



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Gilles Schorderet

QA 3023.12

Umstrukturierung bei SBB Cargo und Schliessung der Bedienpunkte in Chénens und Kerzers

I. Anfrage

Ich habe erfahren, dass SBB Cargo die Bedienpunkte in Chénens und Kerzers für Güterwagen abschaffen will. Offenbar sind noch 24 andere Schweizer Bahnhöfe von einer solchen Schliessung betroffen.

Dies überrascht mich und scheint mir im völligen Widerspruch zu unseren Umweltschutzbemühungen und zum Willen der Bevölkerung zu stehen.

Am 15. Dezember 2005 stimmte der Grosse Rat dem Verpflichtungskredit für den Bau einer Salzhalle in Chénens zu. In seiner Botschaft begründete der Staatsrat die Standortwahl mit der direkten Anbindung an eine SBB-Linie. Das Industriegleis der SBB sollte um 75 Meter verlängert werden, um das Salz direkt von den Waggons in die Halle entladen zu können.

Darüber hinaus hat SBB Cargo 2006 die Bedienpunkte von Schmitten und Châtillens, die für das Verladen des von bestimmten Waldgebieten stammenden Rundholzes wichtig waren, geschlossen. Sollte es künftig nicht mehr möglich sein, Holz in den Bahnhöfen von Chénens und Kerzers zu verladen, müssten alle Lastwagen die Stadt Freiburg queren, um sich zum letzten im Norden des Kantons verbleibenden Bedienungspunktes, dem Bahnhof Freiburg, zu begeben. Dies scheint mir eine absurde Vorstellung.

Ich stelle deshalb dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wurde der Staatsrat über die Absichten der SBB Cargo informiert?
2. Wie viele mit Salz beladene Güterwagen bedienen pro Jahr die Salzhalle von Chénens?
3. Wurde das Industriegleis wie 2005 angekündigt auch tatsächlich verlängert?
4. Mit wie vielen zusätzlichen Lastwagen beim Bahnhof Freiburg ist zu rechnen, sollte Chénens als Bedienpunkt wegfallen?
5. Welche Bedeutung hat der Bahnhof von Kerzers für den Güterverkehr?
6. Hat der Staatsrat die Absicht, sich für die Aufrechterhaltung dieser Bedienpunkte einzusetzen?

12. März 2012

II. Antwort des Staatsrats

SBB Cargo kündigte an, im Rahmen der Umstrukturierungsmassnahmen schweizweit rund 155 Bedienpunkte überprüfen zu wollen. Mit dem Sanierungsprogramm sollen bis 2013 80 Millionen Franken eingespart werden. Ganz allgemein erachtet der Staatsrat dies als Massnahme, die im Widerspruch steht zum mehrfach bestätigten Wunsch der Bevölkerung und der Politik, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Er hebt zudem das Ungleichgewicht zwischen dem alpenquerenden Güterverkehr, bei dem der Bund eine engagierte Politik führt und der von einem engen rechtlichen Rahmen bestimmt wird, und dem inländischen Güterverkehr, für den weder quantitative noch qualitative Ziele festgelegt wurden. Der Staatsrat begrüsst die Verabschiedung von finanziellen Mitteln für den nicht alpenquerenden Verkehr (Bundesratsbeschluss von 2008), ist aber der Ansicht, dass diese Politik verstärkt werden muss, insbesondere in Antwort auf die ständerätliche Motion «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche».

Im Rahmen einer regelmässig stattfindenden Informationssitzung wurden die Vertreter der Kantone über die schwierige Lage von SBB Cargo und von dessen Absicht, das Bediennetz zu straffen, in Kenntnis gesetzt. Da die Arbeiten nach Ansicht von SBB Cargo jedoch noch zu wenig weit fortgeschritten waren, wurde bei dieser Gelegenheit die Liste der gefährdeten Bedienpunkte nicht bekannt gegeben. Nach dieser Sitzung und aufgrund des Vorschlags von SBB Cargo bat das Amt für Mobilität um ein Treffen mit Vertretern von SBB Cargo, um konkrete Angaben zu den Plänen des Unternehmens im Kanton Freiburg zu erhalten. Der für den Verkehr zuständige Staatsrat liess den Vertretern von SBB Cargo auch wissen, dass er besorgt sei und sich für die Interessen der Freiburger Wirtschaft einsetzen werde. Anfang Mai 2012 kamen der Kanton und SBB Cargo zusammen.

Bei dieser Gelegenheit bestätigte SBB Cargo, dass der Bedienpunkt Chénens aufrechterhalten werde. Hingegen will SBB Cargo im Kanton Freiburg folgende Bedienpunkte schliessen: Cugy, Domdidier, Ecublens-Rue, Grandvillard, Kerzers, Montbovon, Rosé und Sâles.

- > Cugy: 2010 wurden 755 Güterwagen, davon 700 für den Rübentransport, umgeschlagen. Der Transport der Zuckerrüben ist jedoch nicht gefährdet, da der saisonale Betrieb gemeinsam von SBB Cargo und den betroffenen Zuckerfabriken organisiert wird.
- > Domdidier: 2010 wurden 996 Güterwagen, davon 860 für den Rübentransport, umgeschlagen. Auch hier wird der Transport der Rüben aufrechterhalten.
- > Ecublens-Rue: 2010 wurden 54 Güterwagen umgeschlagen, hauptsächlich für den Transport von Korn.
- > Grandvillard: 2011 wurden 6 Güterwagen für den Holztransport umgeschlagen.
- > Montbovon: 2011 wurden 5 Güterwagen für den Holztransport umgeschlagen.
- > Kerzers: 2010 wurden 454 Güterwagen, davon rund 400 für den Holztransport, umgeschlagen. Nach Angaben von SBB Cargo dürfte der Holztransport künftig ab Aarberg erfolgen.
- > Rosé: 2010 wurden 65 Güterwagen für den Rübentransport umgeschlagen. Die Aufrechterhaltung dieses Bedienpunktes für die Rüben ist nicht sichergestellt und wird in erster Linie vom Entscheid der Zuckerfabriken abhängen.

> Sâles: 2010 wurden 1165 Güterwagen, davon mehr als 1100 für die Armee, umgeschlagen. Infolge der Überführung dieser Aktivitäten nach Grolley wird der Hauptanteil dieses Verkehrs ebenfalls dorthin transferiert.

Über alles gesehen werden etwa 90 % des Gütertransports, der bis anhin in den von der Restrukturierung betroffenen Bedienpunkten abgewickelt wurde, weiterhin auf der Schiene erfolgen. Dem ist anzufügen, dass Finanzhilfen für den Bau und die Erneuerung von Anschlussgleisen gemäss einschlägiger Bundesverordnung nur gewährt werden, wenn über den betroffenen Anschluss pro Jahr mindestens 12 000 Tonnen oder 720 Wagen umgeschlagen werden. Betrachtet man jeden von der Umstrukturierung betroffenen Bedienpunkt einzeln, muss man feststellen, dass diese Werte deutlich unterschritten werden.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

1. Wurde der Staatsrat über die Absichten der SBB Cargo informiert?

Der Staatsrat wurde über die Absichten des Unternehmens informiert. Er hat über seine Ämter die notwendigen Schritte unternommen, um eingehend und vollständig informiert zu werden.

2. Wie viele mit Salz beladene Güterwagen bedienen pro Jahr die Salzhalle von Chénens?

Jedes Jahr werden 120 bis 160 Güterwagen und somit 3000 bis 4000 Tonnen Salz bis zur Salzhalle in Chénens transportiert.

3. Wurde das Industriegeleis wie 2005 angekündigt auch tatsächlich verlängert?

Das Industriegeleise wurde in der Tat für 156 000 Franken verlängert.

4. Mit wie vielen zusätzlichen Lastwagen beim Bahnhof Freiburg ist zu rechnen, sollte Chénens als Bedienpunkt wegfallen?

Der Bedienpunkt Chénens bleibt bestehen. Im Falle einer Schliessung müssten die Container sehr wahrscheinlich in Romont auf 120 bis 160 Lastwagen pro Jahr umgeladen werden.

5. Welche Bedeutung hat der Bahnhof von Kerzers für den Güterverkehr?

2010 wurden 454 Einzelwaggons (beladen und leer) im Bahnhof Kerzers umgeschlagen.

6. Hat der Staatsrat die Absicht, sich für die Aufrechterhaltung dieser Bedienpunkte einzusetzen?

Der Staatsrat ist fest entschlossen, für eine kohärente Erschliessung des Kantons zu sorgen. Nach eingehender Prüfung der von SBB Cargo gelieferten Informationen wird er eine entsprechende Strategie festhalten. Nach heutigem Stand hält der Staatsrat eine Anpassung durch den Bund des rechtlichen Rahmens für die Tätigkeit von SBB Cargo für vordringlich. Der nicht alpenquerende Schienengüterverkehr muss ähnliche Hilfen erhalten wie der alpenquerende. Er erwartet insbesondere, dass die Umsetzung der Motion «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche» günstige Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene bei einer rationellen Abwicklung des Verkehrs schafft.