

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 29. April 2013

309

GRG NR.	12	EA 31	101
---------	----	-------	-----

Einfache Anfrage von Hanspeter Wehrle vom 13. März 2013 „Aktueller Stand der Um- und Ausbauten der Frauenfeld-Wil-Bahn“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat beantwortet die gestellten Fragen wie folgt:

Frage 1

In den Monaten Januar und Februar 2013 ereigneten sich drei polizeilich registrierte Unfälle mit Beteiligung der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW). Keiner dieser drei Unfälle wurde von der FW verursacht und keiner steht im Zusammenhang mit einer FW-Baustelle. Bei allen drei Unfallorten ist für die Zukunft eine Bahnsicherungsanlage vorgesehen.

Frage 2

Die Geschwindigkeit der Züge richtet sich nach den Sicherungsanlagen und dem Zustand der Strecke. Sie wird vom Bundesamt für Verkehr bewilligt. Die Wagenführer durchlaufen regelmässig Schulungen auf der Strecke und im Fahrsimulator. Dabei werden die Einhaltung der Geschwindigkeit, Schnellbremsungen sowie das Verhalten in schwierigen Situationen geübt. In periodischen Personalversammlungen können die Mitarbeitenden ihre Anliegen einbringen. Dabei wurden noch nie Klagen der Wagenführer über Stress laut. Im Übrigen zeigten die Auswertungen der Fahrtenschreiber nach den oben erwähnten Unfällen, dass den Wagenführern kein Verschulden zukam.

Frage 3

Die FW wird bis Ende 2013 etappenweise fünf neue behindertengerechte Fahrzeuge (sogenannte Niederflur-Gelenktriebzüge) der Firma Stadler Rail in Betrieb nehmen. Die neuen Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegshöhe von 35 cm ab Schienenoberkante. Die Erhöhung der Perrons auf diese Höhe wird ein ebenerdiges und damit behindertengerechtes Ein- und Aussteigen erlauben, was auch für Personen mit Kinderwagen, Gepäck oder Velos viel komfortabler ist. Mangels Ressourcen konnten nicht alle Perrons

der 13 Haltestellen gleichzeitig erhöht werden. Mit der Inbetriebnahme des ersten 35 cm hohen Perrons mussten einerseits die untersten Einstiegstritte der bisherigen Fahrzeuge um 7 cm erhöht und andererseits die bestehenden Perrons mit Hilfstritten erhöht werden. Diese Provisorien, welche schweizweit auch an vielen andern Bahnhöfen bestehen, werden mit der Erhöhung der Perrons nach und nach verschwinden. Die Erhöhung ist an den wichtigsten Haltestellen in den Jahren 2013 und 2014 und an den übrigen Haltestellen in den Jahren 2015 und 2016 geplant.

Fragen 4 und 5

Der FW wurden keine Unfälle gemeldet, welche auf die Hilfstritte zurückzuführen sind. Die Hilfstritte entsprechen den üblichen Standards in der Schweiz und wurden durch das zuständige Bundesamt für Verkehr bewilligt. Allfällige Klagen wären an die FW als Eigentümerin der Anlagen zu richten.

Frage 6

In Münchwilen, Wängi, Matzingen und Frauenfeld wird die Fahrbahn durch die notwendigen Bahnsicherungsanlagen bei diversen Bahnübergängen minimal verschmälert. Eine Strassenbreite von mindestens 6.50 m ist aber überall gewährleistet, was nach den massgebenden Bestimmungen für ein Kreuzen von zwei Lastwagen mit dem nötigen Bewegungsspielraum ausreicht. Für den Zweiradverkehr ist die etwas verschmälerte Fahrbahn nicht unbedingt nachteilig, da bei engen Fahrbahnen erfahrungsgemäss aufmerksamer und toleranter überholt wird. Für Radwege oder Radstreifen ist der notwendige Verkehrsraum nicht überall vorhanden, und auch ein Radweg auf dem Trottoir kann wegen zu geringer Trottoirbreiten oder wegen vieler Ausfahrten innerorts keine rasche Lösung sein. Verbesserungen werden mit den Agglomerations-Massnahmenprogrammen und den Ortsdurchfahrtskonzepten angegangen.

Frage 7

Im Agglomerationsprogramm Wil beinhaltet das Massnahmenpaket Langsamverkehr verschiedene Bestandteile. Für Münchwilen sind dies die Reparatur und Aufwertung von Längsverbindungen sowie die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK). Damit werden die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs und eines attraktiven Langsamverkehrsnetztes verfolgt. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen öffentlichen Verkehr ausgeschöpft. Dieses BGK wird gegenwärtig erarbeitet. Die Projektleitung der FW ist ins Agglomerationsprogramm Wil integriert; es kann davon ausgegangen werden, dass die Massnahmen im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums und der Taktverdichtung der FW angegangen werden.

Frage 8

Es ist geplant, auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 zwischen Wil und Wängi den Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zu einem Viertelstundentakt zu verdichten. Es sollen vier Zugspare am Morgen und fünf Zugspare am frühen Abend je von Montag bis Samstag verkehren. Diese Züge stellen in Wil schlanke Anschlüsse an die Schnellzüge nach/von Zürich her. Ebenso soll der heutige Stundentakt Wil - Frauenfeld am Sonntagvormittag zum Halbstundentakt ausgebaut werden. Nach den Erfahrungen auf anderen Strecken ist anzunehmen, dass der Einsatz des neuen Roll-

materials (behindertengerecht, klimatisiert und mit 1. Klasse) und die Verdichtung des Fahrplans zu weiteren Nachfragesteigerungen führen werden. In den letzten zehn Jahren konnte die FW eine Nachfragesteigerung von 32% verzeichnen (2012: 1'276'300 Passagiere).

Frage 9

Bei neuralgischen Verkehrsknoten, die von Bahnsicherungsmassnahmen und längeren oder häufigeren Schliessungen der Schranken betroffen sind, werden entsprechend der Verkehrsmenge Massnahmen notwendig. Diese wurden zusammen mit den Bahnübergangs-Sicherungsprojekten geplant und in den einzelnen Planaufgaben/Plangenehmungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

Frage 10

Im Jahr 2008 wurde für die Sanierung der Bahnübergänge mit Gesamtkosten von 10.275 Mio. Franken gerechnet. Enthalten waren die Kosten für Planungen, Bewilligungen, Inbetriebnahmen, Eigenleistungen der Oberbauleitung, Tiefbauarbeiten und Sicherungsanlagen. Explizit nicht enthalten waren die Kabelkanäle, allfällige Anpassungen der querenden Wege und der parallel zum Bahntrasse verlaufenden Kantonsstrasse sowie Entschädigungen an Dritte.

Aktuell wird mit Endkosten von 14.465 Mio. Franken gerechnet, wobei darin auch die oben explizit nicht eingerechneten Leistungen enthalten sind. Weitere Gründe für die höheren Kosten sind Projektänderungen nach Einsprachen (Neueinzonungen, Landumlegungen, neue Zufahrten, rückwärtige Erschliessungen, neue Beläge, Sicherung statt Aufhebung von Übergängen, Aufhebung und rückwärtige Erschliessung statt blosse Sicherung von Übergängen, Fahrbahnverschiebungen und Ersatz von Lichtsignalanlagen im Hinblick auf die zukünftige Bahnsteuerung).

Das neue Rollmaterial wird bis Ende 2013 planmässig in Betrieb genommen. Beim Rollmaterial (35 Mio. Franken), bei den Anpassungen im Depot Wil (1 Mio. Franken) und bei den Perronerhöhungen (2 Mio. Franken) können die Budgetvorgaben eingehalten werden. Das Rollmaterial hat die FW auf dem freien Markt finanziert (mit Bundesgarantie). Die Zins- und Abschreibungskosten für das Rollmaterial macht die FW in ihren Offerten für den Verkehrsbereich geltend. Die nicht durch Abschreibungen finanzierten Infrastrukturkosten werden über die Leistungsvereinbarung 2013-2016 durch den Bund und die Kantone Thurgau und St. Gallen finanziert. Die Abgeltungskosten von Bund und Kantonen für den Verkehrsbereich werden sich für den Fahrplan 2014 mit Berücksichtigung der neuen Fahrzeuge und der Fahrplanverdichtungen auf ca. 3.6 Mio. Franken erhöhen. Sie werden mit zunehmender Akzeptanz des neuen Angebotes bis 2016 voraussichtlich gegen 3.2 Mio. Franken sinken. Die Abgeltungskosten für die Infrastruktur (Betrieb und Abschreibungen der Infrastruktur) betragen in den Jahren 2014 und 2015 0.9 Mio. Franken und werden nach Aktivierung der Investitionen ab 2016 1.3 Mio. Franken betragen. Die Abgeltung für den Verkehrsbereich und die Infrastruktur liegt in den nächsten Jahren mit durchschnittlich 4.5 Mio. Franken im prognostizierten Bereich von 4.1 bis 4.7 Mio. Franken (vgl. Studie „Bahn oder Bus im Murgtal?“ des Departementes für Inneres und Volkswirtschaft vom 6. November 2006). Die Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen in den Jahren 2008 bis 2016 werden sich gesamthaft auf 17.1 Mio. Franken belaufen, womit der in der Studie prognostizierte Wert von 16 Mio. Franken unter Berücksichtigung der Teuerung

ebenfalls eingehalten werden kann.

Frage 11

Ab Dezember 2018 werden als Folge der Bahnausbauten zwischen Zürich und Winterthur die Schnellzüge in Frauenfeld und Wil zu leicht veränderten Zeiten verkehren. Es ist geplant, mit einem Viertelstundentakt zwischen Wil und Frauenfeld einerseits die Schnellzugsanschlüsse zu gewährleisten und andererseits gemäss den Agglomerationsprogrammen Frauenfeld und Wil den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Murgtal zu erhöhen. Zu diesem Zweck sind in Frauenfeld Lüdem und im Jakobstal Kreuzungsstellen zu bauen. Diese ermöglichen einen äusserst wirtschaftlichen Fahrzeugumlauf mit minimalen Wendezeiten an den beiden Endpunkten. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat den Bau dieser Kreuzungsstellen im Rahmen einer Kreditbotschaft „Ausbau der Bahninfrastruktur im Thurgau für den Fahrplan 2019“ vorlegen und dabei auch Aussagen zu Nachfragewirkung und Wirtschaftlichkeit des Viertelstundentaktes machen.

Frage 12

Der Verwaltungsrat der FW informiert anlässlich der Generalversammlungen sowie in den jährlichen Geschäftsberichten (www.fw-bahn.ch) über Projekte und Kosten. Zudem werden die Gemeindevertreter im „Kontaktgremium“ jährlich informiert. Die FW wird im Auftrag des Regierungsrates nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten einen Schlussbericht erstellen. Schon heute kann gesagt werden, dass die umfassende Modernisierung der FW sowohl finanziell wie terminlich auf Kurs ist. Allerdings ist nicht auszuschliessen, dass Einsprachen gegen Projekte zur Sanierung der Bahnübergänge noch zu Verzögerungen führen werden.

Frage 13

Das Bundesamt für Verkehr hat die Beschaffung der fünf neuen Gelenktriebwagen als Ersatz für fünf alte Pendelzüge, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, am 26. Mai 2011 genehmigt. Gleichlautende Genehmigungen erteilten auch die beiden Kantone Thurgau und St. Gallen. Der Bund wird sich wie zugesichert an der Finanzierung der durch das neue Rollmaterial ausgelösten höheren Abgeltungskosten beteiligen.

Die Präsidentin des Regierungsrates

Monika Knill

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach