



22.064

**Güterverkehrsverlagerungsgesetz
und Bundesbeschluss
über den Zahlungsrahmen
für die Förderung des begleiteten
kombinierten Verkehrs.
Änderung**

**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.
Modification**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIENATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.03.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Präsident (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Wir führen eine einzige Debatte über das Eintreten und die Detailberatung zu beiden Vorlagen.

Storni Bruno (S, TI), für die Kommission: Die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrs-, aber auch der schweizerischen Umwelt- und Klimapolitik. Der begleitete kombinierte Verkehr, die rollende Landstrasse (Rola), war und ist eine bedeutende Massnahme der Verlagerungspolitik. Die schweizerische Verlagerungspolitik wurde schrittweise auf- und ausgebaut, ist sehr erfolgreich und gilt als internationales Vorbild. Sie ist aber noch nicht am Ziel, denn es fahren immer noch über 800 000 LKW statt maximal 650 000 pro Jahr durch unsere Alpen.

Neben oder sogar vor dem erfolgreichen unbegleiteten kombinierten Verkehr war die Rola von Anfang an die einfachste Lösung, ganze LKW von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Seit 1969 werden LKW auf der Bahnstrecke Basel-Tessin auf Güterzüge geladen. Damals kam man im Winter aber nur mit der Bahn durch den Gotthard; eingesetzt wurden spezielle neue Güterwaggons.

Im erläuternden Bericht "Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs" vom November 2021 schrieb der Bundesrat: "Um den Weiterbetrieb der rollenden Landstrasse über die Jahre 2024–2028 zu sichern, ist ein Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Angebots bis 2028 vorgesehen. Danach kann das Angebot eingestellt werden, da bis dann wettbewerbsfähige Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr etabliert sind und so Rückverlagerungen auf die Strasse vermieden werden können." In der darauffolgenden Vernehmlassung zeigte sich eine sehr breite Unterstützung seitens der Kantone, Verbände und Parteien. Nur Asstag, Economiesuisse, SVP, FDP, Strasse Schweiz und der Schweizerische Gewerbeverband waren gegen die Vorlage. In seiner Botschaft zum Geschäft 22.064 betreffend das Güterverkehrsverlagerungsgesetz und den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs beantragte der Bundesrat nun aber, dass der Betrieb schon ab 2027 nicht mehr gefördert und folglich definitiv eingestellt wird. Die Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr sollten bis dahin – auch dank der gezielten finanziellen Unterstützung im Rahmen der Verlagerungspolitik – ausreichend wettbewerbsfähig sein, sodass keine Rückverlagerung auf die Strasse zu erwarten ist. Nach Anhörung von Vertretern der Branche und der Transporteure am 16. Januar ist unsere

**AB 2023 N 283 / BO 2023 N 283**

Kommission aber der Auffassung, dass der Finanzierungsrahmen bis 2028 zu verlängern ist; dies im Unterschied zum Entwurf des Bundesrates, der bis 2026 limitiert ist.

Die Kommission hat am 13. Februar die Anträge Romano und Pasquier-Eichenberger, die eine Verlängerung der Förderung bis 2028 beantragten, mit 15 zu 9 Stimmen angenommen. Man befürchtet, dass sich ein grosser Teil der aktuell 80 000 bis 90 000 Rola-Benützer auf die Strasse rückverlagert. Obwohl die Rola nicht ewig weitergeführt wird, scheint ein Ende im Jahr 2026 verfrüht. Da wir nah am Verlagerungsziel von maximal 650 000 die Schweizer Alpen durchquerenden LKW sind, aber eben noch nicht ganz dort, wäre es schade, wenn wegen eines verfrühten Abbruchs der Rola 50 000 oder mehr LKW von der Bahn auf die Strasse wechseln würden. Auch die Eidgenössische Finanzkontrolle geht in ihrem Bericht davon aus, dass sich drei Viertel der Rola-Transporte zurück auf die Strasse verlagern würden. Das würde gemäss Eidgenössischer Finanzkontrolle klar dem Verfassungsauftrag gemäss dem Alpenschutzartikel widersprechen.

Die Kommission empfiehlt, ihren Antrag zum Weiterbetrieb der Rola über die Jahre 2024 bis 2028 und zum Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Angebots bis 2028 zu unterstützen.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: Mi fa piacere vedere due italofoini in veste di relatori, e ringrazio il collega Storni di aver preso a carico la relazione nella lingua tedesca.

La "strada viaggiante" – comunemente nota anche in italiano come Rola – consente di trasportare autocarri su rotaia attraverso la Svizzera, mentre gli autisti viaggiano in una carrozza di accompagnamento. Si tratta di una modalità consolidata, essenziale ancora oggi per il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento statuito all'articolo 84 della Costituzione federale. Ricordo il capoverso 2 di questo articolo: "Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie."

Il finanziamento federale a favore del gestore della Rola, tramite l'accordo vigente nel quadro della politica di trasferimento, termina a fine 2023. Con il suo messaggio il Consiglio federale propone un prolungamento di queste sovvenzioni alla Rola fino a fine 2026, dopo aver ponderato la situazione finanziaria della Confederazione e la necessità di perseguire l'obiettivo di trasferimento.

La "strada viaggiante" fornisce un contributo rilevante al trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico merci attraverso le Alpi, ha un impatto climatico positivo e sgrava la rete delle strade nazionali sugli assi di attraversamento e ai valichi alpini. Parliamo di circa 80 000 carichi annuali sul treno che partono da Novara e giungono a Friburgo in Brisgovia e viceversa; è circa il 22 per cento del traffico merci in transito.

Un apprezzamento globale nei confronti della Rola è stato espresso in sede di consultazione – una maggioranza si è espressa a sostegno del prosieguo del finanziamento della Rola.

Anche la maggioranza della vostra commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vede globalmente l'utilità e il plusvalore generati dalla Rola, sia in termini di numero di camion che vengono tolti dalla strada, sia quale modalità complementare al traffico non accompagnato. Quest'ultimo si sta affermando come prima soluzione e, alla luce dei numeri in crescita e della vetustà degli impianti della Rola, la soppianderà nei prossimi anni.

Il nodo aperto sono le tempistiche – in commissione vi è stata una lunga discussione in merito. C'è chi vorrebbe interrompere da subito l'aiuto finanziario alla Rola e smantellare questo servizio, affidandosi totalmente al traffico non accompagnato. Per contro, la maggioranza della vostra commissione e il Consiglio federale vedono l'assoluta necessità di proseguire a sostenere la Rola nei prossimi anni – la domanda è fino a quale anno.

Il 16 gennaio scorso, la vostra Commissione dei trasporti e delle comunicazioni ha svolto un'audizione con i principali attori del sistema. L'entrata in materia è stata sostenuta con 19 voti contro 6. Per la maggioranza della commissione, l'obiettivo di trasferimento delle merci statuito nell'articolo 84 della Costituzione va perseguito con tutte le modalità disponibili. Un'interruzione immediata o a corto termine della Rola genererebbe una crescita dei transiti su strada con i correlati effetti ambientali negativi e l'impatto sulla mobilità interna al paese. La prosecuzione è limitata ai prossimi anni e consente di evitare questi ritrasferimenti alla strada e di sfruttare lo specifico materiale rotabile esistente fino al termine della sua durata di vita utile. Gli attuali trasporti sulla Rola saranno gradualmente trasferiti al traffico combinato non accompagnato, in parte anche grazie ad un aumentato impiego di semirimorchi sollevabili con gru e a nuove possibilità di trasbordo.

La maggioranza della commissione è pienamente convinta della necessità, dell'opportunità e dell'utilità di entrare in materia e proseguire questo impegno finanziario essenziale per la politica di trasferimento e la buona gestione del traffico di transito, con i conseguenti benefici a favore del traffico interno. È evidente che una dismissione di questo servizio a corto termine porterebbe ad un aumento significativo di camion sulle



nostre autostrade, con tutti gli impatti che ne derivano, ma soprattutto verrebbe meno ad un impegno preso nell'ambito della politica del trasferimento.

Questo per quanto riguarda l'entrata in materia. Sui dettagli relativi alle minoranze interverremo in seguito.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Artikel 84 der Bundesverfassung verlangt den Schutz des Alpengebietes. Das wurde in Artikel 3 des Güterverlagerungsgesetzes umgesetzt. In Absatz 1 schrieb man damals, dass nicht mehr als 650 000 Transifahrten erfolgen sollten, zumindest zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Neat bzw. des Gotthard-Basistunnels. Das war 2018. Wenn ich zurückschaue, erinnert mich das an das "Stromfresser"-Gesetz: Wir schreiben Zahlen in die Gesetze, die niemals oder nur mit grössten finanziellen Aufwendungen erreichbar sind.

Damals haben wir drei flankierende Massnahmen ergriffen, um das Ziel zumindest annähernd zu erreichen: den Bau der Neat, die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und den 4-Meter-Korridor, der teilweise in Betrieb ist. Im März 2020 waren wir in derselben Formation und haben den Zahlungsrahmen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs miteinander besprochen. Entgegen dem Bundesrat war die SVP-Fraktion dafür, diesen Zahlungsrahmen bis 2030 auszuweiten und jährlich 55 Millionen Franken mehr zu sprechen. Weshalb waren wir dafür? Wir sahen, dass eine gute Entwicklung stattfand und dass sich die Produktivität der Bahn erhöhen würde.

Dazumal ging es um 2,05 Milliarden Franken, denen wir zustimmten. Demgegenüber geht es heute um jährlich 20 Millionen Franken für ein anderes Produkt, den begleiteten kombinierten Verkehr, ein Produkt also, das äusserst fragwürdig ist und das es in drei verschiedenen Kategorien einzuordnen gilt: ökonomisch, ökologisch und sozial.

Wenn Sie es ökonomisch betrachten, sollen Subventionen für verladene LKW gesprochen und pro LKW auf der Rola 336 Franken angeheftet werden – 336 Franken, die der Bürger oder die Bürgerin bezahlen muss. Wenn Sie den unbegleiteten kombinierten Verkehr als Referenz nehmen, dann werden es im Jahr 2030 – auch wenn es heute noch etwas mehr sind – noch rund 45 Franken sein, die wir anheften.

Sie sehen: Es gibt keine ökonomischen Gründe, die Rola weiterhin zu fördern. Stellen Sie sich einfach vor, dass man mit 20 Millionen Franken 80 000 bis 100 000 Fahrzeuge verlagern kann, während man mit 55 Millionen Franken Hunderttausende Wagenladungen im unbegleiteten Verkehr verlagern kann. Da sollte doch bereits klar sein, wem Sie Ihre Stimme geben, wie Ihre Wahl ausfällt und wie Sie nachher entscheiden.

Aber auch aus ökologischen Gründen sollten gerade Sie auf der linken Seite das Produkt hinterfragen. Mit einem grossen Zug mit Containern verlagert man rund 100 Container, je nach Gewicht. Mit einem dieser Rola-Züge verlagert man genau 17 LKW. Und pro LKW spedierte man einfach 9 Tonnen Gewicht umher, das schlussendlich wieder auf der Strasse weiterfährt. Das ist doch ein ökologischer Irrsinn, was gerade Ihnen, die immer predigen, dass jede Kilowattstunde zähle, bewusst sein sollte.

AB 2023 N 284 / BO 2023 N 284

Und auch soziale Gründe sprechen dagegen: Es kann doch nicht sein, dass diese hauptsächlich aus Ländern im Osten kommenden Fahrer mit dem LKW durch Europa fahren, wenn es den unbegleiteten Verkehr gibt, sodass die Leute eben in der Nähe ihres Zuhause bleiben und dementsprechend am Abend wieder zu ihrer Familie gehen können. Sie fördern hier also ein auch in sozialer Hinsicht nicht gutes Produkt.

Wenn ich auf den Bundeshaushalt schiele – ich spreche mich ja für Nichteintreten aus –, dann ist es so, dass all diese Anträge, unabhängig davon, ob nun 2024, 2026 oder 2028 festgeschrieben wird, jährliche Kosten von rund 20 Millionen Franken verursachen.

Deshalb bittet Sie die SVP-Fraktion, auf diese Vorlage nicht einzutreten. Eventualiter sind wir bereit, den Antrag der Minderheit II (Wasserfallen Christian) und in zweiter Priorität den Antrag der Minderheit I (Fluri) zu unterstützen. Aber es gilt nun, alte Zöpfe abzuschneiden. Machen wir doch die Bahn frei für eine bessere, effizientere und günstigere Verlagerungspolitik.

Fluri Kurt (RL, SO): Ich spreche zum Eintreten für die FDP-Liberale Fraktion und anschliessend zu meiner Minderheit I.

Die finanzielle Unterstützung des Angebots im begleiteten kombinierten Verkehr, der Rola, stellt seit Beginn der Verlagerungspolitik eine flankierende Massnahme dar. Gemäss den heutigen Bestimmungen darf sie nur ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr gefördert werden, und die Abgeltung pro transportierte Sendung muss von Jahr zu Jahr abnehmen. Die laufende Rahmenvereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der Rola, der Ralpin AG, läuft Ende dieses Jahres aus. Ein Nichteintreten auf die Vorlage würde somit den Abschluss der Rola per Ende dieses Jahres bedeuten. Ob das realistisch ist, können Sie sich selbst fragen –



aus unserer Sicht ist es das nicht.

Mit dieser Vorlage werden nun finanzielle Mittel für die Rola in Höhe von 64 Millionen Franken für die Jahre 2024 bis 2027 beantragt, womit das Angebot bis Ende 2026 gesichert wäre. Ab 2027 würde das Angebot dann nicht mehr bestellt und endgültig eingestellt; dies ist der Antrag des Bundesrates.

Im Namen der FDP-Liberalen Fraktion bitte ich Sie, den Nichteintretensantrag Giezendanner abzulehnen und auf das Geschäft einzutreten. Wie bereits ausgeführt, würde ein Nichteintreten einen Ausstieg per Ende dieses Jahres und die Liquidation im nächsten Jahr bedeuten. Das ist unseres Erachtens erstens unrealistisch, zweitens würde es die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Landstrasse fördern, und drittens wäre die vorzeitige Einstellung eine Verschwendung getätigter Investitionen.

Die Minderheit I (Fluri) ist der Auffassung, dass wir uns dem Bundesrat anschliessen sollten. Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat 2018 in ihrer Stellungnahme zur Rola geschrieben, dass der ausgewiesene Verlagerungsbeitrag für eine Weiterführung eines Rola-Angebots ab dem Jahr 2024 spreche. Die Eidgenössische Finanzkontrolle ist, wie wir wissen, ein sehr kritisches Organ. Wenn sie der Meinung ist, dass eine Weiterführung grundsätzlich nötig und sinnvoll sei, dann sollten und dürfen wir diese Stellungnahme ernst nehmen.

Im Verlagerungsbericht 2021 hatte der Bundesrat eine Fortführung bis 2028 vorgesehen. Der Kompromissvorschlag, den der Bundesrat nun vorgebracht hat, ist im Wesentlichen finanzpolitisch begründet. Auch wir sind der Meinung, dass der Spareffekt erkennbar sein sollte und dass diese Sparnotwendigkeit auch auf die Rola Auswirkungen haben muss. Eine Verkürzung der Förderungsdauer auf Ende 2024 würde aber dazu führen, dass getätigte Investitionen nicht genutzt würden. Eine Frist bis 2028 hingegen erachten wir aus finanziellen Gründen als zu lange. Die Kapazitäten für eine Beendigung der Rola ohne Umlagerungseffekt bereits Ende 2026 bzw. dann 2027 stehen in Oberitalien in Novara und im badischen Freiburg im Breisgau zur Verfügung.

Wie wir unterdessen auch wissen, stimmt die Astag diesem Entwurf des Bundesrates zu, im Sinne eines Kompromisses. Auch der Verband der verladenden Wirtschaft schliesst sich dem Bundesrat an. Diese beiden Verbände haben täglich mit der Rola zu tun. Sie können aus Sicht ihrer Mitglieder beurteilen, welche Förderungsdauer sinnvoll ist.

Die FDP-Liberale Fraktion beantragt Ihnen deshalb, auf das Geschäft einzutreten, und sie ist mit grosser Mehrheit der Auffassung, dass man meiner Minderheit I folgen sollte.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Kollege Fluri, wie begründen Sie den Damen und Herren auf der Tribüne, dass Sie bereit sind, über 200 Franken mehr an eine Sendung zu heften, mit dem gleichen Verlagerungseffekt? Für die AHV-Erhöhung, für die Renten, haben wir nichts gesprochen. Hier sind Sie aber bereit, jährlich 20 Millionen Franken aus dem Fenster zu werfen.

Fluri Kurt (RL, SO): Im Gegensatz zu Ihnen spreche ich nicht zur Tribüne und zum Fenster hinaus, sondern zu diesem Rat, der zu entscheiden hat. Ich habe Ihnen die Gründe dargelegt. Investitionen müssten vorzeitig abgeschrieben werden. Ein unerwünschter Verlagerungseffekt wäre mit Sicherheit die Folge. Wir sind deshalb für Eintreten.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich möchte Ihnen beliebt machen, meine Minderheit zu unterstützen, die Minderheit II, bei der es letztlich darum geht, ab Ende 2024 die Gesellschaft Ralpin AG zu liquidieren. Meistens sind Zwischenlösungen nicht die besten, sondern die schlechtesten Lösungen. Ein Kompromiss kann eben auch dazu führen, dass man etwas Halbbatziges macht oder über längere Zeit etwas finanzieren muss, das betriebswirtschaftlich eigentlich schon lange keinen Sinn mehr macht. Wenn ich die Mehrheitsfassung dieser Vorlage anschau, die will, dass man diese Unternehmung noch bis 2028 am Laufen hält, kommt es mir vor, als ob man versuchen würde, ein totes Pferd am Laufen zu halten. Das ist im Prinzip eine völlig verfehlte Politik. Heute haben wir Gewissheit, dass die Ralpin AG so nicht zukunftsfähig ist. Die Mehrheit will dieses Sterben auf Raten jetzt einfach bis 2028 verlängern, das Ende nach hinten schieben. Da muss man sich schon fragen: Ist es das wert, noch einmal 100 Millionen Franken zu verpulvern, wenn man dann in einigen Jahren hier im Rat wieder vor der genau gleichen Entscheidung steht, nämlich ob man die Unternehmung künstlich mit Staatsgeldern unterstützen soll, ja oder nein? Ist es nicht viel besser, wenn man hier knackig sagt, es gibt noch ein Jahr Betrieb? Dann können sich auch die Logistiker entsprechend anders aufstellen, die Verträge adjustieren, und dann geht es entsprechend in die Liquidation. Dann haben nämlich alle Planungssicherheit, und das auch in einem Zeithorizont, in dem man eine Entscheidung fällen muss. Wenn man nämlich der Mehrheit folgt, dann heisst das, dass niemand eine Entscheidung fällt, weil es noch so lange geht, bis die Bundesgelder und dieses Angebot dahinfallen. Es geht, wie wir in den Berichten gesehen haben, um knapp 5 Prozent der Fahrten des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs. Es ist also keine Katastrophe, wenn es dieses Angebot nicht mehr gibt.



Nochmals möchte ich darauf hinweisen, dass wir halt nach wie vor eine terminologische Problematik haben. In Artikel 84 der Bundesverfassung steht ja, dass der Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgen soll. Wenn Sie sehen möchten, wie viel wirklich noch von Grenze zu Grenze transportiert wurde, kann ich Ihnen die Abbildung 4 auf Seite 11 des Verlagerungsberichtes empfehlen. Dort sieht man, dass die Zahl der Transittouren von Grenze zu Grenze seit 2011 unter 650 000 liegt. Das heisst, dass wir in diesem Bereich in den letzten Jahren sehr viel erreicht haben. Es ist auch richtig, dass wir jetzt auch über neue Angebote diskutieren. Es gibt nicht nur die Rola, sondern auch Hupac und andere Anbieter, die ebenfalls sehr gute Infrastrukturen und Logistiklösungen präsentieren.

Vielleicht ist hier auch mal die Frage zu stellen, ob man das tote Pferd Rola noch lange reiten will, wenn man sowieso weiss, dass die Zahlen rückläufig sind. Bei den Angeboten, bei denen wir möchten, dass sie sich entwickeln, wird vielleicht auch ein Potenzial vergeben, weil wir ein anderes Angebot künstlich am Leben erhalten.

Man muss es leider einmal mehr ansprechen: Im Prinzip ist die Schweiz auf der Nord-Süd-Güterverkehrsachse hinsichtlich der Infrastruktur sehr gut aufgestellt; was einfach bis

AB 2023 N 285 / BO 2023 N 285

heute nicht stimmt, sind die Korridore im Norden und im Süden, wo der Verkehr weitergeht. Deutschland und Italien haben die Hausaufgaben noch nicht so gemacht wie wir. Wir müssen uns wirklich die Frage stellen: Was ist unser Beitrag in diesem Gesamtsystem? Wollen wir dieses tote Pferd wirklich noch lange reiten?

Betriebswirtschaftlich sieht es so aus: Die Liquidation der Gesellschaft kostet etwa 4 Millionen Franken. Diese Angabe stützt sich auf eine Aussage von Bundesrat Rösli und stimmt mit gängigen Erfahrungen überein. Der Antrag beinhaltet noch ein Jahr Unterstützung, das heisst 20 Millionen Franken. In der Summe bin ich davon ausgegangen, dass man noch einmal einen Kredit von 25 Millionen für ein Jahr Betrieb plus die Liquidation einstellt, anstatt gemäss der Mehrheitsfassung noch einmal über 100 Millionen Franken zum Fenster hinauszuwerfen, ohne einen Mehrwert zu erzielen.

Die Logistikketten werden sich in den nächsten Jahren sowieso noch einmal dramatisch verändern. Jetzt ist wirklich die Zeit, Entscheidungen zu fällen und nicht noch x Jahre zu warten, bis dann vielleicht auch hier im Rat einmal die Erkenntnis da ist, dass dieses Angebot nicht mehr zu unterstützen ist. Der Trade-off beträgt im Ganzen etwa 80 Millionen Franken. Sie können heute entscheiden, ob man diese 80 Millionen Franken wie der Kaiser aus dem Fenster wirft oder ob man sie gezielt anderswo investiert.

Deshalb beantrage ich Ihnen, der Minderheit II zu folgen. Bremsen Sie bitte nicht die Entscheidungen für zukünftige Logistiklösungen!

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Transférer le transport des marchandises de la route au rail: une politique pionnière et plus que nécessaire. Je déclare mes liens d'intérêts: je suis membre du comité de l'Initiative des Alpes, l'association qui a porté l'initiative populaire adoptée il y a près de trente ans pour protéger les régions alpines contre les effets néfastes du trafic, et pour que les marchandises puissent traverser la Suisse sur le rail. Un succès, puisque 75 pour cent des marchandises qui traversent aujourd'hui les Alpes le font sur le rail.

Mais les défis restent majeurs. D'une part, parce qu'il y a toujours trop de camions qui franchissent le Gothard, le Simplon, le San Bernardino et le Grand Saint-Bernard. D'autre part, parce qu'à l'échelle du pays, la part du rail n'est que de 37 pour cent. Notre mobilité reste aujourd'hui la principale source de gaz à effet de serre, et le trafic lourd provoque à lui seul 4 pour cent des émissions de gaz à effet de serre du pays.

La modification de loi et l'arrêté dont nous discutons aujourd'hui sont à ce sujet cruciaux, et le groupe des Verts les soutient avec conviction. Deux points sont en discussion. D'une part, la prolongation du soutien à la chaussée roulante, soit le ferroutage des camions, et d'autre part, le fait que le soutien pour le transfert ne soit plus limité au trafic de transit, mais aussi pour des distances plus courtes, car c'est au niveau du trafic interne qu'il y a, aujourd'hui, le plus grand potentiel de transfert. Ce point n'est globalement pas contesté, tandis que le soutien à la chaussée roulante jusqu'en 2028 l'est. C'est donc sur ce point que je vais détailler notre position. La chaussée roulante reste l'une des mesures importantes de la politique de transfert du trafic de la route au rail, qui accompagne l'interdiction faite aux camions de traverser la Suisse le dimanche et la nuit. Les infrastructures sont vieillissantes, et les camions non grutables doivent à terme disparaître. Sur ce point, nous sommes tous d'accord; la question qui se pose est de savoir jusqu'à quand on continuera de proposer la chaussée roulante.

Le Contrôle fédéral des finances a étudié la question et, en 2018, ses conclusions étaient très claires: en cas d'abandon de la chaussée roulante, trois quarts des transports effectués par ce biais, soit environ 77 000



camions, retourneraient à la route.

En 2021, le Conseil fédéral a indiqué ses intentions dans le rapport sur le transfert. Il a précisé qu'il fallait soutenir la chaussée roulante jusqu'en 2028, car les conditions du marché du fret ferroviaire sur le corridor nord-sud s'amélioreront progressivement jusqu'en 2028 et parce que cette période transitoire permet aux acteurs du transport combiné non accompagné (TCNA) de développer des offres et des capacités supplémentaires.

Cette proposition a été largement soutenue lors de la consultation menée l'année passée. Puis, contredisant ses propres analyses, le Conseil fédéral a changé d'avis et modifié la durée du soutien à deux ans seulement. Le groupe des Verts vous invite à suivre la majorité de votre commission qui soutient le maintien de cette offre jusqu'en 2028.

Alors que la politique de transfert contribue de manière indiscutable à la qualité de vie des régions alpines – je pense que ce n'est pas pour rien qu'on a deux rapporteurs venant du Tessin – et à la protection de l'environnement et du climat, il s'agit de ne pas l'affaiblir.

L'objectif de transfert qui découle de l'article 84 de la Constitution n'est aujourd'hui pas encore atteint; le trafic engendre de fortes nuisances pour la population vivant le long des axes de transit. De plus, le trafic reste une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre. Il faut donc tout mettre en oeuvre, y compris le maintien de la chaussée roulante, pour nous rapprocher de notre objectif de la neutralité carbone.

Je vous remercie de votre soutien.

Töngi Michael (G, LU): Dank der Alpen-Initiative haben wir heute in der Schweiz eine ganz andere Situation als in den umliegenden Ländern. Am Brenner werden etwa viermal mehr Güter auf der Strasse transportiert als über alle Schweizer Alpenpässe und durch die Alpentunnels. Wir haben verschiedene Massnahmen wie die LSVA ergriffen. Wir haben in die Alpentunnels investiert. Wir haben Fördermassnahmen. Damit haben wir die Lastwagenflut massiv einschränken können. Wir haben aber die Ziele noch nicht erreicht.

Das Beispiel der Alpen-Initiative zeigt, wie wichtig es ist, dass man sich ein Ziel setzt, dass einem klar ist, was man will, und man dann daraus Massnahmen ableitet. Hier haben wir grosse Fortschritte erzielen können, die wir aber in anderen Bereichen, beim Güterverkehr in der Fläche, aber auch sonst bei der Mobilität, auch noch anstreben müssen.

Eine dieser Massnahmen, die beschlossen worden sind, ist eben die Rola. Sie hat seit der Inbetriebnahme rund 1,7 Millionen Lastwagenfahrten auf die Bahn verlagert. Das ist ein bedeutender Anteil an der Verlagerung. Die Rola ist eine wichtige flankierende Massnahme. Wenn Herr Wasserfallen viermal sagt, dass das Pferd tot sei, antworte ich: Die Rola rollt immer noch, und sie ist wichtig!

Wir wissen alle in diesem Saal, dass die Rola für die Verlagerung nicht das ökologischste Instrument ist, weil man ganze Lastwagen transportiert – das ist logisch. Aber sie hat auch Vorteile im Bereich der Nacht- und Sonntagsfahrverbote, weil sie den Chauffeuren entsprechende Möglichkeiten zur Verfügung stellt. Wir wissen, dass sie ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr gedacht ist. Wir wissen auch, dass neben den kranbaren Ladungen neue Techniken entwickelt werden, sodass man auch vorwärtskommt.

Ursprünglich hat der Bundesrat ja selber vorgeschlagen, dass man die Rola bis 2028 unterstützt. Wir haben es jetzt schon gehört, dass es vor allem finanzpolitische Gründe sind, die den Bundesrat dazu gebracht haben, dass er sie im Jahr 2026 auslaufen lassen will.

Wir Grünen meinen: Es ist klar, dass wir diese Unterstützung bis 2028 weiterlaufen lassen müssen. Denn es ist eben nicht so, dass diese Lastwagentransporte dann automatisch auf andere Schienentransportmittel umgelagert werden, dass es anders transportiert wird. Die Gefahr ist sehr gross, dass diese Lastwagen nachher wieder auf der Strasse sind, dass es eine Verlagerung in diese Richtung gibt. Das wollen wir auf keinen Fall.

Diese Gefahr ist noch grösser, wenn wir den Minderheitsantrag Wasserfallen Christian annehmen. Denn es ist, finde ich jetzt, relativ unrealistisch, dass man mit einer Frist von 21 Monaten den Unternehmen sagt, sie müssten in dieser Zeit ein anderes Modell für ihre Fahrten entwickeln. Noch unrealistischer ist es, Herr Giezendanner, wenn man sagt, man lasse die Unterstützung jetzt einfach auslaufen. Die

AB 2023 N 286 / BO 2023 N 286

Rahmenvereinbarung gilt bis Ende Jahr. Wenn wir nichts entscheiden, ist es in einigen Monaten mit der Unterstützung der Rola fertig.

