

Antrag

**der Abg. Dr. Carmina Brenner u. a. CDU,
der Abg. Herbert Moser u. a. SPD,
der Abg. Ernst Pfister u. a. FDP/DVP und
des Abg. Dr. Günther Schäfer Bündnis 90/Die Grünen**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Regionalexpreßzüge der Gäubahn auf der Strecke Singen– Horb–Stuttgart

Antrag

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

1. welche Rolle das Land Baden-Württemberg bzw. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bei der Festlegung des zum Einsatz kommenden Wagenmaterials der Deutschen Bahn AG für die Strecken im Land spielt und ob das Land beim Einsatz insbesondere von neuem Wagenmaterial Prioritäten vorgibt;
2. warum bisher die Regionalexpreßzüge der Gäubahn beim Einsatz neuer Wagons nicht berücksichtigt worden sind;
3. ob bei den in Kürze anstehenden Verkehrsvertragsverhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land geplant ist, auf einen Ersatz der alten Wagons auf der Gäubahn zu bestehen bzw. ob bereits ein Zeithorizont angegeben werden kann, bis zu dem ein Ersatz stattfinden soll.

18. 06. 98

Dr. Carmina Brenner, Schuhmacher,
Dr. Steim, Veronika Netzhammer CDU
Moser, Dr. Puchta, Redling SPD
Pfister, Kleinmann FDP/DVP
Dr. Schäfer Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Auf Anfrage mehrerer Abgeordneter aus Wahlkreisen entlang der Gäubahn hat die Deutsche Bahn AG (Geschäftsbereich Nahverkehr, Regionalbereich Württemberg) zur Auskunft gegeben, daß das Land die Prioritäten zur Ausstattung der Züge vorgebe. Die Regionalexpreßzüge der Gäubahn sind meist voll besetzt, u. a. auch mit vielen Pendlern. Das Wagenmaterial ist eher dazu geeignet, die Bahnkunden vom Zufahren abzuhalten. Die Waggons sind alt und klapperig, machen einen Lärm, daß man sein eigenes Wort nicht hört und sind weder bequem noch riechen sie besonders einladend. Viele Bahnkunden sind mit ihrer Geduld am Ende und weisen auf die modernen Waggons auf anderen Strecken im Land hin. Wenn das Land hier Einfluß hat, sollte es diesen auch nutzen, um die Attraktivität einer der wichtigen Strecken des Landes zu steigern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. Juli 1998 Nr. 32–3894.4/103 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

Entscheidungen über das im Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bahn AG zum Einsatz kommende Wagenmaterial einschließlich der Festlegung der Zugbildung auf den einzelnen Linien liegen grundsätzlich im Verantwortungsbereich des Unternehmens. Es ist dabei Aufgabe der Deutschen Bahn AG, ausreichende Fahrzeugkapazitäten auf den einzelnen Strecken sicherzustellen. Auch der durch eine Übergangsregelung für den Fahrplanwechsel 1998/99 verlängerte Status-quo-Verkehrsvertrag des Landes mit der Deutschen Bahn AG vom 14. März 1996 über Angebote im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg gibt dem Land keine Durchgriffsmöglichkeiten auf Fahrzeugeinsatz und Zugbildung. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr beabsichtigt deshalb, in die Qualitätsvereinbarungen zum Status-quo-Nachfolgeverkehrsvertrag ausdrückliche, sanktionsbewehrte Regelungen zur Zugbildung aufzunehmen, um ausreichende Fahrzeugkapazitäten sicherzustellen sowie die Zugbildung besser kontrollieren und notwendige Änderungen schneller umsetzen zu können.

Der Erneuerung und Modernisierung des Fahrzeugparks im Schienenpersonennahverkehr kommt seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ab 1. Januar 1996 eine zentrale Bedeutung zu. Die Deutsche Bahn AG hat ein bundesweites Fahrzeuginvestitionsprogramm für die Jahre 1997 bis 2001 mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 7,6 Milliarden DM aufgelegt. Im Rahmen der stufenweisen Umsetzung des Integralen Taktfahrplans hat auch die Landesregierung seit der Übernahme der Aufgabenverantwortung im Schienenpersonennahverkehr ab 1. Januar 1996 neue Schienenfahrzeuge mit mehr als 200 Millionen DM bezuschußt.

Dennoch ist eine flächendeckende Erneuerung und Modernisierung des Zugmaterials in einem Flächenland von der Größe Baden-Württembergs angesichts des notwendigen Gesamtinvestitionsvolumens kurz- und mittelfristig nicht realisierbar. Die Deutsche Bahn AG und das Land haben daher bei der Fahrzeugförderung und der Festlegung des bestimmungsgemäßen Einsatzortes von erneuerten oder neu beschafften Schienenfahrzeugen Prioritäten setzen müssen. Betriebs- und fahrplan-technische Vorgaben, Fahrgastaufkommen sowie der Verfügungszeitpunkt der in Betracht kommenden Fahrzeugtypen waren dabei die wesentlichen Auswahlfaktoren.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien sind auf den Schienenstrecken in Baden-Württemberg mit einem sehr hohen Fahrgastaufkommen zunächst in den Relationen Stuttgart–Ulm, Stuttgart–Tübingen und Stuttgart–Heilbronn sowie im Höllental moderne Doppelstockwagen und auf den für den Einsatz der modernen Neigetechnik-Triebwagen für den Nahverkehr in Betracht kommenden Schienenstrecken zwischen Heilbronn und Mannheim, Stuttgart und Albstadt-Ebingen, auf der Hochrheinstrecke und zuletzt auf der Donautalstrecke zwischen Sigmaringen und Ulm moderne Neitech-Triebwagen vom Typ VT 611 vom Land bezuschußt und von der Deutschen Bahn AG angeschafft und eingesetzt worden.

Im Zusammenhang mit der Neuordnung und Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn durch Angebotsausweitungen und dem Einsatz der Doppelstockfahrzeuge hat sich die Deutsche Bahn AG zusätzlich vertraglich verpflichtet, redesignte Nahverkehrsfahrzeuge aus ihrem Fahrzeugerneuerungsprogramm vorrangig im Regionalexpreßverkehr auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Würzburg einzusetzen. Ansonsten hat die Deutsche Bahn AG in der Regel Fahrzeuge aus ihrem Fahrzeugerneuerungsprogramm eigenverantwortlich auf bestimmten Schienenstrecken oder Zuglinien im Land eingesetzt.

Zu 3.:

Die Vereinbarung eines umfassenden Fahrzeuginvestitionsprogramms für Baden-Württemberg für die nächsten Jahre ist einer der Schwerpunkte der laufenden Vertragsverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über den Abschluß des Statusquo-Nachfolgeverkehrsvertrages. Inwieweit sich daraus kurz- oder mittelfristig Möglichkeiten zum Einsatz neuer Schienenfahrzeuge für die Gäubahn eröffnen, ist zur Zeit nicht absehbar.

Unbeschadet dieser Tatsache besteht zwischen Land und Deutscher Bahn AG bezüglich der Notwendigkeit der Erneuerung und Modernisierung des Fahrzeugmaterials im Schienenpersonennahverkehr auf der Gäubahn grundsätzlich Einvernehmen. Beide Seiten bemühen sich um Abhilfe für die gegenwärtige Fahrzeugsituation. Obwohl infolge des Auslaufens des einschlägigen Fahrzeugerneuerungsprogramms der Deutschen Bahn AG zum Jahresende nur noch eine begrenzte Anzahl umgebauter Fahrzeuge zur Verfügung stehen wird, wird derzeit geprüft, inwieweit trotz kurz- bis mittelfristig redesignte Schienenfahrzeuge auf die Gäubahn zugeführt werden können.

Schaufler

Minister für Umwelt und Verkehr