

**Fortbestand der Eisenbahnumschlagplätze,
namentlich in Domdidier, für das Streusalz,
das für den Unterhalt des Strassennetzes
auf Freiburger Boden benutzt wird**

Anfrage

Über das ganze Kantonsgebiet verteilt gibt es verschiedene Salzlager für den Winterdienst. Es sind dies:

1. Die Salzhalle in Chénens für die Kantonsstrassen; diese wird über die Eisenbahn beliefert, bevor das benötigte Salz per Lastwagen auf die strategischen Orte im Kanton verteilt wird.
2. Das Lager von Freiburg für die A12; früher wurde das Salz per Eisenbahn bis Düdingen geliefert und darauf auf der Strasse bis Granges-Paccot gebracht; gegenwärtig wird das Salz direkt per Lastwagen bis zum Lager in Granges-Paccot geliefert.
3. Das Lager von Vaulruz für die A12; früher wurde das Salz per Eisenbahn bis Bulle (Liebherr) geliefert und darauf auf der Strasse bis Vaulruz gebracht; gegenwärtig wird das Salz direkt per Lastwagen bis zum Lager in Vaulruz geliefert.
4. Das Lager von Domdidier für die A1; früher wurde das Salz auf der Schiene bis zur Industriezone gebracht; die ersten beiden Jahre wurde das Salz vollständig per Eisenbahn geliefert, bevor der Transport nach und nach auf die Strasse verlegt wurde und heute nur noch per Lastwagen erfolgt.

Anders als die Standorte Düdingen und Bulle, die objektiv gesehen gewisser Anpassungen bedürften, um optimiert zu werden, hat der Standort Domdidier nur Vorteile aufzuweisen, ist dieser doch durch ein Industriegleis erschlossen, das bis zum Salzlager führt. Die SBB haben den Bau dieses Gleises gegen eine garantierte Mindestmenge an transportierten Gütern mitfinanziert. Die Gemeinde Domdidier ihrerseits hat in den neunziger Jahren die restlichen Kosten für diese Infrastruktur übernommen (rund 700 000 Franken). Seit aber das Streusalz per Lastwagen zum Werkhof gebracht wird, wird diese Mindestmenge nicht mehr eingehalten, was über kurz oder lang bedeutende finanzielle Konsequenzen für die Gemeinde Domdidier haben könnte. Die Gemeinde und die SBB haben diese Infrastruktur gebaut und finanziert, weil ihnen das damalige Autobahnamt zugesichert hatte, dass der Transport des Salzes über die Schiene erfolgen würde.

Konkret habe ich folgende Fragen:

1. Besteht im Rahmen der staatsrätlichen Umweltpolitik der politische Wille, das Salzlager von Domdidier wieder per Eisenbahn zu beliefern und sich dabei zunutze zu machen, dass dieser Standort mit seiner modernen und effizienten Ausrüstung optimal dafür ausgelegt ist?
2. Welche staatliche Dienststelle bzw. welche staatliche Organe entscheiden, wie das für den Winterdienst benötigte Streusalz transportiert wird?
3. Besteht die Absicht, die Umschlagplätze von Düdingen und Bulle auszubauen, um dort die Beförderung zu optimieren und über die Werkzeuge zu verfügen, die für eine Rückkehr zur Lieferung per Eisenbahn erforderlich sind?
4. Ist es denkbar, in Granges-Paccot – in der Nähe der künftigen Haltestelle St. Leonhard – einen neuen Umschlagplatz zu bauen?

Ich stelle keineswegs die Feinverteilung per Lastwagen in Frage. Doch der Transport des Rohmaterials vom Lieferanten bis zu den Umschlagplätzen sollte in Einklang stehen mit der nachhaltigen Entwicklung.

17. Dezember 2009

Antwort des Staatsrats

Da die Anfrage in erster Linie die Belieferung mit Salz des Nationalstrassenwerkhofs in Domdidier zum Gegenstand hat, sei eingangs Folgendes erwähnt: 1995, als der Bau des Werkhofs in Domdidier beschlossen wurde, ging man davon aus, dass der Warentransport mindestens 7500 Tonnen pro Jahr betragen müsse, damit das Industriegleis rentabel sei und vom Bundesamt für Verkehr Beiträge erhalten könne. Das Tiefbauamt, das für den Nationalstrassenwerkhof verantwortlich ist, gab damals an, dass es höchstens 1500 Tonnen Salz pro Jahr auf diesem Gleis transportieren werde. Die restlichen 6000 Tonnen waren für die bestehenden und künftigen Unternehmen auf den durch dieses Gleis erschlossenen Parzellen vorgesehen.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

1. Besteht im Rahmen der staatsrätlichen Umweltpolitik der politische Wille, das Salzlager von Domdidier wieder per Eisenbahn zu beliefern und sich dabei zunutze zu machen, dass dieser Standort mit seiner modernen und effizienten Ausrüstung optimal dafür ausgelegt ist?

Unmittelbar nach der Eröffnung der Nationalstrasse N1 wurde der Werkhof in Domdidier über die Schiene beliefert. Es zeigte sich jedoch relativ rasch, dass diese Lösung aus qualitativer und logistischer Sicht nicht optimal war. Die bestellte Ware kam oft mit mehreren Stunden Verspätung an und die Ladung war manchmal unvollständig (die Zahl der Güterwagen entsprach nicht immer der bestellten Menge). Ausserdem gestaltete sich das Entladen schwierig, namentlich wegen des überalteten Rollmaterials, sodass das Personal beim Entladen des Salzes aus den Eisenbahnwagen besonders gefordert war.

Aus diesem Grund wurde für die drei Nationalstrassenwerkhöfe im Kanton Freiburg eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die beiden Varianten «Strasse» und «Schiene» erstellt. Diese ergab, dass es bei den Lieferkosten kaum Unterschiede gibt: Die Schiene ist etwas günstiger, dagegen ist das über die Strasse gelieferte Salz trockener und somit einfacher zu handhaben.

Die Kosten des Entladens hingegen unterscheiden sich deutlich: Während die Lastwagen direkt in die Lagerhalle hineinfahren und ihre gesamte Ladung von 25 Tonnen mit einer einzigen Kippbewegung der Mulde leeren können, muss das Salz, das mit der Eisenbahn geliefert wird, vom Gleis, das sich ausserhalb der Halle befindet über ein Förderband, das eine begrenzte Kapazität hat, bis zum hintersten Teil der Halle befördert werden (wie in Chénens), was nicht ohne Personal geht und länger dauert als das Entladen vom Lastwagen. Des Weiteren wird die Planung des Entladens und der übrigen Einsätze der Dienststelle dadurch erschwert, dass das Entladen von der Eisenbahn im Freien erfolgt und nur bei trockenem Wetter erfolgen kann.

Aufgrund der Kosten- und Zeiteinsparungen sowie der höheren Qualität (bessere Einhaltung der Fristen) haben sich die Verantwortlichen schliesslich für die Variante «Strasse» entschieden.

Zur Veranschaulichung sei das Jahr 2009 als Beispiel genannt, in welchem 1100 Tonnen Salz nach Domdidier geliefert wurden. Hierfür waren vier Tage und ein Mitarbeiter des

Werkhofs erforderlich, Bei einer Lieferung auf der Schiene wären elf Tage und drei Mitarbeiter nötig gewesen.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), die am 1. Januar 2008 in Kraft trat, erhielt das Kriterium der Wirtschaftlichkeit einen noch höheren Stellenwert. Für den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen ist heute einzig der Bund zuständig, der im Übrigen auch alleiniger Besitzer der Nationalstrassen (und der Werkhöfe) ist. Der Bund erteilt den Gebietseinheiten einen Leistungsauftrag für den Betrieb der Nationalstrassen. Die Werkhöfe Freiburgs sind der Gebietseinheit II (GE II) angegliedert, in der die Kantone Freiburg, Genf und Waadt zusammengeschlossen sind. Der Leistungsauftrag sieht namentlich eine Reduktion der globalen Kosten von 15 % bis 2014 vor. Dies bedeutet, dass die GE II in all den Bereichen, für die sie zuständig ist, die wirtschaftlich günstigsten Lösungen suchen muss.

Die Salzhalle in Chénens, die ausschliesslich für die Kantonsstrassen genutzt wird und ein Fassungsvermögen von 4000 Tonnen aufweist, wird über die Schiene beliefert, weil die Kapazität der Halle die Möglichkeit gibt, das Salz praktisch ausschliesslich im Sommer zu kaufen (zu entsprechend tieferen Preisen als im Winter und bei günstigeren Wetterbedingungen) und Skalenerträge bei der Logistik zu realisieren. Eine allfällige Vergrösserung der Halle des Nationalstrassenwerkhofs in Domdidier müsste vom Bund als Eigentümer des Werkhofs beschlossen werden.

Der Staat wird jedoch das Gespräch mit dem Partner für den Schienentransport (SBB Cargo) und dem Bund (als Auftraggeber der GE II betreffend Betrieb der Nationalstrassen) aufnehmen, um die Bedingungen für eine Wiederaufnahme der Belieferung von Domdidier mit der Bahn neu zu definieren.

2. Welche staatliche Dienststelle bzw. welche staatliche Organe entscheiden, wie das für den Winterdienst benötigte Streusalz transportiert wird?

Mit dem Ziel, jederzeit die Verfügbarkeit von ausreichend Streusalz für die National- und Kantonsstrassen sicherzustellen, bestimmt das Tiefbauamt beziehungsweise die Sektion Strassenunterhalt, die für den Winterdienst zuständig ist, wie die Lieferungen erfolgen sollen.

Die Lieferungen an die Kunden des Hauptlieferanten der Schweiz (Schweizer Rheinsalinen, Basel) erfolgen zu 20 bis 30 % auf der Schiene. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt steht der Kanton Freiburg gut da, werden doch jährlich 4000 Tonnen per Eisenbahn geliefert, was mehr als die Hälfte des jährlichen Salzverbrauchs für die National- und Kantonsstrassen darstellt.

3. Besteht die Absicht, die Umschlagplätze von Düdingen und Bulle auszubauen, um dort die Beförderung zu optimieren und über die Werkzeuge zu verfügen, die für eine Rückkehr zur Lieferung per Eisenbahn erforderlich sind?

Als die Versorgung noch auf diesem Weg erfolgte, wurde das Salz per Lastwagen des Tiefbauamts von den Umschlagplätzen zu den Werkhöfen transportiert. Da diese Lastwagen jedoch nur eine geringe Kapazität hatten (5 Tonnen statt der 5-mal höheren Kapazität der Lieferantenlastwagen) waren zahlreiche Fahrten nötig.

Wollte man wieder auf die Eisenbahn setzen, müssten die Umschlagplätze ausgebaut werden, um das Umfüllen von grösseren Salzmengen zu ermöglichen. Ausserdem müssten private Unternehmen, die über die entsprechend ausgestatteten Lastwagen verfügen, mit dem Transport beauftragt werden. Verzögerungen bei der Salzlieferung hätten bei einer solchen Konfiguration hohe Kosten zur Folge. Eine weitere Möglichkeit wäre der Schienentransport des Salzes in Containern, die direkt auf die Lastwagen umgeladen werden könnten. Es wäre dies sicher eine wirtschaftlich attraktive Lösung. Hierfür müssten aber die SBB Investitionen tätigen. Der Staat wird mit dem Unternehmen Kontakt aufnehmen, um dessen Standpunkt zu einer allfälligen Anpassung der Anlagen in Erfahrung zu bringen.

Aus den im ersten Punkt angeführten Gründen (Qualität, Logistik) ist – solange das Angebot auf der Schiene qualitativ nicht verbessert wird – nicht vorgesehen, zum Transport per Eisenbahn zurückzukehren.

4. Ist es denkbar, in Granges-Paccot – in der Nähe der künftigen Haltestelle St. Leonhard – einen neuen Umschlagplatz zu bauen?

Diese Zone, die auf Freizeit und Sport ausgerichtet ist, ist bereits eng bebaut. Ausserdem wird es kaum je eine grosse Nachfrage für einen Güterumschlagsplatz in der Nähe der künftigen Haltestelle geben. Somit ist ein solches Projekt kaum vorstellbar.

Freiburg, den 2. März 2010