2-reduktionen-in-aussicht.html>

Hupac: "Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufleger-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufleger soll technisch in der Lage sein, die Option des Kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden.



Postulat 22.3001 Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern, welches die KVF-N mit grosser Mehrheit eingebracht hat und wir begrüssen, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.

- **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kunden**

Damit die aktuellen Kunden der Rola (spätestens ab 2029) und andere potenzielle Kunden 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, vor diesem Hintergrund ist es auch nur sinnvoll, dass man Mittel bereitstellt mit ebendiesen man dazu beiträgt, dass mehr Kunden die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen, wie 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 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. Die ATA könnte leicht eingeführt werden. In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich Toll Plus. Damit kann in den Alpenregionen pro km eine deutlich höhere Maut verlangt werden. Dabei können auch Ausnahmen für regionale Verkehre gemacht werden.

- **Trassenpreis-Senkungen für Schienengüterverkehrsstrassen**

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 vglw. 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**

Es braucht ein Verlagerungsziel auch im Schienengüterverkehr in der Fläche und entsprechende Fördermassnahmen, wie u.a. ein Förderinstrument. 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. Zweidrittel bleiben ungedeckt), ist es 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.

Wie begrüßen die Änderungen des GVVG Art. 8, Abs. 1: Die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» soll gestrichen werden, weil das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien). Wir teilen hierzu die Einschätzung des BAV.

Wir bedauern, dass vom Bundesrat und der Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorgeschlagen wurde, mit welchem die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen (nach deren Einstellung 2029) von der Schiene 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.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüßen

Maria-Luisa Kargl
Projektmitarbeiterin Energie und Klima

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

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs – Stellungnahme zur Vernehmlassung

01 RAlpin und die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz

Die RAlpin AG mit Sitz in Olten betreibt seit 2001 die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz zwischen Freiburg (BrsG/D) und Novara (I). Jährlich verlagerte sie in den vergangenen Jahren vor der COVID-19 - Krise je nach konjunktureller Lage zwischen 85'000 und 100'000 Lastwagen von der Strasse auf die Schiene. In ihrem gut 20-jährigen Bestehen hat RAlpin mit diesem Angebot die Schweiz und ihre Alpen von über 1.7 Millionen LKW-Fahrten entlastet und dabei wurden fast 600'000 Tonnen Co2 eingespart.

RAlpin hat im Jahr 2020 im Rahmen des Projektes «RAlpin 2021+» die Kostenstruktur verbessert und damit die Grundlage dafür gelegt, dass jährlich zwischen 90'000 und 100'000 Lastwagen transportiert werden und die notwendigen Betriebsabgeltungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf unter 300 Franken pro transportierte Sendung zu liegen kommen¹. Auf dieser Grundlage wurde am 26. April 2021 der Businessplan für die Jahre 2024-2028 beim Bundesamt für Verkehr, Sektion Güterverkehr, eingereicht, welcher in gegenseitigem Einvernehmen mit dem BAV eine Betriebseinstellung der Rola per Ende 2028 und eine Liquidation der Gesellschaft im Jahre 2029 vorsieht. Dieser bildet wiederum eine wichtige Grundlage für die vorgesehene Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und den vorgesehenen Bundesbeschluss.

02 Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes

RAlpin begrüsst die vorgesehenen Änderungen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, Art. 8 abs 2-4. Die für die Erstellung des Businessplanes 2024-2028 getätigten Arbeiten haben deutlich gemacht, dass mit den heutigen Rahmenbedingungen keine weitere jährliche Absenkung der Abgeltung pro transportierte Sendung möglich ist. Die Gründe hierfür liegen einerseits im unterhaltsintensiven Rollmaterial (Niederflur-Transportwagen mit 8 Achsen je Wagen und Liege- bzw. Schlafwagen für die mitreisenden LKW-Fahrer*innen) und andererseits an der Tatsache, dass die genutzte Lötschberg-Simplonachse in Richtung Süd-Nord weiterhin zusätzliche Lokomotiven auf Teilstrecken bedingt.

389 der eingesetzten 419 Niederflurtragwagen stammen aus den Jahren 1981 bis 2004; 30 Wagen wurden im Jahre 2011 nachbeschafft. Die 24 Begleitwagen stammen aus den Jahren 1974 bis 1979. Mit Ausnahme

¹ Preisbasis 2021

der 30 Niederflurtragwagen aus dem Jahre 2011 ist das Rollmaterial gegen Ende des laufenden Jahrzehntes am Ende der Lebensdauer angelangt. Der geplante Zeitpunkt der Betriebseinstellung im Jahre 2028 hat sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht als am Sinnvollsten herausgestellt, weil damit ab 2027 grössere, von Jahresfristen abhängige Revisionen am Rollmaterial vermieden werden können.

RAlpin hat seit 2018 operativ immer Betriebsverluste erlitten; für die Jahre 2019, 2020 und 2021 auch Unternehmensverluste. Diese konnten dank Auflösung von Reserven und Rückstellungen im Rahmen gehalten werden. Zusätzlich hat die Schweizerische Eidgenossenschaft im Rahmen des ersten und zweiten Massnahmenpaketes für den öffentlichen Verkehr in der COVID-19-Krise verdankenswerterweise an den pandemiebedingten Einnahmeverlusten mit zwei a-fonds-perdu-Zahlungen im Umfang von fast 13 Mio. Schweizer Franken beteiligt, weil die Rola im Gegensatz zum restlichen Güterverkehr für die mitfahrenden LKW-Fahrer*innen immer die geltenden Regelungen, im Speziellen die Social Distancing-Vorgaben, einhalten musste.

Trotz kosteneffizienterem Betrieb wird die Rola immer Betriebsabteilungen benötigen und daher maximal eine schwarze Null erzielen können. Aus subventionsrechtlichen Gründen kann RAlpin keine ausreichenden Gewinne erzielen, welche für die Liquidation der Firma notwendig wären, wenn die Rola Ende 2028 eingestellt wird. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft sich an den Schliessungskosten im Jahre 2029 beteiligen kann, soweit sie durch RAlpin nicht selbst gedeckt werden können.

03 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen

RAlpin befürwortet den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen von insgesamt 100 Mio. Schweizer Franken. Der Betrag ist auf die von RAlpin gemachten Angaben im Businessplan 2024-2028 abgestimmt². RAlpin wird bereits ab Mitte 2022 erste Verhandlungen und Letters of Intent zur Weiterführung des Angebotes über den Dezember 2023 hinaus eingehen. Daher befürworten wir eine möglichst rasche Vorlage des Beschlusses beim Bundesrat und den eidgenössischen Räten.

04 Flankierende Massnahmen zur Vermeidung einer Rückverlagerung von LKW-Verkehr auf die Strasse

Die Rollende Landstrasse hat sich für viele Unternehmen als ein Einsteigeprodukt in den kombinierten Verkehr erwiesen. Im Gegensatz zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) steht sie auch Speditionsfirmen offen, welche keine Niederlassungen in anderen Ländern besitzen. Aus Sicht von RAlpin gibt es verschiedene Gründe, warum Rola-Kunden nicht den UKV nutzen:

1. Viele Kunden der Rola schätzen den raschen Be- und Entlad. So waren 2021 17% der Sendungen Lebensmitteltransporte. Mit der Rola lässt sich die Transportdauer deutlich besser abschätzen als im UKV. Dafür verantwortlich ist einerseits die höhere Pünktlichkeit der Rola gegenüber dem UKV, andererseits aber auch die Flexibilität: Fällt ein Zug aus, kann auf die Strasse ausgewichen werden.
2. Abhängigkeit von der Schiene: Verlagert eine Speditionsfirma ihre Transporte vollständig auf die Schiene, ist sie auf deren Zuverlässigkeit angewiesen. Geplante und ungeplante, länger andauernde Streckenunterbrüche oder fehlende Umfahrstrecken (im Ausland) tragen nicht zur Vertrauensbildung bei.
3. Auf der Rola können auch Lasten-Hängerzüge transportiert werden. Dies ist auf dem UKV nicht möglich. Die in Deutschland und Italien bereits zugelassenen, längeren Sattelaufleger des Typs 1

² Preisbasis 2021

(LKW-Gesamtlänge bis 18 Meter) können auf der Rola mit heutigem Rollmaterial, jedoch nicht mit allen Taschenwagen im UKV transportiert werden³.

4. Für den Wechsel vom reinen Strassentransport in den UKV muss eine Speditionsfirma kostenintensive Investitionen in kranbare Trailer oder Wechselbehälter tätigen. Die Weiterführung der Rola bis 2028 wird den Speditionen ermöglicht, diese Investitionen entsprechend zu planen. Gleichzeitig muss die organisatorische Veränderung von der Transportfirma zu einem Logistikunternehmen auch bewältigt werden können.
5. Verschiedene bahnaffine Logistikfirmen führen immer noch Fahrten mit der Rola aus. Wäre ein Transport dieser Sendungen im UKV tatsächlich möglich, würden sie es sicher tun, da der Transportpreis wesentlich günstiger ist.
6. Auf der Rola beträgt das Maximalgewicht eines LKW heute analog der Regelung für den kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf 44t. Wenn nicht für den UKV geeignete Transporte dieser Art nicht mehr mit der Rola transportiert werden können, wird der Druck von Seiten der EU steigen, das Gewichtslimit in der Schweiz zu erhöhen. Im Jahre 2021 waren 11'443 von 68'813 Transporten mit über 40t Gesamtgewicht auf der Rola unterwegs.

Somit sind Massnahmen notwendig, um eine Rückverlagerung von Rola-Verkehr auf die Strasse zu verhindern bzw. zu minimieren:

- a. Eine Lösung für zeitkritische Güterarten mit raschem Umlad Schiene/Strasse ist notwendig. Diese soll wenn immer möglich mit einem Standard und einer nicht proprietären (teuren?) Lösung erfolgen. Neben dem Umlad ist dabei auch der Beschaffenheit eines Terminals hohe Bedeutung beizumessen.
- b. Umfahrungsstrecken im grenznahen Ausland sind notwendig, damit Güterverkehrstransporte auf der Schiene hochgradig zuverlässig funktionieren und Bahntransporte nicht als Risikofaktor gelten.
- c. Die Förderung von Kranbarkeit wirkt auf jeden Fall unterstützend. Dabei stellt sich die Frage, ob die Einheit «Trailer» angesichts verschiedener Bestrebungen, dessen Länge zu verändern, das Mass der Dinge für eine Perspektive 2025+ sein wird.

05 Weiterbetrieb der Rollenden Landstrasse über das Jahr 2028 hinaus

Im Businessplan 2024-2028 haben wir die notwendigen Investitionen für einen Weiterbetrieb oder einen Ausbau der Rola ausgewiesen. Längerfristige Trends sprechen jedoch nicht dafür, dass die Rola eine Transportform der Zukunft für grössere Mengen von LKW sein wird:

- Der Arbeitskräftemangel ist im Bereich der LKW-Fahrer*innen seit längerem angespannt. Die Arbeit als regional tätiger LKW-Fahrer*in ist wesentlich attraktiver als diejenige von Fernfahrern.
- Zugmaschinen mit alternativen Antriebsformen (E-LKW, Wasserstoff) sind teurer in der Beschaffung. Für Speditionen ist es somit attraktiv, deren Zahl künftig tiefer zu halten. Eine auf die Rola verladene Zugmaschine kann während dieser Zeit nicht genutzt werden⁴.

³ Abklärungen von RALpin mit Einbezug von SBB Cargo Deutschland GmbH, Terminal Freiburg, Januar 2022

⁴ Eine E-LKW-Zugmaschine könnte auf der Rola während der Fahrt die Batterien wieder aufladen. Die verfügbare Energieleistung ab der 1000V-Zugsammelschiene ist allerdings begrenzt.

06 Folgen einer Einstellung der Rollenden Landstrasse Ende 2023

Obwohl die Rola mit 5,5% Marktanteil im alpenquerenden Güterverkehr⁵ ein Nischenprodukt darstellt, ist sie mit gegen 90'000 transportierten Sendungen auf Platz 10 der europaweiten Anbieter im kombinierten Verkehr⁶ und somit keine vernachlässigbare Grösse. Im für Europa wichtigen Transitverkehr durch die Schweiz würden einerseits potenziell 90'000 Lastwagenfahrten wieder auf die Strasse zurückkehren und so das Delta gegenüber dem in der Bundesverfassung verankerten Ziel von max. 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten signifikant erhöhen. Zudem könnten die Vorteile der Rola (Sicherer Gefahrguttransport, Sicherstellung der Transportketten trotz des schweizerischen Nacht- und Sonntagsfahrverbotes) nicht mehr genutzt werden. Andererseits würde der auf Anfang des Jahrtausends in Betrieb genommene 4-Meter – Korridor auf der Lötschberg-Simplon-Achse zumindest kurzfristig ein wesentliches Schienenverkehrsvolumen verlieren.

Von der Rola hängen im Weiteren rund 100 Arbeitsplätze in der Schweiz, Deutschland und Italien ab. Für die Güterbahnen BLS Cargo und SBB Cargo Italia S.p.a. hängt ein Volumen von bis zu 30% des Umsatzes am Betrieb der Rola, welches kurzfristig nicht substituiert werden kann und wohl zu herben Arbeitsplatzverlusten führen würde.

07 Schlussfolgerung

Der Weiterbetrieb der Rola in den Jahren 2024-2028 ermöglicht es der Schweizerischen Eidgenossenschaft, einer Rückverlagerung der durch die Rola transportierten LKW auf die Strasse mit flankierenden Massnahmen und genügend Vorlaufzeit entgegenzuwirken. Wir bitten Sie deshalb, den geplanten Bundesbeschluss und die Gesetzesänderungen unverändert den eidgenössischen Räten zum finalen Entscheid zu unterbreiten.

Olten, 25. Februar 2022

RALpin AG

Nicolas Perrin
VR-Präsident

Ludwig Näf
CEO

⁵ Quelle: Bericht Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz, BAV, Kennzahlen 2019 und Interpretation der Entwicklung, Niveau vor der Corona-Pandemie, welche beim begleiteten Kombinierten Verkehr 2020 und 2021 zu Einbussen führte.

⁶ Kenngrösse: Transportierte Anzahl Sendungen auf der Schiene im Kombinierten Verkehr im Vergleich der 24 Mitgliedfirmen des europaweiten Branchenverbandes UIRR des kombinierten Verkehrs (Stand 2019).



Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

per E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 24. März 2022

1 | 2

Vernehmlassung: Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes / Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse)

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Wir lehnen den Vorschlag, den Betrieb der Rollenden Landstrasse (RoLa) bis ins Jahr 2028 fortzuführen und hierfür 100 Millionen Franken für Betriebsabgeltungen oder sogar für Liquidationskosten einzusetzen, **vollumfänglich ab und fordern die Einstellung der RoLa per Ende 2023 (somit keine Verlängerung der Rahmenvereinbarung zwischen Bund und RALpin AG).**

Mit Blick auf das Verlagerungsziel des Schwerverkehrs, den Klimaschutz und vor allem das Angebot des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) stehen die Kosten und der Nutzen der RoLa schon seit Jahren in einem Missverhältnis zueinander, d. h. der zunehmend geringe Nutzen der RoLa rechtfertigt die gleichbleibend hohen Kosten in Form von staatlichen Betriebsabgeltungen nicht. Staatliche Subventionsmittel, zumal in der Höhe von 100 Millionen Franken, müssen stets besonders effizient und zielgerichtet eingesetzt werden, was bei der Verlängerung der Rahmenvereinbarung bis ins Jahr 2028 aber nicht der Fall wäre. Weil überdies die Bilanz der RoLa verglichen mit dem UKV in allen Punkten negativ ausfällt (massive Unterschiede hinsichtlich der Abgeltungen pro Ladebehälter bzw. Lastwagen und der Auswirkungen auf Verlagerung und Umwelt), muss das Angebot der RoLa umso mehr zum frühestmöglichen Zeitpunkt (Ende 2023) eingestellt werden.

Es kann schliesslich auch nicht Aufgabe des Bundes sein, eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft wie die RALpin AG bis zu deren Auflösung mit Millionenbeiträgen schadlos zu halten. Vielmehr muss die sinkende Nachfrage nach begleitetem Kombiverkehr und die damit einhergehende Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit von der RALpin AG selber unternehmerisch aufgefangen und finanziell getragen werden, inklusive allfälliger Liquidationskosten. Sollte es aus rechtlichen Gründen notwendig sein, die

2|2 Rahmenvereinbarung zwischen dem Bund und der RAlpin AG über das Jahr 2023 hinaus zu verlängern, müsste sie im obigen Sinne abgefasst werden (mehr unternehmerische Freiheit gewähren, weniger Subventionen ausrichten).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 79 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch

Per Mail

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

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. März 2022
GT/dl

Vernehmlassung Rollende Landstrasse – Änderung GVVG und Zahlungsrahmen 2024-2029

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Grundsatz

Der SEV begrüsst die mit dieser Revision vorgeschlagene Weiterführung der "Rollenden Landstrasse (Rola)" beziehungsweise deren Finanzierung um weitere fünf Jahre.

Gleichzeitig sind wir aber besorgt über die vom Bundesrat ebenfalls beabsichtigte ersatzlose Einstellung dieses spezifischen Angebots des begleiteten kombinierten Verkehrs im Jahr 2028. Die im erläuternden Bericht gemachte Prognose, dass die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr eine Einstellung der Rola im Jahr 2028 zulassen, ohne dass mit Rückverlagerungen auf die Strasse gerechnet werden muss, erachten wir als sehr gewagt. Das Szenario einer vollständigen Verlagerung des existierenden Volumens des begleiteten auf den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr (UKV), ist zwar sehr wünschenswert, doch wird es sich nicht ohne eine stringente güterverkehrspolitische Offensive ergeben.

Rückverlagerung auf die Strasse

Die EFK hielt 2018 in ihrem Evaluationsbericht zur Rola fest, dass diese ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte ist, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Konkret ging die EFK in ihrer Analyse vor nicht einmal vier Jahren davon aus, dass sich bei einem Wegfall der Rola drei Viertel ihrer Transporte wieder auf die Strasse zurückverlagern würden. Träte dies ein, wäre es ein herber Rückschlag in der Verlagerungspolitik, welche zwar allgemein erfolgreich ist, aber das Verlagerungsziel der Alpen-Initiative wiederkehrend verfehlt. In dieser Situation ist

es nicht angezeigt, in Inaktivität zu verfallen oder gar existierende Verlagerungsinstrumente ersatzlos aufzuheben.

Massnahmenpaket bei Einstellung der Rola

Sollte an der geplanten Einstellung der Rola im Jahr 2028 festgehalten werden, ist ein griffiges Bündel flankierender Massnahmen zu beschliessen, mit welchem die mit dem Rola-Wegfall drohende Rückverlagerung auf die Strasse gänzlich vermieden werden soll. Diesbezüglich verweisen wir gerne auf die Stellungnahme des Vereins Alpen-Initiative, welche mögliche Elemente eines solchen Massnahmenpakets im Detail aufzeigt.

Fahrverbot für nicht-kranbare Sattelaufleger verbunden mit einem Förderprogramm für die "Kranbarmachung"

Unseres Erachtens vordringlich ist dabei der baldige Erlass eines Fahrverbots für nicht-kranbare Sattelaufleger verbunden mit einem Förderprogramm für die "Kranbarmachung". Heute sind hierzulande immer noch über 80% der verkehrenden Sattelaufleger nicht kranbar und damit für den kombinierten Verkehr gänzlich ungeeignet. Die Hürde zur Nutzung der Bahn wäre deutlich tiefer, wenn alle Sattelaufleger kranbar wären, womit die Kranbarmachung existierender Sattelaufleger bzw. das Verbot der Inbetriebnahme neuer nicht-kranbarer Sattelaufleger eine der effektivsten Massnahmen zur Förderung der Verlagerung ist.

Finanzielle Massnahmen

Mindestens genauso wichtig sind zudem finanzielle Massnahmen, insbesondere eine baldige Erhöhung der LSVA – beziehungsweise deren maximale "Ausreizung" im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit der EU – sowie eine deutliche Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr.

Änderung von Art. 8, Abs. 1 des GVVG

Wir begrüssen die vorgeschlagene Änderung von Art. 8, Abs. 1 des GVVG, mit der die bisherige Formulierung "über grosse Distanzen" gestrichen werden soll. Dies ist wichtig, denn gemäss aktuellen Prognosen des BAV kann damit gerechnet werden, dass das zusätzliche Verlagerungspotential für die kommenden Jahre über kurze Distanzen (z.B. Nordschweiz-Tessin) weit grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen-Norditalien).

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti
Präsident SEV



Daniela Lehmann
Koordinatorin Verkehrspolitik

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

per E-Mail: 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

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la commu-
nication DETEC
Par mail à : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 23 mars 2022

**Concerne : Modification de la Loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)
et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferro-
viaire de marchandises accompagné à travers les Alpes**

Madame, Monsieur,

Le rapport sur le transfert 2021 montre que la politique de transfert transalpin est sur la bonne voie. transfair salue cette perspective. Les transports publics sont un élément fondamental dans la réalisation des objectifs climatiques. Le projet de modification de la LTTM prévoit de maintenir l'offre de la chaussée roulante (CR) jusqu'en 2028. Nous comprenons l'orientation du projet et sommes d'accord avec la variante choisie de maintenir temporairement cette offre jusqu'en 2028 avec un plafond de dépenses de 100 millions de francs pour 2024 à 2029. transfair salue le fait que les conditions du marché du fret ferroviaire transalpin permettent de constituer des offres et des capacités attrayantes supplémentaires pour acheminer des envois transportés avant par la CR. **Pour transfair, il est primordial de s'assurer que la cessation de la CR en 2028 ne provoque pas un re-transfert du trafic sur la route.** Le Conseil fédéral doit intensifier sa promotion du transport combiné transalpin. Le syndicat salue ici l'adoption par le Conseil national des motions 22.3013 et 22.3000 et du postulat 22.3001 lors de la session de printemps 2022.

Merci d'avance pour l'attention portée à nos remarques et meilleures salutations.

transfair – Le syndicat



Bruno Zeller
Responsable de branche Transports publics

St.Gallen, 1. April 2022

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

Stellungnahme Umweltfreisinnige St.Gallen

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Die Umweltfreisinnigen St.Gallen befürworten diese Vorlage, die die finanziellen Mittel und damit das Angebot für die Rollende Landstrasse für die Jahre 2024 bis 2029 sichert. Dieses Angebot ist ein wichtiger Baustein, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Wir sehen ein, dass im jetzigen Zeitpunkt eine über 2029 hinausgehende Verpflichtung nicht praktikabel ist, da das erforderliche Rollmaterial nicht länger zur Verfügung steht und die Nachfrage schwer abzuschätzen ist. Um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu vermeiden, sind aber flankierende Massnahmen nötig. Wir fordern darum,

- dass die durch die Einstellung der RoLa gesparten Gelder weiterhin in Verlagerungsmassnahmen fliessen,
- dass unter Umständen eine Weiterführung resp. ein Ausbau der RoLa ab 2029 ins Auge gefasst wird,
- dass die Umstellung auf kranbare Sattelaufleger aktiv gefördert wird, zum Beispiel mit Investitionen in entsprechende Anlagen, mit finanziellen Anreizen für die Marktteilnehmer und mit Fahrverboten für nicht-kranbare Sattelaufleger.

Wir vermissen eine umfassende Strategie, wie das Verlagerungsziel überhaupt erreicht werden soll. Um dem Verfassungsauftrag zur Güterverlagerung endlich gerecht zu werden, können wir uns auch weitergehende Massnahmen vorstellen, wie zum Beispiel eine Erhöhung der LSVA oder die Einführung einer Alpentransitabgabe. Ausserdem soll auch die Verlagerung des Binnengüterverkehrs aktiv gefördert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Umweltfreisinnige St.Gallen
Raphael Lüchinger, Präsident

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK
3003 Bern

Konsultationen@bav.admin.ch

Uitikon, 1. April 2022

Rollende Landstrasse Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Der VAP begrüsst die Bemühungen des BAV/UVEK, den alpenquerenden Verkehr auf die Schiene zu verlagern, um das gesetzlich vorgeschriebene Verlagerungsziel bald zu erreichen. Hierzu kann auch die

Technologieneutrale Förderung des gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehrs

beitragen. Der VAP bedauert, dass die bisherigen Massnahmen den konventionellen Bahngüterverkehr konsequent ausklammern und sich einzig auf den unbegleiteten und begleiteten kombinierten Verkehr beschränken. Dies erachten wir als eine verpasste Chance und Diskriminierung anderer Transportunternehmen.

Wir bitten Sie, den Massnahmenfächer auf den konventionellen Bahngüterverkehr auszudehnen. Sowohl finanzielle Unterstützungsmassnahmen als insbesondere auch das Qualitätsmonitoring sollen inskünftig auf den gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr ausgedehnt werden unabhängig von der Produktionsform.

Entsprechend regen wir an, in Art. 8 Abs. 1 und 2 GVVG den Hinweis auf den „unbegleiteten kombinierten“ Verkehr zu streichen und den Zahlungsrahmen anzupassen.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Elektronisch an
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 01. März 2022

Stellungnahme zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs (Vernehmlassung 2021/119)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Zukunft der Rollenden Landstrasse (RoLa), zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze:

Leider will der Bundesrat will die rollende Landstrasse mit dem Komplettverlad von ganzen Lastwagen-kompositionen per 2028 ersatzlos einstellen. Er hofft, dass ein Grossteil der heute mit der RoLa trans-portierten Sendungen spätestens ab 2028 im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportiert werden kann.

Unsere Organisation begrüsst die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Mit Hoffen löst sich das Problem aber nicht. Wir fordert eine Vorwärtsstrategie: Der Bund muss in den Ausbau der RoLa investieren, weil sie die Verlagerung, das Klima, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft positiv beeinflusst. Entscheidet sich der Bund gegen diese Vorwärtsstrategie und für die Einstellung der RoLa sind aus unserer Sicht folgende Massnahmen zwingend. Erstens ist die Weiterführung der RoLa um mindestens weitere fünf Jahre zu garantieren. Zweitens gilt es die Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern oder zu kompensieren. Dafür ist ein flankierendes mit genügend finanziellen Mitteln aus-gestattetes Massnahmenpaket unabdingbar. 20 Millionen Franken gedenkt der Bund mit der geplanten Einstellung der RoLa jährlich zu sparen. Solange das Verlagerungsziel derart deutlich verfehlt wird, wäre es völlig falsch, diese Mittel nicht weiterhin in die Verlagerungspolitik fliessen zu lassen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Detallierte Würdigung der Vorlage

Wir begrüssen die Weiterführung der RoLa um weitere fünf Jahre. Auch wenn wir aus Gründen der Energie- und Ressourceneffizienz den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) vorziehen, ist die RoLa nach wie vor eine wesentliche flankierende Massnahme der Verlagerungspolitik. Auch Externe schätzen die RoLa als wirksames und effizientes Instrument ein. So hält die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) anlässlich der 'Evaluation der Rollenden Landstrasse' vom 9. Januar 2018 Folgendes fest: «Die RoLa ist ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Aufgrund ihrer Analyse geht die EFK davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte oder ca. 77 000 SGF zurück auf die Strasse verlagerten.»¹ Zudem konnten die Subventionen pro Sendung gesenkt und damit auch die Effizienz der Fördermittel gesteigert werden.² Würde die RoLa wegfallen, würden wohl weiterhin mindestens ca. $\frac{3}{4}$ der transportierten Lastwagen auf die Strasse zurückkehren. Auch wenn die RoLa (auch schon vor Corona) etwas tiefere Transportleistungen erbracht und die 100'000 Lastwagen nicht mehr erreichen konnte, sind ca. 80'000 transportierte Lastwagen sehr gut möglich pro Jahr. Würden davon $\frac{3}{4}$ auf die Strasse gehen, wäre das ein deutlicher Rückschritt in der Verlagerungspolitik! Hart erarbeitete kleine Fortschritte hin zum Verlagerungsziel würden damit auf einmal durch diesen Rückschritt aufgeessen. Dies muss unter allen Umständen verhindert werden. Es würde 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. Das zeigen diverse Studien. Die Prognosen des ARE gehen für 2050 von einem Wachstum von +31% der Transportleistung des Güterverkehrs aus.³ Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig noch ein Potenzial bzw. Nachfrage für die RoLa bestehen würde. Und vor diesem Hintergrund wird es noch mehr Anstrengungen bedürfen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Verlagerungsinstrument, wie die RoLa, ersatzlos auslaufen zu lassen ist nicht angebracht.

Die RoLa hat für die Schweizer Gesellschaft, Volkswirtschaft und Umwelt sehr positive Auswirkungen. RALpin hält zum Klimaschutz-Impact der RoLa auf ihrer Homepage fest: «Jährlich entlasten wir die Umwelt um rund 30'000 Tonnen CO₂. Unter der Voraussetzung, dass ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt rund 2.5 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person für die Erzeugung von Wärme und Strom ausstösst, entspricht die eingesparte Treibhausgas-Emission

¹ Evaluation der Rollenden Landstrasse vom 9. Januar 2018 der Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (<https://biblio.parlament.ch/e-docs/393381.pdf>)

² Ebd.: S.6: «Im Jahr 2016 betrug der Betriebsaufwand für den Transport pro SGF auf der RoLa 837 Franken. Die Subvention für den Transport eines SGF durch den Bund belief sich derweil auf 336 Franken» und BAV (2021): Erläuternder Bericht zur Vorlage: "Die Abgeltung je effektiv transportierte Sendung würde bei den prognostizierten Werten (rund 360'000 Fahrzeuge) bei 280 Franken liegen. Dies sind rund 6 Prozent weniger als der Durchschnitt über die letzten fünf Jahre.»

