



Stans, 4. September 2018
Nr. 571

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Kleine Anfrage von Landrat Conrad Wagner, Stans betreffend öV-Angebot Kanton Nidwalden: prekäre Situation beim Rollmaterial der Zentralbahn. Beantwortung

1 Sachverhalt

1.1

Landrat Conrad Wagner, Stans reichte mit Datum vom 12. Juli 2018 eine Kleine Anfrage mit dem Titel "öV-Angebot Kanton Nidwalden: prekäre Situation beim Rollmaterial der Zentralbahn" ein. Die Anfrage beinhaltet vier Fragen. Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und die Unterlagen mit Datum vom 16. Juli 2018 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

1.2

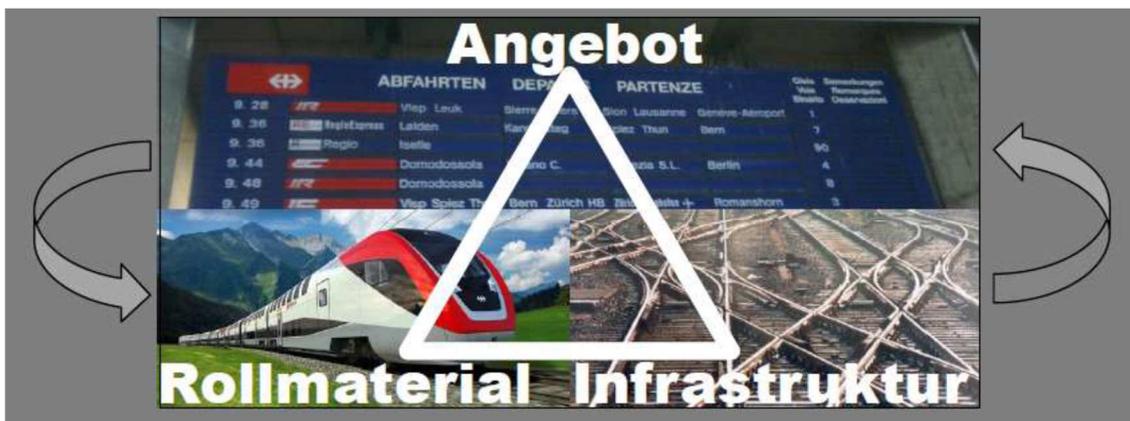
Gemäss § 110 Abs. 3 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates (Landratsreglement, LRR; NG 151.11) hat der Regierungsrat die Kleine Anfrage innerhalb von zwei Monaten seit ihrer Überweisung schriftlich zu beantworten.

2 Erwägungen

2.1 Allgemeines

2.1.1 Rollmaterialersatz bei der Zentralbahn in Planung

Um das Bahnangebot zuverlässig und in der gewünschten Qualität fahren zu können, braucht es entsprechende Planungen. Dabei bewegt sich die Planung im Dreieck von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur.



Die Federführung bei der Planung der Bahninfrastrukturen hat mit der Umsetzung der FABI-Vorlage der Bund (Bundesamt für Verkehr BAV). Die Strategische Entwicklungsplanung STEP wurde 2014 unter engem Miteinbezug der Planungsregionen gestartet. Die Planungsregion Zentralschweiz mit den Kantonen Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden, Schwyz und Zug erarbeitete in der Folge, gestützt auf die mutmassliche Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, eine Prognose für die Nachfrage auf der Bahn im Jahr 2030. In einem nächsten Schritt lieferten die Kantone dem Bund ein Angebotskonzept ab, welches diese Nachfrage abdecken kann und erwartete Überlasten auf einzelnen Strecken abbaut. Basierend auf diesem Angebotskonzept wurden dann das benötigte Rollmaterial und die Infrastrukturen (Doppelspuren, Neubaustrecken, usw.) bestimmt. Während die Infrastrukturen in den Ausbauschnitt 2030/35 (AS 2030/35) des Bundes eingeflossen sind, liegt die Planung des Rollmaterials bei den Transportunternehmen. Der AS 2030/35 umfasst eine Vielzahl von Bahnausbauten (zB. Zimmerbergtunnel, Doppelspur Dallenwil usw.) für 11,5 Mrd. Franken und wird voraussichtlich Ende 2018 dem Bundesparlament vorgelegt.

Die Planung des Rollmaterials obliegt in Absprache mit den Bestellern bei der Zentralbahn (zb). Gestützt auf das Angebotskonzept der zb im Rahmen des AS 2030/35 hatte diese die Rollmaterialstrategie 2030 erarbeitet. Grundlage für diese Rollmaterialstrategie ist folgende Angebotscharakteristik aus dem AS 2030/35:

- Interregio (IR) Luzern-Engelberg verkehrt halbstündlich anstelle S44 Luzern-Stans.
- S41 erschliesst den Nahbereich zwischen Luzern und Horw halbstündlich während der Hauptverkehrszeit (HVZ).
- S55 verkehrt in der HVZ stündlich nach Lungern. Ab diesem Zeitpunkt muss zwingend ein Zahnrad Triebzug auf der S55 eingesetzt werden.
- Der Saisonzug Brünig kann anstelle oder als Verlängerung der S55 verkehren.

In der Rollmaterialstrategie 2030 der zb waren neben dem altersbedingten Ersatz der Züge Luzern-Engelberg (LEX) auch zusätzliche FINK Züge vorgesehen. Dies einerseits um flexibel auf Angebotsveränderungen reagieren zu können, die Reservehaltung zu optimieren, auf die Infrastruktur (Perrons) abgestimmte Zuglängen zu haben und das Behindertengleichstellungsgesetz lückenlos einzuhalten.

Ende 2017 hatte die zb die Besteller zu einem Rollmaterial-Workshop eingeladen. Dabei stand die Grossrevision der SPATZ Züge (ABe 130) im Zentrum. Die SPATZ Züge haben in den nächsten Jahren die Mitte des Fahrzeug-Lebenszyklus erreicht und müssen substanzerhaltenden Massnahmen und Modernisierungen unterzogen werden. Die SPATZ Flotte wird auch in ihrer zweiten Lebensphase das Rückgrat der S-Bahn bleiben. Der MidLife Refit des SPATZ ist ab 2020 geplant und wird rund 20 Mio. Franken kosten. Dies wird zu Mehrabgeltungen für den Kanton Nidwalden in den Jahren 2020-2025 in der Höhe von rund 790'000.- Franken (Durchschnitt pro Jahr Fr. 130'000.-) führen.

An einer weiteren Sitzung zwischen der zb und den Bestellern wurde Ende März 2018 neben dem MidLife Refit des SPATZ auch die Rollmaterialstrategie 2030 thematisiert. Es zeigte sich dabei, dass es neue, in der bisherigen Rollmaterialstrategie nicht berücksichtigte Rahmenbedingungen, gibt. Es handelt sich um folgende Änderungen der Rahmenbedingungen.

- Rissbildung bei den Brünig Wagen, welche ein wichtiger Bestandteil der LEX-Flotte sind (Notsanierung notwendig). Die Restlaufleistung der sanierten Brünig Wagen ist stark begrenzt (ab 2022 müssen erste Wagen abgestellt werden).
- Höhere Frequenzentwicklung als im AS 2030 geplant, insbesondere Gruppen (Schulen Freizeit, asiatische Gäste) führt bei einigen Zügen zu Kapazitätsengpässen.
- Technische Risiken der HGe-Loks (Triebfahrzeug der LEX) nehmen zu. Deutlich mehr Getriebeschäden. Schlechtere Verfügbarkeit der älteren HGe-Pendel.

Aufgrund der aktualisierten Rahmenbedingungen und einer vertieften Analyse der Flottenentwicklung 2017-2030 ohne Neubeschaffung wurde vereinbart die Rollmaterialbeschaffung vorzuziehen. Es ist geplant ab 2022 eine Rollmaterialbeschaffung mit 2 ADLER Zügen (7-teilige Zahnradzüge analog IR Luzern-Interlaken, LIX) und einer noch genau zu definierenden Anzahl FINK (Zahnradgängige S-Bahn-Züge) durchzuführen. Dazu braucht es von den Bestellern (Bund, Kantone LU, BE, OW und NW) eine Rollmaterialgenehmigung. Darin wird der Beschaffung zugestimmt und sichergestellt, dass die damit zusammenhängenden Mehrabgeltungen (Zinsen und Abschreibungen) von den Bestellern übernommen werden. Weiter hat auch der Verwaltungsrat der zb und die SBB AG als Hauptaktionärin der zb dem Vorhaben zuzustimmen. Es ist vorgesehen, die ADLER und FINK Züge wiederum bei Stadler Rail, Bussnang (TG) fertigen zu lassen. Es bestehen noch entsprechende Optionen aus früheren Beschaffungen dieser Fahrzeugtypen.

2.2 Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Teilen die Regierung und die zuständigen Stellen diese Situationsanalyse des Sachverhaltes? Inwiefern besteht im Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Nidwalden beim Rollmaterial der Zentralbahn eine prekäre Situation und zum Ersatz des Rollmaterials, wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen zwischen Bund, Kanton, Zentralbahn und Lieferanten?

Die Verfügbarkeit des Rollmaterials der Zentralbahn ist über alles gesehen auf einem sehr guten Stand. Der Regierungsrat hält fest, dass das bestellte öV-Angebot von der zb mit dem eingesetzten Rollmaterial in guter Qualität und grundsätzlich zuverlässig erbracht wird. Bei den HGe-Loks gab es in den letzten Wochen vermehrt Störungen an den Getrieben und Sensoren, welche mittlerweile von der zb wieder behoben wurden. An neun sogenannten Brünig Wagen bestehen Risse, weshalb diese ab dem Jahr 2022 ersetzt werden müssen. Das starke Wachstum der Zentralbahn in den letzten Jahren führt dazu, dass die heutigen Rollmaterialkapazitäten mittelfristig nicht mehr ausreichen werden. Deshalb ist, wie vorgängig erläutert, eine Neubeschaffung von zusätzlichem Rollmaterial erforderlich. Der Kanton Nidwalden ist im Rahmen der Bestellergespräche eng in die Diskussion eingebunden. zb und Besteller haben auf die geänderten Rahmenbedingungen zur bisherigen Rollmaterialstrategie reagiert und die Rollmaterialbeschaffung vorgezogen. Damit wurden die Hausaufgaben zur Sicherstellung des bestellten öV-Angebots auch im Bereich Qualität gemacht.

2. Notwendige Massnahmen? Wie kann die Zentralbahn als Transportunternehmung und der Kanton Nidwalden als Besteller des öffentlichen Verkehrs die Rollmaterialsituation verbessern und so auf ein zuverlässiges und kundennahes ÖV-Angebot hinwirken?

Angesichts des umfangreichen Angebots welches die zb für die Besteller täglich fährt und den Frequenzsteigerungen der letzten Jahre sind Störungen nicht auszuschliessen. Die Zentralbahn hat mit grossem Effort die Störungen an den HGe-Loks wieder in den Griff bekommen. Die Zuverlässigkeit der Fahrzeugflotte konnte in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert werden. Aufgrund fehlerhafter Lager des Herstellers müssen in den nächsten Monaten bei sämtlichen Loks die Lager ersetzt werden. Neben dem ordentlichen MidLife Refit des SPATZ wurde auch die Rollmaterialbeschaffung bzw. der Ersatz der Züge nach Engelberg vorgezogen. Es sind somit auch mittel- und langfristig Massnahmen ergriffen worden, um ein zuverlässiges und kundennahes öV-Angebot sicherzustellen. Der hohe Qualitätsstandard der Zentralbahn wurde unlängst durch das BAV im Bericht 2017 zum Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr bestätigt. Die Zentralbahn liegt hier im schweizweiten Vergleich auf den vordersten Plätzen.

3. Termine? Wie sieht es auf der Zeitachse aus und wie zuverlässig sind genannte Liefertermine? An welche Bedingungen und Konsequenzen ist ein beschleunigter Rollmaterialersatz gebunden?

Wie oben ausgeführt, läuft die Planung für eine beschleunigte Rollmaterialbeschaffung bereits. Der Zeitplan sieht vor, dass die Besteller bis Ende 2018 über die Beschaffungsvariante (Umfang der Beschaffung, wie viele ADLER und FINK) entscheiden. Anschliessend sind Entscheide beim Mehrheitsaktionär der zb, der SBB AG, und dem Verwaltungsrat der zb notwendig. Diese Entscheide sollten bis Ende 2019 vorliegen. Im Frühling 2020 werden dann die definitiven Vertragsverhandlungen mit dem Lieferanten aufgenommen.

Bis Mitte 2020 sollen dann die Besteller die Genehmigung der Rollmaterialbeschaffung gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) erteilen. Ziel ist es, dass 2022 die ersten Fahrzeuge an die zb geliefert werden. Aufgrund der Erfahrungen der zb mit den bisherigen Rollmaterialbeschaffungen bei Stadler Rail ist der Zeitplan realistisch.

4. Kosten? Wie ist die Wirkung auf die Abgeltung des Kantons? Gibt es die Möglichkeit einer Schadenersatzforderung des Kantons an die Zentralbahn wegen der Zugsausfälle? Gibt es weitere Lösungen?

Zurzeit sind vom Umfang her noch verschiedene Varianten der Rollmaterialbeschaffung in Diskussion. Es ist mit Beschaffungskosten in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken zu rechnen. Die Beschaffung von neuem Rollmaterial erhöht naturgemäss die Abschreibungen, welche sich wiederum negativ auf die Abgeltungen auswirken. Zur Minderung dieses Effekts werden die Gewinne der Zentralbahn als sogenannte Wiederbeschaffungsreserve geöffnet und bei einer Beschaffung wieder aufgelöst. Die Auswirkungen auf die Abgeltung des Kantons sind noch offen und hängen vom definitiven Bestellvolumen und vom Einsatzgebiet der neuen Züge ab. Da ein Teil der Beschaffung den Ersatz der LEX betrifft, werden die Abgeltungen für Nidwalden auf dieser Linie spürbar ansteigen. Beim LEX beträgt der Anteil von Nidwalden im interkantonalen Verteilschlüssel (ikV) 60,4%.

Schadenersatzforderungen des Kantons sind unrealistisch. Um diese durchzusetzen, wäre ein direktes Verschulden der zb an den Zugsausfällen nachzuweisen. Dies dürfte schwierig sein. Dem Regierungsrat ist bewusst, dass jeder Einzelfall einer Betriebsstörung oder eines Zugsausfalls für die Kundinnen und Kunden ärgerlich ist. Gemessen an der Anzahl der gefahrenen Kilometer halten sind die Zugsausfälle aber im Rahmen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Kleinen Anfrage von Landrat Conrad Wagner, Stans betreffend prekärer Situation beim Rollmaterial der Zentralbahn Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Conrad Wagner, Stansstaderstrasse 28, 6370 Stans
- zb Zentralbahn AG, Geschäftsleitung, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
- Landratssekretariat
- Finanzdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Finanzkontrolle
- Baudirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

