

Regierungsratsbeschluss

vom 10. Januar 2006

Nr. 2006/78

KR.Nr. I 182/2005 (BJD)

**Interpellation Fraktion SP/Grüne: Kahlschlag-Pläne bei SBB-Cargo – was macht der Kanton Solothurn?
(09.11.2005)**

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Das SBB-Cargo Management hat am 28. Oktober 2005 angekündigt, 40 % ihrer Cargo-Bedienungspunkte schliessen zu wollen. Diese Pläne würden schwerwiegendste Auswirkungen auf die Umwelt, die Raumplanung, die Verkehrsinfrastruktur und Hunderte von Unternehmen haben. Diese Pläne widersprechen zudem völlig dem in vielen Abstimmungen bestätigten Volkswillen in der Verkehrspolitik. Die betroffenen Unternehmungen haben in ihre Bahninfrastruktur investiert und sind teilweise existenziell davon abhängig. Von 3500 Kunden im Güterbereich wurden zudem nur 500 Kunden über die massiven Abbaupläne vorher orientiert.

Ganze Regionen verlieren mit dem Bahngüteranschluss auch Standortattraktivität und Arbeitsplätze. Ganz zu schweigen von den bis zu 1000 Arbeitsplätzen, die bei der SBB auf dem Spiel stehen. Nach einem ersten Schock wehren sich jetzt immer mehr betroffene Kunden und Regionen gegen diese Kahlschlagpolitik. So will der Kanton Bern beim Bund intervenieren und das für solche Fälle vorgesehene Konsultationsverfahren einfordern. Obwohl der Kanton Solothurn nicht so brutal von den SBB-Cargo-Plänen betroffen ist wie z.B. der Kanton Bern, stellen sich doch Fragen.

1. Zu welchem Zeitpunkt und worüber wurde der Kanton von SBB Cargo über ihre Pläne informiert?
2. Sind dem Kanton die betroffenen Unternehmen bekannt?
3. Welche Folgen können diese Abbaupläne für die Verkehrsinfrastruktur und die Wirtschaft in unserem Kanton haben?
4. Wird sich der Kanton Solothurn ebenfalls aktiv gegen diese Abbaupläne wehren?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Erhöhung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr auf 40 Tonnen hat der Strasse trotz der Einführung der LSWA Wettbewerbsvorteile gegenüber der Schiene verschafft. Zudem haben National- und Ständerat in der Budgetdebatte beschlossen, die Trassenpreisrabatte für den Wagenladungsverkehr schrittweise aufzuheben. Damit gerät der Wagenladungsverkehr insbesondere auf Relationen mit geringem Verkehrsaufkommen unter zunehmenden Kosten- und damit Wettbewerbsdruck.

Während der regionale Personenverkehr von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt und abgegolten wird, liegen der Personenfernverkehr und der Güterverkehr im Zuständigkeitsbereich des Bundes, der von der SBB AG in diesen Bereichen Eigenwirtschaftlichkeit fordert. Wir sehen die Entwicklungen im Wagenladungsverkehr mit Besorgnis und legen grossen Wert darauf, dass die gute Standortattraktivität für die wichtigen Industrie- und Gewerbestandorte im Kanton Solothurn erhalten bleibt. Zudem hat eine weitere Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Strasse erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und auf den Strassenzustand. Vor dem wirtschaftlichen Hintergrund der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit können jedoch in Zukunft nur solche Verkehre weiterhin auf der Schiene abgewickelt werden, die auch wirtschaftlich erbracht werden können. Es liegt in der Verantwortung der SBB AG, ihre unternehmerischen Entscheide auf der Basis betriebswirtschaftlicher Faktoren zu fällen.

Von einem Abbau von Leistungen im Wagenladungsverkehr sind im Kanton Solothurn die heutigen Bedienungspunkte Bärschwil, Dornach-Arlesheim, Selzach und Derendingen betroffen. Dabei ist die vorgesehene Schliessung des Bedienungspunkts in Derendingen in der Aufgabe des dortigen Scintilla-Produktionsstandorts und dem damit verbundenen Wegfall des Frachtaufkommens begründet. Vom Leistungsabbau im Wagenladungsverkehr sind Zuckerrübentransporte, Kundennetze, z. B. Postzüge und Zuckerrübentransporte, die in eigenen Netzen erbracht werden, nicht betroffen.

Im Kanton Solothurn werden im Durchschnitt 128'000 Güterwagen pro Jahr im Wagenladungsverkehr abgefertigt. Davon werden mit 125'000 Wagen pro Jahr etwa 97 % der Wagenladungen im künftigen „Grundnetz plus“, das keine Einschränkungen in der Bedienung erfährt, abgewickelt. Für etwa 1'800 Wagen pro Jahr konnten bisher zwischen SBB Cargo und den betroffenen Kunden „flexible Lösungen“ gefunden werden, so dass diese Verkehre auch weiterhin auf der Schiene verbleiben können, auch wenn gewisse Nachteile – z. B. eine Abkehr von der täglichen Bedienung auf schwach frequentierten Relationen – in Kauf genommen werden müssen. Damit sind noch etwa 1'000 Wagenladungen pro Jahr im Kanton Solothurn zum Planungsstand Ende 2005 vom Abbau betroffen. Dies entspricht in etwa vier Güterwagen pro Werktag. SBB Cargo hat uns zugesagt, ab Anfang 2006 den Einbezug weiterer Kunden in die „flexiblen Lösungen“ zu prüfen. Zudem hat uns SBB Cargo zugesichert, dass der Wagenladungsverkehr auch an denjenigen Bedienungspunkten, deren Schliessung im aktuellen Konzept enthalten ist, wieder aufgenommen werden kann, wenn dort das Güterverkehrsaufkommen so zunehmen wird, dass die Bedienung unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten gerechtfertigt ist. Vom neuen Bedienungskonzept im Wagenladungsverkehr sind 350 Arbeitsplätze in der ganzen Schweiz betroffen. SBB Cargo hat uns zugesichert, dass es zu keinen Entlassungen kommen wird, sondern dass die Mitarbeiter, die auf künftig entfallenden Arbeitsplätzen tätig sind, im Konzern SBB AG weiter beschäftigt werden. Im Kanton Solothurn werden zudem nur wenige Stellen abgebaut, da insbesondere im industriestarken Gäu der Wagenladungsverkehr im bisherigen Umfang erhalten bleibt.

Der Kanton Solothurn wurde von SBB Cargo im August 2005 über den Rückschlag in der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2005 informiert. Ende Oktober 2005 fanden Informationsveranstaltungen für die Kantone und die Medien statt. Am Tag vor der Medienkonferenz vom 28. Oktober 2005, an der die Reduktion des Bedienungsnetzes im Wagenladungsverkehr und das weiter bediente Grundnetz bekannt gegeben wurde, hat das Amt für Verkehr und Tiefbau von SBB Cargo die Medienunterlagen mit dem künftigen Bedienungsnetz erhalten. SBB Cargo hat kein Mitglied des Regierungsrates persönlich über die Umbaupläne im Wagenladungsverkehr informiert, wie dies bei Entscheiden grosser Tragweite von den Bundesbetrieben (insbesondere Post und Swisscom) wie auch von Privatunternehmen üblich ist. Am 23. November 2005 wurden wir über die zwischenzeitlichen Anpassungen mit den zusätzlichen Bedienungspunkten gemäss „Grundnetz plus“ und über die zusätzlich vorgeschlagenen „flexiblen Lösungen“ informiert. Am 22. Dezember 2005 fand auf unsere Bitte hin eine Aussprache mit den Verantwortlichen für den Wagenladungsverkehr statt, in der den Vertretern des Amts für Verkehr und Tiefbau und des Amts für Wirtschaft und Arbeit das Wagenladungskonzept und die flexiblen Lösungen für die betroffenen Stationen mit mittlerem Transportaufkommen präsentiert und erörtert wurden.

3.3 Zu Frage 2

Dem Kanton sind zwar die betroffenen Standorte (Bedienungspunkte), mit wenigen Ausnahmen, aber nicht die betroffenen Unternehmen bekannt. Hierbei gilt es auch, zu bedenken, dass nicht nur Unternehmen an nicht mehr bedienten Standorten betroffen sein können, sondern auch Unternehmen an weiterhin bedienten Standorten, welche heute Waren von nicht mehr bedienten Standorten per Bahn beziehen bzw. dorthin versenden.

3.4 Zu Frage 3

Ein weiteres Anwachsen des Güterverkehrs auf der Strasse liegt nicht in unserem Interesse. Sollte eine solche Umlagerung in grösserem Umfang erfolgen, sind erhöhte Ausgaben zur Deckung der vom zusätzlichen Güterverkehr hervorgerufenen Strassenschäden vorprogrammiert. Im Güterverkehr wird der grösste Teil des Transportaufkommens an nur wenigen Punkten verladen. Das Zustellen einzelner Wagen an Punkte mit einem Transportaufkommen von weniger als einem Güterwagen pro Tag – und nur für solche Standorte ist ein Abbau vorgesehen – ist wirtschaftlich nicht möglich. Mit den vorgesehenen Standorten des Grundnetzes und den von SBB Cargo offerierten „flexiblen Kundenlösungen“ für die Verladepunkte Dulliken, Bellach, Grenchen-Süd und Subingen (Langendorf in Verhandlung) ist jedoch weiterhin für die wichtigen Gewerbe- und Industriestandorte eine flächendeckende Versorgung mit Wagenladungsverkehr gewährleistet.

3.5 Zu Frage 4

Mit dem in der Budgetdebatte von National- und Ständerat getroffenen Beschluss des Wegfalls der Trassenpreissubvention im Güterverkehr liegen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Wagenladungsverkehr fest. Im Hinblick auf diese Rahmenbedingungen für den Wagenladungsverkehr und die weiterhin dichte Bedienung im Kanton Solothurn werden wir in Härtefällen bei Bedarf gerne als Vermittler zwischen SBB Cargo und der verladenden Wirtschaft auftreten. In Anerkennung der Entscheide der Bundesparlamentarier sehen wir allerdings nur wenig Möglichkeiten, uns darüber hinaus aktiv gegen das Bedienungskonzept von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr zu wehren. Hingegen verlangen wir von SBB Cargo, uns über ihre unternehmerischen Entscheide inskünftig rechtzeitig zu informieren und diesbezüglich ihre Kommunikationspolitik zu überdenken.

K. Fuwam

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (Dü/mr)

Volkswirtschaftsdepartement

Amt für Wirtschaft und Arbeit (moj, stu)

SBB Cargo, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel

Regionalverkehr Mittelland, Bucherstrasse 1 - 3, Postfach, 3401 Burgdorf

Oensingen-Balsthal-Bahn, Bahnhofplatz 1, 4710 Balsthal

Eidgenössische Parlamentarier (9)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat