



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**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.03.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.06.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über Eintreten auf die Vorlagen 1 und 2.

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Worum geht es? Vorab möchte ich festhalten, dass die schweizerische Verlagerungspolitik, um die es hier im weiteren Sinne geht, ein Erfolg ist. Im Jahre 2001 durchqueren noch 1,4 Millionen Lastwagen die Alpen, im Jahre 2022 waren es noch 880 000, so die letzte Messung. 72,4 Prozent aller alpenquerenden Verkehre auf der Strasse sind verlagert worden. Dieser Erfolg beruht auf drei Instrumenten: erstens auf der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale, zweitens auf der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und drittens auf dem 4-Meter-Korridor und dem Bau von Terminals. Zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist zu sagen, dass sie im Wesentlichen wiederum zwei Instrumente kennt: erstens den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), das ist das Verladen von Containern auf die Schiene, und zweitens, in stark untergeordnetem Sinne, die rollende Landstrasse (Rola). Dort geht es darum, dass die LKW bzw. die motorisierten Schwerverkehrstransporte als Ganzes verladen werden.

Was will der Bundesrat? Der Bundesrat will die finanzielle Unterstützung für die Rola zur Beförderung von LKW auf der Schiene bis Ende 2026 fortführen. Das ist hier grundsätzlich der Antrag, um den es geht, denn eigentlich läuft die Finanzierung 2023 aus. Begründet wird die geplante Verlängerung mit einer schrittweisen Einstellung der Rola. Das Ziel ist, dass bis 2026 im unbegleiteten kombinierten Verkehr zusätzliche Kapazitäten und Angebote aufgebaut werden, d. h., bis dann findet ein Wechsel der transportierten Sendungen von der Rola zum UKV statt, also eine vollständige Transportierung mit dem UKV. Die Einstellung der Rola bereits per 2023, d. h. ohne Verlängerung, würde gemäss Darstellung des Bundesrates hingegen unmittelbar zu einer Rückverlagerung auf die Strasse führen. Für die Verlängerung wird ein Kredit in der Höhe von 64 Millionen Franken beantragt.

Wenn ich für ein besseres Verständnis noch kurz zurückblicken darf: Es ist so, dass grundsätzlich zwei Rola-Operateure einen Auftrag hatten. Das waren damals die Hupac SA und die Ralpin AG. Sie haben die Verbindung zwischen Freiburg im Breisgau und Novara über die Lötschberg-Simplon-Achse sowie verschiedene





Verbindungen über die Gotthardachse hergestellt. 2005 wurden die alpenquerenden schweizerischen Strassen dank der Rola erstmals um jährlich mehr als 100 000 Lastwagenfahrten entlastet. 2009

**AB 2023 S 399 / BO 2023 E 399**

wurde der Betrieb der Rola durch die Schweiz für die Jahre 2012 bis 2018 international ausgeschrieben. In der Folge hat der Bund mit der Ralpin AG als einziger Offertstellerin Verhandlungen aufgenommen. Die Ralpin AG hat dann die Verbindung Freiburg im Breisgau-Novara via Lötschberg-Simplon-Achse ab 2012 von der Hupac SA übernommen. Im Jahr 2015 wurde auf der Rola quasi der Rekord erreicht. Damals wurden 110 000 Fahrzeuge verladen. Mit dem Auslaufen der damaligen Rahmenvereinbarung wurde das Angebot via Gotthardachse per 2018 wegen schlechter Subventionseffizienz infolge geringer Nachfrage und hoher Produktionskosten eingestellt.

Die geltende Rahmenvereinbarung läuft von 2019 bis Ende 2023. Mit ihr ist die jährliche Abgeltung an die Rola von über 30 Millionen Franken pro Jahr auf jährlich noch maximal 23 Millionen gesunken.

Weil die Verkehrsmengen in den Jahren 2019 bis 2021 deutlich unter den ursprünglich vorgesehenen Mengen von 100 000 Fahrzeugen geblieben sind, lagen auch die Abgeltungen, die nach effektiv erbrachter Leistung ausgerichtet werden, deutlich unter dem Budget. 2019 wurden für die 86 000 auf der Rola transportierten Fahrzeuge 20 Millionen Franken ausbezahlt. Ich beziehe mich auf das Jahr 2019, weil im Anschluss die nicht repräsentativen Covid-Jahre folgten, in denen mit massiv tieferen Zahlen operiert werden musste.

Die Rola ist eigentlich, das ist unbestritten, ein Auslaufmodell der schweizerischen Verlagerungspolitik. Ihr Betrieb ist seit Jahren nur dank staatlichen Subventionen möglich. Ohne finanzielle Unterstützung durch den Bund kann grundsätzlich keine Kostendeckung erreicht werden. Die Gründe sind ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, bedingt durch eine hohe Taralast, die auf der Rola transportiert wird, sowie durch die fehlende Auslastung der Rola. Die Nachfrage geht entsprechend auch seit Jahren zurück.

Was hat der Nationalrat nun beschlossen bzw. was hat der Bundesrat ursprünglich beantragt? Der Bundesrat möchte, wie ich gesagt habe, den Betrieb der Rola bis 2026 verlängern. Er begründet das damit, dass weiterhin viele nicht kranbare Sattelaufleger im Umlauf sind. Für sie ist die Rola noch die einzige Option. Allerdings sagt der Bundesrat – und das ist die Begründung, weshalb er nicht länger als bis 2026 verlängern will –, dass die Umstellung auf kranbare Behälter im Gang sei und die Gefahr der Rückverlagerung auf die Strasse entsprechend geringer werde. Ein substanzieller Rola-Ausbau sei ohne Nutzen in Bezug auf die hohen Investitionen, die damit verbunden wären.

Der Nationalrat indessen hat in Abweichung zum bundesrätlichen Entwurf eine Verlängerung bis 2028 beschlossen. Er hat das damit begründet, dass nach 2026 die Rückverlagerung von 80 000 Fahrzeugen pro Jahr auf die Strasse erfolgen würde. Die Frist für die Umstellung auf einen vollständigen UKV bis 2026 sei zu kurz. Der Bundesrat beantragt indessen, wie ich gesagt habe, einen Kredit von 64 Millionen Schweizerfranken für die Jahre 2024 bis und mit 2026.

Die KVF-S hat aufgrund dieser Ausgangslage das Geschäft beraten und ist zum Schluss gekommen, dass man dem Antrag des Bundesrates folgen möchte. Die KVF-S hat in ihrer Mehrheit festgehalten, dass man auch nach 2026 nicht von einer kompletten Rückverlagerung auf die Strasse ausgehen könne. Im Gegenteil gibt es erstens, wie gesagt, den UKV als Alternative. Die entsprechenden technischen Vorkehrungen werden getroffen, sodass es eben immer mehr kranbare LKW bzw. Auflieger gibt. Zweitens bedeutet die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auch ein gewisses Hindernis. Wir sprechen ja hier insbesondere auch über den internationalen Verkehr, und der führt nicht zwingend nur durch die Schweiz, sondern auch über den Brennerpass und den Mont Blanc.

Im Übrigen hat die KVF-S in der Mehrheit festgehalten, dass die Rola mit einem Anteil von 3 Prozent in Zukunft noch vernachlässigbar werde, während der UKV heute schon einen Anteil von 53,2 Prozent aufweise. Zudem sei die Auslastung pro Zug mangelhaft, und es handle sich entsprechend um eine schlechte Subventionseffizienz. Der Betriebsaufwand pro Fahrzeug ist 837 Franken, die Subvention 336 Franken. Das resultiert dann in einem 40-prozentigen Betriebsaufwand, der staatlich bezahlt wird.

Im Übrigen wurde auch festgehalten, dass die Servicequalität durchaus mangelhaft ist, es gebe Verspätungen, Zugausfälle, es fehle ein Taktfahrplan und ein Angebot an Feiertagen.

Fazit: Die sofortige Einstellung der Rola per 2023 sei mit zu hohen Risiken verbunden. Die Frist bis Ende 2026 sei ein fairer Kompromiss. Eine Ausweitung bis Ende 2028 sei nicht zielführend, insbesondere auch aufgrund der kleinen Nachfrage im Verhältnis zu den grossen Subventionskosten, die damit verbunden sind.

In der Kommission war das Eintreten auf das Bundesgesetz unbestritten. Zu Artikel 8 gibt es zwei Minderheiten. Die Minderheit I (Engler) will dem Nationalrat folgen, d. h., sie will eben eine Verlängerung bis 2028, die Minderheit II (Salzmann) möchte einen sofortigen Abbruch und keine Verlängerung, d. h. nur eine Förderung



bis und mit 2023. Die Mehrheit beantragt, dem Bundesrat zu folgen.

Die Minderheit II beantragt Nichteintreten auf den Bundesbeschluss. Der Bundesbeschluss betrifft natürlich den Zahlungsrahmen, der mit dem Beschluss in Artikel 8 des Bundesgesetzes verbunden ist; in Artikel 1 des Bundesbeschlusses wird der Zahlungsrahmen entsprechend ausgewiesen. Die Mehrheit verlangt 64 Millionen Franken gemäss dem Entwurf des Bundesrates, die Minderheit I beantragt die entsprechenden Mehrkosten von 106 Millionen Franken, sofern eine Verlängerung gemäss dem Beschluss des Nationalrates bis 2028 vorgesehen wird.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission, der Mehrheit und damit dem Bundesrat zu folgen. Ich schliesse mit dem Verweis auf meine Interessenbindung ab: Ich bin Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag), dessen Mitglieder natürlich auch von der alpenquerenden Verlagerungspolitik betroffen sind, bzw. sie sind eben auch diejenigen, die verlagern. In diesem Sinn habe ich hier auch dem Anspruch der Offenlegung der Interessenbindungen Genüge getan.

**Engler** (M-E, GR): Ich vertrete die Minderheit, welche sich dem Nationalrat anschliessen will. Der Nationalrat hat sich für eine Weiterführung der Rola bis ins Jahr 2028 ausgesprochen und dafür 106 Millionen Franken für die Jahre 2024 bis 2028 bewilligt, die Kosten für die Liquidation der Rola im Jahr nach ihrer Einstellung inbegriffen.

Welches sind die wesentlichen Gründe für die Kommissionsminderheit, sich dem Nationalrat anzuschliessen? Seit über zwanzig Jahren wird die Rola zwischen Freiburg im Breisgau und Novara betrieben. Die derzeit nur bis Ende 2023 bestellte Ergänzungsmassnahme zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene – ursprünglich war vorgesehen, dass Ende 2023 Schluss damit sein soll – erwies sich stets als sicher und pünktlich und hat seit dem Ende der Pandemie eine ausserordentlich gute Auslastung.

Die Zahlen von 2022 zeigen es klar: Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene stagniert. Aus rein finanzpolitischen Überlegungen kam der Bundesrat im September 2022 aber überraschend zum Schluss, er wolle die Rola nur noch bis Ende 2026 anstatt bis Ende 2028 weiterführen. Dieser Entscheid macht verkehrspolitisch wenig Sinn. Wird die Rola nur noch bis Ende 2026 betrieben, droht zusätzlich eine Rückverlagerung von Lastwagen auf die Strasse.

In den Jahren 2026 und 2027 wird das Terminal für den UKV in Novara ausgebaut und die Kapazität während des Umbaus halbiert, was 100 000 Sendungen pro Jahr entspricht. Fällt die Rola gleichzeitig weg, fehlt im Raum westlich von Mailand die Kapazität von 180 000 Bahnsendungen. Speditionsunternehmen werden diese Fahrten wohl wieder auf der Strasse durch die Alpen durchführen, also über Simplon, San Bernardino, Gotthardpass, notfalls als Umwegverkehr via Brennerachse oder Frankreich, was die Schweiz zusätzlich verkehrspolitisch unter Druck setzen kann. Die Rola nutzt ein eigenes, vom Umbau nicht betroffenes Terminal in unmittelbarer Nähe und kann damit das wegfallende Volumen wenigstens teilweise aufnehmen. Die Rola leistet damit zwischen 2026 und 2028 einen wichtigen, sinnbringenden Beitrag zur Vermeidung einer Rückverlagerung von Schwerverkehr auf die

AB 2023 S 400 / BO 2023 E 400

alpenquerenden Strassenverbindungen durch die Schweiz. Ab 2028 stehen im erweiterten Terminal Novara sowie in den weiter auszubauenden Terminals in Norditalien schliesslich die Kapazitäten bereit, Sendungen der Rola in ausreichender Anzahl im UKV zu befördern.

Was noch hinzuzufügen ist: Die Verkehrsverlagerung stagniert, dies belegen die Zahlen des zweiten Semesterberichtes 2022 des BAV deutlich. Der UKV erlebte Rückschläge im ersten Quartal 2023, hauptsächlich wegen Qualitätsproblemen auf den Bahnstrecken in Deutschland. Die Rola hingegen erfreut sich guter Nachfrage, wie die Zahlen dokumentieren. Die deutsche Strecke, von Freiburg im Breisgau nach Basel, ist relativ kurz, und deshalb ist die Pünktlichkeit auch viel höher als im UKV. Das macht das Produkt der Rola attraktiv für die Speditionsunternehmungen. Bevor Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in den Nachbarländern nicht weiter vorangekommen sind, sollte man es nicht vorzeitig vom Markt verschwinden lassen.

Im Hinblick auf das Wachstumspotenzial des zukunftssträchtigen UKV besteht in der Kommission, aber auch generell, Einigkeit darüber, dass die Rola einmal definitiv eingestellt werden soll. Nach der Vorstellung der Kommissionsminderheit soll das allerdings erst ab 2029 geschehen.

Nun wird ja auch prognostiziert, dass das Güterverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren mit grosser Wahrscheinlichkeit sogar noch deutlich zunehmen wird. Das zeigen diverse Studien. Auch Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung belegen ein Wachstum von 31 Prozent der Transportleistung des Güterverkehrs. Dieses Wachstum wird wohl dazu beitragen, dass auch mittelfristig ein Potenzial bzw. eine Nachfrage nach der Rola bestehen würde. Vor diesem Hintergrund wird es noch grosser Anstrengungen bedürfen, um



das Verlagerungsziel überhaupt erreichen zu können. Sie erinnern sich: Die Verfassung spricht von maximal 650 000 Lastwagen, welche die Alpen jährlich überqueren dürfen. Davon sind wir heute mit über 800 000 Lastwagen, die über unsere Alpenpässe fahren, noch weit entfernt.

Entscheidet man sich nun aus kurzfristigen Gründen oder finanziellen Überlegungen für ein Ende der Rola, obwohl aktuell in der europäischen Güterverkehrspolitik vielerorts ausgebaut wird, so wird man nicht darum herumkommen, ein Paket an flankierenden Massnahmen zu schnüren, welche verhindern, dass es zu einer Rückverlagerung kommt. Wir wollen ja alle nicht, dass wir dann wieder bei 1 Million oder bei 1,2 Millionen Lastwagen sind, welche über unsere Alpenpässe fahren.

Hier sind Sie, Herr Bundesrat, angehalten, sich heute schon Überlegungen zu machen. Was passiert, wenn die Rola ausläuft? Genügen dann die Marktangebote des UKV, oder braucht es weitere Massnahmen, um einer Rückverlagerung entgegenzuwirken?

Das sind die Hauptüberlegungen der Kommissionsminderheit dazu, weshalb es falsch wäre, diese Erfolgsstory bereits auf das Jahr 2026 hin zu beenden. Stellen Sie sich einmal vor, was die Konsequenz wäre: Die Rola der Ralpin AG vermeidet heute täglich – täglich! – rund fünf Kilometer Staus auf den Schweizer Autobahnen. Gäbe es die Rola nicht, so wären das Lastwagen im Umfang von etwa fünf Kilometern Länge, die täglich auf unseren Autobahnen zusätzlich verkehren würden.

Ich möchte Sie also dringend bitten, diese Geschichte nicht vorzeitig zu beenden, sondern sie, wie der Nationalrat es will, bis 2028 weiterleben zu lassen, weil wir damit einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weiter voranzubringen und das Verlagerungsziel zu erreichen. Wir verhalten uns verfassungswidrig, wenn wir es einfach hinnehmen, dass das Ziel von 650 000 Lastwagen auch in Zukunft nicht erreicht werden kann. Heute können wir immerhin sagen, dass wir Anstrengungen unternehmen, um dorthin zu kommen. Wenn solche Anstrengungen aber aufgegeben werden und, weil zu wenig Anreize für die Verlagerung bestehen und die Attraktivität zu gering ist, man es wiederum den Logistikunternehmen überlässt, dann haben wir ein echtes Problem. Und dieses betrifft nicht nur, aber vor allem die Urner, zugleich aber auch die Bündner und die Walliser mit ihren Alpenpässen.

**Salzmann Werner (V, BE):** Ich spreche auch über alles, inklusive meines Minderheitsantrags II.

Die finanzielle Unterstützung der Rola war stets nur als Anschub- bzw. Übergangsfinanzierung gedacht, bis sich das Angebot in einer Übergangsphase wettbewerbsfähig im Markt positionieren würde. Darüber hinaus war die Rola lediglich als Ergänzung zum 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: gemäss Bundesrat bis 2026 und gemäss Nationalrat bis 2028.

Auch im vorliegenden Entwurf wird festgehalten, dass es sich dabei lediglich um eine Übergangsfinanzierung handeln würde, die gemäss Bundesrat und Antrag der Kommissionsmehrheit jedoch erst 2026 ändern soll, weil man davon ausgeht, dass die Marktbedingungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr dann so sein werden, dass das Angebot endlich wettbewerbsfähig ist. Hier handelt es sich um eine Prognose, deren Realisierung immer wieder nach hinten verschoben wird, währenddessen weiter Steuergelder fließen. Das Votum meines geschätzten Kollegen Engler hat gezeigt, dass er bereits daran denkt, die Verkehrsverlagerung, also den UKV, dann zu unterstützen, wenn die Rola-Beiträge wegfallen – also fliesst wieder mehr Geld.

Der vorliegende Entwurf erweckt den Eindruck, dass es lediglich darum geht, das finanzielle Risiko der Betreiberin zu minimieren, indem die Abschreibungen durch die künstlich erhöhte Auslastung für sie tiefer ausfallen. Dieser Eindruck wird unter anderem dadurch erhärtet, dass scheinbar rein zufällig das Rollmaterial der Betreiberin das Ende seiner Lebensdauer im Jahr 2026 erreichen wird, also im selben Jahr, in dem 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. Gleichzeitig bewirkt das subventionierte Angebot eine unerwünschte Lenkungswirkung, welche weit in den EU-Raum hineinwirkt. 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, der ansonsten über Alternativrouten innerhalb der EU fahren würde.

Auch in Anbetracht des finanziellen Spielraums des Bundes sind die erneuten 64 Millionen Franken gemäss Antrag der Mehrheit bzw. 106 Millionen Franken gemäss Antrag der Minderheit I eine Last, die getragen werden muss. Wir haben es heute und gestern mehrmals gehört: Jeder Bereich muss etwas dazu beitragen, die Bundesfinanzen zu entlasten.

Aus diesen Gründen beantrage ich, auf den Entwurf 1 einzutreten, bei Artikel 8 Absatz 3 der Minderheit II



(Salzmann) zu folgen und damit die Übergangsfinanzierung Ende 2023 auslaufen zu lassen und die Minderheit I (Engler) abzulehnen. Zudem beantrage ich Ihnen, auf den Entwurf 2, den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung der Rola, nicht einzutreten.

**Stöckli** Hans (S, BE): Ich mache es sehr ungern, aber ich muss meinem geschätzten und werten Kollegen widersprechen. Ich muss einfach der guten Ordnung halber hier festhalten, dass die Haltung des Regierungsrates des Kantons Bern derjenigen der Minderheit I der Kommission entspricht und ich das hier sagen möchte. Es ist so, dass wir davon ausgehen, es sei sinnvoll, nach dem Jahr 2028 die Liquidation vorzunehmen, nachdem auch in einem Verlagerungsbericht dargelegt worden ist, dass die verfassungsmässigen Aufträge zu erfüllen seien. Das Schweizervolk hat am 20. Februar 1994 ein klares Zeichen gesetzt, das wir dann in Gesetzesform umgesetzt haben. Wir sind die Verpflichtung eingegangen, dass maximal 650 000 schwere Güterfahrzeuge durch die Alpen fahren dürfen. Heute sind es ja immerhin noch über 800 000. Das heisst, auch heute ist die Verfassungsnorm noch nicht eingehalten. Demnach, denke ich, sind wir wirklich gut beraten, wenn wir nicht fahrlässig

AB 2023 S 401 / BO 2023 E 401

dazu beitragen, dass das Ziel, welches die Verfassung und dann das Gesetz vorgegeben haben, nicht erreicht werden kann. Es sind auch entsprechende Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle vorhanden.

Es ist richtig, dass man ein Ende der Übergangsfinanzierung in Betracht zieht. Aber aus meiner Sicht sollte das nicht passieren, ohne dass wir die Gewissheit haben, dass wir auf Verfassungsebene gut aufgestellt sind. Die Argumentation des Sprechers der Minderheit I betreffend Ausbau des Terminals in Novara ist ernst zu nehmen. Das wird eine Verlagerung geben – gerade in dieser Zeit, wenn wir nur bis 2026 finanzieren –, die für unser Land nicht gut ist und die dem Verfassungsauftrag nicht entsprechen wird.

Dementsprechend bitte ich Sie, der Minderheit Engler zuzustimmen.

**Z'graggen** Heidi (M-E, UR): Gerne äussere ich mich zur Rola. Ich wohne ja in einem stark betroffenen Kanton, wie Sie wissen, an der Gotthard-Autobahn, und sehe von meinem Schlafzimmer täglich auf diese Transitachse und stelle fest, dass die Rola, obwohl sie eigentlich so ein bisschen aus der Zeit gefallen ist, eben doch nach wie vor sehr, sehr wichtig ist. Ich meine, wir bringen pro Jahr 80 000 Lastwagen weg, damit sie keinen Stau verursachen. Ich glaube, ganz wichtig ist, dass diese LKW nicht nur über die Gotthard-Autobahn fahren; sie kommen von irgendwo her. Sie kommen von Basel oder eben von Chiasso durch die Schweiz. Sie belasten den ganzen Strassenverkehr in unserem Land und nicht nur unsere Transitachse. Deshalb finde ich: Die Rola bis 2028 zu verlängern, obwohl das natürlich Kosten verursacht, ist nach wie vor eine sehr gute Idee. Ich bitte Sie, der Minderheit I (Engler) zu folgen.

Denken Sie daran: Der Strassenverkehr – Ständerat Engler hat es ausgeführt – wächst. Und jetzt sind in der EU Bestrebungen da, sogar Gigaliner europaweit auf die Strassen zu bringen. Ich weiss noch nicht, ob das Ende Juni in der EU wirklich beschlossen wird. Herr Bundesrat, da haben Sie dann eine grosse Aufgabe. Das dürfen und können wir in der Schweiz niemals zulassen! Es ist mein Appell, hier diesen Weg, den die Schweiz mit dem Verfassungsziel der Verlagerung des Schwerverkehrs eingeschlagen hat, weiterzuverfolgen. Es braucht Durchsetzungskraft, es braucht hier auch Stärke. Andere Länder – gerade Österreich beispielsweise mit der Brenner-Autobahn – beneiden uns um unseren weitsichtigen Entscheid mit dem Alpenschutzartikel. Wie gesagt, der Alpenschutzartikel ist ein Artikel, der für die ganze Schweiz positiv wirkt.

Ich bitte Sie also, der Minderheit I (Engler) zu folgen und die Rola bis 2028 zu verlängern. Ich bin nach wie vor der Meinung, obwohl sie ein bisschen aus der Zeit gefallen scheint, dass das eine gute Idee ist, und bin nicht sicher, ob dieses Konzept wirklich so schnell abgelöst werden kann. Also sollten wir es mindestens bis 2028 verlängern. Ich danke Ihnen im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner der Transitachse, aber auch im Namen der ganzen Schweiz.

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Erlauben Sie mir einfach noch eine kurze Bemerkung aufgrund der jetzt geführten Debatte: Es geht hier nicht um die Verlagerungspolitik als solche – im Gegenteil. Sie ist ja völlig unbestritten. Selbstverständlich soll sie weitergeführt werden, sie soll sogar gestärkt werden. Es ist eine Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklungen, die hier besprochen wird. Erstens geht es um die Entwicklung, also um die Tatsache, dass der UKV den massgeblichen Teil der Verlagerung auf sich nimmt und dass die Rola mit lediglich noch 3 Prozent einen sehr kleinen Anteil an der Verlagerung hat. Zweitens ist die Zahl von 86 000 Lastwagen, die im Jahr 2019 transportiert wurden, noch mehr oder weniger aktuell. In Zukunft wird diese Zahl aber sinken, weil ganz klar die Tendenz besteht, dass kranzbare Auflieger verwendet werden, die dann den UKV benützen.



Die Rola ist ineffizient. Sie ist in zweierlei Hinsicht ineffizient: Erstens wird Taragewicht unglaublichen Ausmasses transportiert, indem man nämlich das gesamte Fahrzeug inklusive Chauffeur oder Chauffeurin noch mitnimmt, was völlig unsinnig ist, und das mit 336 Franken pro Fahrzeug vom Bund subventioniert. Das ist einfach ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zweitens geht es darum, dass die abnehmenden Zahlen entsprechend berücksichtigt werden. Deshalb beantragt der Bundesrat zu Recht, nach 2026 auf die Rola zu verzichten, weil ihr Anteil dann noch viel kleiner sein wird, als er es jetzt bereits ist, und es sich dann schon gar nicht mehr lohnen wird. Wir müssen ja auch noch ein wenig auf die Finanzen des Bundes Rücksicht nehmen. Darum geht es hier – es geht nicht um die grundsätzliche Frage, ob man den Schwerverkehr verlagern soll oder will; das ist völlig unbestritten. Es geht nur darum, wie man das am effizientesten und am besten macht.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Die Finanzierung des Rola-Angebotes war seit Beginn der Verlagerungspolitik – ich denke, das ist unbestritten – eine wichtige Massnahme zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. So konnten die Schweizer Alpenübergänge jährlich um 100 000 Lastwagenfahrten entlastet werden. Die Bevölkerung wurde vor Abgasemissionen und Lärm geschützt und die Sicherheit auf der Strasse erhöht. In diesem Sinne war das durchaus eine Erfolgsgeschichte.

Heute stehen wir aber am Anfang des Endes der Rola, und dies aus verschiedenen Gründen – vom Mehrheitsprecher wurden bereits verschiedene Argumente angeführt -: Seit 2019 betreibt der Bund das Rola-Angebot auf der Gotthardachse zwischen Basel und Lugano nicht mehr. Seither wird die Rola nur noch auf der Strecke zwischen Freiburg im Breisgau und Novara betrieben; auch hier verliert die Rola an Bedeutung. Im UKV werden sukzessive, auch dank der Inbetriebnahme der Neat und des 4-Meter-Korridors am Gotthard, attraktive Angebote aufgebaut, die die Rola-Angebote ersetzen. Den Argumenten von Ständerat Engler, dem Minderheitssprecher, wird mit den Aufbauten im 4-Meter-Korridor durchaus Beachtung geschenkt. Auch der Bundesrat ist sich bewusst, dass es hier natürlich Massnahmen und auch die nötige Zeit für den Umstieg braucht. Vor 2019 lag die Anzahl verladener Lastwagen, wie erwähnt, bei etwa 100 000. Verschiedentlich haben Sie auch bereits gehört, dass wir heute bei etwa 80 000 schweren Güterfahrzeugen liegen.

Natürlich wird der Bundesrat eine Rückverlagerung verhindern. Er hat deshalb im Verlagerungsbericht 2021 eine Gesamtschau zur Rola vorgenommen. Er kam zum Schluss, dass eine befristete Weiterführung aus verlagerungspolitischer Sicht sinnvoll und notwendig ist. So bleibt den Akteuren genügend Zeit, die notwendigen Investitionen zu tätigen, damit die Verkehre nach Einstellung der Rola nach und nach in Angebote des UKV überführt werden können. Rückverlagerungen auf die Strasse, da gehe ich mit den gemachten Ausführungen einig, sollten weitgehend verhindert werden.

Ich darf hier auch anfügen, dass wir betreffend Einzelwagenladungsverkehr im Oktober mit einer Botschaft kommen werden, damit auch dieser Verkehr nicht auf die Strasse zurückverlagert wird. Die Botschaft beantragt Ihnen nach Abschluss der Vernehmlassung auch eine befristete Unterstützung. Es sind also durchaus Massnahmen im Gang. Der Bundesrat ist sich auch der Verantwortung bewusst, wir wollen der Zielsetzung der Verfassung weiterhin nachleben und die Situation verbessern.

Nun, es wurde gesagt, es stellen sich auch finanzpolitische Herausforderungen. Das hat auch der Bundesrat erkannt. Die finanzielle Unterstützung beträgt jährlich rund 20 Millionen Franken. Aufgrund der finanzpolitischen Herausforderungen hat der Bundesrat am 30. September 2022 – vor meiner Zeit – eine Änderung gegenüber der Vernehmlassungsvorlage beschlossen. Er hat sozusagen einen Kompromiss gesucht zwischen der für die Umlagerung notwendigen Zeit auf der einen Seite und den finanzpolitischen Herausforderungen auf der anderen Seite. Die Rola soll nur bis Ende 2026 statt bis Ende 2028 unterstützt werden. Somit reicht ein Zahlungsrahmen von 64 Millionen Franken statt 104 Millionen Franken. Pro Jahr kostet uns die Rola etwa 20 Millionen Franken. Wir sprechen hier über die Differenz von 40 Millionen Franken. Diesen Betrag müsste ich nach den aktuellen Finanzplänen intern kompensieren, wenn Sie die

AB 2023 S 402 / BO 2023 E 402

Unterstützung der Rola um zwei Jahre verlängern würden. In Anbetracht der Querschnittkürzungen, die auch den Regionalverkehr betreffen, wüsste ich im Moment eigentlich gerade nicht, wo ich das tun sollte. Deshalb empfehle ich einen ausgewogenen Mittelweg.

Der Nationalrat hat in der Frühjahrsession über die Vorlage beraten. Er will die Rola allerdings bis 2028 unterstützen. Dies tut nun auch eine Minderheit Ihrer vorberatenden Kommission. Das Risiko der Rückverlagerung der Lastwagen von der Bahn auf die Strasse wird von der Minderheit als zu hoch erachtet, sollte die Rola früher beendet werden. Ich denke, der Bundesrat sieht hier durchaus die Notwendigkeit für nochmalige Massnahmen. Es gibt natürlich keine exakte Wissenschaft dazu. Wichtig ist, dass klar gesagt wird, wann die Rola beendet wird, damit sich die Akteure darauf einstellen können. Der Bundesrat empfiehlt deshalb auch den



Antrag der Minderheit II (Salzmann) zur Ablehnung, welcher verlangt, die Rola sofort, also bereits in diesem Jahr, zu beenden, denn dann bliebe wirklich keine Zeit für die Umstellung, und es braucht hier noch zusätzliche Investitionen. So viel zu diesen Äusserungen.

Ich kann vielleicht noch sagen, dass ich bereits Gespräche mit Deutschland zur Vereinheitlichung der Güterverkehre mit der digitalen automatischen Kupplung geführt habe – das vielleicht noch in Ergänzung zu den Massnahmen, die getroffen werden. Wir möchten hier vorwärtsmachen und von Schweizer Seite her mit gutem Beispiel vorangehen. Hinzu kommt die Vorlage, die im Herbst in den Rat kommen wird. Das sind Massnahmen, die etwas Zeit brauchen, aber ich meine, dass 2026 ein guter Kompromiss ist.

Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten und dann der Mehrheit bzw. dem Bundesrat zu folgen.

## **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**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 8**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1, 2, 4*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Abs. 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit I*

(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)

*Abs. 3*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag der Minderheit II*

(Salzmann, Knecht)

*Abs. 3*

... kann bis Ende 2023 gefördert werden.

#### **Art. 8**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1, 2, 4*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral



*Proposition de la minorité I*

(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)

*Al. 3*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition de la minorité II*

(Salzmann, Knecht)

*Al. 3*

... peut être encouragé jusqu'à la fin de 2023.

*Abs. 3 – Al. 3*

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Abstimmungen gelten auch für das Eintreten sowie die Artikel 1 und 2 von Vorlage 2.

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif; 22.064/5814)

Für den Antrag der Minderheit I ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 15 Stimmen

(2 Enthaltungen)

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 22.064/5815)

Für den Antrag der Minderheit I ... 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

**Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 22.064/5816)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 5 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Vorlage ist bereit für die Schlussabstimmung.

**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 II*  
(Salzmann, Knecht)  
Nichteintreten

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit II (Salzmann) auf Nichteintreten wurde bereits bei Artikel 8 von Vorlage 1 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*  
*Adopté selon la proposition de la majorité*

AB 2023 S 403 / BO 2023 E 403

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*  
Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Mehrheit*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit I*  
(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)  
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 1**

*Proposition de la majorité*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité I*  
(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)  
Adhérer à la décision du Conseil national

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit I (Engler) wurde bereits bei Artikel 8 von Vorlage 1 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit I*  
*Adopté selon la proposition de la minorité I*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 22.064/5817)  
Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen  
Dagegen ... 4 Stimmen  
(2 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*  
*La majorité qualifiée est acquise*





**Art. 2**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit I*

(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 2**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité I*

(Engler, Juillard, Maret Marianne, Mazzone, Stöckli, Zopfi)

Adhérer à la décision du Conseil national

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit I (Engler) wurde bereits bei Artikel 8 von Vorlage 1 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit I*

*Adopté selon la proposition de la minorité I*

**Art. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 22.064/5818)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Vorlage ist damit erledigt.