

Sitzung vom 5. August 1992

**2425. Anfrage**

Kantonsrat Hansjörg Schmid, Dinhard, und Mitunterzeichnende haben am 11. Mai 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Wie neulich der Presse entnommen werden konnte, bezeichnete die SBB-Spitze die Bahnlinie Winterthur-Stein a.Rh. betriebswirtschaftlich nicht mehr vertretbar und volkswirtschaftlich unsinnig. Der Grenzkostendeckungsgrad soll mit der Einführung der S 12 bis Seuzach von 60 auf 28 % gesunken sein, obwohl die Einnahmen um 36 % zugenommen hätten.

Ich frage deshalb den Regierungsrat:

1. Findet er die Grenzkostenberechnung, wie sie heute erstellt wird, als richtig?  
(Das zu grosse Sitzplatzangebot auf der S 12, das nur ab Winterthur benötigt wird, kann doch nicht dieser Bahnlinie belastet werden.)
2. Werden die recht hohen Gemeindebeiträge an den ZVV aus dem Einzugsgebiet dieser Bahnlinie auch dieser gutgeschrieben?
3. Wie werden die Einnahmen aus dem Busbetrieb, ZVV-Linie 612, verbucht? Sie gehören doch richtig zu den Bahneinnahmen.
4. Ist er bereit, sich für die Bahnlinie einzusetzen, und damit der ländlichen Bevölkerung ebenfalls ein bescheidenes Angebot an öffentlichem Verkehr aufrechtzuerhalten?
5. Ist er sich bewusst, dass auch der Güterverkehr für die Region wichtig ist?  
(Getreidesammelstelle Thalheim, Landesprodukte von und nach Ossingen und Stammheim usw.).
6. Findet er einen Busbetrieb in dieser Region für sinnvoll und möglich?  
Mit welchen Mehr- oder Minderkosten seitens der Gemeinden wäre zu rechnen?
7. Wie gross wird der Attraktivitätsverlust mit der eventuellen Einführung eines Busbetriebs beurteilt?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Die Anfrage Hansjörg Schmid, Dinhard, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Strecke Winterthur-Stein a.Rh. wird von der S 29 auf der ganzen Länge und von der S 12, der S 30 und den Zügen Schaffhausen-Rorschach abschnittsweise befahren. Die Linienerefolgsrechnung der SBB für das Fahrplanjahr 1990/91 weist für diese Strecke gesamthaft einen Grenzkostendeckungsgrad von rund 28 % aus gegenüber rund 60 % in der Vorperiode. Für die S 29 wird auf dem Streckenabschnitt Seuzach-Stammheim 1990/91 ein Grenzkostendeckungsgrad von 38 % ausgewiesen. Es ist offensichtlich, dass der markant schlechtere Grenzkostendeckungsgrad auf der Strecke Winterthur-Stein a.Rh. vor allem auf die S 12 zurückzuführen ist. Die Erlöse 1990/91 nahmen auf der ganzen Strecke gegenüber 1989/90 um rund 23 % zu.

Die Linienerefolgsrechnung (LER) der SBB ist eine Streckenerfolgsrechnung. Sie zeigt die Erlöse und die Grenzkosten des Personenverkehrs auf einer bestimmten Strecke und weist den erwirtschafteten Deckungsbeitrag aus. Dieser Deckungsbeitrag ist eine betriebswirtschaftliche Kenngrösse, welche aufzeigt, ob eine Strecke zur Deckung der fixen Kosten der Unternehmung einen Anteil zu leisten vermag. Es ist methodisch richtig, eine Grenzkostenrechnung zur wirtschaftlichen Beurteilung zu führen.

Die Beiträge der Gemeinden im Einzugsgebiet der S 29 an den Zürcher Verkehrsverbund wurden bei der Berechnung des Grenzkostendeckungsgrades nicht berücksichtigt. Die Linienerefolgsrechnung der SBB dient der betriebswirtschaftlichen Beurteilung der Bahnstrecken im Personenverkehr. Bei einer Einrechnung von Defizitbeiträgen ist der erwirtschaftete Erfolg nicht mehr sichtbar.

Die Einnahmen aus der Buslinie 612 Gütighausen-Seuzach gehören nicht zu den Bahneinnahmen. Bei der Überprüfung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses einer Bahnstrecke sind jedoch alle Linien des öffentlichen Verkehrs, die sich in deren Einzugsgebiet befinden, in die Gesamtbewertung einzubeziehen. Dabei sind insbesondere bahnparallele Buslinien, welche ein Bahnangebot ergänzen, zu berücksichtigen.

Der Regierungsrat setzt sich für den Erhalt einer Bahnlinie ein, wenn die Linie wirtschaftlich betrieben werden kann. Für die Linie Winterthur-Stein a.Rh. sind insbesondere die Kosten durch Rationalisierungsmassnahmen zu reduzieren. Unter anderem könnten durch einen kondukteurlosen Betrieb tagsüber die Kosten gesenkt werden. Es ist Aufgabe des Zürcher Verkehrsverbundes, im Interesse des Kantons für einen wirtschaftlichen S-Bahn-Betrieb besorgt zu sein. Mit Massnahmen zur Steigerung der Nachfrage können die Gemeinden ihrerseits zum Erhalt der Bahnstrecke beitragen. Sofern sich längerfristig die Siedlungsentwicklung stärker um die Bahnstationen konzentriert, sind Ertragszunahmen und eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu erwarten. Können die Kosten nicht reduziert werden und ist längerfristig keine Ertragszunahme zu erwarten, so sind alternative Betriebsformen auf dieser Strecke zu prüfen. Der Regierungsrat ist bereit, sich für die Bahnlinie einzusetzen. Er geht davon aus, dass die Kosten gesenkt und die Erträge gesteigert werden können und dass der Bahnlinie sehr langfristig eine steigende Bedeutung aufgrund der Siedlungsentwicklung entlang der Strecke zukommen wird.

Seit Fahrplanwechsel 1992 verkehrt auf der Strecke Winterthur-Stein a.Rh. von Montag bis Freitag nur noch ein Güterzug von Winterthur bis Stammheim und zurück, der die tägliche Zu- und Abfuhr der Güterwagen für die drei Stationen Thalheim-Altikon, Ossingen und Stammheim sicherstellt. Die Stationen Seuzach und Dinhard sind für den Güterverkehr geschlossen. Das lokale Güterverkehrsaufkommen veränderte sich in den letzten Jahren nicht. Über 60 % der gesamten umgeschlagenen Gütermenge in Stammheim und Ossingen entfallen auf den Abtransport der Zuckerrüben im Herbst. In Thalheim-Altikon ist die regionale Getreidesammelstelle der Hauptkunde für den Güterverkehr. Für die Zukunft sind auf dieser Bahnlinie keine weiteren Güterzüge vorgesehen. Die beschränkte Tragfähigkeit der Thurbrücke bei Ossingen verunmöglicht, die Strecke in den überregionalen Güterverkehr einzubeziehen.

Eine Umstellung auf Busbetrieb wäre technisch und betrieblich möglich. Die Linienführung würde auf dem Abschnitt Stammheim-Ossingen der heutigen ZVV-Linie 605 und auf dem Abschnitt Gütighausen-Seuzach der Linie 612 entsprechen. Die Beiträge der Gemeinden entlang der Bahnstrecke an den Zürcher Verkehrsverbund würden - übertragen auf die heutigen Verhältnisse - nach Ersatz der S 29 durch einen Busbetrieb insgesamt um rund Fr. 100 000 pro Fahrplanjahr oder einen Drittel sinken.

Mit einem Busbetrieb von Seuzach nach Etwilen könnten die Dörfer besser erschlossen werden. Vorteilhaft wäre ein Busbetrieb wegen der kürzeren Wege vom Wohnort zu den Haltestellen. In Seuzach müsste jedoch auf die S-Bahn umgestiegen werden. Die zahlreichen Arbeitspendler aus dem östlichen Weinland Richtung Zürich müssten sogar zweimal, nämlich in Seuzach und Winterthur HB, umsteigen. Beträchtlich längere Fahrzeiten und das Umsteigen in Seuzach auf die S-Bahn beeinträchtigten die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in dieser Region.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 5. August 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**