

# Regierungsratsbeschluss

vom 18. Juni 2012

Nr. 2012/1228

KR.Nr. I 042/2012 (BJD)

## **Interpellation Georg Nussbaumer (CVP, Hauenstein): Schliessung von Verladebahnhöfen für Holz durch die SBB Cargo (28.03.2012) Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Interpellationstext**

Die SBB Cargo habe in den letzten Jahren mehrfach Verladestellen für Holz geschlossen. Dies führt dazu, dass immer mehr Holz auf den Strassen transportiert wird. Mindestens in einigen Fällen waren die Schliessungen schlecht oder gar nicht nachzuvollziehen. Offenbar sollen nun weitere 28 Verladebahnhöfe in der ganzen Schweiz geschlossen werden. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Werden die Kantone, welche ja davon direkt oder indirekt durch den Mehrverkehr auf den Strassen betroffen sind, von der SBB Cargo über solche Vorhaben informiert?
2. Setzt der Regierungsrat sich dafür ein, dass regionale Verladestellen auch wenn sie nicht im Kanton Solothurn liegen, erhalten bleiben? Wenn ja, wie?

### **2. Begründung**

Es dürfte völlig unbestritten sein, dass es kaum ein Transportgut gibt, welches sich besser für den Bahnverlad eignet als Holz, da es sich um ein sehr schweres Transportgut handelt, welches zudem nicht verderblich ist. Gemäss Aussagen von Branchenkennern plant die SBB Cargo nächstens 28 Verladebahnhöfe für Holz zu schliessen. Dies würde bedeuten, dass schweizweit ca. 100'000 Tonnen Holz in Zukunft zusätzlich mindestens bis zum nächsten Verladebahnhof auf den Strassen transportiert werden müssen. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des Holzes aufgrund der hohen Frachtkosten gar nie mehr auf die Schiene käme. Wenn aber trotzdem alles beim nächstmöglichen Verladebahnhof verladen würde, bedeutet dies immer noch ca. 160'000 zusätzliche Kilometer, welche auf unseren Strassen von LKW's zurückgelegt werden müssten. Dabei entstehen rund 330 Tonnen zusätzliches CO<sub>2</sub>. Der Bund erhält dabei durch die LSVA, trotz Rückerstattung, welche für Holztransporte gewährt werden, Mehreinnahmen von ca. SFR. 250'000. Die Holzbranche zweifelt daher am Willen der Verwaltung in Bundesbern, Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Waldbesitzer auch im Kanton Solothurn sind zurzeit unter anderem auch wegen dem starken Franken in einer wirtschaftlich enorm schwierigen Situation. Die Schliessung von Verladebahnhöfen auch in angrenzenden Kantonen würde diese Situation zusätzlich verschlimmern, da die Transportkosten ansteigen würden. Das noch grössere Problem dabei ist, dass die noch verbleibenden Verladebahnhöfe oft in der Nähe von grösseren Ortschaften sind, welche eigentlich heute schon zu viel Verkehr haben und den Verlad von Holz zusätzlich unattraktiv machen.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

#### 3.1 Vorbemerkungen

Heute bedient SBB Cargo im Wagenladungsverkehr (WLV) rund 500 Punkte, von denen rund 300 Punkte das Grundnetz bilden. Weitere 200 Punkte werden im Rahmen von individuellen Kundenlösungen bedient. Auf 28 Prozent der 500 Punkte verkehren rund 90 Prozent aller Wagen.

Rund die Hälfte der heute bedienten Punkte sind Ausgangs- oder Zielort für nur 3 Prozent der Wagen und tragen sehr wenig zum Transportvolumen auf der Schiene bei. Im Durchschnitt verkehrt bei diesen Punkten nicht einmal ein Wagen pro Tag. Mit der Zielvorgabe eines kostendeckenden Betriebs ist das Aufrechterhalten von Bedienpunkten mit einem derart geringen Ladungsaufkommen dort, wo keine spezifischen Lösungen gefunden werden können, nicht zu vereinbaren.

SBB Cargo hat vom Bund den Auftrag, das Netz im Wagenladungsverkehr kostendeckend zu betreiben. Hierbei stehen alternative Lösungen für die nur schwach frequentierten Bedienpunkte im Wagenladungsverkehr im Mittelpunkt der Überlegungen. Es macht keinen Sinn, mit einer Lok und einem oder zwei Wagen ganze Streckenabschnitte abzufahren. Ziel der Strategie ist, dass sich SBB Cargo auf Punkte konzentriert, für welche die Bahn das beste Transportmittel ist.

Im Rahmen der aktuellen Umstrukturierung überprüft SBB Cargo die Aufhebung bzw. alternative Bedienung von 155 Bedienpunkten. Gemeinsam mit den Kunden sollen auf diesen Punkten alternative Lösungen wie Preis- oder Mengensteigerung, die Konzentration auf benachbarte Punkte, kombinierte Lösungen Schiene/Strasse oder der Verzicht auf die künftige Bedienung geprüft werden. Wo Verlagerungslösungen ins Auge gefasst werden, müssen sie auch betriebswirtschaftlich und ökologisch Sinn machen. Ziel ist es, den Wagenladungsverkehr wettbewerbsfähig zu betreiben. Er soll ein attraktives Angebot für die verladende Wirtschaft bieten.

Auch wenn einzelne schlecht ausgelastete Punkte nicht mehr bedient werden, bleibt das für die Schweiz wichtige WLV-System in Zukunft erhalten. Die transportierte Menge wird nicht markant zurückgehen, die Anzahl der bedienten Punkte muss aber reduziert werden.

Die für den Kanton Solothurn wichtigen Verladepunkte, welche von der Wirtschaft stark genutzt werden, werden auch weiterhin im Bedienungsnetz des Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo bleiben. Wir akzeptieren allerdings, dass die Bedienung von Verladepunkten dort eingestellt wird, wo keine bzw. nur noch eine marginale Nachfrage dafür besteht. Wir haben gegenüber SBB Cargo aber betont, dass wir Wert darauf legen, dass im aktuellen Bedienungskonzept stillgelegte Bedienpunkte wieder ins Netz aufgenommen werden, wenn z. B. durch Umnutzung künftig wieder ein grösseres Transportaufkommen zu erwarten ist.

Im Jahr 2010 wurden an den Solothurner Bedienungsstellen für den Holzverlad ca. 220 Wagen und 2011 ca. 150 Wagen pro Jahr abgefertigt. Im Verhältnis zum gesamten Wagenladungsverkehr (2010: ca. 120'000 beladene Wagen/Jahr) ist der Anteil des Ladegutes Holz mit knapp 0.2 Prozent der Anzahl Wagenladungen allerdings sehr gering.

Die Holzbranche ist vom Abbau der Bedienpunkte im Wagenladungsverkehr im Kanton Solothurn nicht direkt betroffen. Innerhalb des Kantons wird im Rahmen des aktuellen Sanierungsprojekts des Wagenladungsverkehrs kein Holzverlad-Standort geschlossen.

Bezüglich der ausserkantonalen Bedienpunkte für den Holzverlad ist SBB Cargo zurzeit im Gespräch mit Kunden und Branchenvertretern. Dabei wird gemeinsam nach Lösungen, etwa durch

geänderte Bedienungskonzepte oder alternative Standorte, zur Sicherstellung der Bedienung gesucht. Aufgrund der laufenden Verfahren ist es derzeit noch nicht möglich, Antworten über zukünftig nicht mehr bediente Punkte ausserhalb des Kantons Solothurn zu geben. Wo sich allenfalls Bedienungseinstellungen im Solothurner Einzugsgebiet abzeichnen, sind alternative Verladestandorte in der Regel in einer Distanz von bis zu 15 km vom heutigen Bedienpunkt verfügbar. Wir gehen damit davon aus, dass nebst dem unveränderten Bediennetz für Holz im Kanton Solothurn auch in den ausserkantonalen Einzugsgebieten ein dichtes Netz an Holzverladestellen sichergestellt sein wird. Der Kanton Solothurn wird auch zukünftig folgende Holzverladestandorte aufweisen: Balsthal, Lüsslingen, Oensingen und Olten Hammer.

Es liegt nun an der Solothurner Holzwirtschaft, diese Holzverladepunkte künftig verstärkt zu nutzen. Eine intensive Nutzung leistet den besten Beitrag zum langfristigen Erhalt dieser Verladepunkte.

### 3.2 Zu den Fragen

#### 3.2.1 Zu Frage 1:

*Werden die Kantone, welche ja davon direkt oder indirekt durch den Mehrverkehr auf den Strassen betroffen sind, von der SBB Cargo über solche Vorhaben informiert?*

SBB Cargo informiert die Kantone zweimal jährlich anlässlich den „Kantonskonferenzen SBB Cargo“ über die aktuellen Entwicklungen. In diesem Rahmen werden auch die Sanierungsprojekte vorgestellt. In dieser Konferenz nimmt die Abteilung öffentlicher Verkehr des Amts für Verkehr und Tiefbau auch Einsitz.

Zudem fand am 21. Mai 2012 eine Aussprache zwischen SBB Cargo und den betroffenen Dienststellen des Kantons Solothurn statt, an der alle Fragen zum aktuellen Sanierungskonzept erörtert wurden. Vertreten waren das Bau- und Justizdepartement, das Volkswirtschaftsdepartement, das Amt für Verkehr und Tiefbau, das Amt für Raumplanung, das Amt für Wirtschaft und Arbeit, das Amt für Umwelt, das Amt für Wald, Jagd und Fischerei sowie das Amt für Landwirtschaft.

#### 3.2.2 Zu Frage 2:

*Setzt der Regierungsrat sich dafür ein, dass regionale Verladestellen auch wenn sie nicht im Kanton Solothurn liegen, erhalten bleiben? Wenn ja, wie?*

Im Rahmen der unter Ziffer 3.2.1 hievore erwähnten Aussprache haben die Vertreter des Kantons Solothurn auf die Bedeutung regionaler Verladestellen, welche nicht im Kanton Solothurn liegen, hingewiesen.

Nach unserem Kenntnisstand sind jedoch keine gut frequentierten Verladestellen für Holz betroffen, welche zwar in unserem Einzugsgebiet, aber auf dem Territorium der Nachbarkantone liegen.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Volkswirtschaftsdepartement

Amt für Wirtschaft und Arbeit

Amt für Wald, Jagd und Fischerei

Amt für Landwirtschaft

SBB Cargo AG, Geschäftsbereich Schweiz, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat