

**Anfrage Bruno Fasel**  
**Sicherstellung der Arbeitsplätze auf den**  
**SBB Bahnhöfen im Kanton Freiburg**

---

**Nr. 891.05**

**Anfrage**

*Kahlschlag von SBB Cargo*

Sollen an 11 freiburgischen Bahnhöfen im Kanton Freiburg der Anschluss des Güterverkehrs verloren gehen oder ist dies nur der Anfang von möglichen weiteren Aufhebungen?

Hier möchte ich vom Staatsrat eine Antwort.

Meine Fragen:

1. Was unternimmt der Staatsrat gegen die Äusserungen der SBB Cargo-Direktion für die mögliche Aufhebung der Bedienung in den 11 Bahnhöfen im Güterverkehr in unserem Kanton?
2. Werden durch die Aufhebung der Bedienung im Güterverkehr Arbeitsstellen aufgehoben, und was passiert mit den Arbeitnehmern?
3. Wird der Staatsrat bei der SBB bis Ende November vorstellig betreffend der möglichen Aufhebung der 11 Bahnhöfe im Kanton, damit die Umsetzung Ende Mai 2006 nicht ohne Gespräche der Regierung vorgenommen wird?

28. Oktober 2005

**Anfrage Nicolas Bürgisser**  
**Rückzug von SBB Cargo aus vielen**  
**Bahnhöfen im Kanton Freiburg**

---

**Nr. 897.05**

**Anfrage**

Vor allem aus dem Ausland und aus den Städten kennen wir grosse brachliegende Industriegeleise, welche von der Bahn nicht mehr genutzt werden und ein tristes Dasein führen. Für ein Ortsbild eines Dorfes stellen solche braunen und verrotteten Industriegeleise ein grosses Problem dar. Sehr schnell schliesst man auf eine nicht mehr funktionierende Industrie- und Wirtschaftszone dieses Dorfes und muss zum Schluss kommen, dass dieses Dorf aus Sicht der Wirtschaftsförderung mit vielen Problemen behaftet ist.

Der Kanton Basel-Stadt lässt oberhalb des Badischen Bahnhofs viele nicht mehr gebrauchte Industriegeleise entfernen und stellt sie einer neuen Nutzung zur Verfügung.

Ähnlich wie bei nicht mehr im Betrieb stehenden Skiliften, deren verrostete Masten das Bild einer Landschaft beeinträchtigen, kann es doch nicht sein, dass sich eine Firma einfach infolge Änderung der Firmenstrategie aus einer Region zurückzieht und der Allgemeinheit die Landschaftsschäden (verrottete Gleisanlagen) überlässt!

SBB Cargo will sich aus etlichen Bahnhöfen unseres Kantons zurückziehen und diese mit Einzelwagenladungen nicht mehr bedienen. Der unterzeichnende Grossrat hat dazu folgende Fragen an den Staatsrat:

- a) Welche Auflagen macht der Kanton an SBB Cargo/SBB Infrastruktur für die Wiederinstandstellung, den Unterhalt oder die Aufhebung und Neunutzung von nicht mehr gebrauchten Industriegeleisen in unserem Kanton?
- b) Sieht der Staatsrat eine Möglichkeit, dass in raumplanerischer Hinsicht künftig Auflagen gemacht werden, dass SBB Cargo/SBB Infrastruktur und auch andere Transportunternehmen haften müssen, wenn sie Geleise im ursprünglichen Sinne nicht mehr brauchen?
- c) Mehrere Freiburger Firmen haben gutgläubig, dem Umweltschutz zuliebe und mit vielen Kosten Anschlussgleise gebaut. Nun werden sie von SBB Cargo im Stich gelassen. Welche Unterstützung (finanziell/rechtlich) gewährt unser Kanton solchen Firmen?

11. November 2005

**Anfrage Paul Sansonnens  
SBB Cargo – Umstrukturierungsprojekt FOCUS**

**Nr. 905.05**

### **Anfrage**

Am 28. Oktober 2005 stellte die SBB Cargo AG ihr Kostensenkungsprogramm im Schweizerischen Wagenladungsverkehr vor. Dieses Programm sieht die Aufhebung zahlreicher Bedienungspunkte in der ganzen Schweiz vor. Der Kanton Freiburg ist ebenfalls davon betroffen und zwar einerseits durch Stellenaufhebungen in Freiburg und andererseits durch die Schliessung verschiedener Bedienungspunkte auf dem Kantonsgebiet. Dieses Programm stellt ganz offensichtlich eine Leistungssenkung gegenüber den Unternehmen im Kanton dar und wird eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse verursachen, was im Widerspruch zur heutigen Verkehrspolitik steht.

Fragen:

1. Wird der Bund die Einhaltung der Leistungsvereinbarung mit den SBB und insbesondere die Bestimmung bezüglich der Anhörung der Kantone über die regionalen Konferenzen durchsetzen?
2. Verfügt der Kanton über Informationen über Bedienungspunkte, die auf den Strecken der Freiburgischen Verkehrsbetriebe aufgehoben werden sollen?
3. Verfügt der Kanton über Informationen über Bedienungspunkte, die für bestimmte Güter aufrechterhalten werden (alternative Kundenlösungen) ?
4. Welche Massnahmen wurden von den politischen Behörden getroffen?

28. November 2005

### Antwort des Staatsrats

Das Projekt "Fokus" der SBB Cargo wird vom Staatsrat aufmerksam verfolgt, denn er möchte gewährleisten, dass die Wirtschaft des Kantons Freiburg über günstige Rahmenbedingungen insbesondere in Bezug auf den Schienengüterverkehr verfügt.

In den vergangenen Jahren hat die SBB Cargo sich darum bemüht, den bis anhin von den konzessionierten Transportunternehmen gewährleisteten Verkehr zu übernehmen. Paradoxerweise beschliesst sie heute, mehrere durch den Wagenladungsverkehr bediente Punkte aufzuheben. Eine solche Politik wird gewiss nicht dazu beitragen, die vom Schweizer Volk verschiedentlich verlangte und bestätigte Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene zu fördern.

Es ist offensichtlich, dass das Projekt Fokus, das die Aufhebung von 187 Bedienungspunkten auf dem SBB-Netz vorsieht, das heutige Angebot stark verändern würde. Seine effektiven Auswirkungen sind bis heute jedoch noch nicht bekannt, denn es wurde noch nicht festgelegt, welche Bedienungspunkte auf den Strecken der konzessionierten Transportunternehmen beibehalten werden. Die SBB Cargo hat jedoch kurz nach der Ankündigung des Projekts Fokus eine Liste der Bedienungspunkte herausgegeben, die für bestimmte Güter beibehalten werden (alternative Kundenlösungen). Im Kanton Freiburg handelt es sich um Courtepin, Cugy, Kerzers und Sâles.

Der Staatsrat richtete am 10. Oktober 2005 ein Schreiben an den Vorsteher des Bundesdepartements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und forderte darin den Bund auf, dafür zu sorgen, dass die Bestimmungen der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Schweizerischen Bundesbahnen AG eingehalten werden, namentlich dass die von den SBB Cargo vorgesehenen Massnahmen im Rahmen von regionalen Konferenzen mit den Kantonen diskutiert werden.

In seiner Antwort vom 25. November 2005 erklärte Bundesrat Moritz Leuenberger, dass der Bundesrat die Bündelung der Verkehrsströme auf die wichtigsten Produktionsstandorte aus Sicht der Verkehrspolitik für annehmbar hält, da 95 % des heutigen Verkehrsvolumens aufrechterhalten bleibt.

Am 3. November 2005 trafen sich in Romont mehrere Unternehmen, die den Schienengüterverkehr nutzen, mit den kantonalen und regionalen Behörden zu einer Sitzung. So konnte der Stand der Dinge geklärt und die regionalen Folgen des Projekts Fokus untersucht werden. Bei dieser Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, dass das Projekt keine Informationen über die Bedienungspunkte enthielt, die sich auf den Strecken der konzessionierten Transportunternehmen befinden.

Mit Schreiben vom 22. November 2005 an den Direktor der SBB Cargo bat der Staatsrat um ein Treffen mit der Direktion dieses Unternehmens. Das Treffen fand am 4. Januar 2006 statt und die entsandte Delegation des Staatsrats konnte feststellen, dass die Bedienungspunkte, die auf den Netzen der SBB und der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (tpf) beibehalten werden, den Bedürfnissen des Kantons Freiburg entsprechen, vorausgesetzt, dass noch eine Lösung für die Punkte gefunden wird, die sich auf einer Schmalspurstrecke befinden, namentlich für Broc-Fabrique. Insbesondere wurden zwei weitere Bedienungspunkte auf dem SBB-Netz beibehalten: Chénens für den Holz- und Salztransport, sobald die Salzhalle einsatzbereit ist, und Rosé für den Zuckerrübentransport. Der Bedienungspunkt Murten dagegen wird von der SBB Cargo aufgehoben. Zurzeit benutzt jedoch kein Unternehmen dieser Region die Schiene für den Gütertransport.

Der Staatsrat wird die laufenden Verhandlungen zwischen SBB Cargo und den TPF bezüglich des Bedienungspunkts Broc-Fabrique aufmerksam verfolgen.

Bezüglich der Anfrage Nicolas Bürgisser ist auf Folgendes hinzuweisen: Das Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über die Anschlussgleise regelt die Beziehungen zwischen Bahn, Anschliessern und Mitbenützern, die Beziehungen der Anschliesser unter sich und mit Mitbenützern sowie Bau und Betrieb der Anschlussgleise. Unter der Randnotiz « Kosten » sieht Artikel 11 Abs. 1 Bst. a dieses Gesetzes vor, dass der Anschliesser, das heisst wer an einem Anschlussgleis ein dingliches Recht hat, die Kosten von Bau, Betrieb, Instandhaltung, Anpassung und Beseitigung des Anschlussgleises und der zugehörigen Einrichtungen trägt, falls nichts anderes vereinbart wird.

Das oben erwähnte Bundesgesetz überträgt den Kantonen folglich keine Kompetenzen, die es ihm erlauben, im von Grossrat Bürgisser gewünschten Sinne einzuschreiten. Der Staatsrat möchte ausserdem anfügen, dass es nicht wünschenswert ist, vorübergehend unbenutzte Gleise systematisch zu entfernen. In den Arbeitszonen kann eine derartige Infrastruktur durchaus zu einem späteren Zeitpunkt den spezifischen Bedürfnissen neuer oder ansässiger Unternehmen entsprechen, die die Schienen wieder in Betrieb nehmen möchten.

Bei der erwähnten Sitzung vom 4. Januar 2006 erklärten die Vertreter der SBB Cargo diesbezüglich, dass die Eisenbahnanlagen an aufgehobenen Bedienungspunkten nicht abgebaut werden, und dass die Frage ihrer Erhaltung überprüft wird, wenn es an der Zeit wäre, die Anlagen zu erneuern.

Bis heute ist der Staatsrat von keinem Freiburger Unternehmen, das Anschlussgleise gebaut hat und nicht mehr bedient wird, um Unterstützung gebeten worden. Gegebenenfalls wird er ein derartiges Gesuch sorgfältig prüfen, wobei er jedoch darauf hinweist, dass ein allfälliger Schaden im Rahmen des Vertragsverhältnisses zwischen den Anschliessern und den Eisenbahnunternehmen geregelt werden muss.

Freiburg, den 17. Januar 2006