

Frauenfeld, 11. Januar 2005

**Einfache Anfrage Peter Wildberger vom 17. November 2004 betreffend
Zukunft der Eisenbahnlinie Etwilen-Singen**

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. März 2003 beschloss der Bundesrat nach Anhörung der Kantone Schaffhausen und Thurgau, die Bahnlinie zwischen Etwilen bis zur Landesgrenze stillzulegen. In der Folge wurden die SBB vom Bundesamt für Verkehr angehalten, die Linie Etwilen-Ramsen als sogenanntes „Stationsgleis“ mit freiem Netzzugang für den Güterverkehr zu betreiben. Dies ermöglichte dem Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilen-Singen (VES), gelegentliche Dampffahrten zwischen Etwilen und Ramsen zu ausserordentlich günstigen Benutzungsgebühren durchzuführen.

Anfang 2004 informierten die SBB die betroffenen Kantone und Gemeinden, dass sie den Güterverkehr auf dieser Bahnlinie aus wirtschaftlichen Gründen per Ende 2004 einstellen würden und raschmöglichst von ihren Pflichten als Infrastrukturbetreiberin auf dem genannten Streckenabschnitt entbunden werden wollen. Ihre Suche nach einer Trägerschaft, welche die Strecke Etwilen-Ramsen als Anschlussgleis betreibt, blieb wegen des geringen Güterverkehrsaufkommens - rund 10'000 Tonnen pro Jahr, insbesondere Zuckerrüben - ohne Erfolg. Für die Bahngüter-Kunden aus den Schaffhauser Gemeinden Hemishofen und Ramsen bestehen in Diessenhofen und Etwilen geeignete alternative Verlademöglichkeiten.

Von diesen Bemerkungen ausgehend, beantwortet der Regierungsrat die gestellten Fragen wie folgt:

Frage 1

Im Oktober 2001 haben die SBB und der VES Verhandlungen über eine Abtretung der gesamten Strecke Etwilen-Singen an einen neuen Netzbetreiber aufgenommen. Diese Verhandlungen wurden abgebrochen, da es dem VES nicht gelang, die finanziellen Garantien aufzubringen, welche die SBB verständlicher-

weise verlangen, um einen späteren Rückfall der Strecke zu vermeiden. Vor kurzem stellte jedoch eine Privatperson ein entsprechendes finanzielles Engagement in Aussicht, worauf die Verhandlungen wieder aufgenommen wurden. Es wurde ein Konzept ausgearbeitet, welches vorsieht, dass eine Stiftung errichtet werden soll, welche die Infrastruktur der Strecke erwirbt und damit die SBB als Infrastrukturbetreiberin ablöst. Diese Stiftung soll zudem einen Fonds für den Unterhalt der Rheinbrücke bei Hemishofen schaffen, welcher mit jährlich wiederkehrenden Beiträgen zu speisen ist. Nach Möglichkeit soll dieser Fonds ebenfalls als Stiftung konzipiert und danach das Eigentum an der Rheinbrücke erwerben. Sollte dieses Konzept nicht umgesetzt werden können und sollten die SBB in nächster Zeit keinen neuen Netzbetreiber finden, würden die SBB die Anlagen rückbauen und die Grundstücke veräussern.

Frage 2

Der Regierungsrat leistet eine ideelle Unterstützung und setzt sich bei den SBB entsprechend dafür ein, dass die Bahnstrecke Etwilen-Singen abgestützt auf ein langfristig ausgelegtes Betriebs- und Finanzierungskonzept als Museumsbahn betrieben werden kann. Unter dem Aspekt der Tourismusförderung ist eine finanzielle Beteiligung des Kantons an dieser Bahnstrecke aber nicht möglich. Gemäss dem kantonalen Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (RB 742.1) setzen der Abschluss von Leistungsverträgen und die Gewährung von Investitionsbeiträgen im touristischen Bereich voraus, dass ein vorrangiges kantonales Interesse dafür besteht. Ein solches Interesse lässt sich mit den wenigen Dampffahrten auf der weitestgehend ausserkantonalen Bahnlinie nicht begründen.

Frage 3

Die Eisenbahnbrücke bei Hemishofen ist als Denkmal von nationaler Bedeutung einzustufen. Sie wurde 1894 im Auftrag der Nationalbahn durch die Firma Cail & Cie. geplant, die neben Eiffel, Gouin und Schneider zu den renommiertesten Brückenkonstrukteuren in Europa gehörte. Die auf zwei Land- und drei Flusspfeilern ruhenden, 254 Meter langen Durchlaufträger aus parallelen Gurten mit gekreuzten Diagonalen wiegen 445 Tonnen und bestehen aus Schweisseisen. Stäbe und Anschlüsse sind genietet. Die aus Beton und Steinquadern bestehenden Pfeilersockel im Fluss wurden von der Firma Cless und Teyber aus Wien ausgeführt. Zwischen 1894 und 1901 wurden die Längs-, Quer- und Hauptträger durch zusätzliche Gurtlaschen verstärkt. 1936 wurde mit aufgeschweissten T-Trägern die statische Höhe vergrössert. 1964 erfuhren die Knotenbleche eine Verstärkung. Beim Neubau der Strassenbrücke über den Rhein im Jahre 1976 wurde der Bedeutung der Brücke Rechnung getragen, indem die Gestaltung ein optimales Zusammenwirken der beiden Brücken gewährleisten sollte. Gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (SR 451) sind es die SBB als Betrieb des Bundes, die ein von ihnen genutztes Objekt von nationaler Bedeutung grundsätzlich zu erhalten und zu pflegen haben. Im Rahmen der Denkmalpflege können sich die Kantone aber auf freiwilliger Basis an diesen Unterhaltskosten beteiligen. Es besteht die Absicht, mit den SBB eine Gesamtlösung auszuhandeln, welche auch die Zukunft der Bauten und Anlagen im Bahnhof Etwilen regeln soll.

Frage 4

Die Strecke auf deutschem Gebiet wurde bereits im Jahr 2000 stillgelegt. Eine Wiederaufnahme von Dampffahrten auf dieser Strecke wäre mit beträchtlichen Kosten für die Instandsetzung der Bahnanlagen verbunden. Die Anforderungen wären von den deutschen Aufsichtsbehörden festzulegen. Der Regierungsrat betrachtet es als eine Sache des VES, entsprechende Verhandlungen mit den zuständigen deutschen Behörden aufzunehmen und die technische und finanzielle Machbarkeit der Wiederaufnahme von Dampffahrten bis Rielasingen oder gar Singen abzuklären. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber