

**Antrag**

**der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD**

**und**

**Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

**Neigetechnik-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 611**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. in welchem Umfang das Land der DB Regio AG Investitionszuschüsse für den Einsatz von Neigetechnik-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 611 gewährt hat;
2. in welchem jeweiligen Umfang sich welche kommunalen Gebietskörperschaften an den unter 1. genannten Investitionszuschüssen beteiligt haben;
3. welche Minderungen der unter 1. genannten Zuschüsse das Land aufgrund des seit Jahren eingeschränkten Einsatzes der Baureihe VT 611 durchgesetzt hat und ob es plant, diese anteilig an die kommunalen Gebietskörperschaften zurückzuerstatten;
4. bei welchen SPNV-Verbindungen, die in den vergangenen 10 Jahren zumindest zeitweilig durch die Baureihe VT 611 bedient worden sind, zwischenzeitlich welche anderen Fahrzeuge eingesetzt werden;
5. bei welchen SPNV-Verbindungen die Baureihe VT 611 derzeit im Einsatz ist;
6. wie sie die Entwicklung der Qualität der unter 5. genannten Verbindungen bewertet;

7. was sie zur Durchsetzung vereinbarter Qualitätsstandards bei den unter 5. genannten Verbindungen unternimmt;
8. inwiefern aus ihrer Sicht die Bemühungen um eine Verbesserung der Klimatisierung der Baureihe VT 611 und anderer betroffener Zugreihen ausreichen, um den Fahrgästen im Sommer 2007 eine Wiederholung der im Sommer 2006 aufgetretenen Missstände zu ersparen;
9. inwiefern sie es mittelfristig für möglich hält, die Baureihe VT 611 durch zuverlässigere Alternativen abzulösen.

04. 07. 2007

Haller, Drexler, Gall, Junginger, Braun SPD

### Begründung

Anhaltende Qualitätsmängel bei SPNV-Verbindungen, die vom Neigetechnik-Dieseltriebwagen VT 611 bedient werden, werfen 10 Jahre nach dem Beginn des „bogenschnellen“ SPNV in Baden-Württemberg die Frage auf, wie bzw. ob entsprechenden Problemen überhaupt abgeholfen werden kann.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Juli 2007 Nr. 7-3824.2-1/130 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. in welchem Umfang das Land der DB Regio AG Investitionszuschüsse für den Einsatz von Neigetechnik-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 611 gewährt hat;*

Zu 1.:

Das Land hat aufgrund verschiedener Verkehrsverträge, die in den neunziger Jahren abgeschlossen wurden, zur Umsetzung der darin vorgesehenen Angebotskonzepte für den Kauf von 16 Triebwagen der Baureihe 611 Investitionszuschüsse in Höhe von rund 42 Mio. € an die Deutschen Bahn AG bezahlt. Drei Fahrzeuge waren für den Einsatz auf der Linie Heilbronn-Mannheim vorgesehen, sieben wurden für den Schnellverkehr Stuttgart-Tübingen-Sigmaringen beschafft und weitere sechs für die Linie Basel-Singen-Lindau.

*2. in welchem jeweiligen Umfang sich welche kommunalen Gebietskörperschaften an den unter 1. genannten Investitionszuschüssen beteiligt haben;*

Zu 2.:

An den Zuschüssen für die unter Ziffer 1. genannten Fahrzeuge haben sich kommunale Gebietskörperschaften aufgrund von drei verschiedenen Refinanzierungsverträgen wie folgt beteiligt:

Die Landkreise Neckar-Odenwald-Kreis und Heilbronn, der Stadtkreis Heilbronn sowie die Städte Bad Friedrichshall, Neckarsulm und Mosbach mit zusammen 3 Mio. €.

Die Landkreise Reutlingen, Tübingen, Zollernalbkreis und Sigmaringen werden sich mit 5,1 Mio. € beteiligen, die Landkreise Lörrach, Waldshut, Konstanz und Bodenseekreis mit 3,84 Mio. €. In den letztgenannten Fällen erfolgt die Mitfinanzierung über mehrere Jahresraten und ist noch nicht abgeschlossen.

*3. welche Minderungen der unter 1. genannten Zuschüsse das Land aufgrund des seit Jahren eingeschränkten Einsatzes der Baureihe VT 611 durchgesetzt hat und ob es plant, diese anteilig an die kommunalen Gebietskörperschaften zurückzuerstatten;*

Zu 3.:

Minderungen sind nach den seinerzeit geschlossenen Verträgen (die mittlerweile aufgehoben wurden) und dem geltenden Vertrag mit der DB Regio AG nur für Schlechtleistungen im Bereich der betrieblichen Abwicklung vorgesehen. Die Rückzahlung der unter Ziffer 1. aufgeführten Investitionszuschüsse war lediglich für den Fall vorgesehen, dass die Fahrzeuge dauerhaft nicht im SPNV in Baden-Württemberg eingesetzt werden. Die Fahrzeuge werden jedoch nach wie vor im Land eingesetzt.

*4. bei welchen SPNV-Verbindungen, die in den vergangenen 10 Jahren zumindest zeitweilig durch die Baureihe VT 611 bedient worden sind, zwischenzeitlich welche anderen Fahrzeuge eingesetzt werden;*

Zu 4.:

Auf der Strecke Heidelberg–Heilbronn wurde die Baureihe 611 nur kurz eingesetzt, dann vollständig für die Bedienung der anderen beiden Strecken abgezogen und zunächst durch lokbespannte Züge, später durch Elektrotriebwagen der Baureihe 425 ersetzt. Im vorübergehenden Ersatzverkehr kamen auf der Achse Ulm–Donautal–Neustadt/Schwarzwald und Rottweil–Villingen–Neustadt/Schwarzwald über längere Zeiträume außerplanmäßig Triebwagen der Baureihe 628 sowie lokbespannte Züge mit Baureihe 218 zum Einsatz. Hier verkehren derzeit wieder planmäßig Fahrzeuge der Baureihe 611.

*5. bei welchen SPNV-Verbindungen die Baureihe VT 611 derzeit im Einsatz ist;*

Zu 5.:

- a) IRE Ulm–Friedrichshafen–Singen–Basel
- b) IRE Stuttgart–Tübingen–Sigmaringen(–Ulm)
- c) RE Neustadt/Schwarzwald–Tuttlingen–Sigmaringen–Ulm
- d) RE Neustadt/Schwarzwald–Villingen–Rottweil

*6. wie sie die Entwicklung der Qualität der unter 5. genannten Verbindungen bewertet;*

*7. was sie zur Durchsetzung vereinbarter Qualitätsstandards bei den unter 5. genannten Verbindungen unternimmt;*

*8. inwiefern aus ihrer Sicht die Bemühungen um eine Verbesserung der Klimatisierung der Baureihe VT 611 und anderer betroffener Zugreihen ausreichen, um den Fahrgästen im Sommer 2007 eine Wiederholung der im Sommer 2006 aufgetretenen Missstände zu ersparen;*

Zu 6. bis 8.:

Die Qualität und die Verfügbarkeit auf den von der Baureihe 611 bedienten Relationen hat sich in den vergangenen Jahren signifikant verbessert. Zwar kommt es noch immer zu Ausfällen bei verschiedenen technischen Komponenten der Fahrzeuge. Dennoch ist es möglich, auf den unter Ziffer 5. genannten Strecken die notwendige Stabilität in der Betriebsqualität zu realisieren und auf der IRE-Linie gemäß Ziffer 5. a) auch in bogenschnellen Fahrplänen, also mit Neigetechnik, zu fahren. Für die Strecke gemäß Ziffer 5. b) ist die Wiederaufnahme des bogenschnellen Verkehrs zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 vorgesehen. Dies ermöglicht kurze Reisezeiten und entsprechende Anschlussverknüpfungen in den Knotenbahnhöfen. Die DB Regio AG hat in der Vergangenheit bei der Baureihe 611 zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die oftmals unbefriedigende Klimatisierung in den Fahrgasträumen zu verbessern. Dies betraf neben dem Austausch und der Erneuerung ganzer Baugruppen auch die Luftführung. Inwieweit die getroffenen Maßnahmen für den Sommer 2007 tatsächlich ausreichen, um die Wiederholung der im Sommer 2006 aufgetretenen Missstände zu verhindern, kann erst nach Ablauf des Sommers 2007 bewertet werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort des Innenministeriums zu der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Norbert Zeller SPD „Zugausfall auf den Strecken Ulm–Lindau, Ulm–Basel, Friedrichshafen–Radolfzell“ in Drucksache 14/235 verwiesen.

*9. inwiefern sie es mittelfristig für möglich hält, die Baureihe VT 611 durch zuverlässigere Alternativen abzulösen.*

Zu 9.:

Zur Einhaltung der Fahrzeiten des Integralen Taktfahrplans, bedarf es des Einsatzes der Neigetechnik, um auf der vorhandenen Infrastruktur höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Nach Kenntnis der Landesregierung gibt es derzeit auf dem Fahrzeugmarkt keine geeigneten Neufahrzeuge. Dies dürfte sich auch mittelfristig nicht ändern.

Rech

Innenminister