

Sitzung vom 1. Februar 2006

138. Anfrage (Güterverkehr mit alternativen Betriebsmodellen)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 28. November 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Die Schliessung von Umladestationen durch SBB-Cargo könnte das Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse massiv erhöhen. Dieser Verkehr könnte auch bei einer verbesserten Wettbewerbssituation (LSVA, höhere Treibstoffpreise) kaum mehr «zurückgeholt» werden. Dies würde nicht bloss den verkehrspolitischen Grundsätzen des Kantons widersprechen, sondern auch dem Entwurf des Verkehrsrichtplans. Investitionen in Anschlussgeleise könnten sich zudem als nutzlos erweisen. Schadenersatzforderungen sind nicht auszuschliessen.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Ist der Regierungsrat bereit, sich in Zusammenarbeit mit den SBB, dem Bund sowie mit Privaten für die Weiterführung des dezentralen Bahn-Güterverkehrs einzusetzen? Dabei sollen auch alternative Betriebsmodelle möglich sein, d. h. Transportleistungen durch private inländische oder ausländische Betreiber, die den Netzzugang bei günstigen Trasseepreisen erhalten und den Transport bis zum nächsten Sammelbahnhof garantieren könnten.
Auf welchen Linien wären solche Betriebsformen möglich?
2. Ist der Regierungsrat bereit, Alternativen zu den Abbauplänen von SBB-Cargo möglichst bald zuhanden des neuen Richtplans vorzuschlagen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft dafür einzusetzen, Güterverkehrsleistungen auf der Schiene wenigstens saisonal zu gewährleisten (z. B. Zuckerrüben im Herbst, Holz im Winter)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

In seiner Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 322/2005 zum Leistungsabbau von SBB Cargo im Kanton Zürich hat der Regierungsrat die Ziele und Aktivitäten des Kantons Zürich zum Güterver-

kehr mit der Bahn, seine Haltung zur Reduktion des Bedienungsrasters von SBB Cargo und den Handlungsspielraum auf kantonaler Ebene detailliert dargelegt. Diese Ausführungen gelten weiterhin vollumfänglich, weshalb an dieser Stelle darauf verwiesen wird.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat setzt sich bei einzelnen, für ihn nicht nachvollziehbaren, Schliessungen von Bedienungspunkten mit grösserem Verkehrsaufkommen für die Aufrechterhaltung der Bedienung durch SBB Cargo ein und ist auch entsprechend bei SBB Cargo vorstellig geworden. Für den Aufbau eines alternativen Betriebsmodells sieht er allerdings keine betriebswirtschaftlich vertretbare Lösung. Der Netzzugang für dritte Eisenbahnunternehmen ist mit dem Eisenbahngesetz sichergestellt (Art. 9 und 9a EBG; SR 742.101). Die Trasseepreise werden vom Bund festgelegt und gelten für alle Unternehmungen in gleicher Weise. Das Sammeln und Verteilen von Einzelwagenladungen ist sehr aufwendig. Um die hohen Anfangs- und Endkosten auszugleichen, braucht es eine möglichst lange Transportdistanz. Bis heute ist deshalb mit Ausnahme von wenigen Privatbahnen mit eigenem Streckennetz kein weiterer privater inländischer oder ausländischer Anbieter im schweizerischen Markt aktiv geworden. Im Gegensatz zu Ganzzügen, wo SBB Cargo bereits heute in Konkurrenz zu dritten Anbietern steht, fehlt im Kanton Zürich ein möglicher alternativer Partner für den Einzelwagenladungsverkehr.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 17. November 2004 eine Vorlage zur Revision des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, zuhanden des Kantonsrates verabschiedet (Vorlage 4222), die derzeit von den zuständigen Kommissionen des Kantonsrats beraten wird. Darin sind die Ziele und Grundsätze für den Güterverkehr sowie das Konzept und die Standorte für Anlagen, die dem Güter- und Aushubumschlag dienen, aufgeführt. Zusätzlich zu den bestehenden neun Anlagen sind acht als geplant zur Festsetzung beantragt, um im gesamten Kantonsgebiet eine dezentrale Abdeckung zu erreichen. Mit diesen Festsetzungen werden mit dem Richtplan seiner Funktion entsprechend die nötige dezentrale Struktur sowie die einzelnen Standorte für Anlagen des Güter- und Aushubumschlags mit einer langfristigen Perspektive gesichert. Einen besonderen Stellenwert hat der Richtplaneintrag des Gateway im Limmattal. Durch den Gateway wird ermöglicht, dass der Kanton Zürich schnell und effizient mit den wichtigsten Seehäfen Europas über das Schienennetz verbunden ist und die rasch wachsenden interkontinentalen Gütertransporte umweltfreundlich abgewickelt werden können.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat setzt sich für eine angemessene Bedienung in der Fläche ein und berücksichtigt dabei auch die Transportbedürfnisse der Holz- und Landwirtschaft. Er ist sich aber bewusst, dass eine Schliessung von Bedienungspunkten mit geringem Verkehrsaufkommen aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht vermieden werden kann, auch wenn dadurch teilweise längere Anfahrtswege unvermeidlich sind. Die Begründung für den vorliegenden Bedienungsraster ist für den Regierungsrat noch nicht in allen Teilen nachvollziehbar. Zurzeit wird der Bedienungsraster von SBB Cargo noch vertieft geprüft und verfeinert. SBB Cargo steht beispielsweise in Kontakt mit der Holzwirtschaft und erarbeitet eine Liste mit Holzverladestationen. Es wird durch die Holzwirtschaft zu prüfen sein, ob deren Bedürfnisse angemessen berücksichtigt sind. Die Volkswirtschaftsdirektion steht in Kontakt mit SBB Cargo und wird die Entwicklung aufmerksam verfolgen. Dabei wird auch darauf geachtet, dass für die Holz- und Zuckerrüben Transporte tragfähige Lösungen gefunden werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrats und des Regierungsrats sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi