

Evaluation der Rollenden Landstrasse

Bundesamt für Verkehr

Das Wesentliche in Kürze

Mit der Annahme der Alpeninitiative am 20. Februar 1994 hat das Schweizer Stimmvolk den Bund verpflichtet, das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen. Danach dürfen gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz von 2008 ab 2018 noch maximal 650 000 schwere Güterfahrzeuge (SGF) die Alpen auf der Strasse durchqueren.

Das Hauptinstrumentarium der Schweizer Verlagerungspolitik beinhaltet die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Modernisierung der Bahninfrastruktur, die Bahnreform und das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Flankierend subventioniert der Bund nebst dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auch den Verlad von LKWs und Sattelzügen auf die Bahn, die sogenannte Rollende Landstrasse (RoLa). Im Jahr 2016 waren es 35 Millionen Franken.

Der Bundesrat wird mit dem Verlagerungsbericht 2019 dem Parlament die Entscheidungsgrundlagen darüber vorlegen, ob das Angebot der RoLa weiterhin gefördert werden soll. Nebst den Abgeltungen für einen kostendeckenden Betrieb ab 2024 ist auch über zusätzliche Investitionen in neues Wagenmaterial und Verladeterminale zu entscheiden.

Eine Analyse der Wirkung und der Folgen eines allfälligen Wegfalls des RoLa-Angebots durch die Schweiz besteht noch nicht. Mit der vorliegenden Evaluation stellt die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) Bundesrat und Parlament eine Entscheidungsgrundlage zur Verfügung und fordert noch zusätzliche ein.

Wichtiger Beitrag zur Erreichung des Verlagerungsziels

Seit 2002 verkehren RoLa-Züge auf den Verbindungen Freiburg im Breisgau (D) – Novara (I) und Basel – Lugano. Gesamthaft wurden in den Jahren 2011–2016 jährlich durchschnittlich rund 105 000 SGF befördert. Der RoLa-Anteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr (AQGV) auf Strasse und im kombinierten Verkehr durch die Schweiz betrug knapp 5 Prozent. Gemessen an den SGF, die die Alpen auf der Strasse überquerten, betrug die Entlastung durch die RoLa knapp 10 Prozent. Wird die Gütermenge nach Frachtgewicht betrachtet, so entlastete die RoLa die Strasse um rund 13 Prozent.

Die RoLa ist ein verlagerungswirksames Instrument für jene alpenquerenden Strassentransporte, die aus logistischen Gründen kaum je in den UKV verlagert werden. Aufgrund ihrer Analyse geht die EFK davon aus, dass sich bei einem Wegfall der RoLa rund drei Viertel der RoLa-Transporte oder ca. 77 000 SGF zurück auf die Strasse verlagerten, wodurch beim Stand 2016 die Entfernung vom Verlagerungsziel auf über 400 000 SGF-Fahrten ansteigen würde. Bei Transporten von Gefahrgütern, für die ein Fahrverbot durch den Gotthard-Strassentunnel besteht, ist keine direkte Rückverlagerung auf die Strasse zu erwarten.

Erhebliches Effizienzsteigerungspotenzial

Im Jahr 2016 betrug der Betriebsaufwand für den Transport pro SGF auf der RoLa 837 Franken. Die Subvention für den Transport eines SGF durch den Bund belief sich derweil auf 336 Franken, was der Höhe der LSVÄ für ein 40-Tonnen-SGF der EuroNorm V von Basel nach Chiasso entspricht.

Die Eröffnung des 4-Meter-Korridors auf der Flachbahn durch den Gotthard ab 2021 erlaubt es, die Betriebskosten der RoLa deutlich zu senken. Nebst den betrieblichen Vereinfachungen und günstigeren Traktionsleistungen kann die Kapazität durch das Führen längerer Züge im Idealfall um fast 50 Prozent gesteigert werden. Zudem ist zu erwarten, dass mit der Neubeschaffung von modernem Wagenmaterial zusätzliche Effizienzsteigerungen beim Beladen der Züge und tiefere Unterhaltskosten realisiert werden können. Die Dienstleistungen gegenüber den Kunden können zudem durch Verbesserungen bei der Buchung und beim Komfort der Begleitwagen attraktiver gestaltet werden.

Den weitaus grössten Anteil an den Betriebskosten der RoLa nehmen, nebst Miete und Unterhalt des Wagenmaterials, die Kosten für den Einkauf der Traktionsleistung, sprich des Lokomotiven- und Lokführer-Einsatzes, in Anspruch. Allerdings besteht wenig Transparenz darüber, ob der Einkauf der Traktionsleistung angemessen ist. Die EFK empfiehlt dem Bundesamt für Verkehr (BAV), Massnahmen zu ergreifen, die zu mehr Transparenz bei den Traktionskosten führen.

Verbleibende Investitions- und Betriebsrisiken

Der ausgewiesene Verlagerungsbeitrag zum gesetzlich festgelegten Verlagerungsziel spricht für eine Weiterführung eines RoLa-Angebots durch die Schweiz ab dem Jahr 2024. Dem stehen betriebswirtschaftliche Risiken gegenüber, von denen einige aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit auf ein annehmbares Niveau gesenkt werden können.

Einerseits fehlen die Standorte künftig notwendiger Verladeterminals sowohl im deutschen Oberrheintal als auch im Grossraum Mailand für ein RoLa-Angebot via die Gotthard-Achse. Andererseits ist die Mengenentwicklung der Verkehrsträger im AQGV mittelfristig mit Unsicherheiten behaftet. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Betriebsdauer der RoLa und dementsprechend auf den Abschreibungshorizont des Wagenmaterials.

Angesichts dieser Unsicherheiten kann die EFK nicht abschliessend beurteilen, ob ein nachhaltig kostendeckender Betrieb einer künftigen RoLa ohne staatliche Subventionen möglich sein wird. Bei der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen zuhanden des Parlaments 2019 empfiehlt die EFK dem BAV, die Investitionskosten in neues Wagenmaterial und deren Finanzierung klar auszuweisen und die Risiken im Zusammenhang mit der Erschliessung neuer Terminals abzuschätzen.