Uns Grünen ist es wichtig, dass wir die Alpentäler und vor allem auch die Bevölkerung in diesen Alpentälern vor Lärm und Strassenverkehr schützen, und das nicht nur in Sonntagsreden, sondern im Alltag, mit ganz konkreten Massnahmen. Deshalb brauchen wir die Rola, mit der Sicherheit, dass sie bis 2028 weiterlaufen kann und dass nachher eben auch die anderen Möglichkeiten vorhanden sind.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und mit der Mehrheit zu stimmen.



Giezendanner Benjamin (V, AG): Ich habe Ihre Argumentation aufmerksam verfolgt. Sie haben ja selbst gesagt, dass ein Verlagerungseffekt auf die Strasse stattfindet. Nun, wenn das heute so ist, wird es auch 2028 noch so sein. Wäre es nicht ehrlicher, einen Antrag auf eine unbegrenzte Förderung zu stellen, anstatt hier das Jahr 2028 als Ende festzuschreiben? Wäre das nicht eine ehrlichere Politik von Ihnen?

Töngi Michael (G, LU): Wir haben in der Kommission gehört, dass es auch andere Möglichkeiten zum Verladen gibt, die heute noch nicht so ausgebaut sind. Wir haben gehört, dass die kranbaren Umladeverfahren durch andere ergänzt werden. Diese müssen noch entwickelt werden. Deshalb ist es richtig, dass man der Branche jetzt diese Zeit gibt.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Bei diesem Geschäft – Sie haben es gehört – geht es explizit nur um die Rola, das heisst also um den Verlad ganzer Lastwagen inklusive Begleitung auf den Güterzug. Parallel dazu wird der gesamte Schienengüterverkehr und kombinierte Verkehr, inklusive der Rheinschiffahrt, neu behandelt. Da unterstützt die grünliberale Fraktion diese Vorlage sehr; die Vernehmlassung der entsprechenden Revision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen wurde ja auch kürzlich abgeschlossen. Aus unserer Sicht ist die Förderung des Schienengüterverkehrs zwingend. Nur so stehen nämlich genügend Mittel für technische Neuerungen zur Verfügung, die längerfristig möglichst viele Güter auf der Schiene halten. Noch lieber wäre mir eine Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs. Aber auch die Rola soll und wird der Modernisierung weichen. Wir müssen jedoch sicherstellen, dass die Umstellung nicht zu abrupt erfolgt, dass nicht zu viele bisherige Rola-Kunden auf die Strasse ausweichen und dort bleiben. Das ist die grosse Gefahr.

Und damit bin ich beim aktuellen Geschäft: Es ist uns auch klar – wir haben es gehört –, dass die Rola ein Auslaufmodell ist. Da haben wir keine Differenzen zu den Herren mit den Minderheitsanträgen. Die Rola ist in mehrfacher Hinsicht nicht wirklich effizient. Der Verlad ganzer Lastwagen plus Begleitpersonal braucht viel mehr Zugkapazität als kranbare Container. Das mitreisende Personal könnte zudem anderweitig eingesetzt werden.

Der Bundesrat schlägt als "Kompromiss" vor, die Rola per 2026 einzustellen. Er kann aber nicht wirklich erklären, was genau der Kompromiss ist, und er liefert keine fachliche Begründung für die Kürzung um zwei Jahre gegenüber seiner Vernehmlassungsvorlage. Seine Argumente sind rein finanzieller Natur.

Herr Bundesrat Röstli, bis 2030 wollen Sie einerseits 11,6 Milliarden Franken nur in die Nationalstrassen investieren, um Engpässe zu beseitigen. Andererseits wollen Sie für diese Einsparungen riskieren, dass schätzungsweise 77 000 schwere Lastwagenfahrten wieder auf die Strasse verlagert werden und dazu beitragen, eben gerade die Engpässe auf den Nationalstrassen zu erhöhen. Vielleicht können Sie uns diesen Widerspruch ja nachher erklären.

Ich bin mit Herrn Wasserfallen darin einig, dass Zwischenlösungen womöglich die schlechtesten Lösungen sind. Die Grünliberalen wählen aber das andere Ende der Skala. Die Transportindustrie braucht nämlich noch etwas mehr Zeit, und die müssen wir ihr geben. Es gibt immer noch einige Transportunternehmen – vornehmlich die kleineren –, die noch mit einem Fahrzeugpark unterwegs sind, bei dem ein Containerverlad nicht möglich ist. Zudem ist die Verladekapazität für die Ablösung der Rola in Norditalien noch nicht bereit. Das Verladeterminal in Novara wird zurzeit ausgebaut und sollte 2028 in Betrieb genommen werden. Um eine Rückverlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs, der heute auf der Rola abgewickelt wird, auf die Strasse zu vermeiden, befürworten die Grünliberalen eine zeitlich begrenzte Weiterführung der Förderung der Rola. Aufgrund der neu zu erwartenden Verladekapazitäten in Novara ist 2028 der richtige Zeitpunkt dafür.

Die Grünliberalen werden also auf die Gesetzesänderung und den Zahlungsrahmen eintreten und jeweils die Mehrheiten unterstützen.

Pult Jon (S, GR): Zuerst meine Interessenbindung: Sie wissen es, ich bin Präsident des Vereins Alpeninitiative. Heute spreche ich aber im Namen der sozialdemokratischen Fraktion.

Ja, Sie haben es schon von mehreren Votantinnen und Votanten gehört, die schweizerische Verlagerungspolitik ist ein grosser Erfolg, auf den wir alle stolz sein können. Wir schaffen es, 75 Prozent aller Güter, die alpenquerend durch unser Land fahren, auf der Bahn zu transportieren, und nur 25 Prozent auf der Strasse. Das zweitbeste Land ist bekanntlich Österreich. Dort haben sie auch eine Quote von 75 zu 25, aber genau umgekehrt: 25 Prozent werden auf der Schiene und 75 Prozent auf der Strasse transportiert.

Es ist eine Erfolgsgeschichte, auf die wir stolz sind. Trotzdem gehört auch das zur Wahrheit: Wir sind noch nicht am Ziel. Die Verfassung und das Gesetz verpflichten uns, dafür zu sorgen, dass pro Jahr nicht mehr als 650 000 Lastwagenfahrten über unsere Alpenpässe stattfinden. Gemäss den letzten Zahlen, die wir haben, sind es noch rund 200 000 Lastwagenfahrten zu viel. Es sind etwa 850 000 Lastwagenfahrten; wir sind also



noch deutlich darüber. Insofern befinden wir uns in einer Situation, in der wir Artikel 84 der Bundesverfassung nicht einhalten. Eigentlich ist es unsere Pflicht als Parlament, dafür zu sorgen, dass alle Massnahmen ergriffen werden, damit wir bei der Verlagerungspolitik so schnell wie möglich in einen verfassungsmässigen Zustand kommen.

Nun ist es klar, das haben auch schon viele Leute gesagt: Es ist richtig, dass der begleitete kombinierte Verkehr, also die Rola, insgesamt einen kleinen Teil der Verlagerungspolitik ausmacht. Aber es ist dennoch ein bedeutender Teil, es handelt sich umgerechnet um etwa 80 000 Lastwagenfahrten. Angesichts der Tatsache, dass wir das Ziel noch nicht erreicht haben, wäre es geradezu fahrlässig, das System der Rola jetzt einzustellen. Das ist das, was der Nichteintretensantrag will. Es wäre aus unserer Sicht auch falsch, das System der Rola schon Ende des nächsten Jahres, also Ende 2024, einzustellen; das ist der Antrag der Minderheit II. Es wäre aus unserer Sicht auch falsch, es schon 2026 einzustellen, weil wir der Überzeugung sind, dass wir noch etwas Zeit brauchen, um die Alternativen noch produktiver zu machen, um die Angebote noch besser, noch konkurrenzfähiger zu gestalten. Dabei handelt es sich in erster Linie um den unbegleiteten kombinierten Verkehr, also den Transport von Containern auf der Schiene.

Wir brauchen diese Zeit auch, um andere Hausaufgaben im Bereich der Verlagerungspolitik in diesem Land zu machen. Ich denke dabei beispielsweise an eine konsistente Strategie im Bereich der Güterverlagerung in der Fläche. Das hat natürlich auch Auswirkungen auf den alpenquerenden Verkehr. Ich denke an die anstehende Weiterentwicklung der LSVA. Es gibt einfach Dinge, die wir noch tun müssen. In dieses Kapitel fällt auch die starke Förderung der Kranbarkeit der Sattelaufleger, was wiederum eine mögliche Alternative zur heutigen Rola wäre.

Es ist, glauben wir, auch eine Frage der Konsistenz und in diesem Sinne auch eine Frage der Glaubwürdigkeit der Bundespolitik im Bereich der Verlagerung, hier jetzt nicht auf 2026 zurückzugehen. Im letzten Verlagerungsbericht, in dem die Verlagerungspolitik auch strategisch und grundsätzlich abgehandelt worden ist, hat der Bundesrat eigentlich versprochen, dass die Rola bis Ende 2028 weitergeführt werden soll. Man hat das erst später – das ist auch schon gesagt worden – auf 2026 zurückgenommen. Wir denken, dass

AB 2023 N 287 / BO 2023 N 287

das nicht glaubwürdig und nicht richtig ist. Es macht vielmehr Sinn, den ursprünglichen Plan zu verfolgen, dieses wichtige flankierende Angebot der Rola bis 2028 aufrechtzuerhalten.

Wir sind überzeugt davon, dass es auch aus pragmatischen und praktischen Gründen richtig ist, die Rola bis 2028 weiterzuführen. Einerseits ist das auch in etwa die Lebensdauer des Rollmaterials. Wenn wir also die getätigten Investitionen in dieses Produkt der Rola wirklich vollständig ausschöpfen wollen, macht es Sinn, das Produkt bis 2028 weiterzuführen. Andererseits hat sich Frau Schaffner für einen Weiterbetrieb der Rola bis 2028 mit dem pragmatischen und praktischen Argument ausgesprochen, dass genau in den Jahren davor an den Terminals in Novara Umbauten und Erweiterungsbauten stattfinden werden, was die Kapazität in dieser Zeit sicherlich einschränken wird. Danach wird die Kapazität grösser sein, was für die gesamte Verlagerungspolitik Chancen mit sich bringen wird.

Insofern, glaube ich, sprechen alle grundsätzlichen verkehrsverlagerungspolitischen Überlegungen dafür, dass wir am ursprünglichen Plan festhalten und bis 2028 die Rola weiterfahren lassen.

Darum bittet Sie auch die sozialdemokratische Fraktion: Treten Sie auf die Vorlage ein, lehnen Sie alle Minderheitsanträge ab und folgen Sie der Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Präsident (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Wir sind mit den Voten der Fraktionssprecher noch nicht am Ende. Das Wort für die Mitte-Fraktion hat Herr Bregy.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ja, sehr geehrter Herr Vizepräsident, Sie haben mich wahrscheinlich so spät aufgerufen, weil Sie sehen wollten, ob ich ins Schnaufen komme. Ja, ich komme ins Schnaufen.

Ins Schnaufen käme auch die Verlagerungspolitik, wenn wir per Ende 2023 oder per Ende 2024 einfach mit den Fördermassnahmen aufhören würden. Wir haben es heute Morgen schon mehrmals gehört: Artikel 84 der Bundesverfassung schützt das Alpengebiet und verlangt, dass der Verkehr verlagert wird. Dann stellt sich schlussendlich die Frage, wie wir die Ziele, die wir in der Bundesverfassung haben, erreichen. Da sind wir uns, glaube ich, alle einig: Priorität muss der unbegleitete kombinierte Verkehr haben. Das ist die Zukunft. Nur: Es gibt momentan eben auch noch den begleiteten kombinierten Verkehr, die Rola. Sie ist weniger attraktiv als der unbegleitete kombinierte Verkehr, hat aber gleichwohl eine Funktion: Sie hilft uns aktuell, die Verlagerungsziele zu erreichen. Eine Förderung nur bis Ende 2023 würde ihr den Schnauf nehmen. Für die Mitte-Fraktion ist klar: Wir brauchen eine Lösung, wir brauchen die Rola noch für eine gewisse Zeit, auch wenn sie ein Auslaufmodell



ist – sie ist eben ein nützliches Auslaufmodell. Demzufolge ist auch klar, dass die Mitte-Fraktion bereit ist, diese Finanzierung zu verlängern.

Damit komme ich zur zweiten Frage. Sie lautet: Für wie lange? Bis Ende 2024, wie es die Minderheit II (Wasserfallen Christian) möchte? Das wäre ein Jahr. Wir wissen alle: Im politischen Alltag, bei der Umsetzung solcher Projekte, ist ein Jahr quasi nichts. Bis Ende 2026, wie es die Minderheit I (Fluri) und der Bundesrat verlangen? Das wäre eine Möglichkeit; immerhin wäre das eine Verlängerung um drei Jahre.

Wir haben uns in der Kommission und anschliessend auch in unserer Fraktion damit auseinandergesetzt, welches die Parameter sind, die der Verlängerung bedürfen. Insbesondere stellen sich die Frage der Verladekapazitäten in Novara sowie weitere verladetechnische Fragen. Aus diesem Grund macht es Sinn, die Verlängerung eben nicht bis 2024 und nicht bis 2026, sondern bis 2028 zu machen – mit dem klaren Ziel, dass die Verlagerungspolitik der Schweiz erfolgreich bleibt und zukünftig im unbegleiteten kombinierten Verkehr ihre Stärkung findet.

In diesem Sinne sind wir es uns selbst, aber vor allem auch der Bundesverfassung schuldig, dass wir diese Aufträge ernst nehmen und unsere Massnahmen richtig treffen. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und der Mehrheit zu folgen.

Präsident (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Besten Dank, Herr Bregy, ich wollte Sie nicht ins Schnaufen bringen.

Rösti Albert, Bundesrat: Gerne nehme ich im Namen des Bundesrates Stellung und bitte Sie, nicht überall der Mehrheit der KVF-N zu folgen, sondern dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen. Dieser Entwurf ist tatsächlich ein Kompromiss und widerspiegelt die Notwendigkeit, die Verlagerung so zu gestalten, dass die Einstellung der Beitragszahlungen an die Rola nicht dazu führt, dass der Güterverkehr am Ende auf die Strasse verlagert wird. Dafür braucht es zwar eine gewisse Frist, doch diese Frist sollte aus finanzpolitischen Gründen nicht zu lang sein. Genau darum geht es beim Kompromissvorschlag des Bundesrates.

Seit 2019 hat die Rola an Bedeutung verloren. Die Zahl der verladenen Lastwagen ist leicht zurückgegangen. Für das laufende Jahr wird mit rund 80 000 Fahrzeugen gerechnet. Demgegenüber werden im unbegleiteten kombinierten Verkehr attraktive Angebote aufgebaut, die, wie ebenfalls erwähnt wurde, entsprechend günstiger sind. Das erklärt, warum die Rola mit ihren Vorteilen an Bedeutung verloren hat.

Vor diesem Hintergrund beantragt Ihnen der Bundesrat, die Rola noch bis 2026 zu unterstützen, was jährliche Kosten von 20 Millionen Franken verursacht. Wir meinen, dass das ein gangbarer Weg ist, um neue Angebote zu finden und zu verhindern, dass die Transporte, die heute über die Rola erfolgen, auf die Strasse verlagert werden.

Die Mehrheit der KVF-N unterstützt die Vorlage. Sie beantragt aber eine längere Weiterführung der Rola, nämlich bis 2028. Das entspricht auch der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates, die in die Vernehmlassung gegeben wurde. Aufgrund der finanzpolitischen Situation hat man das nochmals angeschaut und ist der Auffassung, dass 2026 für den Wechsel durchaus reichen wird. Für den notwendigen Verpflichtungskredit bedeutete eine Weiterführung bis 2028 gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit Kosten von 106 Millionen Franken, dies gegenüber Kosten von 64 Millionen gemäss dem Entwurf des Bundesrates. Eine Differenz von gut 40 Millionen ist im aktuellen finanzpolitischen Umfeld natürlich nicht unbedeutend. Aus finanzpolitischen Gründen bitte ich Sie deshalb, den Mehrheitsantrag abzulehnen.

Eine kürzere Laufdauer bis Ende 2024, wie sie eine Minderheit der KVF-N vorsieht, lehnt der Bundesrat ebenso ab, weil die kurze Frist im Markt zu Verunsicherungen führt und, wie ich erwähnt habe, eine bedeutende Rückverlagerung auf die Strasse zur Folge haben könnte.

Ich sage noch etwas zur Geschichte der Verlagerungspolitik: Man kann sie durchaus als Erfolgsgeschichte qualifizieren. Sie kennen die Instrumente, die dazu beigetragen haben, allen voran die Neat und die LSVA. Auch die Rola war und ist ein Pfeiler dieser Geschichte. Schon 1968 fuhr der erste Rola-Zug durch die Alpen. Im Rahmen der Verlagerungspolitik wurde das Angebot weiterentwickelt. Im Jahr 2001 haben schliesslich SBB Cargo, BLS und Hupac gemeinsam die Ralpin AG gegründet, welche die Rola noch heute betreibt.

Die finanzielle Unterstützung des Rola-Angebots war seit Beginn der Verlagerungspolitik eine wichtige Massnahme zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Schweizer Alpenübergänge konnten so jährlich um über 100 000 Lastwagenfahrten entlastet werden. Mit der Rola wurde insbesondere das bestehende Nacht- und Sonntagsfahrverbot überbrückt. Dieser Vorteil trug wesentlich zur Akzeptanz dieses Instrumentariums bei. Die Rola war mit ein Grund dafür, dass die Schweiz einen ansehnlichen Teil des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene verlagern konnte. Die Bevölkerung wurde so vor Abgasemissionen und Lärm geschützt, und die Sicherheit auf der Strasse wurde erhöht.



Heute stehen wir nun tatsächlich am Anfang des Endes der Rola. Ich würde auch sagen, dass das Pferd nicht tot ist. Aber drei Jahre sind im Leben eines Pferdes eine lange Phase. Man muss es noch etwas leben lassen, damit man einen kontinuierlichen Übergang gewährleistet und die Güter auf der Schiene bleiben, dies aus verschiedenen Gründen: Der Bund bestellt seit 2019 das Angebot auf der Strecke

AB 2023 N 288 / BO 2023 N 288

Basel-Lugano, auf der Gotthardachse, nicht mehr. Seither wird die Rola nur noch auf der längeren Strecke zwischen Freiburg im Breisgau und Novara, auf der Lötschbergachse, betrieben. Auch verliert die Rola in der Logistik- und Transportwirtschaft zunehmend an Bedeutung. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr werden dank der Inbetriebnahme der Neat und des 4-Meter-Korridors am Gotthard sukzessive attraktive und wettbewerbsfähige Angebote aufgebaut. Wenn ich "aufgebaut" sage, heisst das eben, dass es eine gewisse Zeit braucht, damit die Rola-Angebote ersetzt werden können.

Vor 2019 lag die Anzahl auf die Rola verladener Lastwagen immer bei Werten über 100 000. Seitdem wird dieses Niveau nicht mehr erreicht. Nach der Corona-Zeit haben wir jetzt noch etwa 80 000 schwere Güterfahrzeuge, die auf die Rola verladen werden.

Ich erwähne nochmals: Wir wollen mit dieser Vorlage eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern, und deshalb wird im Verlagerungsbericht 2021 auch aufgezeigt, dass es hier eine gewisse Zeit braucht. Der Bericht kam zum Schluss, dass eine befristete Weiterführung des Angebots aus verlagerungspolitischer Sicht sinnvoll und erforderlich ist. So bleibt den Akteuren genügend Zeit, um die notwendigen Investitionen zu tätigen, damit die Verkehre im Zuge der Einstellung der Rola nach und nach in die Angebote des unbegleiteten kombinierten Verkehrs überführt werden können, womit die Rückverlagerung auf die Strasse verhindert wird. Eine verfrühte Einstellung der Rola birgt genau dieses Risiko, nämlich die Rückverlagerung der Transporte auf die Strasse. Ich denke, das will niemand.

Aber wie ich anfangs erwähnt habe, gibt es finanzpolitische Herausforderungen, die es zu berücksichtigen gilt. Nach Absprache mit der betroffenen Branche – der Verband der betroffenen Branche, die Astag, unterstützt diesen Fahrplan – sind wir der Auffassung, dass der Zeitraum bis 2026 genügt. Damit beläuft sich der notwendige Kredit auf 64 Millionen Franken – drei Jahre à 20 Millionen Franken und 4 Millionen Franken für die Desinvestitionen – statt auf 100 Millionen Franken. Für die Beendigung der Rola ist Ende 2026, gestützt auf die verschiedenen Gespräche, ein sinnvoller Zeitpunkt.

Vielleicht noch Folgendes: Frau Schaffner, Sie haben mich persönlich angesprochen. Es ist natürlich falsch, das ganze Strassenpaket, das Step mit einer Dauer von vier Jahren, mit diesem einen kleinen Projekt, der Rola, zu vergleichen. Da vergleichen Sie wirklich Äpfel mit Birnen. Wenn schon, müssten Sie die Investitionen in die Strasse mit den Investitionen in den Schienenverkehr vergleichen, und da – das wissen Sie selbst, da sehen Sie die Verhältnisse – sprechen wir in beiden Bereichen über Milliardenbeträge.

Sie können ja dann über das Projekt betreffend Nationalstrassen noch befinden. Es ist wichtig, Ihnen noch die Antwort zu geben, dass die Strassenprojekte von den Automobilisten bereits über die Mineralölsteuer und die Zusatzsteuer beglichen wurden. Die Mittel sind im NAF gebunden, sie betreffen nicht allgemeine Bundesmittel, während die Mittel hier, die 60 Millionen Franken, aus der Mineralölsteuer kommen. Je mehr Mittel dort gebunden sind, desto weniger Mittel haben wir in der allgemeinen Bundeskasse. Diese Mittel beschneiden also direkt das Bundesbudget, das der Schuldenbremse unterstellt ist. Finanzpolitisch ist das die eine Begründung. Die andere Begründung – Sie sagen, ich hätte sie nicht gegeben – lautet: Wir haben das Gespräch mit der Branche geführt und stellen fest, dass die Zeit bis 2026 für eine Umlagerung genügen sollte. Dies als Antwort auf Ihre Frage.

Ich bitte Sie dementsprechend, den Antrag der Mehrheit der KVF-N zum Zahlungsrahmen abzulehnen, weil das eben finanzpolitisch eine unnötige Zusatzbelastung bedeuten würde. Ebenso bitte ich Sie aber, den Antrag der Minderheit Wasserfallen Christian abzulehnen. Es wäre eine Hauruckübung mit dem Resultat, dass mehr Güter auf die Strasse verlagert würden, und das können wir in Anbetracht der bestehenden Überlastung der Nationalstrassen nicht gebrauchen. Es wäre aber natürlich auch in Bezug auf die Alpen-Initiative ein fataler und falscher Schritt.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: È stato ribadito più volte nel dibattito: la Rola resta un elemento chiave nel quadro della politica di trasferimento. Rinunciarvi a corto termine sarebbe un grave errore. Avrebbe un effetto concreto con un aumento dei camion in transito da frontiera a frontiera nel nostro paese, quindi un impatto sul traffico, sulla viabilità interna privata e sull'ambiente.

Va sottolineato – ne è testimone il rapporto di trasferimento 2021 – che il Consiglio federale aveva proposto di proseguire questo sostegno fino al 2028. Per ragioni di natura di politica finanziaria, come ha ben sottoli-



neato il consigliere federale, si è poi deciso di interrompere questi sussidi già nel 2026. È stato questo il tema lungamente e ampiamente discusso in sede di commissione. La maggioranza della commissione ritiene che un'interruzione, una dismissione di questo servizio già nel 2026 o anche prima, come vorrebbe la minoranza Wasserfallen Christian, sarebbe un errore nell'ambito della politica di trasferimento. Porterebbe a un significativo ritorno di merci sulla strada, creando un effetto negativo sul trend positivo che sta vivendo la politica di trasferimento.

Oggi puntare e appoggiarsi esclusivamente sul trasporto non accompagnato non rappresenta una soluzione alternativa alla Rola. È chiaro, da un punto di vista ambientale, il traffico non accompagnato è ancora migliore, ma l'obiettivo chiave resta quello del trasferimento. Non può essere messo in discussione con argomenti di natura di politica finanziaria.

Il Consiglio federale l'ha messo più volte in evidenza e ha cambiato posizione per motivi finanziari. La commissione, con la propria maggioranza chiede di attenersi al 2028 e di continuare a sostenere la Rola con gli aiuti finanziari fino a quell'anno. Troverete tutto nel decreto 2, dove si passa dai 64 milioni di franchi previsti dal Consiglio federale ai 106 milioni di franchi previsti dalla maggioranza della commissione, con la relativa indicizzazione prevista all'articolo 2 del decreto 2.

La proposta di minoranza Wasserfallen Christian chiede di fermarsi subito. I motivi per respingerla sono stati più volte evocati: sarebbe un grave errore, sarebbe un atto veramente contrario a quanto statuito nella Costituzione federale.

In conclusione, la maggioranza della commissione propone con 16 voti contro 7 e 2 astensioni di sostenere i due decreti nella forma modificata, quindi con un'estensione della durata di vita della Rola di due anni, e il relativo adeguamento finanziario.

Storni Bruno (S, TI), für die Kommission: Nur eine kurze Antwort an Herrn Wasserfallen zu seinem Spruch, man wolle ein totes Pferd weiter reiten: Am Brenner wurde gerade in den letzten Jahren die Rola ausgebaut, auch mittels EU-Subventionen. Inzwischen ist die vorhandene Kapazität praktisch ausgebucht. Das macht eine Verlagerung einer geschlossenen Schweizer Rola in Richtung Brenner praktisch unmöglich. Aber eben: Es wird sicher eine Rückverlagerung auf unsere Strassen geben. Wir werden potenziell 10 Prozent mehr LKW-Verkehr auf dem Gotthard und dem San Bernardino haben. Das ist das Szenario, das wir vor uns haben, wenn wir die Rola zu früh aufgeben.

1. Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene

1. Loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

AB 2023 N 289 / BO 2023 N 289

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Ne pas entrer en matière

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.064/26280)

Für Eintreten ... 135 Stimmen

Dagegen ... 51 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

... kann bis Ende 2028 gefördert werden.

Antrag der Minderheit I

(Fluri, Feller, Quadri)

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 3

... kann bis Ende 2024 gefördert werden.

Art. 8

Proposition de la majorité

Al. 1, 2, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

... peut être encouragé jusqu'à la fin de 2028.

Proposition de la minorité I

(Fluri, Feller, Quadri)

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 3

... peut être encouragé jusqu'à la fin de 2024.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für die Artikel 1 und 2 von Vorlage 2.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 22.064/26281)

Für den Antrag der Minderheit I ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 59 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 22.064/26282)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 80 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.064/26283)

Für Annahme des Entwurfes ... 110 Stimmen

Dagegen ... 73 Stimmen

(6 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse)

2. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes (chaussée roulante)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Ne pas entrer en matière

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.064/26284)

Für Eintreten ... 138 Stimmen

Dagegen ... 50 Stimmen

(1 Enthaltung)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

... in den Jahren 2024–2028 und für die Beteiligung ... wird ein Zahlungsrahmen von 106 Millionen Franken für die Jahre 2024–2029 bewilligt.

Antrag der Minderheit I

(Fluri, Feller, Quadri)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

... im Jahr 2024 und für die Beteiligung ... wird ein Zahlungsrahmen von 25 Millionen Franken für die Jahre 2024 und 2025 bewilligt.

AB 2023 N 290 / BO 2023 N 290

Art. 1

Proposition de la majorité

Un plafond de 106 millions de francs est approuvé pour les années 2024 à 2029 afin de ... au cours des années 2024 à 2028 et de financer ...

Proposition de la minorité I

(Fluri, Feller, Quadri)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

Un plafond de 25 millions de francs est approuvé pour les années 2024 et 2025 afin de ... au cours de l'année 2024 et de financer ...

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Über die Anträge der Minderheiten I (Fluri) und II (Wasserfallen Christian) wurde bereits bei Artikel 8 von Vorlage 1 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.064/26285)

Für Annahme der Ausgabe ... 111 Stimmen

Dagegen ... 75 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise



Art. 2

Antrag der Mehrheit

...

e. 2027–2029: plus 1,0 Prozent.

Antrag der Minderheit I

(Fluri, Feller, Quadri)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

...

d. 2025: plus 0,9 Prozent;

e. Streichen

Art. 2

Proposition de la majorité

...

e. 2027–2029: plus 1,0 pour cent.

Proposition de la minorité I

(Fluri, Feller, Quadri)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Wasserfallen Christian, Feller, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Umbricht Pieren, Wobmann)

...

d. 2025: plus 0,9 pour cent;

e. Biffer

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Über die Anträge der Minderheiten I (Fluri) und II (Wasserfallen Christian) wurde bereits bei Artikel 8 von Vorlage 1 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.064/26286)

Für Annahme des Entwurfes ... 114 Stimmen

Dagegen ... 73 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat.