

Anfrage

Ich habe mit Staunen erfahren, dass die SBB Cargo künftig den Holztransport von Grandvillard und Montbovon nach Bulle nicht mehr sicherstellen werden und diesen Entscheid damit begründen, dass das Transportvolumen nicht gross genug ist, um rentabel zu sein. Dasselbe Los könnte im Übrigen auch den Kiestransport Richtung Pays-d'Enhaut treffen.

Heute, da die Reduktion der CO₂-Emissionen eine umweltpolitische Pflicht ist, trifft die SBB Cargo folgewardrige Entscheide und verlegt den Gütertransport von der Schiene auf die Strasse. So werden nicht weniger als 1'400 Lastwagen (700 für das Holz und 700 für das Kies) den oberen Greyerzbezirk durchqueren, um diese Güter auf der Strasse zu transportieren. Die bittere Bilanz: Die gesamte Bevölkerung wird durch diesen Entscheid in Mitleidenschaft gezogen. Denn der Mehrverkehr verstärkt die Umweltverschmutzung und die Lärmbelästigung und die Mehrkosten durch den Strassentransport benachteiligen den gesamten Holzsektor, nicht zu sprechen von der Agglomeration Bulle, deren Verkehrskapazität schon heute voll ausgelastet ist.

Im Übrigen hat die Kantonspolizei festgestellt, dass sich zu viele Unfälle auf der Strecke La Tour-de-Trême – Montbovon ereignen, und hat deshalb letztes Frühjahr eine Präventionskampagne lanciert. Ist es wirklich günstig, den Schwerverkehr auf dieser Strecke noch zu intensivieren?

Ich möchte ferner darauf hinweisen, dass sich die gesamte Region für die Umsetzung des regionalen Naturparks Gruyère – Pays-d'Enhaut stark gemacht hat, mit dem auch die umweltverträgliche Mobilität gefördert werden soll.

Unser Kanton muss sich dafür einsetzen, dass ein leistungsfähiger Service Public aufrechterhalten wird. Deshalb frage ich den Staatsrat, welche Massnahmen er plant, damit Holz und Kies im oberen Greyerzbezirk auch in Zukunft auf der Schiene transportiert wird.

6. September 2006

**Anfrage Antoinette Badoud
Verlagerung des Holz- und Kiestransports von
der Schiene auf die Strasse durch die SBB Cargo**

Anfrage

Die SBB Cargo möchte ab Mitte Dezember 2006 den Holz- und Kiestransport ab den Bahnhöfen Grandvillard und Montbovon aufheben. Diese Neuigkeit hat in der Bevölkerung des oberen Greyerzbezirks sowie des Bezirkshauptorts grosse Besorgnis ausgelöst. Denn 600 bis 700 zusätzliche Lastwagen werden voraussichtlich pro Jahr die Laderampe im Stadtzentrum von Bulle bedienen. Der Entscheid, über 1000 m³ Holz von starken Dimensionen auf der Strasse zu transportieren, wird den Verkehr auf der Kantonalstrasse Bulle – Montbovon verdichten, einer Strecke, die bereits heute als gefährlich gilt, wie kürzlich eine Studie der Kantonspolizei bestätigte.

Es ist vorgesehen, dass die SBB ab dem 10. Dezember 2006 den gesamten Güterverkehr von den TPF übernehmen, und zwar auf der Normal- und auf der Schmalspur. Die Transferkosten seien der Stein des Anstosses, der eine akzeptable Lösung verhindere. Die TPF möchten ihrem Direktor zufolge nämlich nichts verlieren. Die vorliegende Problematik kann und darf aber nicht alleine anhand wirtschaftlicher Kriterien und unter alleiniger Berücksichtigung der Interessen der Transportunternehmen behandelt werden. Die sozialen, ökologischen und umwelttechnischen Aspekte müssen unbedingt ebenfalls auf die Waagschale gelegt werden. Rund zehn Arbeitsplätze wären ferner bedroht.

Es ist bekannt, dass zurzeit ein Projekt für einen regionalen Naturpark Gruyère - Pays-d'Enhaut mit der Unterstützung des Staatsrats ausgearbeitet wird. Ausserdem wurde kürzlich ein Gesetzesentwurf über die Luftreinhaltung bei den Gemeinden in die Vernehmlassung gegeben und der Staatsrat möchte Massnahmen ergreifen, um die Luftqualität sicherzustellen. Wie kann der Staatsrat seine politischen Leitlinien zum Umweltschutz glaubhaft vertreten, wenn der fragliche Entscheid nicht die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt?

