

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 236-2018
 Vorstossart: Motion
 Richtlinienmotion: ☐
 Geschäftsnummer: 2018.RRGR.692

Eingereicht am: 19.11.2018

Fraktionsvorstoss: Ja
 Kommissionsvorstoss: Nein
 Eingereicht von: Grüne (von Wattenwyl, Tramelan) (Sprecher/in)
 SP-JUSO-PSA (Gullotti, Tramelan)
 SVP (Benoit, Corgémont)

Weitere Unterschriften: 16

Dringlichkeit verlangt: Ja
 Dringlichkeit gewährt: Nein 22.11.2018

RRB-Nr.: 300/2019 vom 27. März 2019
 Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
 Klassifizierung: Nicht klassifiziert
 Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
 1. Annahme als Postulat
 2. Annahme
 3. Annahme



SBB CARGO – Schienengüterverkehr, ein Service public

Der Regierungsrat wird aufgefordert, im ganzen Kanton und vor allem in den wirtschaftlich weniger starken Regionen den Schienengüterverkehr zu unterstützen.

1. Der Kanton verpflichtet sich in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und mit den Güterverkehrsunternehmen, Lösungen zu finden, damit der Schienengüterverkehr in diesen wirtschaftlich weniger starken Regionen bestehen bleibt.
2. Der Kanton verpflichtet sich, an den dafür vorgesehenen Gesprächen (CJ, SBB Cargo, Kanton Jura) teilzunehmen und diese über das derzeitige Moratorium hinaus auf die Holzfachleute auszudehnen.
3. Der Kanton prüft insbesondere im Berner Jura zusammen mit den örtlichen institutionellen und fachlichen Akteuren (CJ, CRTU, SBB, Gemeinden usw.), ob beispielsweise im Tal von Tavannes (namentlich in Reconvièr) ein Bedienpunkt für den Holzverlad geschaffen oder ausgebaut werden kann.

Begründung:

Nach den schlechten Nachrichten der SBB Cargo in Bezug auf den Berner Jura und im Wissen darum, dass mit den von der SBB Cargo angekündigten Umstrukturierungen gesamtschweizer-

risch bis 2023 rund 800 Arbeitsplätze gestrichen und über 170 Bedienpunkte aufgegeben werden sollen, ist Handeln angezeigt, um diesen Dienstleistungsabbau zu verhindern.

Die Umstrukturierung der SBB Cargo ist einem Abbau beim Service public gleichzusetzen.

Dieser Leistungsabbau beim Service public wird derzeit im Jurabogen vorangetrieben, er wird aber auch die ganze Schweiz betreffen, was zulasten der wirtschaftlich weniger rentablen Regionen gehen wird. Thun hat mit ähnlichen Verkehrsproblemen zu kämpfen: Der Postverkehr soll von der Schiene auf die Strasse verlagert werden. Im Jurabogen und vor allem im Berner Jura soll der Holz- und Abfalltransport aufgehoben werden, womit letztlich die regionale Wirtschaft geschwächt wird. Die Chemins de fer du Jura (CJ) können ohne Güterverkehr nicht überleben. Alle diese Transportfragen sind Teil der kantonalen Raumplanungsstrategie (vgl. Raumplanungsbericht 2018) und müssen darin aufgenommen werden, um so günstige Raumbedingungen für die Wirtschaft sicherzustellen.

Hauptgrund für die Aufgabe des Schienenverkehrs zugunsten des Strassenverkehrs ist die Streichung der Subventionen per 1. Januar 2019. Damit wird aber der Volkswille, der mit der Zustimmung zur LSVA (Wachstum des Strassenschwerverkehrs begrenzen, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördern) sowie in der Präambel der Bundesverfassung (Bedeutung der nachhaltigen Entwicklung) zum Ausdruck gebracht wurde, missachtet. Das Übereinkommen von Paris wurde unterzeichnet und verlangt eine Reduktion der CO₂-Emissionen.

Der Berner Jura wurde von den Gesprächen rund um die SBB-Cargo-Reorganisation im Jurabogen ausgeschlossen. Der Kanton Bern hat nicht einmal an den Treffen der drei beteiligten Parteien (CJ, SBB Cargo, Kanton Jura) teilgenommen, an denen das SBB-Cargo-Angebot im Berner Jura neu festgelegt worden ist. Mindestens zwei Holzverladestellen (in Tavannes und Tramelan) sollen aufgehoben werden. Das ist inakzeptabel, denn unsere Strassen sollen nicht durch Lastwagen verstopft werden. Der Kanton Bern kann und muss bei diesem Dossier eine wichtige Rolle spielen.

Begründung der Dringlichkeit: Die Subventionen werden per 1. Januar 2019 gestrichen, der Kanton muss Stellung beziehen.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat bedauert den Abbau beim Schienengüterverkehr sehr. Diese Entwicklung ist eine Folge der verbindlichen Bundesvorgaben, dass der Wagenladungsverkehr kostendeckend betrieben werden soll und damit ohne Subventionen auskommen muss. Der kantonale Spielraum beim Güterverkehr ist demnach beschränkt. Der Einzelwagenladungsverkehr, der in der Schweiz durch SBB Cargo betrieben wird, ist seit Jahren defizitär. Die Wirtschaftlichkeit kann insbesondere verbessert werden, indem entweder die Güterverkehrsmengen ab einem Bahnhof vergrössert werden, oder indem die Bedienung reduziert wird, so dass pro Bedienung grössere Mengen transportiert werden können.

In der Abbaurunde von SBB Cargo im Jahr 2018 wurden im gesamten Jurabogen 17 Bedienpunkte überprüft. Im Berner Jura handelte es sich um die drei Standorte auf dem Meterspurnetz der Jurabahnen Tramelan, Les Reussilles und La Ferrière. An diesen drei Standorten wurden im Jahr 2017 insgesamt rund 150 Wagen transportiert. Beim Kehrlichttransport durch die Jurabahnen handelt es sich nicht um Wagenladungsverkehr; er ist somit nicht in Frage gestellt. Ausserdem ist der Güterverkehr für die Jurabahnen nicht so bedeutungsvoll.

Aufgrund des hohen Kostendrucks kann der Regierungsrat die Suche nach Massnahmen zur Steigerung der Effizienz durch SBB Cargo grundsätzlich nachvollziehen. Allerdings führt jede Reduktion von Bedienpunkten dazu, dass das Netz des Einzelwagenladungsverkehrs gesamthaft geschwächt wird, was zu einem Rückgang der auf der Schiene transportierten Gütermengen führt. Regierungspräsident Christoph Neuhaus hat sich im Verlauf des Jahres 2018 bei SBB

Cargo dafür eingesetzt, dass die Jurabahnen auch in den kommenden Jahren weiterhin für SBB Cargo Güterverkehr anbieten können. Zudem gab es verschiedene bilaterale Austausche zwischen dem Kanton Bern, den Nachbarkantonen, SBB Cargo und den Jurabahnen.

Für die Jahre 2019 und 2020 kann der Wagenladungsverkehr bei den Jurabahnen dank einer Konzentration auf die Achse zwischen Glovelier und La Chaux-de-Fonds auf dem Meterspurnetz aufrechterhalten werden. La Ferrière (BE), Saignelégier (JU) und Le Noirmont (JU) profitieren von dieser Übergangslösung und bleiben erhalten. Dies ist aber nur möglich, weil der Ast zwischen Tavannes und Le Noirmont nicht mehr bedient wird und die Bedienpunkte Tramelan (BE), Les Reussilles (BE) und Les Breuleux (JU) damit aufgehoben werden. SBB Cargo hat mit den betroffenen Kunden Lösungen gesucht und gemäss SBB-Angaben für etwa 100 von rund 150 Holzwagen flexible Kundenlösungen gefunden. Für die übrigen Transporte müssen die Verladenden nach Biel, Glovelier oder zu den verbleibenden Bedienpunkten der Jurabahnen ausweichen.

Eine Verringerung des Kostendrucks beim Wagenladungsverkehr ist aufgrund der Rahmenbedingungen leider nicht in Sicht. Weitere Überprüfungen und Abbaurunden von SBB Cargo sind zu erwarten. Für die Jurabahnen bedeutet dies, dass der Güterverkehr technisch und betrieblich verbessert und effizienter werden muss, damit auch nach 2020 Wagenladungsverkehr angeboten werden kann.

Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, dass auch in Zukunft Wagenladungsverkehr auf der Schiene angeboten werden kann. Als Grundlage für kommende kantonale Entscheide wird derzeit ein kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeitet. Dieses wird als Basis dienen für die Einschätzung der für eine gut funktionierende Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft nötigen Infrastrukturen, auch in den Randregionen.

Zu den konkreten Anliegen der Motion nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Im Rahmen des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts sollen Lösungen für eine langfristig gesicherte Güterverkehrsversorgung gesucht werden. Allerdings ist offen, ob in Regionen mit einem geringen Güterverkehrsaufkommen Lösungen für den Schienengüterverkehr gefunden werden können. Der Regierungsrat beantragt daher eine Annahme als Postulat.
2. Der Kanton ist bereit, an den Gesprächen mit CJ, SBB Cargo und Kanton Jura teilzunehmen und die Interessen der Holzfachbranche einfließen zu lassen. Die Gespräche werden zurzeit organisiert. Der Regierungsrat befürwortet die Annahme dieser Motionsforderung.
3. Im Berner Jura kann eine gut gelegene Verlademöglichkeit für den Holztransport eine gute Lösung darstellen, die den Schienengüterverkehr langfristig sichern hilft. Eine solche Verlademöglichkeit wird durch den Kanton gemeinsam mit den betroffenen lokalen Partnern und den Bahnen geprüft. Entsprechend befürwortet der Regierungsrat die Annahme auch dieser Motionsforderung.

Verteiler

- Grosser Rat