
Interpellation Hartmann-Flawil / Beeler-Ebnat-Kappel / Altenburger-Buchs vom 28. November 2005 und Interpellation CVP-Fraktion vom 28. November 2005

Auswirkungen des SBB-Cargo-Konzeptes Fokus im Kanton St.Gallen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 14. März 2006

Die CVP-Fraktion einerseits sowie Peter Hartmann-Flawil, Markus Beeler-Ebnat-Kappel und Ludwig Altenburger-Buchs andererseits erkundigen sich in je einer Interpellation nach den Auswirkungen eines gestrafften Bedienungskonzeptes von SBB Cargo auf den Kanton St.Gallen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Am 28. Oktober 2005 gab die SBB Cargo AG bekannt, dass sie im Rahmen eines Kostensenkungsprogrammes das Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr von derzeit 510 Bedienungspunkten auf ein Grundnetz von 323 täglich bedienten Punkten reduzieren und bis Juni 2006 590 Stellen abbauen werde. Die beabsichtigte Reduktion der Bedienungspunkte hätte zur Folge gehabt, dass im Kanton St.Gallen die beiden Wirtschaftsräume Toggenburg und Linthgebiet vollständig vom täglichen Zustellnetz für den Eisenbahngüterverkehr abgehängt worden wären. Nach Gesprächen mit Vertretern der verladenden Wirtschaft der betroffenen Regionen sowie mit Vertretern des Waldwirtschaftsverbandes des Kantons St.Gallen und des Fürstentums Liechtenstein lud der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes den Leiter von SBB Cargo zum direkten Gespräch mit den Betroffenen nach St.Gallen ein. Dieses fand am 23. Dezember 2005 in konstruktiver Atmosphäre statt. Nach weiteren Gesprächsrunden zwischen SBB Cargo und den Betroffenen sowie Vertretern des Volkswirtschaftsdepartementes konnten in den Monaten Januar und Februar 2006 für die Regionen Toggenburg und Linthgebiet flexible Kundenlösungen getroffen werden, welche die Auswirkungen der ursprünglich vorgesehenen Schliessung von Bedienungspunkten deutlich minderten. Gemäss Informationsstand zum Zeitpunkt der Interpellationsbeantwortung wird der Bedienungspunkt Rapperswil beibehalten. Ebenfalls beibehalten werden die Bedienungspunkte Bazenhaid und Flawil (Burgauerfeld). Täglich bedient werden die von der Südostbahn (SOB) befahrenen Stationen Wittenbach, Roggwil, Häggenschwil und St.Gallen-Haggen sowie dreimal wöchentlich Mogelsberg, Brunnadern, Lichtensteig und Wattwil. Noch offen war zum Zeitpunkt der Interpellationsbeantwortung die vertragliche Einigung zwischen dem Waldwirtschaftsverband und der SBB Cargo AG.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse widerspricht sowohl dem gesamtschweizerischen als auch dem kantonalen Interesse. Indessen anerkennt die Regierung die Notwendigkeit, logistische Abläufe zu straffen und die Bahn für die kostendeckende Erbringung kundengerechter Transportleistungen fit zu machen. Bezogen auf den Kanton St.Gallen können mit der Umsetzung des Kostensenkungsprogrammes täglich rund ein Dutzend Bahnwagen nicht mehr befördert werden. Die dadurch erzeugte zusätzliche Verkehrs- wie auch Schadstoffbelastung der Luft ist im Vergleich zu den bereits heute auf der Strasse abgewickelten Gütertransporten quantitativ betrachtet vernachlässigbar. Dennoch steht diese Verlagerung im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen. Die Regierung erwartet deshalb, dass SBB Cargo die aufgrund finanzieller Vorgaben notwendige Straffung der Produktionsstrukturen nutzt, um neue Kundinnen und Kunden mit neuen Produkten auf die Schiene zu bringen. Dass dies möglich ist, zeigt das Ergebnis in Rapperswil, wo in Zukunft mehr Güter als bisher über die Schiene transportiert werden sollen.

2. Von der angekündigten und Ende Februar 2006 mit Anpassungen beschlossenen Reduktion der täglichen Bedienungspunkte sind die einzelnen Regionen des Kantons unterschiedlich betroffen. Während die stark industrialisierten Regionen Fürstenland, St.Gallen, Rorschach und das Rheintal weiterhin dicht bedient werden, wäre im Vorschlag vom Herbst 2005 das Linthgebiet und das Toggenburg vom täglich bedienten Grundnetz abgehängt worden. Im Rahmen der Verhandlungen über flexible Kundenlösungen konnten für das Toggenburg in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) und für das Linthgebiet in Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeberverband Lösungen gefunden werden. Für Bazenhaid und Flawil gelang es, Lösungen mit dem Zweckverband Abfallverwertung zu vereinbaren. Dank den gemeinsamen Anstrengungen der Betroffenen und der kantonalen Stellen wurde sichergestellt, dass alle Regionen des Kantons weiterhin über einen angemessenen Zugang zum Güterbahnnetz verfügen werden.
3. In der Grenzregion Rheintal werden – wie in der ganzen Ostschweiz – Wagenladungen über den Rangierbahnhof Zürich Limmattal gesammelt und verteilt. Ausnahme bilden Transporte, die von der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) direkt an den Grenzbahnhöfen St.Margrethen und Buchs abgeholt oder per Lastwagen zum ÖBB-Güterbahnhof Wolfurt bei Dornbirn gebracht werden. Im Zusammenhang mit der in Widnau neu angesiedelten österreichischen Getränkeabfüll-Unternehmen Rauch prüfen die SBB eine verstärkte Zusammenarbeit mit den ÖBB. Auch sieht das SBB-Konzept eine Stärkung des Rangierbahnhofs Buchs vor. In Bezug auf die nationalen Wagenladungssysteme liegt der Grenzkanton St.Gallen peripher, während der Strassengüterverkehr im internationalen Verkehr von der Grenznahe profitiert. So queren täglich über 1'000 Lastwagen die Landesgrenze zu Österreich. In der grenzüberschreitenden Erbringung von Bahntransportleistungen liegt eine besondere Chance. Bereits in der Vergangenheit hat sich der Kanton zusammen mit dem Land Vorarlberg um eine verbesserte Anbindung Wolfurts an das schweizerische Bahnnetz bemüht. Ein Ergebnis dieser Bemühungen ist die Verbindung Wolfurt-Singenduisburg, die durchgehend elektrisch im Transit über die schweizerische Bodenseelinie geführt wird. Für Verkehrsströme innerhalb des Rheintals prüft SBB Cargo ein Ringzugsystem. Die komplizierte zolltechnische Abwicklung für einen grenzüberschreitenden Rundlauf von Bahnwagen stellt SBB Cargo jedoch vor derzeit unlösbare Probleme. Der Kanton wird diese administrativen Probleme im Rahmen des Lenkungsausschusses Bahnkooperation Schweiz-Österreich thematisieren.
4. Bezüglich der Auswirkungen auf die Privatbahnen gilt es festzustellen, dass mit Ausnahme der SOB alle anderen Privatbahnen, an denen der Kanton beteiligt ist, den Schienengüterverkehr schon früher eingestellt haben. Die SOB erbringt heute im Wagenladungsverkehr Zustelleistungen für die SBB. Die SOB werden im neuen Konzept am Übergabepunkt St.Gallen jährlich etwa 5'100 Bahnwagen übernehmen und bis Steinebrunn und Wattwil zehn Zustellpunkte bedienen. Am Übergabepunkt Pfäffikon SZ werden wegen zu geringem Güterverkehrsaufkommen ab 28. Mai 2006 keine Güterwagen mehr übernommen. Rund 1'300 Wagen je Jahr werden auf die Strasse verlagert und fünf Zustellpunkte im Kanton Schwyz geschlossen. Da die SBB Cargo und die SOB im Postverkehr weiterhin partnerschaftlich zusammenarbeiten werden, können die Leistungen der SOB bei einem Zuschlag der Post an SBB Cargo eher noch ausgebaut werden. Über die Auswirkungen auf das Personal kann aufgrund der offenen Ausgangslage bei den Postverkehren zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässliche Aussage gemacht werden.
5. Zu den konkreten Massnahmen des Kantons für den Wagenladungsverkehr ist auf den Richtplan zu verweisen. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sorgt der Kanton dafür, dass grössere Gewerbe-Industrie-Zonen, soweit dies möglich und zweckmässig ist, mit Anschlussgleisen erschlossen werden, und bezeichnet diese Gebiete. Die aktuellen Pläne von SBB Cargo zeigen, dass die Förderung des Schienengüterverkehrs nicht an fehlenden Anschlussgleisen scheitert, sondern der hohe Rangieraufwand bei einem dichten Anschlussgleisnetz Grenzen in der wirtschaftlichen Bedienung und bei der Einhaltung von immer anspruchsvolleren zeitlichen und finanziellen Vorgaben der verladenden Wirtschaft setzt. Der

Güterverkehr erfolgt heute mit Ausnahme von wenigen gebündelten Massentransporten zum weit überwiegenden Teil auf der Strasse. Der blosser Erhalt von Bedienungspunkten mit kleinem Aufkommen über eine kantonale Subventionierung greift deshalb zu kurz, und es fehlt hierzu auch die Rechtsgrundlage. Im Vordergrund stehen für den Kanton Massnahmen organisatorischer Natur. Mit der örtlichen und zeitlichen Bündelung von Transportströmen im Rahmen der flexiblen Kundenlösungen hat eben dieser Ansatz mit Erfolg zur Stärkung des Netzes geführt. Im Weiteren fördert der Kanton die Evaluation von Alternativen im Bereich des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse. Neben den jetzt direkt von einem Abbau des betroffenen Wagenladungsverkehrs besteht ein weit grösseres Potenzial an heutigen und künftigen Strassentransporten, das mit preislich und zeitlich marktgerechten Bahngüterverkehrsprodukten auf die Schiene verlagert werden könnte. So hat der Grossverlader Migros kürzlich an einer Tagung erklärt, dass er das Transportvolumen auf der Schiene sofort verdoppeln könnte, wenn ihm die Bahn Angebote macht, die besser in seine logistischen Abläufe passen und derzeit aus zeitlichen Gründen nur auf der Strassen möglich sind.

6. Die Koordination mit den Nachbarkantonen erfolgt über die Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Die KöV hat gegen die Abbaupläne von SBB Cargo protestiert. Des Weiteren sind verschiedene Branchenverbände kantonsgrenzenüberschreitend organisiert. Stellungnahmen wurden untereinander ausgetauscht. Die politischen Strategien der einzelnen Kantone wie auch die Struktur des Güterverkehrs sind recht unterschiedlich, weshalb eine Koordination mit den Nachbarkantonen sich primär an den konkreten grenzüberschreitenden Möglichkeiten bei der Mitbenützung von Bedienungspunkten orientiert.