



21.3198

Postulat Juillard Charles.
Gütertransport. Warum nicht
die bestehenden Eisenbahnanlagen
besser nutzen?

Postulat Juillard Charles.
Transport de marchandises.
Pourquoi ne pas mieux
utiliser les installations
ferroviaires existantes?

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.21

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Juillard Charles (M-E, JU): Je remercie le Conseil fédéral de proposer l'acceptation de mon postulat. Ce postulat a pour origine un constat au niveau de la cohérence des politiques publiques, ou plutôt d'une forme d'incohérence dans ces politiques publiques. Pendant longtemps, la Confédération et les CFF ont subventionné la mise en place et une densification importante des infrastructures de prise en charge des marchandises par le rail, ceci pour atteindre plusieurs objectifs, en particulier décharger les routes et les autoroutes, contribuer ainsi à diminuer la pollution, mais aussi optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires. Puis, tout à coup, nous avons assisté à un changement de paradigme et à une réduction assez importante de la prise en charge des marchandises. Les points de chargement sont passés de 600 à 300, et, selon mes informations, ils vont probablement être réduits à 150 prochainement, ce qui pose un certain nombre de problèmes et qui signifie clairement une concentration de cette prise en charge des marchandises par le rail sur le Plateau et dans les grands centres. Cela se traduit par une volonté de CFF Cargo en particulier de ne plus s'occuper de venir chercher des wagons isolés. De tels wagons peuvent contenir du bois – et on atteint le comble de l'ironie lorsque ce sont des traverses de chemin de fer –, ou aussi des betteraves sucrières ou des céréales. Quand on travaille dans ces domaines, on doit désormais utiliser la route et des camions pour aller jusque dans les gares de chargement qui sont centralisées, à tel point qu'à un moment donné, on se demande quelle est la nécessité d'aller jusqu'à la gare de chargement la plus proche, du moment que le matériel est chargé sur un camion, et on choisit alors d'aller directement chez le client final, ce qui va complètement à l'encontre de ce qui était souhaité.

C'est pourquoi j'aimerais qu'on revienne à une meilleure prise en compte de ces infrastructures et que l'on utilise davantage le rail pour le transport de marchandises sur l'ensemble du territoire, et pas seulement dans les zones où celui-ci est vraiment rentable. Mais je n'ai pas vraiment de solution. Après en avoir discuté avec différents spécialistes, il s'avère qu'il y aurait plusieurs pistes possibles. On devrait notamment, soit trouver une solution pour abaisser le prix du sillon, soit mettre en place une forme d'aide, momentanée en tout cas, pour les entreprises qui utiliseraient le transport ferroviaire. Cette aide permettrait de garantir que les wagons isolés puissent être rattachés à des trains, qui déchargeraient considérablement le trafic routier.

D'où mon postulat qui a donc pour objectif d'attirer l'attention sur cette incohérence et de proposer des solutions comme celles que je viens de décrire. Je pense que, par les temps qui courent, nous avons aussi besoin de mieux utiliser les infrastructures ferroviaires pour décharger les routes et protéger le climat. Je crois que c'est un objectif ambitieux, partagé, qui va dans le bon sens, et est conforme, d'une manière générale, à ce que nous souhaitons et devons faire.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir ce postulat.

Engler Stefan (M-E, GR): Ich danke Herrn Kollege Juillard für sein Postulat, mit dessen Thematik sich Ihre



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einlässlich auseinandergesetzt hat. Das Postulat Juillard ergänzt bereits angenommene Motionen aus diesem Rat: die Motion Herzog Eva, die sich mit der Frage des Güterverkehrs auf den Flüssen befasst (20.3286), aber auch die Motion Dittli, welche einen Massnahmenplan verlangt, in dem dargelegt wird, wie der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene erhöht werden kann (20.3222). Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an einer der letzten Sitzungen ein weiteres Postulat formuliert, das den Rahmen noch etwas weiter absteckt als jetzt das Postulat Juillard, welches stark auf die vorhandenen Infrastrukturen ausgerichtet ist, die besser für den Güterverkehr genutzt werden sollen. Ihre Kommission ist auch der Meinung, dass es nach 2015 – als das Parlament das totalrevidierte Gütertransportgesetz verabschiedete, welches dann ein Jahr später in Kraft trat – nötig ist, eine Auslegeordnung vorzunehmen, um zu beurteilen, ob die Ziele, die man mit der Revision verfolgt

AB 2021 S 637 / BO 2021 E 637

hatte, erreicht werden konnten oder nicht. Innerhalb der Kommission ist man der Auffassung, dass wir zwar im alpenquerenden internationalen Güterverkehr viele Erfolge in der Verkehrsverlagerung verzeichnen konnten – auch dadurch, dass wir uns Ziele für die Verkehrsverlagerung gesetzt haben –, dass aber entsprechende Ziele im Inland, im Binnengüterverkehr, im Export- und im Importverkehr, also beim Verkehr ins Land und aus dem Land, eigentlich fehlen. 2015 sind wir davon ausgegangen, dass der Markt es schon richten oder der Wettbewerb es schon schaffen wird. Wir sind heute damit konfrontiert, dass der Wettbewerb allein das wahrscheinlich nicht schaffen kann, es sei denn, man nehme in Kauf, dass die Bedienungspunkte und damit auch die transportierten Gütermengen stark reduziert werden und dass dann dort, wie es Kollege Juillard jetzt aufgezeigt hat, einfach nur noch die Rosinen gepickt werden, dass also nur noch dort, wo es sich lohnt, wo die Margen gut sind und die Kosten tief, die Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Es kommt hinzu, dass wir auch noch ein klimapolitisches Problem zu lösen haben, weshalb es auch unter diesem Gesichtspunkt politisch richtig ist zu prüfen, wo wir heute stehen. Ich glaube, das Postulat Juillard lässt sich auch sehr gut in das Postulat unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einbetten, mit welchem wir vom Bundesrat verlangen, schnell, nämlich bereits im ersten Quartal des nächsten Jahres, Bericht darüber zu erstatten, wo wir stehen. Der Bericht soll zeigen, was die Perspektiven sind, ob allenfalls die gesetzlichen Grundlagen angepasst werden müssen, um auch Ziele zu erreichen, die etwas höher angesetzt sind und massgeblich dazu beitragen, den Gütertransport auch innerschweizerisch zu verlagern.

Auch ich möchte Sie bitten – es gibt keinen anderen Antrag –, das Postulat Juillard zu unterstützen, und möchte dem Bundesrat damit auch die Möglichkeit eröffnen, dieses Postulat und das Postulat Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, über das wir dann im Herbst sprechen werden, zusammen zu beurteilen. Ich glaube, es braucht da nicht separate Berichte; vielmehr lassen sich da die Motion Dittli mit dem Massnahmenplan und auch die Motion Herzog Eva durchaus mit einem einzigen Bericht beantworten.

Burkart Thierry (RL, AG): Lassen Sie mich als Präsidenten des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (Astag) zwei, drei Bemerkungen zur Diskussion bzw. zum vorliegenden Postulat anbringen.

Es ist natürlich nichts dagegen einzuwenden, wenn wir im Rahmen von Berichten, wie sie Kommissionsberichtersteller bzw. Kommissionspräsident Engler soeben beschrieben hat, eine Auslegeordnung machen, um zu prüfen und vielleicht auch aufzuzeigen, wie man die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, unter anderem auch die Schiene, für den Güterverkehr besser nutzen kann. Dieses Ziel, glaube ich, verfolgt im Wesentlichen auch das vorliegende Postulat.

Lassen Sie mich aber vielleicht das eine oder andere Missverständnis hier auch aus der Welt schaffen: Zuerst einmal wird das Postulat unter anderem damit begründet, dass der Schwerverkehr aufgrund seiner sehr hohen Umweltbelastung ein umweltpolitisches Problem darstelle. Hier möchte ich einfach einmal festhalten: Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass über 90 Prozent der schweizerischen Nutzfahrzeuge mit der Euro-5- oder der Euro-6-Norm unterwegs sind. Das heisst, wir haben einen sehr hohen Standard in Bezug auf die Schadstoffausstösse. Ich muss es sogar so ausdrücken: Mit dem aktuellen Fuhrpark liegen wir bei den Schadstoffausstössen praktisch bei null. In den letzten zwanzig, dreissig Jahren haben wir diesbezüglich enorme Fortschritte erzielt. Vielleicht gilt es, auch dies einmal zu attestieren.

In diesem Sinne ist auch zu erwähnen, dass die Ausdehnung des Verlagerungsgebots, wie wir es in Artikel 84 der Verfassung haben, vielleicht auch ein Missverständnis sein könnte. Das Verlagerungsgebot ist in der Verfassung nämlich für den Verkehr von Grenze zu Grenze festgeschrieben und gilt grundsätzlich nicht für den Binnenverkehr.

Dies gesagt, ist allerdings schon auch klar: Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sind zu kombinieren. Ich glaube, das Zauberwort ist Co-Modalität. Für den Güterverkehr soll das Verkehrsmittel eingesetzt werden,



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zehnte Sitzung • 15.06.21 • 08h15 • 21.3198
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Dixième séance • 15.06.21 • 08h15 • 21.3198



das zweckmässig ist, das vom Kunden gewünscht wird und das irgendwo auch im Gesamtlogistiksystem Sinn macht. Wir dürfen aber nicht vergessen: Wir haben eine freie Verkehrsmittelwahl in unserem Land.

Es braucht einen starken Schienengüterverkehr, keine Frage. Es ist mittlerweile wirklich ein kombiniertes System, so ist es auch zu verstehen, und in diesem Sinne wehre ich mich einfach gegen ein Gegeneinander-Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren.

Noch eine letzte Bemerkung: Das Postulat wird auch mit der Stauproblematik begründet. Ich meine, da muss ich einfach sagen: Wir können nicht drei Effekte haben – Bevölkerungswachstum, Wohlstandswachstum, technologischen Fortschritt –, diese einfach zur Kenntnis nehmen und den Eindruck haben, dass wir mit diesen drei Effekten völlig auf den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen weiter operieren können. Es braucht natürlich entsprechend punktuelle, gezielte Anpassungen, sei es auf der Schiene, dort haben wir dieselben Probleme, sei es auf der Strasse. Aber das künstliche Kleinhalten dieser Infrastrukturen führt natürlich zu Stauproblemen auf der Strasse, aber eben auch auf der Schiene. Und deshalb ist es absolut notwendig, dass wir das Logistiksystem, das Verkehrssystem, das Mobilitätssystem Schweiz gesamthaft anschauen.

Wenn es so verstanden sein sollte, unterstütze ich auch das Postulat. Ich habe es auch so verstanden, so verstehe ich im Übrigen jeweils auch die Äusserungen der zuständigen Bundesrätin, die auch eine Gesamtsicht einnehmen möchte – und das ist auch im Sinne von mir und im Sinne der Astag.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Mit diesem Postulat fordert Herr Juillard den Bundesrat auf, einen Bericht über die Entwicklung des Gütertransports in der Schweiz, insbesondere mit der Bahn, vorzulegen und auch Massnahmen zu prüfen, welche die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene begünstigen können.

Es wurde bereits auch vom Präsidenten Ihrer KVF erwähnt: Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Ohne Zweifel haben wir mit der Neat und allgemein mit dem dichten Eisenbahnnetz die optimalen Voraussetzungen für einen kompetitiven und leistungsstarken Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen durch die Schweiz geschaffen. Da dürfen wir auch wirklich stolz darauf sein.

Nun aber haben einige von Ihnen erwähnt, dass es eben auch den Binnengüterverkehr gibt. Es gibt nicht nur die Nord-Süd-Achse, es gibt eben auch den Güterverkehr innerhalb der Grenzen; das wurde erwähnt. Ich verstehe das Postulat Juillard so, dass wir diesen Binnengüterverkehr eben auch anschauen sollen.

Wir haben eine schwierige Ausgangslage. Sie lesen regelmässig über SBB Cargo und alle entsprechenden Schwierigkeiten. Kurzfristig geht es darum, dass wir hier nicht in eine Negativspirale hineingeraten, indem wir plötzlich Bedienpunkte abbauen und Tarife erhöhen. Dann kämen Sie in eine Negativspirale hinein, und aus dieser wieder herauszukommen, das würde dann teuer. Denn die Negativspirale ginge in die entgegengesetzte Richtung von dem, was wir in der schweizerischen Güterverkehrspolitik oder in der Verkehrspolitik überhaupt anstreben.

Nun ist es so, dass wir der Meinung sind, dass es sich lohnt, hier jetzt einmal kurzfristig Massnahmen zu ergreifen, um diese Negativspirale zu verhindern, aber gleichzeitig auch einmal eine Auslegeordnung zu machen, insbesondere zum Binnengüterverkehr in der Schweiz. Da gibt es verschiedene Elemente, und ich nehme gerne auf, was Herr Ständerat Burkart gesagt hat: Es geht hier darum, wirklich Möglichkeiten zu suchen, wie der Bahngüterverkehr, aber auch

AB 2021 S 638 / BO 2021 E 638

ganz grundsätzlich multimodale Logistiklösungen in Zukunft gestaltet werden können. Das muss man wirklich anschauen.

Ich denke, der Güterverkehr macht das auch. Es gibt keine ideologische Barriere im Sinne von: Ich fahre nur auf der Schiene! Ich bin nur auf der Strasse! Dieses Denken ist im Güterverkehr überhaupt nicht vorhanden. Ich finde das eine hervorragende Ausgangslage, um hier sachpolitisch zu schauen, wo die geeigneten Lösungen sind. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir nicht nur im Binnengüterverkehr schauen müssen, wie wir geeignete Lösungen finden, wo es was braucht – natürlich immer auch unter dem klimapolitischen Aspekt oder mit dem klimapolitischen Ziel. Dieses ist nach dem letzten Sonntag nicht kleiner geworden, es bleibt weiterhin eine zentrale Aufgabe, die wir zu lösen haben. Ich erwähne das auch deshalb, weil wir auch im Strassengüterverkehr noch Potenzial haben. Ich denke gerade an die alternativen, die umweltfreundlichen Antriebe und allenfalls auch an Lösungen wie Cargo sous terrain; Sie haben schon darüber beraten, das ist jetzt wahrscheinlich nicht die kurzfristige Lösung. Wir haben aber auch im Strassengüterverkehr interessante





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zehnte Sitzung • 15.06.21 • 08h15 • 21.3198
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Dixième séance • 15.06.21 • 08h15 • 21.3198



Entwicklungen, die wir in diese Gesamtsicht mit einbeziehen sollten.

In diesem Sinne versteht der Bundesrat dieses Postulat. Er wird es in der Tat, wie das auch der Präsident Ihrer KVF gesagt hat, in die verschiedenen Aufträge einbetten, die Sie uns gegeben haben, mit dem Postulat der Kommission, der Motion Dittli, der Motion Herzog Eva. Wir würden also auch die Annahme dieses Postulates begrüssen, weil wir hier wirklich eine Standortbestimmung zum Güterverkehr in der Schweiz machen können. Diese wird dann die Grundlage für eine politische Grundsatzdiskussion zur Frage sein, wie die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in Zukunft ausgestaltet sein sollen. Es soll dann auch eine volkswirtschaftliche und eine umweltpolitische Abwägung sein, wie dieser Güterverkehr – ich sage jetzt einmal: der "Güterverkehr 2050" – auszusehen hat, damit wir rechtzeitig die Weichen stellen können; damit meine ich nicht nur die Weichen auf der Schiene, sondern beziehe mich auch auf den Güterverkehr auf der Strasse.

Wir sind ja auch im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der LSVa in einem intensiven Austausch mit den verschiedenen Branchen. Da kommt wirklich etwas zusammen, und das erlaubt es uns, diesen Bereich des Binnengüterverkehrs vertieft anzuschauen. Der Bundesrat wird Ihnen, wie das Herr Engler gesagt hat, demnächst, im ersten Quartal des nächsten Jahres, einen solchen Bericht vorlegen, damit wir diese politische Diskussion führen können.

Angenommen – Adopté

