

Sitzung vom 27. September 2023

1107. Anfrage (Ökologische Holztransporte auf der Bahnstruktur)

Die Kantonsräte Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, und Paul Mayer, Marthalen, haben am 12. Juni 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Die Verwendung von Schweizer Holz ist besonders nachhaltig. Die Holzernte in der Schweiz beläuft sich auf rund 5 Mio. Kubikmeter pro Jahr. Der Erlös aus dem Holzverkauf finanziert die Waldbewirtschaftung und stellt so die Pflege des Waldes und die Waldleistungen sicher. Ausserdem werden dadurch Arbeitsplätze erhalten und die regionale Wertschöpfung gefördert.

Ein Teil des Schweizer Holzes, speziell nach Sturmereignissen, findet auch Abnehmer im Ausland. Dies bedeutet, dass auch bei Schweizer Holz weitere Transportwege anfallen können. Gerade beim Holzexport sollen die Transporte im Wesentlichen mit der Bahn erfolgen.

Bis anhin wird der grösste Teil des Schweizer Holzes, sei dieses für das In- oder auch Ausland gedacht, auf der Strasse transportiert. Im Nahtransport werden aktuell dringend mehr Fuhrkapazitäten benötigt. Deshalb stellt sich die Frage, inwiefern der Ferntransport mittels der Bahn geschehen könnte, zumal gerade beim Export explizit Bahntransport nachgefragt ist. Darüber hinaus stellt der Bahntransport ab einer Transportdistanz von ca. 250 bis 350 km eine günstige und umweltfreundliche Alternative dar, sofern die Waldbesitzenden und auch die Kunden über einen einigermaßen gut zugänglichen Bahnanschluss verfügen.

In der Schweiz ist die Verfügbarkeit von zugänglichen Bahnanschlüssen bereits vorbildlich. Allerdings ist die SBB offenbar nicht in der Lage, das benötigte Wagenmaterial rechtzeitig und in ausreichender Menge den Abgangsstationen zur Verfügung zu stellen. Dies führt sowohl bei Auftraggebern wie auch dem SBB-Personal bei den Abgangsstationen zu Erschwernissen und Umtrieben.

Es stellt sich daher die Frage, ob bei der SBB generell zu wenig Wagenmaterial für die umfangreichen Holztransporte zur Verfügung steht und ob die Probleme nicht durch ein gezieltes, zentralisiertes Management behoben werden können.

Aus diesen Gründen bitten wir die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie unterstützt und fördert der Kanton Zürich bei Holztransporten den Wechsel von der Strasse auf die Bahn bei grösseren Transportdistanzen?
2. Sind finanzielle Beiträge oder Anreize vorgesehen?
3. Stehen noch genügend Bahnwagen bei der SBB für solche Holztransporte zur Verfügung?
4. In welcher Grössenordnung wäre eine Entlastung der kantonalen und nationalen Strassennetze auf den Transitlinien durch die Verlagerung von der Strasse auf die Bahn möglich?
5. Funktionieren die Bahntransporte in unsere Nachbarländer wie Deutschland, Frankreich, Österreich und vor allem nach Italien pünktlich und zeitnah?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, und Paul Mayer, Marthalen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK), das der Regierungsrat am 6. Juli 2022 (RRB Nr. 988/2022) festgesetzt hat, setzt sich der Kanton Zürich für gute Rahmenbedingungen und ein bedarfsgerechtes Angebot im Schienengüterverkehr ein. Er sichert und stärkt den Bahnanteil im Güterverkehr. Dies umfasst auch den Holztransport. Konkret engagiert sich der Kanton für die planerische Sicherung von Anlagen für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse sowie dafür, dass auf dem Schienennetz eine ausreichende Anzahl von Trassen für den Gütertransport zur Verfügung steht. Im Rahmen der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans soll die Zahl der dort festgesetzten Umschlaganlagen erhöht werden. Grundlage dieser Anpassungen ist das Zukunftsbild mit den Zeithorizonten 2035 und 2050 («Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050», zh.ch/de/mobilitaet/gueterverkehr-und-logistik.html#-1534552236, zuletzt besucht am 12. September 2023), das der Kanton unter Einbezug der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entwickelt hat. Dieses zeigt auf, wie die Leistung des Güterverkehrs auf der Schiene gesteigert werden kann. Entsprechend diesem Zukunftsbild setzt sich der Kanton Zürich beim Bund für die Erhaltung und Modernisierung des Einzelwagenladungsverkehrs ein, mithin für jenes Produktionssystem, das für Holztransporte essenziell ist.

Zu Frage 2:

Das GVLK enthält als Teilstrategie mögliche finanzielle Unterstützungen für den Bau sowie allenfalls für den Betrieb und den Unterhalt von Güterumschlaganlagen. Dazu braucht es jedoch die Schaffung entsprechender rechtlicher Grundlagen. Eine Finanzierung des Betriebs von Güterzügen, auch von solchen, die Holz transportieren, ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 3:

SBB Cargo selbst verfügt nach eigenen Angaben für den derzeit vorhandenen Marktbedarf und für die bestehenden Transportverträge über genügend Bahnwagen für Holztransporte. Die Bahnwagen des Typs Snps werden je nach konkretem Marktbedarf dimensioniert und beschafft. Zurzeit befinden sich 170 Wagen für Holztransporte im Einsatz. SBB Cargo kann bei steigendem Bedarf weitere Wagen aus dem eigenen Bestand aktivieren. Weitere Wagen können gemietet werden. Ergänzend ist zu bemerken, dass der Gütertransportmarkt auf der Schiene in der Schweiz liberalisiert ist. Neben SBB Cargo bieten auch andere Güterbahnen, wie z. B. die WRS Widmer Rail Services AG oder TR Trans Rail AG, Holztransporte an. Wagenhalter (wie z. B. die VTG GmbH) vermieten Bahnwagen zum Holztransport. Ebenfalls können Holztransporte mit Privatwagen der Kundinnen und Kunden befördert werden. Daher sind bei der Betrachtung der Verfügbarkeit von Bahnwagen für Holztransporte auch andere Güterbahnen mitzuberoücksichtigen.

Zu Frage 4:

Die grossen Mengen im Güterverkehr werden im Kanton Zürich und schweizweit durch Transporte von Steinen und Erden, Nahrungsmitteln, Baustoffen, Abfällen und Landwirtschaftsprodukten verursacht. 2019 entfielen im Kanton bei insgesamt 37,2 Mio. Tonnen an transportierten Gütern rund 832 000 Tonnen auf Transporte von Holz, Holz- und Korkwaren sowie Papier. Das entspricht rund 2,2% der gesamten im Kanton Zürich transportierten Gütermenge.

In Bezug auf die Transportleistung in der Schweiz (transportierte Mengen in Tonnen mal Distanz in Kilometern, Tonnenkilometer [tkm]) wurden gemäss Bericht «Transporte in der Schweizer Wald- und Holzwirtschaft: Situationsanalyse und Optimierungsmöglichkeiten» (Bericht GEO-Partner AG im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, 2017) 2014 in der Schweiz 11% des Holztransports innerhalb des Landes und im Verkehr mit dem Ausland auf der Schiene abgewickelt (70 Mio. tkm) und 89% auf der Strasse (670 Mio. tkm). Würde das auf der Schiene abgewickelte Volumen verdoppelt (gestützt auf diese Zahlen: 140 Mio. tkm), könnte jenes auf der Strasse um weitere 70 Mio. tkm auf 600 Mio. tkm verringert werden. Gemäss der Strassenverkehrsstatistik des Bundes betrug die Transportleistung der schweren Fahrzeuge im Güterverkehr 2014 16 609 Mio. tkm.

Entsprechend liesse sich die Transportleistung schwerer Fahrzeuge auf der Strasse um 0,4% verringern und bei einer Verdreifachung der Bahntransportleistung um 0,8%. Auf den Kanton Zürich heruntergebrochene Zahlen fehlen. Ausgehend von der Tatsache, dass gemäss der Waldflächenstatistik des Bundes schweizweit 27% und im Kanton Zürich 28% der Fläche mit produktiver Waldfläche bedeckt sind, darf davon ausgegangen werden, dass diese Werte auch für den Kanton Zürich gelten.

Zu Frage 5:

SBB Cargo wickelt Bahntransporte mit dem Ausland zusammen mit ihren dortigen Partnerbahnen ab. Je nach Land bestehen Qualitätsunterschiede mit unterschiedlichen Ursachen, die SBB Cargo wie folgt charakterisiert: Im Verkehr mit Österreich ist die Planbarkeit und somit auch die Pünktlichkeit sehr gut. In Deutschland gibt es zurzeit viele Baustellen und dadurch tiefe Pünktlichkeitswerte. In Italien sind die Gleise oft stark ausgelastet, was den Durchfluss zusätzlicher Mengen beeinträchtigt. Die Transportdauer hängt von den jeweiligen Transportketten ab. Diese verhält sich gemäss SBB Cargo für Holz gleich wie für alle anderen transportierten Güter und beläuft sich im Bereich Schweiz–Norditalien oder Schweiz–Süddeutschland im Schnitt auf rund drei bis vier Arbeitstage vom Versandort zum Empfangsort. Wesentlich für einen konkurrenzfähigen Holztransport auf der Schiene sind auch die Umschlaganlagen. In Deutschland sind rund 30 Bahnhöfe für Holztransporte geeignet. In Italien und Österreich ist das bei einer beträchtlichen Zahl von Bahnhöfen der Fall.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli