

Sitzung vom

28. April 2020

Mitgeteilt den

29. April 2020

Protokoll Nr.

345

Anfrage Geisseler

betreffend Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene

Antwort der Regierung

Der Güterverkehrsmarkt Graubünden ist geprägt von einem weitläufigen Netz von Siedlungen sowie Industrie- und Gewerbebetrieben. Die grössten Quell- und Zielorte befinden sich im Churer Rheintal und in den grösseren Talschaften Davos, Oberengadin, Prättigau, Ilanz sowie Thusis. Die Infrastruktur ausserhalb des Churer Rheintals ist sehr stark vom alpinen Raum und durch Tunneldurchstiche sowie Passübergänge geprägt. Neben den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Railcare und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ist primär die Rhätische Bahn (RhB) für den Schienengüterverkehr in Graubünden verantwortlich. Die RhB-Strecke Chur-Ems ist dreischienig ausgebaut, so dass Normalspurgüterzüge nach Felsberg (Terminal Heineken/Railcare) bzw. bis zur Ems Chemie und ex Stallinger Areal verkehren können.

Im Jahre 2018 hat die RhB im Auftrag des Amts für Energie und Verkehr (AEV) ein Güterverkehrskonzept ausgearbeitet, welches sich unter anderem damit auseinandersetzt, wie der Güterverkehrsanteil auf der Schiene innerhalb Graubündens erhöht werden kann. Weiter genehmigten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der RhB den Businessplan "Bündner Güterbahn 2022" zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Verschiedene Massnahmen wurden auf ihre Umsetzbarkeit und Wirksamkeit überprüft und entsprechend priorisiert. Einige davon wurden bereits umgesetzt, andere sind noch in Planung. In den letzten Jahren wurde hauptsächlich in den Ausbau der Güterumschlagszentren investiert. Aktuell werden Investitionen zur Modernisierung der Fahrzeug- und Güterwagenflotte zur Effizienzsteigerung geprüft.

Zu Frage 1: Die Regierung erachtet es als wichtige Aufgabe, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu unterstützen. Der Güterverkehr in Graubünden findet heute primär auf der Strasse statt. Es handelt sich mehrheitlich um Kurzstreckenverkehre, welche ohne Anschlussgleis beim Versender und Empfänger oder Nutzung

des Kombiverkehrs schwierig per Bahn abzuwickeln sind. Die Tonnagen bzw. Tonnenkilometer bei der RhB sind seit zehn Jahren rückläufig, insbesondere bei den Baustofftransporten gab es einen Rückgang. Die aktuelle Lage macht deutlich, dass zusätzliche Anstrengungen zur Steigerung des RhB-Güterverkehrs notwendig sind. Weiteres Kundenpotenzial für Gütertransporte auf der Schiene ist vorhanden, eine wichtige Zielgruppe sind die Detailhändler. Im Rahmen der Eignerstrategie erwartet die Regierung von der RhB, dass sie einen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erbringt und die Produktivität entsprechend steigert.

Zu Frage 2: Derzeit wird neben der jährlichen Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten des RhB-Güterverkehrs von ca. 6 Mio. Franken vor allem die Erneuerung von Anschlussgleisen durch Bund und Kanton gefördert. Es ist zu prüfen, zukünftig weitere Projekte, wie zum Beispiel der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV), Hybrid-Rangierloks oder innovative Güterwagen, finanziell zu unterstützen. Im Rahmen der Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr können die erforderlichen Rechtsgrundlagen für eine Förderung des RhB-Güterverkehrs geschaffen werden.

Zu Frage 3: Das zuständige Departement und das AEV befinden sich in regelmässigem Austausch mit der RhB zum Thema Güterverkehr. Die Regierung steht dem Anliegen einer verstärkten Unterstützung von Güterverkehrsprojekten positiv gegenüber, um den Rückgang der Marktanteile im Schienen-Güterverkehr zu stoppen.

Zu Frage 4: Der Sektor Verkehr ist gemäss Untersuchungen aus dem Projektauftrag "Green Deal" für 42 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Entsprechend wichtig sind Massnahmen in diesem Bereich, um die Klimaziele zu erreichen. Mit einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene kann eine bedeutende Senkung der CO₂-Emissionen erreicht werden. Green Deal bietet die Möglichkeit, zusätzliche finanzielle Mittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs einzusetzen. Die Aufnahme von Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in das Projekt "Green Deal" wird deshalb geprüft.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Anfrage Geisseler betreffend Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene

Für den «Transitkanton» Graubünden ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene von zentraler Bedeutung. Einerseits ist der Transport mit der Bahn energieeffizienter und damit auch umweltschonender als mit dem Lastwagen. Andererseits reduziert die Verlagerung von Gütern auf die Schiene auch das Verkehrsaufkommen auf den Graubündner Strassen, die durch den Individualverkehr teilweise bereits an ihre Grenzen stossen, beispielsweise auf der San-Bernardino-Route.

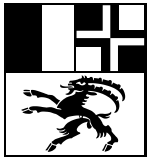
Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern, hat der Bund im November 2019 neue Massnahmen beschlossen. Auch der Kanton Graubünden fördert die Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene. So intensiviert auch die Rhätische Bahn (RhB) diesbezüglich ihre Bestrebungen. Dies äussert sich beispielweise im Anstieg der durch die RhB beförderten Güter, oder im Ausbau des RhB-Güterverkehrsnetzes.

Und trotzdem ist in Bezug auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in Graubünden noch sehr viel Potential vorhanden. Vor diesem Hintergrund ersuchen die Unterzeichnenden die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt die Regierung die Ansicht der Unterzeichnenden, dass die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene für den Kanton Graubünden von grosser Bedeutung ist, und der Kanton diesbezüglich noch über grosses Ausbaupotential verfügt?
2. Plant die Regierung die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zukünftig stärker zu fördern (analog zum Bund)? Beispielsweise mit der (Teil-)Finanzierung konkreter Projekte der RhB?
3. Ist die Regierung bereit, mit der RhB in den Dialog zu treten, um auf die Umsetzung aktueller Projekte, die zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen, hinzuwirken?
4. Im Rahmen des Auftrag Wilhelm betreffend Green Deal für Graubünden: Klimaschutz als Chance nutzen, wurde die Regierung damit beauftragt, einen umfassenden Aktionsplan «Green Deal für Graubünden» vorzulegen, der konkrete und wirksame Massnahmen zum Klimaschutz enthält. Beabsichtigt die Regierung, dabei auch die Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in den Aktionsplan einfliessen zu lassen?

Chur, 12. Februar 2020

Geisseler, Tanner, Wilhelm, Atanes, Berther, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caluori, Cantieni, Cavegn, Crameri, Epp, Fasani, Flütsch (Splügen), Gartmann-Albin, Gasser, Hefti, Hofmann, Kunfermann, Loepfe, Natter, Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Sax, Schneider, Schutz, Widmer-Spreiter (Chur), Zanetti (Sent), Spadarotto, Stieger



Sesida dals

28 d'avrigl 2020

Communitgà ils

29 d'avrigl 2020

Protocol nr.

345

Dumonda Geisseler

concernent il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier

Resposta da la Regenza

Il martgà dal traffic da rauba en il Grischun è caracterisà d'ina vasta rait d'abitadis sco er da manaschis industrials e commercials. Ils lieus da producziun ils pli gronds e las destinaziuns las pli grondas sa chattan en la Val dal Rain grischuna ed en las valladas pli grondas da Tavau, da l'Engiadin'ota, dal Partenz, da Glion e da Tusaun. L'infrastructura ordaifer la Val dal Rain grischuna è caracterisada fitg ferm dal territori alpin sco er da tunnels e da pass. Ultra da las Viafiers federalas svizras (VFF), da Railcare e da la Viafier Matterhorn-Gottard (VMG) è en emprima lingia la Viafier retica (VR) responsabla per il transport da rauba cun la viafier en il Grischun. Il traject da la Viafier retica da Cuira a Domat è construì a trais binaris, uschia ch'ils trens da martganzia a binaris normals pon circular fin a Favugn (terminal Heineken/Railcare) resp. fin a las Ovras da Domat ed a l'anteriur areal Stallinger.

Per incumbensa da l'Uffizi d'energia e da traffic (UEnTr) ha la Viafier retica elavurà l'onn 2018 in concept per il traffic da rauba, che s'occupa tranter auter da la dumonda, co che la part dal transport da rauba cun la viafier po vegnir augmentada entaifer il Grischun. Plinavant han il Cussegl d'administraziun e la direcziun da la Viafier retica approvà in plan da gestiun "Viafier grischuna da rauba 2022" per meglierar la rentabilitad. Differentas mesiras èn vegnidas examinadas areguard lur realisabladad ed areguard lur efficacitad, ed èn vegnidas priorisadas correspundentamain. Intginas da talas mesiras èn gia vegnidas realisadas, autras èn anc en planisaziun. Ils ultims onns è vegnì investì principalmain en l'amplificaziun dals centers da transtgargiada da martganzia. Actualmain vegnan examinadas investiziuns per modernisar il parc da vehichels e da vaguns da rauba, per augmentar l'effizienz.

Tar la dumonda 1: La Regenza è da l'avis ch'i saja impurtant da sustegnair il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier. Il transport da rauba en il Grischun ha lieu oz primarmain sin la via. Quai è per gronda part traffic sin trajects curts, che po vegnir liquidà mo cun grondas difficultads senza binaris da colliaziun tar il speditur e tar il retschavider ubain senza utilisaziun dal traffic cumbinà. Las tonnaschas resp.

las tonnas kilometricas mussan dapi 10 onns in regress tar la Viafier retica, en spezial ils transports da material da construcziun èn sa reducids. La situaziun actuala mussa cleramain ch'i dovra stentas supplementaras per augmentar il transport da rauba cun la Viafier retica. Ulteriur potenzial da clientella per transports da rauba cun la viafier è avant maun, ina grupp en mira impurtanta è il commerzi en detagl. En il rom da la strategia dals proprietaris spetga la Regenza che la Viafier retica furneschia ina contribuziun per transferir il traffic da rauba sin la viafier, e ch'ella augmenta correspondentamain la productivitat.

Tar la dumonda 2: Actualmain promovon la Confederaziun ed il chantun – ultra d'indemnisar annualmain ils custs da gestiun betg cuvrids dal transport da rauba cun la Viafier retica da ca. 6 milliuns francs – cunzunt la renovaziun da binaris da colliaziun. I vala d'examinar in sustegn finanziel per ulteriurs projects en l'avegnir, sco per exempel il traffic cumbinà betg accumpagnà (TCA), locomotivas ibridas da manevrar u vaguns da rauba innovativs. En il rom da la revisiun da la Lescha davart il traffic public pon vegnir stgaffidas las basas giuridicas necessarias per promover il transport da rauba cun la Viafier retica.

Tar la dumonda 3: Il departament competent ed il UEnTr han in barat regular cun la Viafier retica davart il tema dal traffic da rauba. La Regenza ha ina tenuta positiva envers il giavisch d'in sustegn pli ferm per projects dal traffic da rauba, per franar il regress da las quotas dal martgà en il transport da rauba cun la viafier.

Tar la dumonda 4: Tenor las retschertgas fatgas sin basa da l'incumbensa da project "Green Deal" è il sector dal traffic responsabel per 42 pertschient da las emissiuns da gas cun effect da serra. Correspundentamain impurtantas èn las mesiras che vegnan prendidas en quest sector per cuntanscher las finamiras dal clima. Il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier permetta da cuntanscher ina reducziun impurtanta da las emissiuns da CO₂. Green Deal porscha la pussaivladad d'impunder meds finansials supplementars per promover il transport da rauba cun la viafier. Pervia da quai vegni examinà d'integrar mesiras per transferir il traffic da rauba da la via sin la viafier en il project "Green Deal".



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Chr. Rathgeb

Il chancelier:

Daniel Spadin

Dumonda Geisseler concernent il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier

Per il Grischun sco «chantun da transit» è il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier d'ina impurtanza centrala. D'ina vart è il transport cun la viafier pli effizient areguard l'energia e schanegia pia er meglier l'ambient ch'il transport cun camiuns. Da l'autra vart reducescha il transferiment da rauba sin la viafier er il volumen da traffic sin las vias dal Grischun che arrivon gia per part a lur cunfins pervia dal traffic individual, per exempel sin la ruta dal San Bernardin.

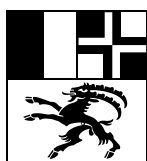
Per promover il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier ha la Confederaziun concludì il november 2019 novas mesiras. Er il chantun Grischun promova il transferiment da rauba da la via sin la viafier. La Viafier retica (VR) intensivescha er sias stentas en quest regard. Per exempel è creschì il volumen da rauba che la VR ha transportà u è vegnida extendida la rait dal traffic da rauba da la VR.

E tuttina ha il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier anc fitg bler potenzial en il Grischun. Sut quest aspect supplitgeschan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders la Regenza da responder las suandantas dumondas:

1. È er la Regenza dal medem avis sco las sutsegnadras ed ils sutsegnaders ch'il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier è da gronda impurtanza per il chantun Grischun e ch'il Grischun ha anc bler potenzial da svilup en quest regard?
2. Planisescha la Regenza da promover en il futur pli fitg il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier (analogamain a la Confederaziun)? Per exempel cun la finanziaziun (parziala) da projects concrets da la VR?
3. È la Regenza pronta da manar in dialog cun la VR per far sforzs da realisar projects actuals che gidan a promover il transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier?
4. En il rom da l'incumbensa Wilhelm concernent in Green Deal per il Grischun: nizzegiar la protecziun dal clima sco schanza è la Regenza vegnida incumbensada da preschentar in plan d'acziun cumplexiv «Green Deal per il Grischun» che cuntegna mesiras concretas ed efficacias a favur da la protecziun dal clima. Ha la Regenza l'intenziun d'integrar en il plan d'acziun er la promoziun dal transferiment dal traffic da rauba da la via sin la viafier?

Cuira, ils 12 da favrer 2020

Geisseler, Tanner, Wilhelm, Atanes, Berther, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caluori, Cantieni, Cavegn, Cramer, Epp, Fasani, Flüttsch (Spleia), Gartmann-Albin, Gasser, Hefti, Hofmann, Kunfermann, Loepfe, Natter, Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Sax, Schneider, Schutz, Widmer-Spreiter (Cuira), Zanetti (Sent), Spadarotto, Stieger



Seduta del

28 aprile 2020

Comunicata il

29 aprile 2020

Protocollo n.

345

Interpellanza Geisseler

concernente il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia

Risposta del Governo

Il mercato del traffico merci nei Grigioni è caratterizzato da una rete estesa di insediamenti nonché di aziende industriali e artigianali. Le località di origine e di destinazione più importanti si trovano nella valle grigione del Reno e nelle vallate più grandi, tra cui la zona di Davos, l'Engadina Alta, la Prettigovia nonché le zone di Ilanz e Thusis. Le infrastrutture situate al di fuori della valle grigione del Reno sono caratterizzate in misura molto importante dallo spazio alpino e da gallerie nonché da passi. Oltre alle Ferrovie federali svizzere (FFS), a Railcare e alla Ferrovia Matterhorn Gotthard (MGB), è soprattutto la Ferrovia retica (FR) a essere responsabile per il traffico merci su rotaia nei Grigioni. Sul tratto della FR tra Coira ed Ems vi è un triplo binario di modo che i treni merci a scartamento normale possano transitare fino a Felsberg (terminale Heineken/Railcare) o fino alla Ems Chemie e all'areale ex Stallinger.

Su incarico dell'Ufficio dell'energia e dei trasporti (UEnTr) nel 2018 la FR ha elaborato un piano per il traffico merci che tra l'altro analizza in che modo possa essere aumentata la quota del traffico merci su rotaia nei Grigioni. Inoltre il Consiglio d'amministrazione e la direzione della FR hanno approvato il business plan "Bündner Güterbahn 2022" volto a migliorare l'economicità. Sono state verificate l'attuabilità e l'efficacia di diverse misure e sono state definite le relative priorità. Alcune misure sono già state attuate, mentre altre sono ancora in fase di pianificazione. Nel corso degli ultimi anni sono stati effettuati investimenti soprattutto nell'ampliamento dei centri di carico e scarico merci. Attualmente vengono presi in esame investimenti volti ad ammodernare il parco veicoli e quello dei carri merci per aumentare l'efficienza.

In merito alla domanda 1: il Governo ritiene che sostenere il trasferimento del traffico merci su rotaia sia un compito importante. Oggi nei Grigioni il traffico merci circola soprattutto su strada. Si tratta prevalentemente di tragitti brevi che difficilmente possono avvenire su rotaia, a meno che presso il mittente e il destinatario non vi sia un binario di raccordo o che venga utilizzato il traffico combinato. I tonnellaggi trasportati

e il valore delle tonnellate-chilometro della FR sono in calo da dieci anni; è stata registrata una diminuzione in particolare nel settore dei trasporti di materiali da costruzione. Dalla situazione attuale risulta con chiarezza che sono necessari sforzi aggiuntivi al fine di aumentare il traffico merci gestito dalla FR. Esiste ulteriore potenziale in termini di clientela per il trasporto di merci su rotaia; un gruppo target importante sono i commercianti al dettaglio. Nel quadro della strategia di proprietario, il Governo si attende che la FR dia un contributo a trasferire il traffico merci su rotaia e che aumenti la produttività in misura corrispondente.

In merito alla domanda 2: oltre alla compensazione annuale dei costi d'esercizio scoperti del traffico merci della FR pari a circa 6 mio. di franchi, attualmente la Confederazione e il Cantone promuovono soprattutto il rinnovo di binari di raccordo. Occorre verificare se in futuro verranno sostenuti finanziariamente altri progetti, come ad esempio il traffico combinato non accompagnato (TCNA), locomotive di manovra ibride o carri merci innovativi. Nel quadro della revisione della legge sui trasporti pubblici potranno essere gettate le necessarie basi giuridiche per la promozione del traffico merci della FR.

In merito alla domanda 3: il dipartimento competente e l'UEnTr si consultano regolarmente con la FR riguardo al tema del traffico merci. Il Governo valuta in termini positivi la richiesta di maggiore sostegno a favore di progetti riguardanti il traffico merci al fine di fermare il calo delle quote di mercato nel settore del traffico merci su rotaia.

In merito alla domanda 4: stando alle analisi contenute nell'incarico di progetto "Green Deal", il settore del traffico è responsabile per il 42 per cento delle emissioni di gas serra. Ciò dimostra quanto è importante adottare misure in questo settore per raggiungere gli obiettivi climatici. Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia permette di raggiungere una riduzione significativa delle emissioni di CO₂. Il Green Deal offre la possibilità di impiegare mezzi finanziari aggiuntivi per promuovere il traffico merci su rotaia. Per questa ragione viene presa in esame la possibilità di inserire misure volte a trasferire il traffico merci su rotaia nel progetto "Green Deal".



Il Presidente:

Dr. Chr. Rathgeb

In nome del Governo

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

Interpellanza Geisseler concernente il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia

Per i Grigioni quale "Cantone di transito" il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia è di importanza fondamentale. Da un lato il trasporto su rotaia è più efficiente in termini energetici e di conseguenza anche più rispettoso dell'ambiente rispetto al trasporto su gomma. D'altro lato il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia riduce anche il traffico sulle strade grigionesi, le quali a causa del traffico individuale raggiungono in parte già oggi i propri limiti, ad esempio sull'asse del San Bernardino.

Per promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, nel mese di novembre 2019 la Confederazione ha deciso nuove misure. Anche il Cantone dei Grigioni promuove il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Ad esempio, anche la Ferrovia retica (FR) intensifica i suoi sforzi in tal senso. Questi sforzi si traducono ad esempio nell'aumento del numero di merci trasportate dalla FR oppure nel potenziamento della rete di trasporto merci della FR.

Ciononostante nei Grigioni vi è ancora molto potenziale per quanto riguarda il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Ciò considerato, le firmatarie e i firmatari chiedono al Governo di rispondere alle seguenti domande:

1. Il Governo condivide l'opinione delle firmatarie e dei firmatari, secondo la quale il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia è di grande importanza per il Cantone dei Grigioni e che a questo proposito il Cantone dispone ancora di un elevato potenziale di sviluppo?
2. Il Governo prevede di promuovere maggiormente in futuro il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia (analogamente a quanto avviene a livello federale)? Ad esempio con il finanziamento (parziale) di progetti concreti della FR?
3. Il Governo è disposto a entrare in dialogo con la FR con lo scopo di attivarsi a favore della realizzazione di progetti attuali che contribuiscono alla promozione del trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia?
4. Nel quadro dell'incarico Wilhelm concernente il Green Deal per i Grigioni: cogliere la protezione del clima quale opportunità, il Governo è stato incaricato di presentare un piano d'azione dettagliato dal titolo "Green Deal per i Grigioni" che contenga misure concrete ed efficaci per la protezione del clima. In questo contesto il Governo intende far confluire nel piano d'azione anche la promozione del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia?

Coira, 12 febbraio 2020

Geisseler, Tanner, Wilhelm, Atanes, Berther, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caluori, Cantieni, Cavegn, Crameri, Epp, Fasani, Flütsch (Splügen), Gartmann-Albin, Gasser, Hefti, Hofmann, Kunfermann, Loepfe, Natter, Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Sax, Schneider, Schutz, Widmer-Spreiter (Coira), Zanetti (Sent), Spadarotto, Stieger