³ ARE (2021) : Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 (<https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>)

dem Energiebedarf von rund 11'000 Personen oder rund 11'000 Retour-Flügen von Zürich nach New York.»⁴

Wenn es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse kommen sollte, wäre dies also auch bezüglich Klimaschutz ein deutlicher Rückschritt. Des Weiteren werden auch erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen eingespart und dies vor allem auch auf den Transitstrecken, bspw. im Tessin, wo diese Grenzwerte heute schon nicht eingehalten werden können. So konnten im Jahr 2018 mit der RoLa Freiburg-Novara rund 43 t Stickoxide und rund 1000 kg Feinstaub eingespart werden.⁵

Auch aus volkswirtschaftlicher Betrachtung macht die RoLa Sinn: Die externe Kosten von Lastwagen sind laut Erhebungen des ARE 9.7 Rp./tkm (wenn die Internalisierung durch die LSVA schon abgezogen wird: 6.5 Rp./tkm).⁶ Für die Schiene betragen sie: 4.5 Rp./tkm. Die Distanz Freiburg nach Novara beträgt auf der Strasse ca. 430 km. Somit fallen für die Fahrt eines 40 t-Lastwagens auf dieser Relation auf der Strasse für die Gesellschaft externe Kosten von 1'668 CHF an (9.7 Rp./tkm mal 40 t mal 430 km = 166'840 Rp. = 1'668,40 CHF). Wenn man die LSVA als Internalisierungsinstrument schon berücksichtigt, sind es entsprechend 1'118 CHF. Mit der RoLa, auf der Schiene wären es für dieselbe Gütermenge über die gleiche Relation (dabei ist die Schienenstrecke über den Lötschberg-Simplon-Achse kürzer) nur: 774 CHF. Die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft profitiert somit von jeder Fahrt auf der RoLa deutlich. 894 CHF an externen Kosten werden pro Fahrt eingespart (mit Einbezug der LSVA: 344 CHF pro gesparte Fahrt auf der Strasse). Das sind deutlich höherer Werte als die Förderung von 280 CHF 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. Dies würde bedeuten, dass mehr Relationen angeboten würden mit dem Resultat: Mehr verlagerte Lastwagen, tiefere Fördermittel pro Sendung und deutliche Einsparungen bei den externe Kosten des Strassenverkehrs.

Um sich die Menge der jährlich auf die Schiene verlagerten Lastwagen durch die RoLa vorzustellen, kann man sich die ca. 80'000 Lastwagen (mit einer Länge zwischen 16,5m und 18,75 m, ohne Abstand zwischen den Fahrzeugen) in einer Reihe auf der Strasse vorstellen. Zwischen 1'320 km bis 1'500 km lang wäre diese LKW-Kolonie. Damit könnte man die Strecke der RoLa von Freiburg im Breisgau nach Novara (von ca. 433 km) ca. dreimal mal vollständig mit Lastwagen auffüllen.

Für uns kann es vor diesem Hintergrund nur zwei Optionen zur Zukunft der RoLa ab 2029 geben:

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.

Entscheidet man sich aus kurzfristigen Kostengründen, oder anderen Überlegungen, gegen die Vorwärtsstrategie bei der RoLa, obwohl RoLas aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik

⁴ Homepage von RALpin: <https://www.ralpin.com/unternehmen/umwelt/>

⁵ RALpin Geschäftsbericht 2018 (2019), S. 10: <https://www.ralpin.com/appl/file.php?id=1128>

⁶ ARE (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018, S. 12: [https://www.ave.admin.ch/dam/ave/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf](https://www.ave.admin.ch/dam/ave/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf)

vielerorts auf- und ausgebaut werden, so muss es ein flankierendes Massnahmen-Paket geben, um die Rückverlagerung zu vermeiden, damit die Verlagerungserfolge gesichert werden können.

Die RoLa einfach so einzustellen, wenn auch mit etwas Vorlaufzeit, aber keine zusätzlichen Massnahmen zu ergreifen, welche einer Rückverlagerung entgegenwirken sollen, widerspricht der in der Verfassung verankerten Verlagerungspolitik und ist schlicht naiv. Es ist nicht glaubwürdig, ohne jegliche Massnahmen eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Warum sollen Transportunternehmen, welche die RoLa nutzen, künftig den UKV nutzen? Ebendieser steht ja aktuell schon (in gleichem Ausmass und bei gleicher Attraktivität, wie in 5 Jahren) zur Verfügung. Es wird wohl betriebliche, technische, organisatorische und/oder finanzielle Gründe dafür geben, warum ebendiese Transporteure nicht den UKV sondern die RoLa nutzen. Vor diesem Hintergrund gilt es ebenda, bei diesen Gründen für RoLa und gegen UKV, anzusetzen oder zumindest anderorts, bei anderen potenziellen Kunden des UKV mehr Verlagerung zu erzeugen. Des Weiteren gilt es auch zu beachten, dass mit der Einstellung der RoLa 2029 Bundesmittel von ca. 20 Mio. CHF jährlich frei werden. Diese Mittel haben bis anhin zur Verlagerung beigetragen, diese nun einfach so 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 Güter-Verlagerung bereit zu stellen.

Ein solches Massnahmen-Paket als flankierende Massnahmen zum Wegfall der RoLa 2029 könnte u.a. folgendes umfassen:

- Förderprogramm zu Kostenbeteiligung bzw. -übernahme an Kranbarmachung, 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, auch wenn es auch andere technische Systeme zur Verlagerung gibt. Das führt dazu, dass nur kranbare Sattelaufleger realistisch verlagert werden können. Leider sind nur ca. 5% der verkehrenden Sattelaufleger kranbar. Hier braucht es Anreize und eine Vision: Erst ein Förderprogramm, wo sich der Bund bspw. mit 50% an den zusätzlichen Kosten der Kranbarmachung von Sattelaufleger beteiligt und für 2030 soll der Bund ein Fahrverbot auf der Strasse (für längere Distanzen) in der Schweiz von nicht-kranbaren Sattelauflegern verfügen. Ein solches Obligatorium für Kranbarkeit für Sattelaufleger wird auch in anderen Ländern bzw. der EU diskutiert und von der KV-Branche gefordert.⁷ Mit dem Kommissions-

⁷ NEE und VPI: "NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war. »
Quelle: MM von NEE und VPI vom 21. Okt. 2021 : <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/verkehrsverlagerung-muss-am-lkw-trailer-ansetzen-studie-der-tu-berlin-stellt-gravierende-co2-reduktionen-in-aussicht.html>

Hupac: "Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufleger-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufleger soll technisch in der Lage sein, die Option des Kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden. Auch andere Länder wie Deutschland unterstützen die Konvertierung der Flotten

Postulat 22.3001 Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern, welches die KVF-N mit grosser Mehrheit eingebracht hat und wir begrüssen, könnten solche Massnahmen rasch und zeitnah umgesetzt werden.

- **Finanzielle Mittel für eine Info- und Werbekampagne für den UKV bei potenziellen Kunden**
Damit die aktuellen Kunden der Rola (spätestens ab 2029) und andere potenzielle Kunden 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, vor diesem Hintergrund ist es auch nur sinnvoll, dass man Mittel bereitstellt mit ebendiesen man dazu beiträgt, dass mehr Kunden die KV- und Schienen-Infrastrukturen durch und in der Schweiz nutzen. In anderen Bereichen, wie 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 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. Die ATA könnte leicht eingeführt werden. In der EU gibt es bereits ein vergleichbares Instrument, nämlich Toll Plus. Damit kann in den Alpenregionen pro km eine deutlich höhere Maut verlangt werden. Dabei können auch Ausnahmen für regionale Verkehre gemacht werden.

- **Förderung der Verlagerung auf die Schiene im Import-, Export- und Binnengüterverkehr**
Es braucht ein Verlagerungsziel auch im Schienengüterverkehr in der Fläche und entsprechende Fördermassnahmen, wie u.a. ein Förderinstrument. Solange die LSVA deutlich zu tief ausgestaltet ist und der Schwerverkehr seine externen Kosten nicht vollumfänglich deckt, ist dies notwendig.

- **Streichung bzw. Senkung der Mehrwertsteuer für KV- bzw. Schienengüterverkehr-Produkte in der Schweiz**
Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten sehr deutlich nicht deckt (ca. Zweidrittel bleiben ungedeckt), ist es 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.

in kranbare Sattelaufleger.» Quelle : MM von Hupac vom 18.5.2021 : <https://www.hupac.com/DE/Erfolgreiche-Verlagerung-erfordert-Fokus-auf-den-gesamten-Korridor-a526ba00>

Wie begrüßen die Änderungen des GVVG Art. 8, Abs. 1: Die bisherige Formulierung «über grosse Distanzen» soll gestrichen werden, weil das zusätzliche Verlagerungspotential über kurze Distanzen (z.B. Verkehre ab der Nordschweiz ins Tessin) aktuell und in den kommenden Jahren sogar etwas grösser ist als über grosse Distanzen (z.B. Nordseehäfen – Norditalien). Wir teilen hierzu die Einschätzung des BAV.

Wir bedauern, dass vom Bundesrat und der Verwaltung kein (griffiges) Massnahmen-Paket vorgeschlagen wurde, mit welchem die Rückverlagerung von den aktuell mit der RoLa transportierten Lastwagen (nach deren Einstellung 2029) von der Schiene auf die Strasse verhindert bzw. kompensiert werden kann. Dies würde hart erarbeitete Fortschritte in der Verlagerungspolitik zunichtemachen und widerspricht dem Verfassungsauftrag zur Güterverlagerung.

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
CH - 3003 Bern

per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 1. März 2022
bettina.meury@voev.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung und Möglichkeit zur Stellungnahme zur «Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs» bedanken wir uns sehr.

Der Bundesrat beantragt die Finanzierung einer befristeten Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse bis Ende 2028 inkl. Beteiligung an den Liquidationskosten im Folgejahr. Der Verband öffentlicher Verkehr VöV unterstützt diese Vorschläge zur Verlängerung der finanziellen Förderung der Rollenden Landstrasse (Rola) für den Zeitraum 2024-2028 inkl. Beiträge an die Liquidation der RAlpin AG voll und ganz.

Die Rola ist heute ein sinnvolles Ergänzungsprodukt für nicht-kranbare Sattelaufleger, welches jährlich 80'000 bis 100'000 Lastwagen auf die Schiene verlagert. Eine ersatzlose Streichung der Rola ab 2028 ohne Anschlusslösung führt aus unserer Sicht jedoch zu einer Rückverlagerung auf die Strasse. Es braucht deshalb eine Strategie und Massnahmen, wie diese Rückverlagerung verhindert werden kann. Um das politische Verlagerungsziel zu erreichen, erscheint es uns neben anderen, im Verlagerungsbericht 2021 aufgezeigten Massnahmen besonders sinnvoll, Anreize zu schaffen, damit Transportunternehmen in kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken investieren, um den unbegleiteten kombinierten Verkehr nutzen zu können.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Erwägungen für die Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik. Für Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor



Philipp Wegmüller
Präsident der Kommission Güterverkehr