

Sitzung vom 13. Juni 2018

**544. Anfrage (Leistungsabbau der SBB Cargo auf Kosten
von Bevölkerung und Landwirtschaft)**

Die Kantonsräte Konrad Langhart, Oberstammheim, Martin Zuber, Waltalingen, und Martin Hübscher, Wiesendangen, haben am 26. März 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Die SBB Cargo plant wieder einmal einen Leistungsabbau in ländlichen Gebieten. In den letzten Jahren wurden bereits viele kleinere SBB-Cargo Bedienpunkte stillgelegt, jetzt soll dieser Abbau weitergehen. Es werden laufend Standorte gestrichen, und dann wundert man sich, wenn die Umsätze zurückgehen.

Mittlerweile sind auch Getreidesammelstellen akut bedroht. Im Kanton Zürich werden beispielsweise jedes Jahr mit der Bahn über 200 000 t Getreide in die swissmill nach Zürich transportiert. Wenn jetzt die Abgangsbahnhöfe bei den Getreidesammelstellen gestrichen werden, müssten diese Transporte auf die Strasse verlagert werden. Das bedeutet in diesem Fall allein zusätzlich rund 10 000 Lastwagenfahrten pro Jahr (40 pro Tag) mitten in die Stadt Zürich.

Aber auch einige Gemeinden auf der Landschaft sind direkt betroffen. Bei der Getreidesammelstelle Thalheim mit rund 20 000 Tonnen kämen wir beispielsweise auf rund 1000 zusätzliche Lastwagen, welche praktisch alle durch die engen Durchfahrten von Eschlikon, Welsikon und Seuzach von und zur überlasteten Autobahn fahren müssten.

Neben den ökologischen und verkehrstechnischen Aspekten sprechen aber vor allem auch wirtschaftliche Gründe gegen die unverständlichen Abbaupläne der SBB. Viele der Getreidesammelstellen, die für die Zürcher Landwirtschaft und die Ernährungsversorgung aus der Region von zentraler Bedeutung sind, haben viel Geld in die Bahnverladeinfrastruktur investiert. Diese Investitionen würden bei einer Stationsstilllegung auf einen Schlag wertlos.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die umfangreichen Getreidetransporte von den Lagern zur swissmill und anderen Mühlen möglichst auf der Schiene zu bewältigen sind?
2. Ist er ebenfalls der Meinung, dass die Planungs- und Investitionssicherheit von privaten Unternehmen ein hohes Gut ist und nicht durch kurzfristige Unternehmensentscheide von Staatsbetrieben in Frage gestellt werden darf?
3. Was unternimmt der Regierungsrat, damit die Sanierung der letztendlich auch durch Steuern finanzierten SBB-Cargo nicht einfach auf Kosten der betroffenen Bevölkerung, der bereits überlasteten Strasseninfrastruktur und der Landwirtschaft erfolgt?
4. Wird der Regierungsrat bei den Bundesbahnen unmissverständlich den Erhalt der benötigten Bedienpunkte einfordern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Konrad Langhart, Oberstammheim, Martin Zuber, Waltalingen, und Martin Hübscher, Wiesendangen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass der Massengüterverkehr möglichst mit der Bahn erfolgen soll. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 hat der Regierungsrat auch für den Güterverkehr Handlungsschwerpunkte, Ziele und Strategien festgelegt. Eines dieser Ziele ist die optimale Erreichbarkeit im Güterverkehr. Somit sind für den Transport von Gütern leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive Verlade- und Umladeeinrichtungen von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt bereitzustellen. Weiter soll gemäss GVK der Bahnanteil am Massengüterverkehr erhöht werden. Der Kanton Zürich wird sich daher bei der Trassenplanung des Schienennetzes für eine angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs einsetzen. Er sichert zu diesem Zweck den Raum für dezentrale Umschlaganlagen, damit Güter möglichst nah beim Versender bzw. beim Endverbraucher von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt umgeschlagen werden können. Weiter unterstützt der Kanton Zürich den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie die dafür erforderlichen Infrastrukturen. Er setzt sich dafür ein, dass die bestehenden Bahnareale und dezentralen Anschlussgleise und Logistikeinrichtungen des Systems dort erhalten und zweckmässig genutzt werden, wo ein gebündeltes Transportaufkommen anfällt.

Bei der Beurteilung der kantonalen Einflussmöglichkeiten ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Spielraum des Kantons beschränkt ist. Wichtige Verkehrsinfrastrukturen befinden sich in Bundeskompetenz, und der Kanton hat nur beschränkten Einfluss auf deren Ausbau, da die Planungsverantwortung für die Infrastrukturen des Schienenverkehrs weitgehend an den Bund übergegangen ist. Zudem werden die Transportbedingungen jeweils direkt zwischen der SBB Cargo und den privaten Verladern nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausgehandelt, worauf der Regierungsrat keinen Einfluss nehmen kann.

Zu Frage 2:

Die SBB Cargo sieht sich mit einem sich grundlegend verändernden Logistikmarkt und neuen Transportbedürfnissen konfrontiert. Hierbei spielen die Desindustrialisierung der Schweiz, der Trend zu kleineren Sendungsgrößen, steigende Anforderungen an Transportzeiten und Zustellfrequenzen sowie andere Faktoren eine Rolle. Diese verschiedenen Marktbedingungen akzentuierten sich schneller als vorhergesehen und haben bei der SBB Cargo 2017 zu einer Abnahme der Transportleistung und zu einem negativen Unternehmensergebnis geführt. Um diesen Umständen zu begegnen, muss die SBB Cargo ein breit ausgerichtetes Sanierungs- und Weiterentwicklungsprogramm erstellen, damit das Unternehmen, auch im Interesse des Kantons Zürich, ein nachhaltiges und reinvestitionsfähiges Unternehmensergebnis erzielen kann. Dazu werden schweizweit jene Bedienpunkte überprüft, die aufgrund der tiefen Verkehrsnachfrage nicht kostendeckend betrieben werden können.

Der Kanton Zürich setzt sich, wie in der Beantwortung der Frage 1 erwähnt, für eine langfristige Sicherung des Güterverkehrsnetzes auf der Schiene mit einer genügenden Anzahl Bedienpunkten im Einzelwagenladungsverkehr ein. Bei den im Kanton Zürich derzeit ins Auge gefassten Schliessungen geht es um Bedienpunkte, die im Jahresdurchschnitt ein Aufkommen von weniger als zwei Wagen pro Tag haben. Die SBB Cargo hat dem Kanton Zürich zugesichert, dass vor einer allfälligen Schliessung eines Bedienpunktes Alternativen zur täglichen Bedienung geprüft werden. Diese Überprüfungen erfolgen in Zusammenarbeit mit den privaten Verladern in der zweiten Jahreshälfte 2018.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich steht in engem Kontakt mit der SBB Cargo, um im Rahmen eines Güterverkehrs- und Logistikkonzepts ein Bedienkonzept für die Güterbahn festzulegen, das langfristig die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene unterstützt. Auch die SBB Cargo verfolgt das Ziel, schweizweit die Transporte auf die Schiene zu bringen bzw. dort zu halten und das Angebot betriebswirtschaftlich weiterzuentwickeln.

Zu Frage 4:

Im direkten Dialog mit der SBB Cargo sucht der Kanton Zürich standortspezifisch nach tragfähigen Lösungen. Mögliche Ansätze sind beispielsweise die Reduktion von Bedienfrequenzen, Volumensteigerungen, Preisadjustierungen, Verlagerung an geeignete Alternativstandorte bzw. Konzentration von Bedienpunkten oder die Abwicklung der Sendungen im kombinierten Verkehr. Dieser Prozess startet, wie in der Beantwortung der Frage 2 erwähnt, in der zweiten Jahreshälfte 2018 und dauert bis Ende 2018.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli