

Sitzung vom 10. April 2013

401. Anfrage (SBB schliesst Verladestationen)

Kantonsrätin Esther Hildebrand und Kantonsrat Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, sowie Kantonsrat Walter Schoch, Bauma, haben am 28. Januar 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Das Gütertransportunternehmen SBB Cargo streicht sein Verladnetz zusammen. 128 der rund 500 Verladebahnhöfe im Wagenladungsverkehr werden künftig nicht mehr bedient. Das Unternehmen möchte die Zahl der Bedienpunkte schon seit Jahren reduzieren, war aber zunächst von der Politik gestoppt worden. Unmittelbare Folge der Massnahme sind nämlich zusätzliche Lastwagen auf der Strasse.

Die notorisch roten Zahlen des Gütertransportunternehmens überzeugten aber schliesslich auch den Bundesrat: Obwohl das Parlament eine Gesamtkonzeption für den Schienengüterverkehr gefordert hatte, gab er im Frühling seinen Segen zum Abbau.

Diesen setzt SBB Cargo nun in die Tat um: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird das Gütertransportunternehmen an 128 Bedienpunkten keine einzelnen Güterwagen oder Wagengruppen mehr zustellen oder abholen.

Von der Massnahme besonders betroffen sind die Holz- und Zementbranche sowie die Landwirtschaft.

Im Zuge dieser Sparrunde bei SBB Cargo wurden im Dezember 2012 sieben Verladebahnhöfe in der Region Oberland geschlossen. In Bauma, Effretikon, Fehraltorf Industrie, Illnau, Kempten, Saland und Uster werden seither keine Güterzüge mehr beladen.

Mit einer Ausnahme: In Illnau wird die Getreideverladestation der Landi Zola AG auch noch während der diesjährigen Ernte in Betrieb sein. Die Landi konnte sich mit der SBB Cargo auf eine entsprechende Übergangslösung einigen. Allerdings wird auch diese Anlage nach dem Verladen der Ernte geschlossen und anschliessend abmontiert. Die jährlich rund 4000 Tonnen Getreide werden künftig wieder per Lastwagen in die Mühlen gekarrt. Dies entspricht mehr als 100 zusätzliche Lastwagentransporte.

Den gleichen Weg – von der Schiene auf die Strasse – gehen ab sofort auch die Altpapier-Transporte. Die betroffenen Gemeinden mussten alle den Abtransport des Altpapiers neu regeln.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 322/2005 hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, sich für die Aufrechterhaltung der Bedienungspunkte mit grösserem Verkehrsaufkommen und denjenigen, die für eine flächendeckende Bedienung notwendig sind, einzusetzen. Wie und wann und mit welchem Resultat hat sich der Regierungsrat eingesetzt?
2. In derselben Antwort hat die Regierung angekündigt, von SBB Cargo eine nochmalige vertiefte Überprüfung mit transparenter Begründung einzufordern. Hat die Regierung dies eingefordert und mit welchem Resultat?
3. Ist die Schliessung der Ladepunkte im Kanton Zürich kompatibel mit der Umwelt- und Verkehrspolitik des Kantons Zürich? Wie stellt sich der Regierungsrat die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene vor?
4. Ist der Regierungsrat bereit, bei den zuständigen Stellen des Bundes und der SBB Cargo zu intervenieren und dieser Verlagerungspolitik Einhaltung zu gebieten? In welcher Form? Wenn nein, weshalb nicht?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass in der vorberatenden Kommission des Bundesrates namhafte Politiker aus dem Transportgewerbe mitwirken, die solche Entscheide als reine private Interessenvertreter offensichtlich massgeblich beeinflussen?
6. Sieht der Regierungsrat weitere Vorgehensmöglichkeiten, um den Entscheid von SBB Cargo und des Bundesrates rückgängig zu machen?
7. Im Geschäft 4882 Richtplan vom 28.3.2012 (Antrag des RR) in Kapitel 4.6.3 ist vermerkt: «Der Kanton sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich und wirtschaftlich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann. Der vor- und nachlaufende Verkehr zum Güterumschlag sowie der Güterumschlag selber sind möglichst ohne Belastung von Siedlungsgebieten abzuwickeln». Kann diese Vorgabe mit der Schliessung dieser vielen Verladestationen eingehalten werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Hildebrand und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, sowie Walter Schoch, Bauma, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Seit Beginn der Planungen für die Anpassung des Bedienungsrasters durch die SBB im Jahr 2005 stehen Vertretungen des Kantons Zürich in regelmässigem Kontakt mit der Geschäftsleitung von SBB Cargo. Dabei vertritt der Kanton Zürich aktiv seine Interessen bezüglich der künftigen Entwicklung des Güterverkehrs. Der Güterverkehrsmarkt ist stark durch die Transportwirtschaft bestimmt und die Rahmenbedingungen werden auf nationaler Ebene festgelegt. Der Handlungsspielraum auf kantonaler Ebene ist klein. Der Kanton Zürich fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene.

Am 27. März 2013 hat der Bundesrat die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele der bundesnahen Unternehmen SBB, Post, Swisscom und Skyguide im Geschäftsjahr 2012 zuhanden der parlamentarischen Aufsichtskommissionen verabschiedet. In Bezug auf SBB Cargo wird vermerkt, dass der Geschäftsbereich in einem schwierigen Umfeld erneut ein Defizit von 51 Mio. Franken erzielte (Vorjahr: 46 Mio. Franken). Um die geforderte Gewinnschwelle im Jahr 2013 zu erreichen, seien Gegenmassnahmen ergriffen worden und befänden sich in Umsetzung. Aus diesen Rahmenbedingungen ergibt sich, dass die Verladestationen nur dann betrieben werden können, wenn dies für SBB Cargo auch längerfristig betriebswirtschaftlich sinnvoll ist, was unter anderem eine genügende Nachfrage voraussetzt. Aufgrund veränderter Transportbedürfnisse war dies bei den nun geschlossenen Stationen nicht mehr der Fall. Aus Sicht des Regierungsrates ist die Senkung der Zahl der Verladepunkte zwar bedauerenswert, wirtschaftlich aber nachvollziehbar.

Im Vorfeld der gegenwärtigen Anpassungen des Bedienungsrasters wurde der Kanton Zürich im März 2012 im Detail über die Absichten von SBB Cargo informiert. Zwischen SBB Cargo und den Vertretungen des Kantons wurde vereinbart, dass die von einer Ausdünnung des Angebotsrasters betroffenen Bahnkundinnen und -kunden bezüglich Alternativen von SBB Cargo beraten werden. Auf diesem Weg wurden für verschiedene Kundinnen und Kunden Lösungen gefunden. Die kantonalen Stellen wurden nur in einem Fall einbezogen und hatten eine vermittelnde Rolle.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat wägt bei der Beurteilung des Bahngüterverkehrs in der Fläche die Gesichtspunkte Umwelt, Versorgungssicherheit und Belastung der Verkehrsinfrastrukturen gegeneinander ab. Der Bahngüterverkehr hat vor allem dort seine Stärken, wo gebündelte Verkehrsströme auftreten. Bei den betroffenen Verladestationen im Zürcher Oberland bestand ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich ein bis zwei Wagen pro Werktag. Bei diesen geringen Frequenzen hat der Transport mit der Bahn gegenüber einem Transport auf der Strasse auch Nachteile. So beansprucht ein solcher Kleintransport auf der Schiene z. B. Netzkapazitäten, die der S-Bahn fehlen. Hier sind die Prioritäten richtigerweise beim Personenverkehr zu setzen. Für die Zukunft setzt sich der Regierungsrat gegenüber dem Bund verstärkt dafür ein, dass neben dem S-Bahn-Verkehr auch Trasseen für den Güterverkehr und den Personenfernverkehr berücksichtigt werden, wo dies angezeigt ist. Ferner prüfte der Kanton in Zusammenarbeit mit den SBB mögliche Standorte für einen leistungsfähigen Güterumschlagsplatz im Zürcher Oberland.

Zu Frage 4:

Es besteht kein Grund zur Annahme, dass der Bund eine Verlagerung des Binnengüterverkehrs von der Schiene auf die Strasse anstrebt. Im Gegenteil: Gemäss den strategischen Zielen des Bundesrates haben die SBB einen massgeblichen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und zur Sicherstellung der Grundversorgung (Service public) zu leisten. Mit der am 11. April 2011 angenommenen Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats Nr. 10.3881 betreffend Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche wird der Bundesrat beauftragt, ein Gesamtkonzept für die zukünftige Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche in der Schweiz zu erarbeiten. Das Gesamtkonzept wird den Rahmen für das künftige Angebot von SBB Cargo und die Anforderungen an den wirtschaftlichen Betrieb bilden. Der Regierungsrat erwartet die Vorschläge des Bundes mit Interesse. Er wird im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens des Bundesrates dazu Stellung nehmen.

Zu Frage 5:

Es steht dem Regierungsrat nicht zu, die Zusammensetzung parlamentarischer Kommissionen und die Interessenbindungen ihrer Mitglieder zu beurteilen.

Zu Frage 6:

Der Entscheid zur Anpassung des Bedienungsrasters lag in der Kompetenz der SBB und ist heute umgesetzt. Die Vorgaben des Bundes zum künftigen Angebot werden im Rahmen der Beantwortung der erwähnten Motion 10.3881 erarbeitet. Wie dargelegt, kann der Regierungsrat den betriebswirtschaftlich begründeten Entscheid nachvollziehen.

Zu Frage 7:

Der Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 28. März 2012 zur Revision des kantonalen Richtplans (Vorlage 4882) ist eine der Grundlagen, um die Ziele zum Güterverkehr auf der Schiene zu erreichen. Die Schliessung von einigen Verladebahnhöfen mit weniger als durchschnittlich ein bis zwei Wagen pro Arbeitstag gefährdet die Erreichung dieser Ziele für den Kanton Zürich nicht. Im Übrigen stehen im Kanton Zürich noch zahlreiche weitere Verladestationen zur Verfügung.

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

Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:
Hösli