

Sitzung vom 4. März 1992

692. Anfrage

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 16. Dezember 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Wie zu erfahren ist, sollen die beiden Cargo Domizil-SBB-Regionalzentren Horgen und Wädenswil aufgehoben werden. Versand, Empfang und Umlad der Stückgüter sollen künftig zentral in der Stadt Zürich erfolgen.

Falls diese Massnahme tatsächlich vorbereitet wird, erscheint sie äusserst fragwürdig. Ausgerechnet in der heutigen Zeit, wo die Reinhaltung der Luft hohe Priorität hat, wirkt dieser Entscheid der SBB in die falsche Richtung. Mit dem zentralen Umschlag in der Stadt Zürich werden Bevölkerung, Umwelt und Strassen durch unnötige Camionfahrten auf der Strecke Zürich-Horgen/Wädenswil zusätzlich belastet.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Transportmengen in Tonnen wurden seit Einführung des neuen Stückgutkonzepts jährlich in den SBB-Regionalzentren Wädenswil und Horgen umgeschlagen (Versand/Empfang)?
2. Wie viele zusätzliche Fahrten und Mehr-Kilometer auf der Strasse werden durch die Schliessung der beiden SBB-Regionalzentren nötig, weil die Bedienung durch die Stadt Zürich erfolgt?
3. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass diese zusätzlichen Immissionen am linken Zürichseeufer und in der Stadt Zürich vermieden werden sollten?
4. Ist der Regierungsrat bereit, im Sinne der Luftreinhalteziele bei den SBB zu intervenieren?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Die jährlich im Regionalzentrum Horgen umgeschlagenen Stückgutsendungen schwanken im Empfang zwischen 1900 t (1991) und 2800 t (1985), im Versand zwischen 5300 t (1991) und 7600 t (1989). Die entsprechenden jährlichen Transportmengen für das Regionalzentrum Wädenswil betragen im Empfang minimal 2400 t (1991) und maximal 2800 t (1989), im Versand minimal 3400 t (1991) und maximal 3900 t (1990).

Der Umschlag der Stückgutsendungen aus den bisherigen Einzugsbereichen der Regionalzentren Horgen und Wädenswil wird ab 1. Oktober 1992 in den Güterbahnhof Zürich verlegt. Diese Massnahme soll dazu beitragen, die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr für eine wesentlich verbesserte Kostendeckung im Bereich des Stückgutverkehrs bis 1995 zu erfüllen. Neben den Sofortmassnahmen, von welchen gesamtschweizerisch 20 Regionalzentren betroffen sind, sind bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen der SBB unter dem Arbeitstitel "Cargo Domizil 2000" die Planungsarbeiten für eine längerfristige Strukturanpassung angelaufen. Dabei wird angestrebt, das heutige Netz von gesamtschweizerisch 250 Regionalzentren auf 59 (35 direkt verbundene Knoten und 24 sogenannte Satelliten-Unterzentren) zu konzentrieren.

Die Planungsarbeiten verfolgen hauptsächlich betriebswirtschaftliche Ziele: sparsamer Mitteleinsatz sowohl bei den Investitionen als auch im Betrieb sowie verbesserte Konkurrenzfähigkeit durch höhere Beförderungsgeschwindigkeiten. Eliminiert werden insbesondere die zeit- und personalaufwendigen Umladevorgänge. Von jedem der 35 Knoten soll täglich ein direkter Wagen zu allen anderen Knoten abgefertigt werden können. Die Beförderungszeit lässt sich dadurch für den grössten Teil (rund 90%) der Sendungen auf weniger als 24 Stunden reduzieren (Motto: "Heute abgeholt - morgen ausgeliefert").

Dieses System, in welchem die Sendungen in direkten Wagen verkehren, bringt ein wesentlich höheres Transportaufkommen an den verbleibenden Regionalzentren mit sich und stellt entsprechend hohe Anforderungen an die Kapazität der Umschlaginfrastruktur (Anzahl der Abstellplätze für Güterwagen, Lager- und Manövrielfläche usw.). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Investitionen und der Betriebsaufwand pro Sendung in einem verkehrsstarken Knoten relativ gering gehalten werden können. Es ist jedoch zu betonen, dass das Cargo Domizil-System auch mit einem grobmaschigen Netz von Regionalzentren eine flächendeckende Kundenbedienug gewährleistet. Die Strukturanpassungen sind somit keineswegs mit einem Abbau der Dienstleistungen am Kunden verbunden; vielmehr führen die erhöhten Beförderungsgeschwindigkeiten zu einer im heutigen Verkehrsmarkt wesentlichen Angebotsverbesserung.

In der Tendenz können mit den gestrafften Betriebsabläufen auch die Fahrten im Domizilverkehr auf der Strasse besser disponiert und ausgelastet werden. In den Planungsarbeiten wird Wert darauf gelegt, dass trotz tendenziell höherer Transportdistanzen auf der Strasse der dafür notwendige kostenmässige Aufwand gegenüber dem bestehenden System nicht wesentlich zunimmt. Die verkehrsmässigen Auswirkungen der Verlegung der Regionalzentren Horgen und Wädenswil nach Zürich sind von den SBB nur grob quantifiziert worden. Es kann davon ausgegangen werden, dass dank dem Einsatz von Lastwagen mit höherer Nutzlast und einer optimierten Tourenplanung die Zahl der Fahrzeugfahrten von heute insgesamt 33 pro Tag auf 25 reduziert werden kann. Dennoch ist offensichtlich, dass die auf der Strasse zurückzulegenden Fahrstrecken gegenüber heute deutlich zunehmen werden.

Die drei in den Städten Zürich und Winterthur gelegenen Regionalzentren werden ohne grössere Investitionen in der Lage sein, die grösseren Gütermengen zu bewältigen. Es ist absehbar, dass die SBB nicht nur den Verkehr vom linken Zürichseeufer, sondern auch denjenigen aus dem Raum Glattal, wo heute noch eine grössere Anzahl kleinerer Regionalzentren besteht, auf diese grösseren Zentren umlegen wollen. Damit liegt es auf der Hand, dass die betriebswirtschaftlich motivierten Strukturanpassungen der SBB in einem Zielkonflikt mit den Anliegen des Umweltschutzes stehen, auch wenn die verkehrsmässigen Auswirkungen auf der Strasse und im Verhältnis zum Gesamtverkehr nicht überbewertet werden dürfen.

Der Regierungsrat hat wiederholt darauf hingewiesen (insbesondere in der Vorlage 3058 über den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1991-1993), dass im Stückgutverkehr der SBB eine deutliche Straffung des Netzes von Regionalzentren zu erwarten ist. Er hat diese Bestrebungen im Grundsatz gutgeheissen, weil nur durch solche strukturellen Anpassungen gewährleistet werden kann, dass die Bahn auch längerfristig ein marktgerechtes Angebot erbringen und damit konkurrenzfähig bleiben kann. Unter den geltenden verkehrs- und wirtschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen besteht kein anderer Weg.

Es ist jedoch zu fordern, dass bei der weiteren Planung von "Cargo Domizil 2000" auch die Umweltaspekte gebührend berücksichtigt werden. Der Regierungsrat wird diese Forderung dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement gegenüber zum Ausdruck bringen. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass es schwierig sein wird, die Wahl der Standorte der Cargo Domizil-Regionalzentren und die Planung der dazugehörigen Einzugsbereiche, die durch eine ausserordentlich grosse Anzahl von Faktoren beeinflusst werden, im Hinblick auf umweltpolitische Anliegen zu optimieren.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 4. März 1992

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi