

## **Antrag**

**der Abg. Alfred Dagenbach u. a. REP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Neigetechnik-Einsatz auf der Strecke Heilbronn–Mannheim**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie der Stand der Verbesserung der Zugverbindung auf der Strecke Heilbronn–Mannheim derzeit ist, bzw. welche Maßnahmen vorgesehen sind;
2. welche Verbesserung des derzeit eingesetzten unakzeptablen Wagenmaterials in Kürze vorgesehen ist;
3. weshalb auf dieser Strecke die Neigetechnik noch immer nicht wieder im Einsatz ist, obwohl bereits seit einiger Zeit auf anderen Strecken eine neue Generation solcher Züge im Betrieb sind;
4. welche finanziellen Auswirkungen auf das Land und die beteiligten Kommunen der Ausfall des Neitech auf dieser Strecke bisher und künftig haben wird;
5. was sie bisher unternommen hat, um diesen untragbaren Zustand zu beenden?

31. 10. 2000

Dagenbach, Schonath,  
Eigenthaler, Hauser, Huchler REP

### Begründung

An Stelle der vorgesehenen Verbesserung auf der Strecke Heilbronn–Mannheim mit Hilfe einer funktionierenden Neigetechnik verkehrt dort inzwischen Zugmaterial, das im Personenverkehr eigentlich unzumutbar ist. Abhilfe ist dringend geboten, um weiteren Schaden für das Ansehen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg abzuwenden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. November 2000 Nr. 32–3824.2–1/60 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. Wie ist der Stand der Verbesserung der Zugverbindung auf der Strecke Heilbronn–Mannheim derzeit, bzw. welche Maßnahmen sind vorgesehen?*
- 2. Welche Verbesserung des derzeit eingesetzten unakzeptablen Wagenmaterials ist in Kürze vorgesehen?*
- 3. Weshalb ist auf dieser Strecke die Neigetechnik noch immer nicht wieder im Einsatz, obwohl bereits seit einiger Zeit auf anderen Strecken eine neue Generation solcher Züge im Betrieb sind?*

Zu Nr. 1 bis 3:

Gemäß Vertrag vom 18. März 1996 zwischen dem Land und der DB Regio AG besteht die Verpflichtung der DB Regio AG, auf beiden Streckenästen (Neckartal- und Elsenzalbahn) der Strecke Heilbronn–Mannheim moderne Schienenfahrzeuge einzusetzen, die die technischen Voraussetzungen zur Einhaltung des vereinbarten Taktfahrplanes erfüllen. Auf beiden Strecken war dabei der Einsatz von Neigetechniktriebwagen der Baureihe VT 611 vorgesehen.

Die DB Regio AG war bisher nicht in der Lage, den Betrieb mit den Neigetechnikzügen über einen längeren Zeitraum vertragsgemäß durchzuführen. Ersatzweise setzte die DB Regio AG auf beiden Streckenästen der Strecke Heilbronn–Mannheim lokbespannte Zügeinheiten ein. Bis zum Herbstfahrplanwechsel am 5. November 2000 bestanden diese aus altem Reisezugmaterial („Silberlinge“ und ehemalige Schnellzugwagen). Seit dem 5. November 2000 kommen modernisierte Reisezugwagen zum Einsatz. Die Verwendung der lokomotivbespannten Wagenzüge als Ersatz für die Neigetechniktriebwagen erfolgt in eigener Verantwortung von DB Regio AG und ohne Zustimmung der Landesregierung.

Dass die Strecke Heilbronn–Mannheim derzeit nicht mit Neigetechnikzügen befahren wird, begründet die DB Regio AG damit, dass wegen einer erforderlichen Generalreparatur nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stünden. Außerdem sei eine deutlich über dem üblichen Bedarf liegende Fahrzeugreservevorhaltung von 30 % erforderlich.

Dem Ministerium für Umwelt und Verkehr ist nicht bekannt, aus welchen Gründen andere, der DB Regio AG zur Verfügung stehende neue Neigetechniktriebwagen der Baureihe VT 612 nicht in Baden-Württemberg eingesetzt werden. Das Ministerium hat mit Schreiben vom 16. November 2000 den Vorstandsvorsitzenden der DB AG aufgefordert, die vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen und die – zumindest derzeit – einsatztauglichen VT 612

auch in Baden-Württemberg, das seit Jahren unter der Fahrzeugmisere beim VT 611 leidet, einzusetzen.

4. *Welche finanziellen Auswirkungen auf das Land und die beteiligten Kommunen wird der Ausfall des Neitech auf dieser Strecke bisher und künftig haben?*
5. *Was hat die Landesregierung bisher unternommen, um diesen untragbaren Zustand zu beenden?*

Zu Nr. 4 und 5:

Auf Grund des vertragswidrigen Nichteinsatzes der VT 611 Triebwagen sowie des eingeschränkten Einsatzes dieser Fahrzeuge mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit und/oder unter Ausschaltung der Neigetechnik hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr gegenüber DB Regio für alle drei baden-württembergischen Neitech-Einsatzstrecken mit Schreiben vom 14. Dezember 1999 eine der Minderleistung entsprechende Zuschussminderung von knapp 10 Mio. DM geltend gemacht. Mit diesem Schreiben hat sich das Land gleichzeitig die Geltendmachung weiterer Zuschussminderungen für weiterhin auftretende Qualitätsdefizite vorbehalten. Bislang hat DB Regio Ansprüche des Landes auf Zuschussminderungen nicht anerkannt.

Anlässlich der jüngsten negativen Erfahrungen bei der Einrichtung des durchgehenden bogenschnellen Neitech-Betriebs auf der Hochrhein-/Bodenseegürtel-Regionalexpress-Linie hat das Ministerium mit dem oben genannten Schreiben vom 16. November 2000 an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG eine verbindliche Mitteilung der DB AG darüber verlangt, ob und gegebenenfalls wann sie die vertragsgemäße Qualität beim eingesetzten Material und den Fahrzeiten erfüllen wird. Eine unbefriedigende Antwort würde zu Konsequenzen führen, die der Vertragsverletzung entsprechen. Dabei werden auch die Belange mitfinanzierender Kommunen berücksichtigt.

Ulrich Müller  
Minister für Umwelt und Verkehr