

Sitzung vom 14. Dezember 2005

1822. Dringliche Anfrage (Leistungsabbau von SBB Cargo im Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, Robert Brunner, Steinmaur, und Peter Anderegg, Dübendorf, haben am 14. November 2005 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Die Bundesbahnen haben angekündigt, landesweit die Anzahl Bedienpunkte im Schienengüterverkehr von heute 510 auf 323 zu senken. Als Wirtschaftskanton dürfte der Kanton Zürich von dieser Massnahme in erheblichem Masse betroffen sein. Eine relevante Veränderung der Rahmenbedingungen wird 2008 mit der nächsten Erhöhung der LSVA zu erwarten sein. Es ist deshalb abzuklären, ob für die Übergangsfrist 2006 und 2007 eine Unterstützung aller oder ausgewählter Bedienpunkte ins Auge gefasst werden muss.

Nachdem in den Jahren 1990 bis 2002 insgesamt 121 neue Güterumschlagsanlagen, Gleiserweiterungen und Erneuerungen mit drei Rahmenkrediten des Kantons Zürich unterstützt wurden, wäre es vollkommen inkonsequent, dem drohenden Abbau nun tatenlos zuzusehen. Damit der Erhalt von dezentralen Umschlagplätzen für die erwähnte Übergangszeit allenfalls aktiv gestützt werden kann, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der unten stehenden Fragen.

Fragen:

1. Wie schätzt die Regierung die Auswirkungen dieser Massnahmen ein, und inwieweit lassen sich diese mit den kantonalen verkehrspolitischen Zielen vereinbaren?
2. Welche Bedienpunkte sind heute im Kanton Zürich vorhanden?
3. Welche Bedienpunkte sind durch die Abbaumassnahme gefährdet?
4. Für welche der unter 3. bezeichneten Bedienpunkte kann ein relevantes öffentliches Interesse geltend gemacht werden?
5. Ist man heute in der Lage, die ökonomische, ökologische oder regionalpolitische Bedeutung oder den Nutzwert der einzelnen betroffenen Bedienpunkte verlässlich abzuschätzen?
6. Von welchen Kosten müsste ausgegangen werden, um alle betroffenen Bedienpunkte für zwei Jahre mit Überbrückungsmassnahmen vor der Stilllegung zu bewahren?
7. Welcher Aufwand wäre notwendig, um eine sinnvolle Auswahl von Bedienpunkten vor der Stilllegung zu bewahren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, Robert Brunner, Steinmaur, und Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat in seinen Verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption vom Dezember 2001 zum Güterverkehr unter dem Titel «Leistungsfähige und umweltgerechte Güterversorgung» festgehalten: «Der Kanton Zürich fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere beim Verkehr über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern. Er fördert ferner innovative Projekte im kombinierten Verkehr und bei der Güterverteilung.» Diese Ziele werden in der Gesamtverkehrskonzeption aufgegriffen und weiter konkretisiert. Damit wird die Politik der letzten Jahre fortgeführt, mit welcher der Kanton Zürich den Gütertransport auf der Schiene unterstützt. So leistete er beispielsweise in den Jahren 1991 bis 2003 namhafte Beiträge an die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen und verlangt bei Grossbaustellen, dass der Aushub- und Kiestransport per Bahn erfolgt. Er beteiligt sich an Forschungsprojekten, um die Chancen des Bahngüterverkehrs zu erkennen und diesen gezielt unterstützen zu können. Weiter stellt der Kanton mit der Richtplanung sicher, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs in der Raumplanung berücksichtigt werden. Aktuelles Beispiel zur Raumsicherung ist der Antrag des Regierungsrates um Aufnahme des Gateway im Limmattal in den kantonalen Verkehrsrichtplan. Mit dem Gateway wird ermöglicht, dass der Kanton Zürich schnell und effizient mit den wichtigsten Häfen Europas über das Schienennetz verbunden ist und die rasch wachsenden Gütertransporte umweltfreundlich abgewickelt werden können.

Bei der Beurteilung der kantonalen Einflussmöglichkeiten ist zu berücksichtigen, dass der Spielraum des Kantons beschränkt ist. Die Güterverkehrspolitik wird durch den Bund bestimmt, dessen Handeln wiederum durch die Politik der Europäischen Union beeinflusst wird. Zudem wird der Güterverkehrsmarkt durch die privaten Akteure der Transportwirtschaft und der verladenden Wirtschaft geprägt, und betriebswirtschaftliche Überlegungen haben einen grossen Stellenwert. Aus diesem Blickwinkel unterstützt der Kanton Zürich das von SBB Cargo angestrebte Ziel, den Wagenladungsverkehr auch künftig flächendeckend anzubieten und dabei volle Kostendeckung zu erreichen. Darum hat der Regierungsrat auch ein gewisses Verständnis für die vorgesehenen Massnahmen, stellt allerdings auch fest, dass noch nicht alle Entscheide

im Einzelnen nachvollziehbar sind. Der Regierungsrat wird deshalb wo nötig direkt bei SBB Cargo intervenieren. Insbesondere erwartet er, dass die Kunden, die auf die Bahn gesetzt haben und teilweise auch grössere Investitionen tätigten, begrüsst werden und dass ihnen tragbare Lösungen angeboten werden.

Zu Fragen 2 und 3:

Folgende Bedienungspunkte sind heute vorhanden (Stand 22. November 2005, Quelle SBB):

Status	Bedienungspunkte	Total
Grundnetz (täglich bedient)	Bäretswil-Tobel, Birmensdorf ZH, Bonstetten-Wettswil, Buchs-Dällikon, Bülach, Dietikon, Fildern (Agl), Glattbrugg, Hinwil, Hüntwangen-Wil, Kempthal, Kloten, Meilen, Niederglatt, Niederglatt CT, Niederglatt ICF, Oberwinterthur, Regensdorf-Watt, Rümlang, Schlieren, Schwerzenbach ZH, Wetzikon, Winterthur, Winterthur Grüze, Zürich Cargo, Zürich CT, Zürich Giesshübel, Zürich HB, Zürich Industrie, Zürich Mülligen, Zürich Mülligen CDS, Zürich Vorbahnhof, Zweidlen	33
Flexible Kundenlösung offeriert	Adliswil, Dübendorf, Elgg, Embrach-Rorbas, Fehraltorf, Illnau, Pfäffikon ZH, Stäfa, Thalheim-Altikon, Winterthur Wülflingen, Zürich Tiefenbrunnen	11
Punkte auf dem Netz von konzessionierten Privatbahnen (in Verhandlung)	Langnau-Gattikon (SZU)	1
Gefährdete Bedienungspunkte (definitiver Entscheid bis Ende Februar 2006)	Affoltern am Albis, Bassersdorf, Bauma, Dielsdorf, Horgen Oberdorf, Kempen, Kollbrunn, Niederweningen, Ossingen, Pfungen-Neftenbach, Rafz, Rüslikon, Stammheim, Turbenthal, Uster, Wädenswil, Zürich Leimbach, Zürich Seebach, Zürich Wollishofen, Bubikon, Effretikon, Eglisau, Embrach Embraport, Hedingen, Henggart, Kilchberg, Küsnacht ZH, Marthalen, Otelfingen, Rickenbach-Attikon, Rüti ZH, Saland, Sihlbrugg, Steinmaur, Wald, Wallisellen, Winterthur Töss, Zürich Manegg	38

Zu Frage 4:

