

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 144-2018
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.452

Eingereicht am: 11.07.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Gullotti (Tramelan, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 06.09.2018

RRB-Nr.: 1046/2018 vom 17. Oktober 2018
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



SBB Cargo: Jurabogen und Berner Oberland im Visier

In einer Medienmitteilung vom 1. März 2018 teilt die SBB Cargo mit, dass sie 2017 beim Güterverkehr erneut mit einem operativen Verlust abschliesst. Das Tochterunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) will sich deshalb neu aufstellen, indem sie den Einzel-Wagenladungsverkehr schrittweise abbaut und die bestehenden Bedienpunkte zusammenlegt. Als Folge dieser Umstrukturierung sind bis 2020 rund 800 Stellen bedroht. Dieser Personalabbau beruht auf der Absicht des Staatsbetriebs, inskünftig die Möglichkeiten von Automation und Digitalisierung aktiv zu nutzen.

Aus Rentabilitätsgründen werden in der Schweiz bis 2020 rund 100 Bedienpunkte und bis 2023 rund 70 weitere Bedienpunkte auf Alternativen überprüft. Die Überprüfung erfolgt regionsweise. Besonders im Visier sind der Jurabogen und das Berner Oberland, die aufgrund ihrer geografischen Gegebenheiten eine erschwerte Markteffizienz aufweisen. Im Berner Jura ist insbesondere die Forstwirtschaft betroffen. Bedroht sind die Bahnhöfe Tavannes, Tramelan und Les Reussilles. Sie sind Plattformen für den Holztransport auf der Schiene, und ihre Kapazität entspricht nicht den künftigen Anforderungen von SBB Cargo.

Die Umstrukturierung von SBB Cargo, die auf dem Wunsch des Bundesrates beruht, den SBB-Güterverkehr per 1. Januar 2019 vom Regiebetrieb zu trennen, wirft Fragen auf. In der Tat entspricht sie nicht der Verkehrspolitik des Bundes, der die Verlagerung des Verkehrs von der

Strasse auf die Schiene fördert und subventioniert. Diese Umstrukturierung erfordert eine umgehende Neupositionierung der regionalen Wirtschaft (Industrien, Wald, Abfall, Verlader, Kantone, Gemeinden usw.) und beträchtliche finanzielle Investitionen in die Infrastruktur. Schliesslich steht sie im Widerspruch zu den Zielen des Bundes im Bereich Umweltschutz, da ein rückläufiges Angebot im Schienenverkehr zu einer Zunahme des Strassenverkehrs führen wird.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Haltung nimmt der Kanton Bern in Bezug auf diesen Sachverhalt ein?
2. In welchem Masse wurde der Kanton Bern in den laufenden Prozess einbezogen?
3. Mitte 2018 starten die Verhandlungen für eine Partnerschaft im Bereich der Logistik. Wird der Kanton Bern mit von der Partie sein?
4. Wie gedenkt der Kanton Bern, die betroffene regionale Wirtschaft dabei zu unterstützen, den Güterverkehr zu reorganisieren? Kommt bei der Politik von SBB Cargo ein Moratorium in Betracht?

Begründung der Dringlichkeit: Aufnahme von Verhandlungen mit dem SBB-Tochterunternehmen und Notwendigkeit der regionalen Wirtschaft, sich neu zu organisieren.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat bedauert den geplanten Abbau beim Schienengüterverkehr. Diese Entwicklung ist allerdings eine Folge der gesetzlichen Vorgaben auf Bundesebene, dass der Wagenladungsverkehr kostendeckend betrieben werden soll und damit ohne Subventionen auskommen muss. Aus finanzieller Sicht kann der Regierungsrat die Überprüfung der Bedienpunkte durch SBB Cargo grundsätzlich nachvollziehen. Allerdings führt jede Reduktion der Bedienpunkte dazu, dass das Netz des Einzelwagenladungsverkehrs gesamthaft geschwächt wird, was zu einem weiteren Rückgang der auf der Schiene transportierten Gütermengen führt.

1. Im Berner Oberland konnten trotz der Schliessung von zwei der 18 Bedienpunkte verträgliche Lösungen gefunden werden. Im Berner Jura und in den Freibergen soll offenbar die Bedienung nahezu vollständig aufgehoben werden. Im Berner Jura betrifft es die Bedienpunkte auf dem Schmalspurnetz der Jurabahnen von Tramelan, Les Reussilles und La Ferrière. Die Jurabahnen sind auf der Suche nach Lösungen um die heutige, aufwändige Bedienung effizienter und dadurch wirtschaftlicher zu gestalten. Es wird allerdings nicht möglich sein, die Abklärungen und die notwendigen betrieblichen und allenfalls auch infrastrukturseitigen Anpassungen bis zu den geplanten Schliessungen Ende 2018 vorzunehmen. Der Regierungsrat setzt sich daher dafür ein, dass die Jurabahnen eine längere Frist erhalten, um einen wirtschaftlichen Erhalt der Güterverkehrs-Leistungen auf der Bahn zu prüfen.

2. Der Kanton Bern wurde im ersten Halbjahr 2018 über die Absichten von SBB Cargo in Kenntnis gesetzt. Seitdem hat der Kanton Bern an verschiedenen Besprechungen zur Thematik teilgenommen.
3. Der Kanton ist kein aktiver Partner im Bereich der liberalisierten Logistikbranche. Selbstverständlich ist er aber im Austausch mit den Jurabahnen und den Nachbarkantonen.
4. Regierungspräsident Neuhaus hat bei SBB Cargo eine Frist von mindestens einem Jahr eingefordert, damit eine realistische und wirtschaftliche Lösung für die Bedienung des Jura-Schmalspurnetzes erarbeitet werden kann.

Verteiler

- Grosser Rat