

Sitzung vom 22. Juli 1998

1650. Anfrage (Betrieb der Randstundenzüge auf der Bahnlinie Winterthur–Stammheim–Stein am Rhein durch die Mittel-Thurgau-Bahn [MThB])

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 4. Mai 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Das sogenannte Randstundenkonzept des ZVV hat im ganzen Kanton für Aufruhr gesorgt. Auch auf der Bahnlinie Winterthur–Stammheim–Stein am Rhein sollen am Abend auf der ganzen Linie Busse eingesetzt werden. Die Nachteile des Busbetriebs sind hinlänglich bekannt und sollen hier nicht wiederholt werden.

Ein Grund für die Führung von Bussen in den verkehrsschwachen Zeiten sind offenbar die hohen fixen Kilometerpreise, welche die SBB vom ZVV verlangen. Die SBB können aufgrund einer Bundesverordnung in den Abendstunden nicht mit sogenannten Grenzkosten rechnen (Grenzkosten: nur effektive Betriebs- und Lohnkosten, aber keine vollen Abschreibungen auf Fahrzeugen und Infrastruktur). Der Kilometerpreis der SBB beträgt auf der Stammerlinie durchgehend Fr. 18.50.

Die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) rechnet auf der Linie Konstanz–Weinfelden–Wil mit einem Kilometerpreis von nur Fr. 12.80 (ganztags). Mit einem solchen Kilometerpreis könnte der Betrieb auf der Linie Winterthur–Stammheim–Stein am Rhein sicher auch in den Randstunden auf der Schiene erhalten werden. Jedenfalls führt die MThB auf der Seelinie alle Kurse auf der Schiene, auch abends und an Wochenenden.

Ich stelle dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Kennt der Regierungsrat die unterschiedlichen Kilometerpreise von SBB und MThB? Worauf sind diese zurückzuführen?
2. Ist es möglich, auch auf SBB-Linien auf die tieferen Kilometerpreise zu kommen, vor allem in den Randstunden? Wenn nicht, weshalb nicht?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, in den Randstunden auf der Stammerlinie die Mittel-Thurgau-Bahn mit der Führung der Züge zu betrauen, weil diese offenbar mit geringeren Kilometerkosten rechnen? Ist der Regierungsrat bereit, bei der MThB eine diesbezügliche Offerte einzuholen?
4. Wäre es dabei möglich, die «Randstundenzüge» auf der Stammerlinie mit den neuen MThB-Triebfahrzeugen (LowCost) zu betreiben und damit auch den Bedürfnissen der Sicherheit der Passagiere in den verkehrsschwachen Zeiten besser entsprechen zu können? (Die Fahrzeugführer haben in den neuen MThB-Fahrzeugen im Gegensatz zu den SBB-NPZ den Überblick über den ganzen Fahrgastraum.)
5. Wären die MThB allenfalls rascher gewillt als die SBB und der ZVV, die neue Haltestelle Waltalingen einzurichten und zu betreiben?

Im Jahre 1994 schlug Felix Dudler in seiner Diplomarbeit am Technikum Rapperswil vor, von Rorschach nach Winterthur Direktzüge über die Stammerlinie zu führen. Nachdem die MThB die Seelinie (Schaffhausen–Stein am Rhein–Kreuzlingen–Romanshorn) übernommen hat, stellt sich heute die tatsächlich interessante Frage, ob der Gedanke von direkten Zügen nicht wieder aufgenommen werden sollte, allenfalls auch, ob die Stammerlinie nicht zweckmässigerweise ganz durch die MThB betrieben werden sollte.

6. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Vorschlag, direkte Züge von Winterthur nach Stein am Rhein–Steckborn–Kreuzlingen–Romanshorn–Arbon–Rorschach zu führen (beschleunigte, den übrigen Zügen überlagerte Direktzüge)? Mit welchem Fahrgastpotential wäre zu rechnen?
 7. Könnten solche Angebote nicht das «Tourismusgebiet Bodensee» sehr attraktiv machen? Ist der Regierungsrat bereit, diesbezüglich mit der MThB und mit den Kantonen Thurgau und St.Gallen aktiv zu verhandeln?
- Besten Dank für die Beantwortung.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

- I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau bestellen gestützt auf das Eisenbahngesetz (EBG) gemeinsam mit dem Bund das Angebot der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) der Linie Schaffhausen–Stein am Rhein. Gestützt auf die Offerte der MThB tragen der Bund und die Kantone das geplante Defizit dieser Linie. Den Bestellern sind die grobe Kostenstruktur und die Kilometerkosten auf diesem Teilstück der Seelinie bekannt. Ebenfalls bekannt sind die Kilometerkosten der SBB-Linie Winterthur–Stein am Rhein (S29). Ein Vergleich der Kilometerkosten zeigt, dass die Kosten auf der Seelinie tiefer sind. Bei näherer Betrachtung zeigt sich aber, dass die Unterschiede zum grossen Teil erklärbar sind. Die S29 wird im Stundentakt betrieben, wogegen die MThB Linie tagsüber im Halbstundentakt verkehrt mit entsprechend grösserer Kilometerleistung; dies hat Auswirkungen auf die Gestehungskosten. Auch sind die Wendezeiten auf der Seelinie nahezu optimal. Auf der S29 sind die Wende- bzw. Wartezeiten an den Endhaltestellen, bedingt durch den Stundentakt, mehr als doppelt so hoch. Dies hat Auswirkungen auf die Lokführerkosten. Ein weiteres Element sind die Rollmaterialkosten. Die Rollmaterialinvestitionen bei den Privatbahnen werden in der Regel vom Bund und von den Kantonen mit zinslosen Darlehen finanziert, wogegen bei den SBB die Zinskosten voll anfallen. Kostenwirksam ist auch der «Contrat Social», mit dem die SBB die Verpflichtung eingegangen sind, bis ins Jahr 2001 keine Entlassungen vorzunehmen für Personal, das aufgrund laufender Rationalisierungsprogramme nicht mehr benötigt würde. Dies verteuert die Leistungen. Auch unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen bleibt ein Kostenunterschied zwischen den Leistungen der SBB und der MThB bestehen. Die MThB erbringt die Leistungen auf der Seelinie erst seit dem Fahrplanwechsel 1998/99. Sie offeriert den Halbstundentakt etwa zum selben Abgeltungsbetrag, wie ihn die SBB im Fahrplanjahr 1997/98 für den Stundentakt verlangt haben. Daneben rechnen die MThB in der Offerte 1998/99 aber auch mit höheren Erträgen. Es kann jedoch gesagt werden, dass die MThB einen Stundentakt auf der S29 zu etwas günstigeren Konditionen anbieten könnte, jedoch keinesfalls auf dem Niveau der Seelinie.

Nach Inkrafttreten der Bahnreform (voraussichtlich 1. Januar 1999) wären aufgrund der Netzzugangsverordnung eine Ausschreibung und ein Wechsel der Betreiberin der S29 möglich. Denkbar wäre gemäss den neuen Rechtsgrundlagen auch ein Splitting der Leistungen auf verschiedene Betreiber. Wie in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 10/ 1997 ausgeführt, kann der Kanton Zürich jedoch nicht allein darüber entscheiden, welche Unternehmung welche Fahrplanleistungen auf der S29 erbringt. Darüber hinaus schreibt Art. 21 Abs. 1 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung; ADFV) vor, dass eine Übertragung nur zulässig ist, wenn sich längerfristig Vorteile ergeben. Dies ist vorliegend zu bezweifeln. Art. 21 Abs. 2 ADFV schreibt nämlich gleichzeitig vor, dass die neu beauftragte Transportunternehmung von der bisherigen die für das betreffende Verkehrsangebot angeschafften Betriebsmittel übernehmen muss. Bei einer Aufteilung der Fahrplanleistungen auf verschiedene Betreiber ist davon auszugehen, dass jeder Betreiber seine Leistungen mit eigenem Rollmaterial erbringt. Aus Kundensicht mag dies sinnvoll und aus betrieblicher Sicht machbar sein, betriebswirtschaftlich gesehen ist eine solche Lösung schwer vertretbar. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Leistungserbringer den Bestellern ihre fixen Rollmaterialkosten in Rechnung stellen. Durch zusätzlich gefahrene Zugkilometer auf der S29 könnte die MThB ihren Fixkostensatz senken, weil die Fixkosten insgesamt auf mehr Zugkilometer verteilt würden. Dadurch würden die Kosten auf der Seelinie tiefer ausfallen. Auf der andern Seite würde der Fixkostensatz für die SBB- Leistungen steigen, weil die Fixkosten auf insgesamt weniger Zugkilometer verteilt werden könnten.

Aus heutiger Sicht drängt sich weder eine volle noch eine teilweise Übertragung der Fahrplanleistungen S29 auf eine andere Transportunternehmung auf. Zum einen verfolgen der Verkehrsverbund und die SBB das Ziel, die Produktionskosten der S-Bahn mittelfristig auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu senken. Zum andern planen auch die SBB die Beschaffung von Low-Cost-Fahrzeugen für den Regionalverkehr. Verkehrsverbund als wichtigster Besteller von Regionalzugsleistungen und SBB sind sich einig, dass die neu zu beschaffenden Fahrzeuge auf geeigneten Linien im Kanton Zürich zum Einsatz gelangen werden. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen muss den SBB eine gewisse Anpassungsfrist zugestanden werden.

Wie schon in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 19/1997 dargelegt, ist es derzeit nicht sinnvoll, eine Haltestelle Waltalingen zu erstellen. Eine solche Investition wäre im übrigen

gemäss §4 PVG zu finanzieren und liegt damit nicht im Kompetenzbereich des Leistungserstellers.

Seit dem letzten Fahrplanwechsel bestehen vom Stammertal stündlich gute Umsteigemöglichkeiten in Stein am Rhein auf die Züge der Seelinie. Damit wurden die Reisezeiten spürbar verkürzt. Zum heutigen Zeitpunkt zusätzliche Züge von Kreuzlingen–Stein am Rhein direkt Richtung Winterthur weiterzuführen, würde zu einem Überangebot führen. Gegenwärtig reisen vom Stammertal täglich knapp 100 Personen Richtung Seelinie weiter. Damit besteht kein genügendes Potential für Direktzüge. Inwiefern sich das verbesserte Angebot auf die Nachfrage auswirkt, lässt sich kurz nach der Einführung noch nicht sagen. Sollte sich zeigen, dass der Einsatz von zusätzlichen Direktzügen wirtschaftlich sinnvoll und nachfragegerecht ist, wird das Anliegen neu geprüft.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**