

Sitzung vom 21. August 1991

3014. Anfrage

Die Kantonsräte Willy Volkart, Zürich, Peter Oser, Fischenthal, und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 3. Juni 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Auf den 2. Juni 1991 erwartet den Kunden des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton nicht nur eine "happige" Preiserhöhung, sondern die SBB führen auf das gleiche Datum eine weitere Verschlechterung ihres Angebots ein. So werden auf sechs weiteren Zürcher Bahnstationen die Schalteröffnungszeiten zum Teil massiv reduziert, teils werden die Schalter an den Wochenenden ganz geschlossen. Zum gleichen Datum hin heben die SBB auch das Güter-Regionalzentrum Glattbrugg auf; der Cargo-Domizil-Dienst für Opfikon/Glattbrugg, Seebach, Affoltern, Rümlang muss künftig das SBB-Güterzentrum Kloten benützen.

Zu dieser Verschlechterung des Angebots für den Benützer und aus ökologischen Gründen erlauben wir uns folgende Fragen:

1. Wusste der Regierungsrat von der geplanten Aufhebung des Güter-Regionalzentrums Glattbrugg?
2. Deckt sich die Verschlechterung im Cargo-Domizil-Dienst mit den Vorstellungen des Regierungsrates über den gesetzlichen Auftrag der geplanten Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene?
3. Sieht der Regierungsrat im Schliessen der Bahnschalter übers Wochenende auch eine Verschlechterung für die Bahnkunden, und was gedenkt er im Rahmen von Art. 21 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr zu tun?

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 Willy Volkart, Zürich, Peter Oser, Fischenthal, und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Aufhebung von Cargo-Domizil-Regionalzentren führt nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung der Umweltsituation. Wie der Regierungsrat bereits wiederholt ausgeführt hat (Stellungnahme zum Postulat KR Nr. 315/1988 und Weisung zur Vorlage 3058 über den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1991-1993, S. 33), liegt der Marktanteil der SBB im Stückgutverkehr deutlich unter 10 %; er wird von den SBB mit ungefähr 4 % beziffert. Der Marktanteil der Privatbahnen liegt zweifellos noch tiefer. Weit über 90 % des Stückgutverkehrs werden somit über die ganze Strecke mit Strassenfahrzeugen durchgeführt. Diese Tatsache macht deutlich, dass Umstellungen beim Strassendomizildienst der SBB, gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen im Stückgutverkehr, marginal sind.

Entscheidend ist jedoch, dass der Marktanteil der SBB im Stückgutbereich nur dann beibehalten oder erhöht werden kann, wenn die SBB inskünftig eine Angebotsqualität zu gewährleisten vermögen, die einem Vergleich mit dem Strassentransport standzuhalten vermag. Die bisherigen Ergebnisse der Arbeiten der SBB für das Konzept Cargo 2000 weisen klar darauf hin, dass konkurrenzfähige Beförderungsgeschwindigkeiten nur durch eine Konzentration des Verkehrsaufkommens auf eine geringere Zahl von Regionalzentren erreicht werden kann. Durch eine Straffung des Bedienungsrasters wird die Zahl der Rangier- und Umladevorgänge verringert, was Zeit und Kosten spart.

Es ist verfehlt, davon auszugehen, dass die Schliessung eines Regionalzentrums zwangsläufig mit einer Verschlechterung der Bedienungsqualität der Kundschaft verbunden ist. Im Gegenteil: Das Cargo-Domizil-System garantiert lückenlose

Haus-zu-Haus-Bedienungen, so dass es für die Kundschaft irrelevant ist, in welchem Regionalzentrum der Umlad von der Bahn auf Strassenfahrzeuge erfolgt. Ausschlaggebend sind für die Kundschaft nur die Angebotsqualität und der Preis, und diese Faktoren können durch einen rationelleren Betriebsablauf günstig beeinflusst werden. Anstrengungen zur Verbesserung der Marktstellung der Bahnen erweisen sich umweltpolitisch als weit bedeutsamer als die Grösse des Einzugsgebiets der einzelnen Regionalzentren, weil nur durch ein konkurrenzfähiges Angebot der Bahnen Strassentransporte auf grosse Distanzen substituiert werden können.

Das Einzugsgebiet des Cargo-Domizil-Regionalzentrums Glattbrugg umfasste bislang die Gebiete der Stadt Opfikon und der Gemeinde Rümlang. In den vergangenen Jahren war ein kontinuierlicher Rückgang des Verkehrsaufkommens festzustellen, der hauptsächlich auf die Abwanderung von Industrie- und Gewerbebetrieben infolge der hohen Bodenpreise in der Umgebung zurückzuführen ist. Im Jahre 1990 wurden im Regionalzentrum Glattbrugg pro Tag durchschnittlich 27 t Stückgüter (Versand ca. 16 t, Empfang ca. 11 t) umgeschlagen. Ungefähr die Hälfte der Versandgüter wurde in zwei bis drei täglichen Kurswagen nach Zürich-Altstetten geführt, wo die Güter umgeladen werden mussten. Die andere Hälfte der Versandgüter konnte in direkten Kurswagen an den Bestimmungsort Bern, Däniken oder Lausanne geführt werden. Die durchschnittliche Auslastung der Kurswagen betrug 2,8 t.

Durch die Verlagerung des Verkehrs in das Regionalzentrum Kloten ist es möglich geworden, einen grösseren Anteil der Stückgüter in direkte Kurswagen zu verladen und dadurch eine Beschleunigung der Transporte zu erreichen. Für die Kundschaft entstanden dadurch keine Nachteile, insbesondere auch deshalb, weil im Einzugsbereich des Regionalzentrums Kloten die gleiche Strassentransportunternehmung tätig ist wie zuvor beim Regionalzentrum Glattbrugg. Durch die Zusammenfassung des Verkehrs in Kloten kann der Domizildienst besser disponiert werden, so dass auf den Einsatz eines Lastwagens verzichtet werden kann. Die Fahrleistung auf der Strasse vermindert sich nach Angaben der Kreisdirektion III der SBB jährlich um 30 000 km, und es entsteht eine Kosteneinsparung von Fr. 140 000 pro Jahr. Der prozentuale Anteil der Güter aus dem früheren Einzugsbereich des Regionalzentrums Glattbrugg am Gesamtverkehr des Regionalzentrums Kloten beträgt 32 %.

Im Personenverkehr sind auf den 2. Juni 1991 die Schalteröffnungszeiten bei den folgenden sieben SBB-Stationen gekürzt worden: Feldbach, Feuerthalen, Hedingen, Kilchberg, Oberrieden, Rüslikon und Stäfa. Die Einschränkungen der Schalteröffnungszeiten sind durch die anhaltend schwierige Personalsituation begründet. Bei der Station Feldbach kommt der Umstand hinzu, dass die Stellwerkanlagen modernisiert worden sind und viele der fahrdienstlichen Aufgaben nunmehr durch ein Fernsteuerzentrum übernommen werden können. Die personelle Besetzung dieser Station ist deshalb seit dem 2. Juni 1991 nur noch auf kommerzielle Bedürfnisse ausgerichtet. Der Verkauf von Einzelbilletten und von Tageskarten ist bei sämtlichen dieser Stationen durch Automaten sichergestellt.

Die SBB haben den Verkehrsverbund, wie dies im Transportvertrag geregelt ist, zum voraus über die Einschränkungen der Schalteröffnungszeiten informiert. Im Hinblick auf den hohen Kostendruck, unter dem die SBB stehen, und auf die kritische Personalsituation bestand keine Veranlassung, gegen den unternehmerischen Entscheid der SBB einzuschreiten, zumal die zumeist bescheidenen Einschränkungen verhältnismässig umsatzschwache Stationen betreffen und aus kundendienstlicher Sicht verantwortbar erscheinen.

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

Zürich, den 21. August 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Roggwiller