

Beschluss vom 27. März 2018

**Kleine Anfrage 2018/9  
betreffend «Probleme mit der DB Regio Thayngen»**

In einer Kleinen Anfrage vom 4. März 2018 stellt Kantonsrat Richard Bühler verschiedene Fragen zu den Problemen mit der DB Regio auf der Strecke Schaffhausen-Thayngen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. *Ist es sinnvoll, die Regionalstrecke Singen - Erzingen durch zwei verschiedene Unternehmungen zu führen, wo alle Fahrgäste in Schaffhausen umsteigen müssen?*

Die Vergabe von Verkehrsleistungen an Transportunternehmen funktioniert in Deutschland anders als in der Schweiz. In Baden-Württemberg müssen alle Verkehrsverträge in einem Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben werden, in der Schweiz hingegen werden die Verträge mit den Transportunternehmen direkt ausgehandelt. Im Kanton Schaffhausen prallen diese beiden Systeme aufeinander. Baden-Württemberg konnte dem Wunsch des Kantons nach einer Direktvergabe des gesamten S-Bahnverkehrs aus rechtlichen Gründen nicht entsprechen, da die Eisenbahnstrecke von Singen nach Erzingen eine deutsche Eisenbahnstrecke ist, auf der entsprechend europäische Regularien zur Anwendung kommen.

Das Land Baden-Württemberg bildete zwei Lose (Schaffhausen – Erzingen und Schaffhausen – Singen) und schrieb die Leistungen öffentlich aus. Bei Vergaben im Wettbewerb lässt sich nicht beeinflussen, welches Transportunternehmen letztlich ein Los gewinnt. So konnte die SBB GmbH den Betrieb der Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen für sich entscheiden und die DB Regio erhielt den Zuschlag für die Strecke zwischen Schaffhausen und Singen. Im Klettgau bestellt der Kanton zusätzliche Leistungen direkt bei der SBB GmbH und konnte so den Betrieb aus einer Hand sicherstellen. Die Aufteilung in zwei Lose wurde bewusst gewählt, denn sie erhöhte die Flexibilität in der Gestaltung des Verkehrsangebots, brachte aber das Risiko mit sich, dass die Strecken von verschiedenen Anbietern betrieben werden.

Neben diesen regulatorischen Faktoren gibt es noch weitere Einflüsse, welche die ursprünglich geplanten Durchbindungen verhinderten (siehe dazu Erklärungen unter Frage 2).

2. *Warum ist man von der Idee, vom Volk bewilligt, eine S-Bahn Singen - Erzingen abgekommen?*

Gemäss Fahrplankonzept des Agglomerationsprogramms hätte eigentlich anstelle der S24 die S9 nach Thayngen durchgebunden werden sollen (in der Hauptverkehrszeit halbstündlich, in der Nebenverkehrszeit stündlich). Darüber hinaus waren stündlich eine Regionalbahn Singen – Schaffhausen und eine um 30 Minuten versetzt weitere S-Bahn Singen – Schaffhausen – Jestetten geplant. So war für den Streckenabschnitt Schaffhausen – Thayngen, wie auch für den Streckenabschnitt Schaffhausen – Berlingen/Erzingen, in der Hauptverkehrszeit ein viertelstündliches Angebot vorgesehen. Die grenzüberschreitende Abstimmung des immer dichter werdenden Verkehrs mit dem Land Baden-Württemberg erwies sich allerdings als schwierig. Auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Singen beharrte Baden-Württemberg auf den Trassen der bisherigen Regionalbahn, um deren Anschlüsse in Singen zu sichern. Im Agglomerationsprogramm waren aber diese Trassen für die Durchbindung der S9 vorgesehen. Nachdem sich das Verkehrsministerium Baden-Württemberg weigerte, am ursprünglich vereinbarten Fahrplanangebot gemäss Agglomerationsprogramm festzuhalten, suchte der Kanton intensiv nach einem alternativen Fahrplankonzept, welches der Bevölkerung einen möglichst ebenbürtigen Ersatz bietet. Mit der Weiterführung der Durchbindung der S24 konnte eine Lösung gefunden werden, die weiterhin den direkten Flughafenanschluss bot, was für viele Thaynger eine positive Lösung darstellt. Die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Durchbindung der S9 konnte nicht realisiert werden. Eine Durchbindung zwischen Erzingen und Thayngen war im Agglomerationsprogramm nicht vorgesehen. Sie ist aus betrieblichen Gründen nur mit langer Standzeit in Schaffhausen realisierbar, was den Nutzen der Durchbindung in Frage stellt.

3. *Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, damit die DB Regio den Vertrag mit dem Kanton Schaffhausen einhält?*

Der Kanton hat mit DB Regio keinen Vertrag abgeschlossen, sondern mit dem Besteller der Leistungen, dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg. In diesem Finanzierungs- und Kooperationsvertrag ist die Finanzierung der Verkehrsleistungen zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Kanton Schaffhausen und dem Landkreis Konstanz geregelt.

Der Kanton und das Land Baden-Württemberg haben ein grosses Interesse, dass die DB Regio den Betrieb der Strecke zwischen Schaffhausen – Thayngen und Singen reibungslos erbringt und sich die Strecke gut in das S-Bahn Netz des Kantons einfügt.

Zu diesem Zweck ist er in enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg, der Bestellerin der Leistungen bei DB Regio, sowie direkt mit der DB Regio. Ziel ist es, dass die DB Regio sicherstellt, dass die im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und DB Regio vereinbarten Leistungen jederzeit in der geforderten Qualität erbracht werden. Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages wurde ein umfangreiches Qualitätsmanagementsystem (QMS) eingeführt, welches die Leistungserbringung der DB Regio regelmässig überprüft. Gegen Ende Mai liegen die Auswertungen des ersten Quartals vor, die gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und der DB Regio besprochen und aus denen die notwendigen Massnahmen zur Verbesserung der Qualität abgeleitet werden. Es ist nicht zuletzt auch im Interesse der DB Regio, dass sie das geforderte Qualitätsniveau erreichen kann.

4. *Was unternimmt der Regierungsrat, damit die DB Regio die Qualität betreffend Zugausfälle, Zugverspätungen, überfüllte Züge und besseres Rollmaterial ausbaut und stark verbessert?*

**Zugausfälle:** Der Grund für die Ausfälle an den Wochenenden Ende Februar und Anfang März 2018 waren ausserordentlich viele Krankmeldungen (20 % der Mitarbeitenden haben sich ab Mitte der Woche krank gemeldet, im Jahresdurchschnitt liegt die Quote unter 6 %) wegen Grippe in der Belegschaft der DB Regio. Vor allem Lokführer waren betroffen. Die verbliebenen Mitarbeitenden konnten trotz enormem persönlichen Einsatz nur einen reduzierten Betrieb sicherstellen. Krankheitsbedingte Ausfälle in einem solchen Ausmass sind für jedes System schwer zu verkraften. Die Interventionsmöglichkeiten sind begrenzt. Oberste Priorität hat in einem solchen Fall die Sicherstellung eines Mindestbetriebes und dass Fahrgäste und Ersatzbusbetreiber jederzeit gut informiert sind. Der Kanton ist ständig im Kontakt mit dem Land Baden-Württemberg und der DB, um sicherzustellen, dass die vereinbarten Leistungen bzw. notfalls Ersatzleistungen auch erbracht werden und erkannte Defizite umgehend behoben werden. Leider ist durch die vielen Krankmeldungen auch die Informationsweitergabe zu kurz gekommen.

**Zugverspätungen:** Diese werden detailliert im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems (QMS) analysiert. Als erstes Zwischenfazit kann festgestellt werden, dass viele der Zugverspätungen nicht durch die DB Regio selbst, sondern aufgrund des intensiven Mischverkehrs auf der Strecke Schaffhausen – Singen durch andere betriebliche Einflüsse verursacht wurden. So war insbesondere der Fernverkehr zwischen Stuttgart – Singen – Zürich sowie eine halbe Stunde später

der InterRegio-Express von (Ulm) – Singen vor allem zu Beginn des Jahres sehr oft verspätet und übertrug diese Verspätung auf die Regionalbahn.

**Überfüllte Züge:** In der Hauptverkehrszeit und in speziellen Situationen (Zugsausfälle) kommt es vor, dass Stehplätze in Kauf genommen werden müssen. Die Kapazitäten in jedem Fall auf die Hauptverkehrszeit auszurichten ist nicht möglich. Die Erfahrungen zum Beispiel im Busverkehr oder in anderen Agglomerationen zeigen, dass die Fahrgäste diesen Umstand grossmehrheitlich akzeptieren.

**Rollmaterial:** Während der Vertragsdauer (bis 2023) ist es nicht möglich, anderes Rollmaterial auf dieser Strecke einzusetzen. Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den rechtlichen Vorgaben. Die Fahrzeuge werden im Übrigen in den kommenden Monaten noch leicht modernisiert (Sitze, Anstrich). Im Rahmen des QMS wird besonders auf die Sauberkeit der Fahrzeuge geachtet.

5. *Ist eine Rückkehr zu einem Betreiber, Thurbo, auf der Strecke Singen - Erzingen nicht sinnvoll und nötig?*

Aus den oben genannten Gründen ist das vor Ende der laufenden Verträge (bis Dezember 2023) nicht möglich. Sollten die Analysen für die Periode nach 2023 zeigen, dass neue Verkehrskonzepte der Schaffhauser Bevölkerung eine bessere Erschliessung ermöglichen, wird die Situation neu beurteilt. Dabei gilt es gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr und dem Verkehrsministerium in Baden-Württemberg sowohl rechtlich als auch wirtschaftlich umsetzbare Vergabemöglichkeiten zu identifizieren.

6. *Ist der Regierungsrat bereit, die versprochene Fahrgastinformation am Bahnhof Thayngen zu installieren und zwar auf sämtlichen Perrons? Der Standard von Bahnhöfen in der Schweiz sollte erreicht werden.*

Auch hier gilt es die Besonderheiten der deutschen Eisenbahnstrecke zu berücksichtigen. Die in Deutschland eingesetzten Fahrgastanzeiger werden in der Schweiz von den Behindertenverbänden wegen ihrer Laufschrift nicht akzeptiert, sind nicht zugelassen und können deshalb nicht eingesetzt werden.

Der Kanton hat deshalb im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zum Ausbau des Bahnhofs Thayngen vom deutschen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Ausstattung der Bahnstation Thayngen mit optischen Anzeigetafeln und modernen und behindertengerechten Informationssystemen gefordert. Das BEV hat die Nichtausstattung

des Bahnhofs Thayngen mit digitalen Informationssystemen mit Schreiben vom 10. Juni 2013 gegenüber dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr (BAV) ausführlich begründet. Als Hauptgrund nennt das BEV systemtechnische Gründe: Es gäbe keine technische Möglichkeit für eine Integration der deutschen und Schweizer Reisendeninformationen in ein automatisiertes Fahrgastinformationssystem, da die Systeme der DB und der SBB nicht mit einer Schnittstelle gekoppelt sind.

Auch für den Kanton ist die Situation unbefriedigend. Im Rahmen der Integration von Flextax in den OSTWIND klärt der Kanton ab, wie die Reisendeninformationen der DB und der SBG mit der OSTWIND-Umgebung (Wemlin-App) gekoppelt werden können. Zudem lässt der Kanton Schaffhausen Möglichkeiten einer elektronischen Anzeige erneut prüfen.

7. *Wie kann der Ausfall des einzigen Billettautomaten überbrückt werden und ist die Aufstellung eines 2. Automaten möglich?*

Der Verkauf von Tickets über Automaten ist rückläufig, immer mehr Fahrgäste erkennen die Vorteile des Ticketkaufs über Apps (SBB, Ostwind, Fairtiq etc.). Zudem ist der Betrieb eines Ticketautomaten sehr teuer. Ein SBB-Automat verursacht pro Jahr Betriebskosten von gegen Fr. 30'000.--. Das steht in keinem Verhältnis zu den verkauften Tickets. Aus diesem Grund sieht sowohl die DB als auch der Kanton keine Notwendigkeit für einen zweiten Automaten. Falls die Gemeinde jedoch bereit wäre, die Kosten eines zweiten Automaten zu tragen, könnte ein solcher bei der DB bestellt werden.

Schaffhausen, 27. März 2018

DER STAATSSCHREIBER  
  
Dr. Stefan Bilger