

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

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

Bern, 28. Februar 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrte Damen und Herren

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

**Grundsätzliche Einschätzung zur Verlagerungspolitik: eine Erfolgsgeschichte**

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

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

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

Grundsätzlich liegen die zukünftigen Herausforderungen für die Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik teils im Inland (z.B. Trassenpreise), aber noch vielmehr auf dem Gesamtkorridor und bei den Zulaufstrecken zur Schweiz (Qualität, Streckenausbau, etc.). Um diese Herausforderungen anzugehen, sind kurzfristig bis 2028 sowie mittel- und langfristig bis 2040/2050 verschiedene Massnahmen notwendig. Die Verlängerung der finanziellen Unterstützung der Rola bis 2028 mit der anschliessenden Einstellung dieses Angebots spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle und wird von der LITRA unterstützt.

---

## Die LITRA unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen mit der Rola

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

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

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

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

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

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident



Michael Bützer  
Geschäftsführer