

**Interpellation Kurt Wyss, CVP, Leuggern-Gippingen, vom 20. September 2011 betreffend Wagenmaterial der SBB auf der Linie Baden-Turgi-Koblentz-Waldshut (S27);
Beantwortung**

Aarau, 7. Dezember 2011

11.309

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Die SBB veröffentlichten zu diesem Thema am 15. November 2011 eine Medienmitteilung mit folgendem Wortlaut:

"Die SBB setzt ab Fahrplanwechsel neu klimatisierte Zugskompositionen des Typs Domino ein. Die Reisenden profitieren dabei weiterhin von durchgehenden Verbindungen zwischen Baden und Waldshut. Die SBB hat gemeinsam mit ihren Partnern Lösungen erarbeitet, dank denen auch die sicherheitsrelevanten Vorgaben beim Überqueren der Rheinbrücke eingehalten werden können."

Ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember setzen die SBB auf der S27 zwischen Baden und Waldshut moderne Züge des Typs Domino ein. Weil die maximal zulässige Nutzlast der Rheinbrücke reduziert wurde und die neuen Zugstypen schwerer sind als ihre Vorgängermodelle, hätten sie die zulässige Limite überschritten. In enger Abstimmung mit dem Kanton Aargau, dem Bundesland Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn wurde nun eine kundenfreundliche Lösung erarbeitet.

Das Tempo für die Überfahrt wird auf 30 km/h beschränkt, damit die Domino-Kompositionen die zulässige Belastung der Brücke nicht überschreiten. Zudem bleiben die Triebwagen für diesen Abschnitt geschlossen. Für Reisende zwischen Koblenz und Waldshut stehen genügend Sitzplätze in den Zwischen- und Steuerwagen zur Verfügung. Obwohl die Konstruktion der Brücke den aktuellen Sicherheitsstandards entspricht, kann mit den beschlossenen Massnahmen die Fahrbahn zusätzlich geschont werden. Die Reisenden werden jeweils im Zug informiert. Mit dieser Lösung können die durchgehenden Zugverbindungen zwischen Baden und Waldshut auch ab Fahrplanwechsel angeboten werden.

Zur Frage 1

"Wie erklärt sich der Regierungsrat, dass die technischen Probleme nicht zu einem früheren Zeitpunkt in die Betrachtungen eingezogen worden sind?"

Die SBB haben die technischen Probleme frühzeitig erkannt und rechneten mit einer Ausnahmegenehmigung aus Deutschland. Da die Linie Koblenz–Waldshut deutsches Staatsgebiet befährt, sind die Abläufe etwas komplizierter als auf Schweizer Strecken. Der Einbezug der deutschen Rollmaterial-Genehmigungsbehörden sowie der DB Infrastruktur AG als verantwortliche Stelle für die Brücke Koblenz–Waldshut nahm gemäss Auskunft der SBB mehr Zeit in Anspruch. So mussten Mitte September Alternativszenarien erarbeitet und kommuniziert werden. Durch die Unterstützung des Landratsamts Waldshut-Tiengen und des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg konnten die Abläufe und die Entscheidungsfindung der DB AG beschleunigt werden. Die nun gewählte Lösung stand für die Beteiligten immer auch als mögliche Alternative zur Diskussion. Die Umsetzung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 war aber gefährdet und benötigte eine gute Zusammenarbeit aller involvierten deutschen und schweizerischen Fachstellen.

Zur Frage 2

"Ist der Regierungsrat bereit, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, dass die Benachteiligung der Bahnbenutzer auf der erwähnten Strecke mit hoher Frequenz endlich ein Ende nimmt und modernes Zugsmaterial mit Klimaanlage sowie reduziertem Lärm (wie an Sonntagen) auf den Strecken Baden-Waldshut und Winterthur-Bülach-Waldshut-Bad Zurzach eingesetzt wird?"

Die Direktverbindungen Baden–Waldshut und Winterthur–Bülach–Bad Zurzach–Waldshut werden nicht unterbrochen, und es werden moderne Domino-Züge mit Klimaanlage, behindertenfreundlichen Einstiegen und attraktivem Fahrgastinformationssystem eingesetzt.

Zur Frage 3

"Wie will der Regierungsrat im Gespräch mit SBB und allenfalls Deutscher Bundesbahn sicherstellen, dass auf den Linien S 27 und S 41 weiterhin ohne Umsteigen in Koblenz direkt nach Waldshut gefahren werden kann?"

Siehe Antwort zur Frage 2

Zur Frage 4

"Wie sehen die konkreten und verbindlichen zeitlichen Szenarien aus?"

Wie die SBB in der Medienmitteilung schreiben, entspricht der Sicherheitszustand der Brücke den aktuellen Sicherheitsstandards. Mit der Reduktion der Überfahrtsgeschwindigkeit und mit den geschlossenen Triebwagen kann die Fahrbahnbeanspruchung zusätzlich geschont werden. Die im Jahr 1859 erbaute, historisch wertvolle eiserne Fachwerkbrücke ist für eine doppelspurige Gleisanlage dimensioniert worden. Die Tragfähigkeit der Brücke war zu keinem Zeitpunkt ein Problem. Die verantwortlichen Bauabteilungen der SBB sowie der DB AG werden allfällig notwendige Sanierungsarbeiten an der Fahrbahn möglichst bald in Angriff nehmen, damit auch zukünftig ein Unterbruch der direkten Verbindung Baden beziehungsweise Zurzach–Waldshut verhindert werden kann.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 868.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU