

Sitzung vom 6. Dezember 2006

**1721. Dringliche Anfrage (Zukunft der SBB Cargo und allfällige Folgen für die Verkehrsinfrastruktur)**

Die Kantonsrätinnen Blanca Ramer-Stäubli, Barbara Angelsberger, Urdorf, und Rosmarie Frehsner, Dietikon, haben am 6. November 2006 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Am 27. September 2006 hat Ständerat Hans Hess eine Interpellation eingereicht mit dem Titel «Schienengüterverkehr – hat der Bundesrat eine Eignerstrategie?»

In diesem Zusammenhang wurden von verschiedenen Seiten Zweifel angebracht, inwieweit die SBB Cargo in Zukunft konkurrenzfähig sein und eine Überlebenschance haben wird.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Wie beurteilt der Zürcher Regierungsrat die Zukunftsaussichten der SBB Cargo?
2. Was passiert mit einem allfälligen Gateway-Projekt, wenn die SBB Cargo in ausländische Hand geraten würde? Was, wenn auf Grund eines notwendigen Strategiewechsels die entsprechenden Kapazitäten gekürzt oder verlagert werden müssten?
3. Hätten allfällige flankierende Massnahmen in solchen Fällen auch Gültigkeit? Welche Mittel würden zur Verfügung stehen, um bei einer Nichterfüllung solcher Massnahmen Sanktionen treffen zu können?
4. Welche Mittel und Wege hätten ausländische Unternehmen – z. B. die Deutsche Bundesbahn – um einen Gateway-Ausbau rechtlich durchsetzen zu können?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Blanca Ramer-Stäubli, Barbara Angelsberger, Urdorf, und Rosmarie Frehsner, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

SBB Cargo steht im Wettbewerb mit der Strasse und seit der Liberalisierung auch mit anderen Eisenbahnunternehmen. Dies führt zu unternehmerischen Risiken. Die von SBB Cargo eingeschlagene und

vom Bund bestätigte Strategie ist als erfolgversprechend zu betrachten und die Zukunftsaussichten von SBB Cargo sind als schwierig, aber gut zu beurteilen; es kann davon ausgegangen werden, dass sich SBB Cargo erfolgreich im Markt behauptet. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, ist anzunehmen, dass neue Anbieter Leistungen erbringen werden, wie dies heute im Ganzzugsverkehr bereits der Fall ist.

Zu Frage 2:

Der Containerverkehr wächst in Europa und der Schweiz überdurchschnittlich schnell. So erwartet alleine der Hafen Hamburg 2006 ein Wachstum von 11% im Containerbereich. Dieses Wachstum wird auch in Zukunft anhalten. Verkehrspolitisch stellt sich die Frage, ob diese Container auf der Strasse oder der Schiene in die Schweiz transportiert werden sollen. Die Schweizerische Güterverkehrspolitik strebt bereits seit vielen Jahren eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene an und hat dazu verschiedene Massnahmen getroffen (z. B. Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, LSVA). Mit der Vorlage für ein Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz) soll die Verlagerungspolitik fortgeführt werden, was der Regierungsrat im Rahmen der Vernehmlassung ausdrücklich begrüsst hat.

Angesichts des erwarteten Wachstums im Schienengüterverkehr erachtet der Regierungsrat in Übereinstimmung mit dem Bund den Gateway beim Rangierbahnhof Limmattal als verkehrspolitisch notwendig. Dies gilt unabhängig davon, wer diesen Gateway betreiben wird. Mit flankierenden Massnahmen sollen die berechtigten Interessen der Region berücksichtigt werden.

Das Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31) schreibt vor, dass die SBB als Kernaufgabe Dienstleistungen im Güterverkehr erbringen müssen (Art. 3 Abs. 1 SBBG). Ein Verkauf von SBB Cargo an ein ausländisches Unternehmen würde somit eine Gesetzesänderung bedingen. Der Regierungsrat erachtet dies zurzeit als unwahrscheinlich.

Der Bund schliesst mit den SBB alle vier Jahre eine Leistungsvereinbarung ab, in der von den SBB zu erreichende Ziele und die dafür vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel festgelegt werden. Das Instrument der Leistungsvereinbarung wurde im Rahmen der Bahnreform 1999 eingeführt. Mit der Leistungsvereinbarung 2007–2010, die am 25. September 2006 beschlossen wurde, wird die Zielsetzung bestätigt, dass SBB Cargo die eingeschlagene Transitstrategie mit grenzüber-

schreitender Produktion aus einer Hand konsequent umsetzen muss. Des Weiteren wird SBB Cargo beauftragt, ein flächendeckendes Angebot im Wagenladungsverkehr zu erstellen.

Der Netzzugang für dritte Eisenbahnunternehmen – auch für den Güterverkehr – ist durch das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) sichergestellt (Art. 9 und 9a EBG). Die Trassepreise werden vom Bund festgelegt und gelten für alle Unternehmungen in gleicher Weise. Damit wird ein diskriminierungsfreier Zugang für neue Anbieter ermöglicht.

Zu Frage 3:

Die Vorgaben gemäss kantonalem Richtplan sind behördenverbindlich. Planungsrechtlich besteht kein Unterschied, ob die SBB oder Dritte den Gateway erstellen. Auflagen gelten auch für eine Rechtsnachfolgerin oder einen Rechtsnachfolger der Anlage. Am 18. September 2006 hat der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 185/2005 betreffend flankierende Massnahmen zum Gateway Limmattal überwiesen. Der Regierungsrat wird dazu rechtzeitig einen Bericht vorlegen.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Gateway durch die SBB gebaut wird.

Bei Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlage), wird das Planenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. EBG angewendet. Der Bau des Gateway fällt unter diese Bestimmungen. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr oder das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK); die Zuständigkeit hängt von der Grösse des Projekts ab (Art. 18 Abs. 2 EBG). Der Entscheid konnte bisher an die Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO INUM; bis 30. April 2004 REKO UVEK) bzw. an das Bundesgericht weitergezogen werden. Ab 2007 ist in beiden Fällen das neue Bundesverwaltungsgericht Beschwerdeinstanz.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**