Aufgrund dieser nicht wenig besorgniserregenden Situation möchte ich dem Staatsrat folgende Fragen stellen:

- Wurde der Staatsrat informiert, bevor dieser Entscheid gefällt wurde, der seiner Transport- und Umweltpolitik zuwiderläuft?
- Im Bewusstsein, dass der Staat sich finanziell mit mehreren Millionen an den TPF beteiligt, wäre es nicht klüger, den Entscheid aufzuschieben und die SBB Cargo und die TPF anzuhalten, eine ausgewogene Vereinbarung abzuschliessen, die sowohl die sozialen, ökologischen und umwelttechnischen Aspekte beachtet?

6. September 2006

Anfrage Christian Bussard
Verlagerung des Holz- und Kiestransports von
der Schiene auf die Strasse durch die SBB Cargo

Nr. 956.06

Anfrage

Mit ihrem Entscheid, den Holz- und Kiestransport ab den Bahnhöfen Grandvillard und Montbovon aufzuheben, verleugnen die SBB einen ihrer wichtigsten Leitsätze, nämlich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Diese Abkehr von der Politik des Bundesrats und des Bundesparlaments zugunsten des Schienentransports ist bedenklich und muss laut und deutlich verurteilt werden.

Der Bund hat einen Zusatzkredit von 1,7 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Gotthardtunnels gewährt, der am Ende über 8 Milliarden kosten wird! Nicht zu sprechen vom Lötschbergtunnel, der nächstes Jahr in Betrieb genommen wird und uns 3,5 Milliarden Franken gekostet hat!

Nicht alle Strecken können rentabel sein, dem sind sich alle bewusst. Doch um das Leben und die Wirtschaftstätigkeit in peripheren Regionen zu erhalten, darf nicht alles auf dem Altar der Rentabilität geopfert werden. Die Bahnhöfe von Grandvillard und Montbovon erlaubten es den Gemeinden und Forstbetrieben, das Holz mit eigenen Mitteln bis zur Laderampe zu transportieren und so die Transport- und Verladekosten zu minimieren. Durch den Entscheid

der SBB ist dies künftig nicht mehr möglich. Die Produktionskosten werden verteuert - auf einem Markt, der diesen Tiefschlag nicht nötig hätte.

Der Holztransport über die Strasse wird auch durch die LSVA-Abgaben verteuert, die von den Lastwagenchauffeuren bezahlt werden und eigentlich die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene begünstigen sollten. Ein derart unzeitgemässer Entscheid ist deshalb nur umso bedauerlicher.

Die SBB ist in dieser Angelegenheit völlig „entgleist“ und die resignierte Haltung der TPF-Direktion stimmt mich bedenklich, was die Zukunft des Eisenbahnnetzes im oberen Greyerzbezirk, ja im gesamten Greyerzerland betrifft.

Wenn die in Aktiengesellschaften umgewandelten ehemaligen Regiebetriebe des Staats ihre Aufgaben nicht mehr oder nur schlecht erfüllen, dann muss die Politik einschreiten. Deshalb stelle ich dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Haben die TPF den Staatsrat über den SBB-Entscheid ins Bild gesetzt?
2. Wenn ja, wie hat der Staatsrat darauf reagiert und welche Massnahmen hat er getroffen, um diesem Entscheid entgegenzuwirken?
3. Wenn nein, beabsichtigt der Staatsrat beim Bund einzuschreiten oder wird er die Situation ohne Wimpernzucken hinnehmen?
4. Wie sieht die Zukunft der Bahnlinie Bulle – Montbovon nach diesem Entscheid aus? Wird der Staatsrat einen allfälligen Entscheid, den Reiseverkehr von der Schiene auf die Strasse zu verlegten, gutheissen und die Geleise demontieren, wie dies zwischen Châtel-St-Denis und Vevey geschehen ist?

8. September 2006

Antwort des Staatsrats

Seit das Projekt "Fokus" von der SBB Cargo lanciert wurde, verfolgt es der Staatsrat mit grösster Aufmerksamkeit, denn er möchte gewährleisten, dass die Wirtschaft des Kantons über günstige Rahmenbedingungen insbesondere in Bezug auf den Schienengüterverkehr verfügt. In seiner Antwort vom 17. Januar 2006 auf drei Anfragen, die von den Grossräten Bruno Fasel, Nicolas Bürgisser und Paul Sansonnens eingereicht wurden, legte der Staatsrat die verschiedenen Schritte dar, die er unternommen hatte, um die negativen Auswirkungen dieses Projekts zu begrenzen (siehe TGR 2006, S. 323 ff).

Zu Beginn des Jahres 2006 beschloss die SBB Cargo, mehr Bedienungspunkte auf dem Normalspurnetz als ursprünglich vorgesehen beizubehalten, was eine ausreichende Bedienung sicherstellen sollte.

Im Rahmen der Umstrukturierung des Bedienungsnetzes im Wagenladungsverkehr übernahm die SBB Cargo den Verkehr, der bis anhin von den konzessionierten Transportunternehmen, darunter den tpf, gewährleistet wurde. Durch den Verlust dieses Verkehrs auf dem Normalspurnetz waren die tpf der Meinung, dass sich die Aufrechterhaltung des Gütergeschäfts einzig auf dem Schmalspurnetz für sie wirtschaftlich nicht mehr lohnen würde. Sie verlangten deshalb von der SBB Cargo, dass sie auch den Güterverkehr auf der Schmalspur übernimmt. Die SBB Cargo hat diese Lösung schliesslich angenommen, ohne jedoch die Bedienung zu garantieren.

Im März 2006, während die Verhandlungen zwischen der SBB Cargo und den tpf noch liefen, intervenierte die Volkswirtschaftsdirektion bei den beiden Unternehmen, damit möglichst rasch eine Lösung für die Bedienung der Cailler-Fabrik in Broc gefunden wird.

Nach verschiedenen Kontakten konnte sie schliesslich die Firma Nestlé informieren, dass die Bedienung des Standorts Broc aufrechterhalten wird.

Im Juni, als die Volkswirtschaftsdirektion erfuhr, dass der Holztransport ab Montbovon und Grandvillard mit sofortiger Wirkung eingestellt wird, schritt sie gegenüber der Direktion der SBB Cargo ein und verlangte, dass einerseits der Holztransport sofort bis zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 wieder aufgenommen wird und dass andererseits eine Sitzung einberufen wird, an der Lösungen geprüft werden, die den Holztransport ab diesen beiden Bahnhöfen mittelfristig sicherstellen. Der Holztransport wurde Ende Sommer wieder aufgenommen und Ende September fand eine Sitzung statt, an der die wichtigsten Akteure teilgenommen haben.

Gestützt auf die ihr unterbreiteten Vorschläge sprach sich die Volkswirtschaftsdirektion Ende Oktober für eine Variante aus, die den Holztransport ab den Bahnhöfen von Montbovon und Grandvillard ermöglicht, und gewährte hierfür einen Jahresbeitrag von etwa 30'000 Franken. Dieser Betrag liegt unter den bisher für den Gütertransport gewährten Beiträgen. Die tpf werden den Transport auf der Schmalspurstrecke mit dem bestehenden Rollmaterial sicherstellen, das auch für den Reiseverkehr eingesetzt wird. Damit der Transport zu einem vernünftigen Preis erfolgen kann, müssen die Kunden jeweils zwei Wagons gleichzeitig bestellen und beladen.

Die Zahl der Wagenladungen mit Holz war in den vergangenen Jahren starken Schwankungen insbesondere aufgrund des Sturms Lothar ausgesetzt. So ist er von 51 im 2000 auf 254 im 2002 angestiegen, um im 2005 auf 107 und im 2006 voraussichtlich auf 70 Wagenladungen zu sinken.

Was den Kiestransport von Grandvillard in Richtung Pays-d'en-Haut betrifft, so ist anzumerken, dass dieser nie von der SBB Cargo durchgeführt wurde. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) war dafür verantwortlich und vergab den Auftrag an die tpf. Nach dem Entscheid der tpf, das Gütergeschäft komplett aufzugeben, beschloss die MOB, den Kiestransport selber auszuführen.

Der Staatsrat ist fest entschlossen, an seiner Politik zugunsten des Schienengüterverkehrs festzuhalten, der für den Massentransport auf mittlerer und langer Strecke aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht klare Vorteile bietet. Damit günstige Bedingungen für diese Transportweise garantiert werden können, muss in Sektoren, die geeignete technische und finanzielle Voraussetzungen aufweisen, Baugrund für den Anschluss an das Bahnnetz ausgespart werden.

Freiburg, den 28. November 2006