

Interpellation Sulzer-Wil / Hartmann-Flawil (19 Mitunterzeichnende) vom 25. September 2012

## **Erhalt des Gleisanschlusses Zwizach/ZAB**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 11. Dezember 2012

Dario Sulzer-Wil und Peter Hartmann-Flawil erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 25. September 2012 nach der Kostenbeteiligung des Kantons am Anschlussgleis Zwizach in Bazenheid. Dieses soll im Rahmen der Redimensionierung des Zustellnetzes von SBB Cargo nicht mehr regelmässig bedient werden. Die Interpellanten fragen nach der Haltung der Regierung zur Wichtigkeit der Bedienung dieses Anschlussgleises und den ergriffenen Massnahmen zur Sicherstellung der weiteren Bedienung. Sie wollen wissen, welche weiteren Anschlussgleise im Kanton von einer Schliessung betroffen sind und wie die Regierung das Potenzial für neue Bahntransporte einschätzt.

Die Regierung antwortet wie folgt:

SBB Cargo bedient heute gesamtschweizerisch 502 Zustellpunkte im sogenannten Wagenladungsverkehr. Dieses Netz bedingt einen hohen Rangieraufwand und lässt sich nicht kostendeckend betreiben. Im Rahmen einer Restrukturierung werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 noch 374 Punkte regelmässig bedient. 128 Zustellpunkte erreichen die erforderliche Menge von durchschnittlich mindestens 4 bis 5 Wagen je Tag nicht, um eine regelmässige Bedienung ökonomisch und ökologisch zu rechtfertigen. Auch der Zustellpunkt Zwizach/ZAB erreicht die erforderliche Menge pro Tag nicht.

Die Einstellung der automatischen Bedienung heisst jedoch nicht, dass das Anschlussgleis gar nicht mehr bedient werden kann. Der Gleisanschluss bleibt als Anlage erhalten. Bei genügend Bahnwagenaufkommen sind Wagenzustellungen und -abholungen von der Infrastruktur her weiterhin möglich. Mit dem neuen Wagenladungsnetz der SBB Cargo wurden die eingesetzten Produktionsmittel (Rangierloks, Rangierteams) für die täglichen Touren optimiert und stehen für Zusatzaufgaben nicht zur Verfügung. Auf Bestellung können aber jederzeit grössere Wagengruppen als Ganzzüge beziehungsweise Punkt-Punkt-Verkehre unter Umgehung des Rangierbahnhofs Limmattal und ausserhalb der ordentlichen Tagestouren geführt werden. Solche sporadischen Direktverkehre wären zum Beispiel zwischen den Anschlussgleisen in Bazenheid ZAB und der Deponie Burgeraufeld bei Flawil möglich.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Kanton St.Gallen leistet seit 1998 keine finanziellen Beiträge mehr an die Erstellung von Anschlussgleisen. Mit der Erstellung der Umfahrungsstrasse Bazenheid musste für die Querung des bestehenden Industriegleises eine Unter- und Überführung erstellt werden. Die Kosten waren Teil des Strassenprojekts und beliefen sich auf rund zwei Millionen Franken. Der kantonale Anteil wurde zulasten des Strassenfonds abgerechnet.
2. Ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr ist in verkehrlicher wie ökologischer Hinsicht für den Standort Schweiz vorteilhaft. Ein Anschlussgleis schafft auf Seiten der Infrastruktur Voraussetzungen für Bahntransporte. Die Bedienung eines Anschlussgleises erfordert zeitaufwändige Zustellfahrten mit Rangierlokomotiven, welche teilweise nur mit Dieselmotoren betrieben werden können. Wird nur ein einzelner Wagen abgeholt oder zugestellt, so ist dies auch unter

ökologischen oder verkehrstechnischen Überlegungen nicht zwingend die beste Lösung. Eine sinnvolle Bedienung ist auch an eine ausreichende Menge und die gute Integration in produktionslogistische Prozesse gebunden.

3. Im Kanton St.Gallen können 28 Bahnhöfe weiterhin regelmässig bedient werden, 5 Bahnhöfe werden ab Mitte Dezember 2012 nicht mehr generell bedient. Im gesamtschweizerischen Vergleich ist der Kanton St.Gallen unterproportional von der Straffung des Bediennetzes betroffen und weiterhin gut bedient. Neben Bazenheid ZAB sind die Bahnhöfe Lütisburg, Bütschwil, Au SG und Rorschach betroffen, wobei das private Anschlussgleis in Au SG im Rahmen anstehender Erneuerungs- und Umbauarbeiten auf Wunsch des Anschliessers ganz geschlossen wurde. Für alternative Transportlösungen im kombinierten Verkehr bestehen an den Bahnhöfen Wil, Lichtensteig, Staad/Altenrhein und St.Margrethen Möglichkeiten für den Bahnumschlag.
4. Beim Anschlussgleis Zwizach handelt es sich um ein privates Anschlussgleis. Mit der Einführung des S-Bahn-Halbstundentakts Wil-Wattwil und der Modernisierung der Publikumsanlagen hat der Kanton im Rahmen des Staatsbeitrags an den Bahnhof Bazenheid auch die von den SBB geforderte Anpassung der Streckensignale für eine rationelle Bedienung des Anschlussgleises mitfinanziert. Alle infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Bedienung sind weiterhin erfüllt. Die Erreichung der erforderlichen Mengenziele für die wirtschaftliche Zustellung von Wagengruppen kann die Regierung nicht beeinflussen. Hierzu sind die Verloader gefragt. So erfolgt beispielsweise die Kehrchtanlieferung aus dem ganzen Toggenburg nach Bazenheid auf der Strasse. Alternative kombinierte Transportlösungen Strasse/Bahn mit Wechselbehältern wären denkbar und könnten das Wagenaufkommen in der Anlieferung massgeblich steigern. Solche Lösungen sind allerdings teurer als der reine Strassentransport und setzen Investitionen voraus.
5. Ein erhebliches Potenzial besteht wie erwähnt bei der regionalen Kehrchtanlieferung. Die Bahntransporte ab Bazenheid ZAB beschränkten sich bisher auf Schlacke und Gegentransporte aus und in Deponien. Das heutige tägliche Bahnaufkommen regionaler Industriebetriebe und der Waldwirtschaft im Raum Dietfurt bis Bazenheid ist zu gering. Es könnte nur erhöht werden, wenn die heute überwiegend auf der Strasse abgewickelten Transporte verlagert werden könnten. Hierzu bedürfte es innovativer Transportlösungen im kombinierten Verkehr oder einer zeitlichen Bündelung von Bahntransporten auf einzelne Wochentage oder Wochen. Entscheidend ist die Initiative der Verloader. So befördert zum Beispiel der Getränkeabfüller Rauch AG in Widnau wöchentlich rund 450 Bahnwagen in die Seehäfen. Die Migros in Gossau haben kürzlich mit dem Transport von Wechselbehältern aus dem Verteilzentrum Neuendorf im Kanton Solothurn begonnen, mit welchen im kombinierten Verkehrs 80 bis 85 Prozent der Filialen der Migros Ostschweiz ab dem Bahnhof Gossau bedient werden können. Die Regierung wird dem Güterverkehr im 5. öV-Programm 2014-2018 ein separates Kapitel widmen. Ansätze sieht sie vor allem in regionalen Bahnlogistikkonzepten und neuen Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr. Ziel ist es, den Bahntransport mit innovativen Lösungen auch auf kürzeren Distanzen wieder attraktiver zu machen und damit eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und eine zweckmässige Nutzung von bestehenden Anschlussgleisen zu ermöglichen.