

ANFRAGE von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)

betreffend Betrieb der "Randstundenzüge" auf der Bahnlinie Winterthur-Stammheim-Stein am Rhein durch die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB)

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 Km-Preis der SBB beträgt auf der Stammerlinie durchgehend 18.50 Franken.

Die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) rechnet auf der Linie Konstanz-Weinfelden-Wil mit einem Kilometerpreis von nur 12.80 Franken (ganztags). Mit einem solchen Km-Preis 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 Km-Preise von SBB und MThB? Worauf sind diese zurückzuführen?
2. Ist es möglich, auch auf SBB-Linien auf die tieferen Km-Preise 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 betreuen, weil diese offenbar mit geringeren Km-Kosten 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 (Low-Cost) 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) über-

nommen hat, stellt sich heute die tatsächlich interessante Frage, ob der Gedanke von direkten Zügen nicht wieder aufgenommen werden sollte, allenfalls auch, ob die Stammlinie 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.

Esther Zumbrunn