

Postulat über den Erhalt eines flächendeckenden Wagenladungsverkehrs durch die SBB

eröffnet am 5. Dezember 2005

Wir ersuchen den Regierungsrat, unverzüglich bei der SBB Cargo vorstellig zu werden und sich mit Nachdruck gegen den Abbau zahlreicher Bedienungspunkte im Kanton Luzern und im näheren Einzugsgebiet sowie gegen die drohende Stilllegung von Anschlussgleisen einzusetzen. Der Wagenladungsverkehr soll weiterhin mit einem ausreichend flächendeckenden Angebot angeboten und eine zusätzliche Belastung der Strasseninfrastruktur verhindert werden.

Die SBB Cargo hatte Ende Oktober angekündigt, das Bedienungsnetz für den Wagenladungsverkehr per Ende Mai 2006 auf 323 Bedienungspunkte zu reduzieren. Damit wird die Ausdünnung des Bedienungsrasters fortgesetzt: Vor fünf Jahren waren es noch 650 Bedienungspunkte gewesen. Auch die Anschlussgleise sollen einzelfallweise überprüft werden. Die SBB bezeichnen das reduzierte Netz nach wie vor als «flächendeckend», weil das Netz grundsätzlich noch befahren werde und im Schnitt alle 10 km eine Verladestation offen bleibe. Konkret aber heisst dies in ländlichen Regionen eine gravierende Ausdünnung, im Kanton Luzern namentlich im ganzen Entlebuch, wo zwischen Wolhusen und Langnau (BE) sämtliche Bedienungspunkte aufgegeben werden sollen. Auch im Mittelland sollen mehrere Verladestationen geschlossen werden, z. B. Sempach Station oder Willisau.

Die Folgen sind ein umweltpolitischer Rückschritt und vor allem eine zusätzliche Belastung des Strassennetzes. Jeder Holztransport aus dem Entlebuch muss nun mindestens bis Wolhusen oder Langnau auf der Strasse erfolgen. Nach der geplanten Schliessung aller Verladestellen an der Brüniglinie wird zudem der gesamte Gütertransport aus dem und in den Kanton Obwalden (ausser die Transporte über den Brünig) über das Luzerner Strassennetz abgewickelt werden müssen. Und sollte das Swiss-Steel-Anschlussgleis geschlossen werden, ist zusätzlicher massiver Mehrverkehr zu erwarten über den Seetalplatz, der ja heute schon allmählich an die Kapazitätsgrenzen stösst.

Mit der Schliessung zahlreicher Verladestellen werden die Kosten für die SBB Cargo nur marginal gesenkt, da die Strecken grundsätzlich ja immer noch befahren werden. Dagegen wird die Verschlechterung des flächendeckenden Angebots mit Sicherheit dazu führen, dass die Nachfrage noch umso deutlicher abnimmt.

Das Einstehen von Kantonsregierungen gegen die Angebotsreduktion (z. B. FR, BE) hat die SBB Cargo dazu bewegt, ihre Abbaupläne zu revidieren. Bis 15. Dezember 2005 verhandeln die SBB auch «über flexible Lösungen ausserhalb des Grundnetzes». Deshalb ist neben überzeugtem Eintreten für den Gütertransport auf der Schiene auch Eile gefragt. Da die SBB für den Gütertransport zuständig sind, erwachsen aus einem allfälligen erfolgreichen Einsatz des Kantons keine zusätzlichen Kosten. Im Gegenteil: Kosten infolge von Strassenbelastungen, Umweltbelastungen sowie Arbeitslosigkeit werden geringer ausfallen. Den verschiedenen Reorganisationsmassnahmen bei SBB Cargo sollen nämlich 650 der bisher 4869 Vollzeitstellen zum Opfer fallen. Auch wenn die SBB ohne Entlassungen auskommen wollen, ist offen, wie viele dieser Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen schliesslich mit Arbeitslosigkeit konfrontiert sein werden.

Adrian Borgula namens der GB-Fraktion