

Protokoll vom 16. Oktober 2007

**Kleine Anfrage 11/2007
betreffend Aushubmaterialtransporte und Bahnanschluss Wilchingen**

In einer Kleinen Anfrage vom 17. April 2007 stellt Kantonsrat Charles Gysel verschiedene Fragen zum Transport von Aushubmaterial und zum Anschlussgleis bei der Bahnstation Wilchingen-Hallau.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Anschlussgleise sind das Rückgrat des Wagenladungsverkehrs und ihre Förderung deshalb ein wirksames Mittel, um den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Zu diesem Zweck hat die Bundesversammlung am 5. Oktober 1990 eigens für die Anschlussgleise ein Gesetz erlassen, das bis heute Gültigkeit hat und dem Bund erlaubt, Beiträge an die Erstellung von Anschlussgleisen zu leisten. Das Anschlussgleis bei der Bahnstation Wilchingen-Hallau ist im kantonalen Richtplan Bestandteil eines Gebietes für Industrie- und Gewerbestandorte von überregionaler Bedeutung. Gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über die Anschlussgleise vom 5. Oktober 1990 (SR 742.141.5) sind Industrie- und Gewerbebezonen, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen; bestehende Gleisanlagen sind - sofern zweckmässig - zu erhalten. Das Anschlussgleis bei der Bahnstation Wilchingen-Hallau entspricht den Vorgaben der Bundesgesetzgebung sowie der Richtplanung und ist keine Fehlinvestition, weil sich Massengüter wie Kies und Aushubmaterial besonders für den Schienengüterverkehr über grössere Distanzen eignen. Dieses Anschlussgleis wurde vor bald 20 Jahren zu Lasten der Nationalstrassenrechnung erstellt und vom Kanton Schaffhausen in Anwendung des damals geltenden Kostenverteilungsschlüssels mit 22 Prozent mitfinanziert. Tatsache ist allerdings, dass die damals als "ökologische Strasse" bezeichnete Anlage weniger häufig als ursprünglich geplant benutzt wurde. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass das Ausbruch- und Aushubmaterial nicht der gewünschten Qualität entsprach, teilweise für den Bau der städtischen Nationalstrasse SN4 wieder verwendet wurde, technische Probleme bei den Förderanlagen und beim Weitertransport mit der Bahn entstanden oder dass gewisse Materialien einer anderen Nutzung zugeführt wurden. Letztlich können auch wirtschaftliche Überlegungen und die Tarifgestaltung Grund dafür gewesen sein, dass weniger Material mit der Bahn transportiert wurde. Über Verantwortlichkeiten zu

diskutieren, ist nach bald 20 Jahren wenig zielführend. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die damals Handelnden in Kenntnis aller zu jenem Zeitpunkt aktuellen Aspekte (technische Randbedingungen des Strassenbau- und Eisenbahnbetriebes, Eignung des Materials zur Wiederverwendung, Kosten des Eisenbahn- und Strassentransportes usw.) die geeigneten Entscheidungen getroffen haben. Dies gilt insbesondere auch für den Entschluss, den ursprünglich geplanten Rückbau des Anschlussgleises nach Abschluss der Bauarbeiten an der SN4 nicht zu vollziehen und den Anschluss mit allen Rechten und Pflichten vom Nationalstrassenbüro an den Unternehmer der Kiesgrube abzutreten.

2. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass öffentliche Strassen ohne Bewilligung benützt werden dürfen. Generelle Einschränkungen sind mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen. Solange die fraglichen Materialtransporte im Rahmen der allgemeingültigen Bestimmungen für die Benützung der öffentlichen Strassen erfolgen, ist dafür keine Bewilligung notwendig. Sonderbewilligungen sind nur notwendig, sofern Ausnahmetransporte zur Diskussion stehen und die öffentlichen Strassen von Fahrzeugen benützt werden müssen, die im Vergleich zu den geltenden Normen länger, breiter oder schwerer sind.
3. Bei der Ortsdurchfahrt Wilchingen handelt es sich um eine Kantonsstrasse (K71) mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 2'000 Fahrzeugen pro Tag und einem hohen Anteil an Quell-, Ziel- und Binnenverkehr ("hausgemachter" Verkehr). Im Vergleich dazu weisen viele andere Ortsdurchfahrten im Kantonsstrassennetz deutlich höhere Frequenzen auf (Neunkirch ca. 5'000, Löhningen ca. 6'000, Beringen knapp 10'000 Fahrzeuge pro Tag). Aus verkehrstechnischer Sicht drängen sich bei der sehr breiten und verhältnismässig übersichtlichen Ortsdurchfahrt in Wilchingen keine zusätzlichen Massnahmen auf. Im Übrigen sind gemäss Strassengesetz des Kantons Schaffhausen innerorts die Gemeinden für Massnahmen des Langsamverkehrs zuständig.
4. Die Güterverkehrspolitik wird in erster Linie durch den Bund bestimmt, dessen Handeln wiederum durch die Politik der Europäischen Union beeinflusst wird. Zudem wird der Güterverkehrsmarkt durch die privaten Akteure der Transportwirtschaft und der verladenden Wirtschaft geprägt, und betriebswirtschaftliche Überlegungen haben einen grossen Stellenwert. Innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen des Bundes unterliegen die Transportkosten den Regeln der Marktwirtschaft. Mineralölsteuer, Vignette, LSVA, Transportpreise und andere Faktoren beeinflussen dieses Preisgefüge im Transportgewerbe. Eine relevante Veränderung der Rahmenbedingungen wird 2008 mit der nächsten Erhöhung der LSVA zu erwarten sein. Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus Sicht der Transportanbieter anzustellen, kann nicht Aufgabe des Staates sein. Abgesehen davon wer-

den solche Transportverträge zwischen den beteiligten Partnern abgeschlossen und sind nicht öffentlich zugänglich. Grundsätzlich ist aber beim Vergleich der Transportkosten zwischen Schiene und Strasse zu berücksichtigen, dass bei der Schiene mit Be- und Entladeanlagen am Start- und am Zielort ungleich höhere Anfangsinvestitionen notwendig sind und diese insbesondere erst durch ein gewisses Mindesttransportvolumen und entsprechende Massengüter amortisiert werden können. Die Stärke des Güterverkehrs mit der Bahn liegt grundsätzlich beim Transport über grössere Distanzen. Aus den unter Ziffer 1 genannten Gründen ist das Anschlussgleis bei der Station Wilchingen-Hallau im Rückblick keine Fehlinvestition, da sich die Gesetzgebung betreffend Anschlussgleise und die Rahmenbedingungen im Transportwesen seit 1988 grundlegend geändert haben. Es war auch eine zukunftsgerichtete Investition, wenn die Station Wilchingen-Hallau gemäss Richtplan Bestandteil eines Gebietes für Industrie- und Gewerbestandorte von überregionaler Bedeutung sein soll und solche Gebiete gemäss Anschlussgleis- und Raumplanungsgesetzgebung durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend zu erschliessen sind.

5. Die Kantonsstrasse K71 (Wangentalstrasse) ist für die aktuellen Verkehrsmengen mit weniger als 2'000 Fahrzeugen pro Tag angemessen ausgebaut. Aus technischer Sicht sind bei der Dimensionierung eines Fahrbahnbelages sowieso der Schwerverkehr bzw. die zugelassenen Achslasten zu berücksichtigen. Der Schwerverkehr hat bei der Benützung aller öffentlichen Strassen die LSVA zu bezahlen. Dies gilt auch für die K71. Gemäss nationaler Strassenrechnung trägt der motorisierte Individualverkehr (MIV) die durch ihn verursachten Kosten zu mehr als 100 Prozent. Auch der bauliche und betriebliche Unterhalt der Schaffhauser Kantonsstrassen wird mit Mitteln aus dem Ertrag der Mineralölsteuer mitfinanziert. Bei der Beurteilung der kantonalen Einflussmöglichkeiten ist zu berücksichtigen, dass der Spielraum des Kantons beim Güterverkehr sehr beschränkt ist. Der Regierungsrat kann den Bahntransport von Gütern nicht verordnen, hat aber die Verlagerungspolitik des Bundes beim Strassengüterverkehr stets unterstützt.
6. Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist für die Bevölkerung und Wirtschaft von grosser Bedeutung. Allerdings gehen vom Güterverkehr bedeutende Emissionen aus. Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen können gesundheitsgefährdende Ausmasse annehmen. Globale Veränderungen in den Produktions- und Logistikprozessen führen zu einer weltweit starken Zunahme der zu transportierenden Güter. Aus diesen Gründen soll der Transport von Gütern möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Übermässige Belastungen des Strassennetzes, insbesondere im städtischen Gebiet und im Bereich von Ortsdurchfahrten, sind nach Möglichkeit zu vermeiden und

der vergleichsweise umweltfreundliche Gütertransport mit der Bahn ist zu fördern. Aus diesen Gründen wird die NEAT gebaut, wurde die LSVa eingeführt, gibt es ein Nachtfahrverbot und Gewichtslimiten beim Schwerverkehr, ein Verkehrsverlagerungsgesetz, eine Anschlussgleisgesetzgebung und letztlich auch den Bahnanschluss bei der Station Wilchingen-Hallau. Es ist primär Aufgabe der Verkehrspolitik des Bundes, die Preisverhältnisse zwischen Strassen- und Schienengüterverkehr nach dem Prinzip der Kostenvahrheit weiter zu entwickeln. Dazu ist den Kosten des Güterverkehrs für Umwelt und Gesundheit Rechnung zu tragen, da diese andernfalls von den Marktteilnehmern nicht in ihre Entscheidungen einbezogen werden.

7. Bei der Kantonsstrasse K71 durch Wilchingen handelt es sich um eine öffentliche Hauptverkehrsstrasse. Im geltenden Strassenrichtplan ist sie mit der zweithöchsten Klassierungsstufe als regionale Strasse eingetragen. Es gibt keinerlei rechtliche Grundlage für eine differenzierte Behandlung von Ortsdurchfahrten mit mehr oder mit weniger Verkehr.
8. Das Baudepartement wird die Abbaubewilligung der Kiesgrube und die Bestimmungen, welche bei der Übergabe des Bahnanschlusses vereinbart wurden, überprüfen und gegebenenfalls im Rahmen einer Abwägung aller Interessen neu beurteilen.

Schaffhausen, 16. Oktober 2007

DER STAATSSCHREIBER:

Dr. Reto Dubach