

## **Antrag**

**der Abg. Gerhard Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Probleme mit Neitech-Fahrzeugen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. auf welchen Strecken zurzeit Neigezüge eingesetzt werden und seit wann bzw. auf welchen Strecken der Einsatz von Neigezügen vorgesehen ist, aber Ersatzzüge eingesetzt werden;
2. wann diese Züge störungsfrei verkehrten und in welchen Zeiträumen es zu Einschränkungen im Zugbetrieb kam (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, Einsatz von Ersatzzügen, Ausfall von Kursen);
3. wie sich die Finanzierung dieser Züge zusammensetzt;
4. welche Schadenersatzforderungen in der Vergangenheit gestellt und eventuell beglichen wurden (von den an der Finanzierung beteiligten Städten an das Land, vom Land an die DB, von der DB an die Herstellerfirma);
5. in welcher Form die betroffenen Fahrgäste entschädigt werden;
6. ob das Land Schadenersatzansprüche gegen die DB stellt;
7. wie das Land die Zukunft des bogenschnellen Verkehrs in Baden-Württemberg sieht;

8. in welcher Weise das Land die weitere Entwicklung der Neigetechnik – auch von anderen Herstellern – begleitet und verfolgt.

05. 12. 2000

Stolz, Stephanie Günther, Dr. Witzel,  
Dr. Schäfer, Phillip Müller Bündnis 90/Die Grünen

#### Begründung

Immer mehr Fahrgäste sind durch die fortwährenden, zum Teil gravierenden Betriebsstörungen auf den Neitechstrecken unzufrieden und werden verprellt. Dadurch entsteht ein schwerer Imageschaden für das System Eisenbahn aber auch für das Land als Besteller der Verkehre.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Dezember 2000 Nr. 33–3824.2–1/134 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. Auf welchen Strecken werden zurzeit Neigezüge eingesetzt und seit wann bzw. auf welchen Strecken ist der Einsatz von Neigezügen vorgesehen, werden aber Ersatzzüge eingesetzt?*

Zu 1.:

Neitech-Fahrzeuge werden derzeit auf den Strecken Stuttgart–Tübingen–Albstadt-Ebingen, Basel–Friedrichshafen Stadt und Karlsruhe–Graben-Neudorf–Germersheim eingesetzt. Auf den Strecken Mannheim–Heilbronn, Friedrichshafen Stadt–Lindau sowie Karlsruhe–Wörth ist der Einsatz von Neitech-Fahrzeugen vorgesehen, kann aber wegen technischer Probleme mit den Fahrzeugen derzeit nicht realisiert werden. Auf der Strecke Sigmaringen–Ulm ist ebenfalls der Einsatz von Neitech-Fahrzeugen vorgesehen, jedoch ist diese Strecke noch nicht für den Einsatz der schnelleren Neitech-Fahrzeuge ausgebaut. Ersatzweise kommen auf allen Strecken konventionelle Züge zum Einsatz.

*2. Wann verkehrten diese Züge störungsfrei und in welchen Zeiträumen kam es zu Einschränkungen im Zugbetrieb (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, Einsatz von Ersatzzügen, Ausfall von Kursen)?*

Zu 2.:

Die nachfolgende Übersicht über die mit Neitech-Fahrzeugen befahrenen Strecken enthält das Datum der Betriebsaufnahme mit Neitech-Fahrzeugen sowie die Zeiten, in denen es zu länger anhaltenden Störungen im Betrieb mit Neitech-Fahrzeugen kam.

a) Strecke Heilbronn–Eberbach–Mannheim

Betriebsaufnahme: September 1996

Unregelmäßigkeiten beim Neitech-Einsatz:

13.10.96–31.05.97	Ersatzzüge
07.05.98–11.09.98	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt
11.09.98–30.05.99	Ersatzzüge
30.05.99–4.07.99	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt; Neigetechnik ausgeschaltet
05.07.99–26.09.99	Ersatzzüge
seit 13.02.00	Ersatzzüge

b) Strecke Heilbronn–Sinsheim–Mannheim

Betriebsaufnahme: September 1997

Unregelmäßigkeiten beim Neitech-Einsatz:

07.05.98–11.09.98	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt
11.09.98–30.05.99	Ersatzzüge
30.05.99–25.09.99	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt
seit 13.02.00	Ersatzzüge

c) Strecke Stuttgart–Tübingen–Albstadt-Ebingen–Sigmaringen

Betriebsaufnahme: September 1997

Unregelmäßigkeiten beim Neitech-Einsatz:

07.05.98–11.09.98	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt
11.09.98–15.10.98	Ersatzzüge
16.10.98–29.05.99	Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt; Neigetechnik ausgeschaltet
12.07.00–17.12.00	Neigetechnik zwischen Plochingen und Tübingen in Folge von Oberbaumängeln ausgeschaltet

d) Strecke Basel–Lindau

Betriebsaufnahme ohne Streckenausbau für Neigetechnik: September 1997

Betriebsaufnahme nach Streckenausbau für Neigetechnik:

– Abschnitt Singen–Lindau:	28.05.00
– Abschnitt Basel–Singen:	05.11.00

Unregelmäßigkeiten beim Neitech-Einsatz:

Juli 1998	Teilweise Einsatz von Ersatzzügen
11.09.98–22.11.98	Ersatzzüge
13.02.00–14.05.00	Ersatzzüge
28.05.00–27.11.00	Singen–Lindau mit ausgeschalteter Neigetechnik wegen fehlender Messfahrten
05.11.00–15.12.00	Basel–Singen mit ausgeschalteter Neigetechnik wegen fehlender Messfahrten
05.11.00–10.12.00	Teilweise Einsatz von Ersatzzügen
seit 11.12.00	Totalausfall Friedrichshafen–Lindau wegen Fahr- zeugmangel

e) Strecke Ulm–Sigmaringen

Betriebsaufnahme: Mai 1998



men. Dort ist ausgeführt, dass das Ministerium für Umwelt und Verkehr auf Grund des vertragswidrigen Nichteinsatzes der VT 611-Neitech-Triebwagen sowie des eingeschränkten Einsatzes dieser Fahrzeuge mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit und/oder unter Ausschaltung der Neigetechnik gegenüber DB Regio eine der Minderleistung entsprechende Zuschussminderung von knapp 10 Mio. DM geltend gemacht und sich gleichzeitig die Geltendmachung weiterer Zuschussminderungen für weiterhin auftretende Qualitätsdefizite vorbehalten hat.

Ergänzend dazu wird mitgeteilt, dass DB Regio Anfang Dezember 2000 erstmals schriftlich die Durchreichung von Vertragsstrafen, die DB Regio gegenüber den Herstellern erfolgreich geltend machen kann, an das Land zugesagt hat. Dies ist nach Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr aber nicht ausreichend und entspricht auch nicht den Verträgen zwischen dem Land und DB Regio. Das Land hält daher seine geltend gemachten Ansprüche dem Grunde und der Höhe nach weiter aufrecht und wird das weitere Vorgehen prüfen.

*5. In welcher Form werden die betroffenen Fahrgäste entschädigt?*

Zu 5.:

Über Entschädigungsleistungen der DB Regio an die betroffenen Fahrgäste ist dem Land nichts bekannt.

*7. Wie sieht das Land die Zukunft des bogenschnellen Verkehrs in Baden-Württemberg?*

Zu 7.:

Die landesweite Umsetzung des Integralen Taktfahrplanes ist ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes Baden-Württemberg. Ein wesentlicher Bestandteil des Integralen Taktfahrplans ist der Einsatz von schnellen Fahrzeugen mit Neigetechnik, ohne die zumindest derzeit die für den Taktfahrplan erforderlichen Fahrzeiten nicht eingehalten werden können. Das Land wird allerdings auf Grund der bisherigen Erfahrungen in jedem Einzelfall genauestens prüfen, ob die benötigten Fahrzeiten nicht auch mit konventionellen Fahrzeugen erreicht werden können. Dabei werden die weiteren Entscheidungen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr ganz entscheidend von der Antwort des Vorstandsvorsitzenden der DB AG auf ein Schreiben von Herrn Minister Müller vom 16. November 2000 abhängen, in welchem Herr Minister von der DB AG eine klare Antwort gefordert hat, ob und gegebenenfalls wann die vertragsgemäße Abwicklung der Neitech-Verkehre Gewähr leisten werden kann.

*8. In welcher Weise begleitet und verfolgt das Land die weitere Entwicklung der Neigetechnik – auch von anderen Herstellern?*

Zu 8.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg informieren sich in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr laufend über Neuentwicklungen bei Schienenfahrzeugen. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der Neigetechnik bei allen Herstellern. Grundsätzlich ist jedoch die Entwicklung von Schienenfahrzeugen eine von der Fahrzeugindustrie eigenverantwortlich wahrzunehmende Aufgabe.

In Vertretung  
Finkenbeiner  
Ministerialdirektor