Dem Regierungsrat stehen keine konkreten Angaben über die beförderten Tonnagen bei den jeweiligen Bedienungspunkten zur Verfügung. Transportverträge werden zwischen den beteiligten Partnern abgeschlossen und sind nicht öffentlich zugänglich. Auch die Zukunftsaussichten der einzelnen betroffenen Firmen sind dem Regierungsrat nicht bekannt, eine umfassende Beurteilung ist deshalb nicht möglich. Es ist in erster Linie Sache von SBB Cargo, den Kontakt mit den Kunden aufzunehmen und eine zukunftstaugliche Lösung zu finden. Um das öffentliche Inte-

resse zu wahren, wird der Regierungsrat aber von SBB Cargo eine nochmalige vertiefte Überprüfung mit transparenten Begründungen einfordern. Grundlage für die Beurteilung sind die Ziele zum Güterverkehr aus dem Gesamtverkehrskonzept: Sicherstellung eines leistungsfähigen, sicheren und umweltfreundlichen Güterverkehrs, Schutz der Wohnbevölkerung vor übermässigen Immissionen und Nutzung der Potenziale für den Schienengüterverkehr. Auf dieser Grundlage wird sich der Regierungsrat für Bedienungspunkte einsetzen, die ein grösseres Verkehrsaufkommen aufweisen (mehr als 200 Wagenladungen pro Jahr), sowie für diejenigen, die notwendig sind, um eine flächendeckende Bedienung in allen Regionen des Kantons sicherzustellen.

Zu Frage 5:

Über das Grundnetz Plus mit schweizweit 323 täglich bedienten Bedienungspunkten kann SBB Cargo weiterhin gut 95% ihres Verkehrsvolumens abwickeln. Gemäss Auskunft von SBB Cargo wird es mit dem neuen Grundnetz und den alternativen Kundenlösungen möglich sein, 5030 von bisher 5155 Wagen pro Tag (ganze Schweiz) zu transportieren. Daraus lässt sich ableiten, dass bei einer erfolgreichen Umsetzung des Konzeptes die negativen Auswirkungen insgesamt begrenzt sein werden. In Einzelfällen können die Folgen für die Betroffenen aber einschneidend sein. Die Auswirkungen für die einzelnen Bedienungspunkte werden vertieft zu beurteilen sein (siehe Antwort zu Frage 4).

Zu Frage 6:

Um das heutige nationale Netz mit täglicher Bedienung aufrechterhalten zu können, ist gemäss Berechnungen von SBB Cargo ein jährlicher Subventionsbetrag von 90 Mio. Franken notwendig. Da es sich beim Wagenladungssystem um ein komplexes und nationales Netz handelt, müsste für den Erhalt des heutigen Netzes eine nationale Bestellung erfolgen. Auch ist unsicher, ob durch eine Subventionierung während zweier Jahre die heutigen Bedienungspunkte längerfristig gesichert werden können.

Zu Frage 7:

Die Produktion im Einzelwagenladungsverkehr kann nicht anhand von punktuellen Betrachtungen alleine beurteilt werden. Neben der eigentlichen Wagenzustellung fallen beispielsweise auch Kosten in den Rangierbahnhöfen an. Es fehlen die notwendigen kalkulatorischen Grundlagen, um die Bedienung einzelner Zustellpunkte berechnen zu können. Eine sehr grobe Schätzung der Volkswirtschaftsdirektion beruht darauf, dass gesamtschweizerisch das Netz um rund 300 Bedienungspunkte verkleinert wird. Davon liegen 38 im Kanton Zürich, was gut 12% entspricht. Für den Kanton Zürich wäre für den Erhalt der heutigen

Bedienungspunkte somit nach einer sehr groben Kostenschätzung mit jährlich wiederkehrenden Kosten von über 9 Mio. Franken zu rechnen. Wie in der Beantwortung der Frage 4 aufgezeigt, wird sich der Regierungsrat für die Aufrechterhaltung der Bedienungspunkte mit grösserem Verkehrsaufkommen und denjenigen, die für eine flächendeckende Bedienung notwendig sind, einsetzen; hierfür ist mit jährlichen Kosten von 1 bis 3 Mio. Franken zu rechnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi