

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Friedrich Bullinger FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Innenministeriums**

**Qualität des Wagenmaterials auf der Murrbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie alt ist das Wagenmaterial beim Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg im Durchschnitt, und auf welchen Streckenabschnitten sind jeweils die ältesten und die neuesten Fahrzeuge im Einsatz?
2. Auf welchen Strecken wurden in den letzten zehn Jahren neues, attraktives Wagenmaterial eingesetzt und wie erfolgt die Auswahl der Strecken, die damit bedient wurden – und werden?
3. Trifft es zu, dass auf der Murrbahn und auch auf dem Streckenabschnitt Stuttgart–Tübingen das mit Abstand älteste Wagenmaterial eingesetzt wird, insbesondere ob es zutrifft, dass dieses Wagenmaterial mehrfach umlackiert und umgepolstert wurde und aus den 50er Jahren stammt?
4. Trifft es weiter zu, dass diese Fahrzeuge in der Regel ohne Klimaanlage ausgestattet sind?
5. Bis wann ist damit zu rechnen, dass für die Fahrgäste zumutbares Wagenmaterial auf den oben genannten Strecken zum Einsatz kommt und wer ist für die Planung und Verteilung des neuen Wagenmaterials verantwortlich?

12. 10. 2007

Dr. Bullinger FDP/DVP

### Begründung

Erfreulicherweise wurde in den letzten Jahren für viele Strecken in Baden-Württemberg modernes Wagenmaterial beschafft. Die Verteilung dieses modernen Wagenmaterials erfolgte regional unausgeglichen.

Insbesondere die Fahrgäste der Murrbahn beklagen, dass auf ihrer Strecke qualitativ unzumutbares Wagenmaterial eingesetzt wird, das aus den 50er Jahren stamme, ohne jedoch nostalgischen Wert zu haben.

Der Einsatz von neu beschafftem Wagenmaterial sollte in Baden-Württemberg regional ausgeglichen zum Einsatz kommen.

### Antwort

Mit Schreiben vom 6. November 2007 Nr. 7 3822.2–00/493 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

*Ich frage die Landesregierung:*

*1. Wie alt ist das Wagenmaterial beim Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg im Durchschnitt, und auf welchen Streckenabschnitten sind jeweils die ältesten und die neuesten Fahrzeuge im Einsatz?*

Zu 1.:

Über das genaue Alter bzw. das daraus ableitbare Durchschnittsalter sämtlicher im Land eingesetzter Wagen liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Die ältesten noch im Nahverkehr in Baden-Württemberg eingesetzten Reisezugwagen sind sogenannte Bn-Wagen („Silberlinge“). Die Fahrzeuge wurden in den Jahren 1960 bis 1980 gebaut. Beim Verkehrsbetrieb Württemberg der DB Regio AG in Stuttgart, der den größten Bestand an älteren Wagen hat, beträgt das Durchschnittsalter dieser Wagenbauarten 40 Jahre. Die ältesten Wagen dürften etwa 46 Jahre alt sein. Fahrzeuge dieser Bauart werden auf der Murrbahn und außerdem auf den Strecken bzw. Streckenabschnitten Stuttgart–Tübingen, Stuttgart–Aalen, Stuttgart–Würzburg, Stuttgart–Geislingen sowie Offenburg–Müllheim (Baden) eingesetzt. Die ältesten Fahrzeuge sind einige für spezielle Züge des Freizeitverkehrs verwendete Triebwagen, die z. T. mit speziellen Fahrradwagen auf der Schwäbischen Alb-Bahn und beim Enztäler Freizeitexpress im Einsatz sind.

Die meisten der in Baden-Württemberg eingesetzten Nahverkehrsfahrzeuge wurden demgegenüber zwischen 1990 und 2006 gebaut. Die jüngsten Fahrzeuge mit Baujahr 2006 sind gegenwärtig auf der Relation Karlsruhe–Offenburg–Konstanz (Schwarzwaldbahn) im Einsatz. Dabei handelt es sich um Lokomotiven der Baureihe 146.2 und fabrikneue Doppelstockwagen. Weitere Fahrzeuge des Baujahres 2006 sind als Triebwagen RS1 gemeinsam mit etwas älteren, baugleichen Typen auf den Strecken der Breisgau-S-Bahn unterwegs. Die SBB GmbH beschaffte bis 2006 fabrikneue Elektrotriebwagen des Typs „Flirt“ für die von ihr bedienten Strecken am Bodensee („Seehas“) und im Wiesental (KBS 734/735).

*2. Auf welchen Strecken wurden in den letzten zehn Jahren neues, attraktives Wagenmaterial eingesetzt und wie erfolgt die Auswahl der Strecken, die damit bedient wurden – und werden?*

Zu 2.:

Seit 1997 sind Neufahrzeuge insbesondere auf folgenden Strecken im Einsatz, wobei sie z. T. zusammen mit älteren Fahrzeugen verkehren:

- Schwarzwaldbahn Karlsruhe–Konstanz,
- „Seehas“ Engen–Konstanz,
- Regio-S-Bahn Basel–Zell im Wiesental/Weil am Rhein–Lörrach,
- Freiburg–Breisach, Freiburg–Elzach,
- Freudenstadt–Hausach–Offenburg–Strasbourg,
- bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn Aulendorf–Friedrichshafen,
- Ehingen–Ulm,
- S-Bahn Rhein-Neckar,
- Stuttgart–Ulm–Lindau,
- Plochingen–Tübingen–Horb und Horb–Pforzheim,
- Stuttgart–Singen,
- Stuttgart–Karlsruhe,
- Stuttgart–Heidelberg,
- Stuttgart–Heilbronn–Mosbach–Neckarelz,
- Offenburg–Basel,
- Mannheim–Frankfurt,
- Germersheim–Bruchsal–Karlsruhe,
- alle von nichtbundeseigenen Eisenbahnen bediente Strecken.

In vielen Fällen wurde der Einsatz von Neufahrzeugen bei Ausschreibungen vorgeschrieben oder bei Betreiberwechseln vereinbart. Die Auswahl der Strecken erfolgt i. d. R. nach den Kriterien des allgemeinen Erneuerungsbedarfs der Fahrzeuge, der Fahrplan- und Streckenausbauparameter wie etwa beim Einsatz von Neigezügen oder spurtstarken Triebwagen und nach Maßgabe der für die Fahrzeugbeschaffung verfügbaren Finanzmittel. Vielfach erfolgte der Einsatz neuer Fahrzeuge auch aufgrund kommunaler Mitfinanzierung.

*3. Trifft es zu, dass auf der Murrbahn und auch auf dem Streckenabschnitt Stuttgart–Tübingen das mit Abstand älteste Wagenmaterial eingesetzt wird, insbesondere ob es zutrifft, dass dieses Wagenmaterial mehrfach umlackiert und umgepolstert wurde und aus den 50er Jahren stammt?*

Zu 3.:

Es trifft zu, dass auf der Murrbahn ausschließlich, auf dem Streckenabschnitt Stuttgart–Tübingen teilweise die unter 1. beschriebenen Wagen eingesetzt werden. Die Wagen wurden sämtlich in den Jahren 1989 bis 2003 mit neuen Inneneinrichtungen ausgestattet. Es trifft auch zu, dass diese Fahrzeuge außen mit neuen Anstrichen versehen wurden. Die für die langlaufenden Regional-expresszüge Stuttgart–Nürnberg eingesetzten Wagen sind durchschnittlich 36 Jahre alt und somit etwas jünger und auch technisch besser ausgestattet als der Durchschnitt dieser Wagenbauart; sie verfügen beispielsweise in der Regel über Scheibenbremsen.

*4. Trifft es weiter zu, dass diese Fahrzeuge in der Regel ohne Klimaanlage ausgestattet sind?*

Zu 4.:

Ja.

*5. Bis wann ist damit zu rechnen, dass für die Fahrgäste zumutbares Wagenmaterial auf den oben genannten Strecken zum Einsatz kommt und wer ist für die Planung und Verteilung des neuen Wagenmaterials verantwortlich?*

Zu 5.:

In Baden-Württemberg sind in den letzten Jahren bereits erhebliche Anstrengungen zur Modernisierung des eingesetzten Fahrzeugmaterials unternommen worden, vgl. 1. und 2. Wegen der erheblichen Investitionen, die dazu nötig sind, kann der Einsatz neuer Fahrzeuge jedoch nur schrittweise erfolgen. Der Einsatz neuer Fahrzeuge erfolgt grundsätzlich aufgrund entsprechender Abstimmungen zwischen den ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem zuständigen Fachministerium. Im Übrigen erfolgt die Beschaffung von Neu- bzw. Ersatzfahrzeugen aufgrund unternehmerischer Entscheidungen der Verkehrsunternehmen. Die Leistungen auf der Murrbahn und der Strecke Stuttgart–Tübingen werden auf Grundlage des Vertrages des Landes mit der DB Regio AG erbracht. Aufgrund dieses Vertrages werden ab Frühjahr 2008 drei Züge mit 17 neuen Doppelstockwagen auf der Strecke Stuttgart–Tübingen zum Einsatz kommen. Für die Murrbahn sieht die DB Regio AG derzeit bis zum Ende der Laufzeit dieses Vertrages im Jahr 2016 keine Neubeschaffungen vor.

In Vertretung

Köberle  
Staatssekretär