

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/2514—**

**Zusammenhang zwischen Personalabbau bei der Deutschen Bundesbahn  
und zunehmenden Unpünktlichkeiten**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 29. Juni 1988 – E 13/32.73.00/21 Vm 88 – im Benehmen mit der für die Betriebsführung zuständigen Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Wieviel Personal wurde seit 1980 jährlich in den Bundesbahnbetriebswerken abgebaut?

Die Anzahl der für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge in den Betriebswerken der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Werkstättenarbeiter hat sich seit 1980 wie folgt entwickelt:

Jahr	Werkstättenarbeiter (P) im Jahresdurchschnitt	Differenz
1980	6 078 P	
1981	6 040 P	– 38 P
1982	5 900 P	– 140 P
1983	5 535 P	– 365 P
1984	5 005 P	– 530 P
1985	4 408 P	– 597 P
1986	4 307 P	– 101 P
1987	3 910 P	– 397 P

2. In welchen Zeitintervallen wurden 1980, 1982, 1984 und 1987 die unterschiedlichen Lokomotiven-Typen der DB einer Wartung unterzogen?

Die Wartungsintervalle der Triebfahrzeuge wurden im fraglichen Zeitraum nicht wesentlich verändert.

An Brennkrafttriebfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn wird nach 15 Betriebstagen (zuzüglich drei Tage Dispositionsreserve) eine „Frist“ (= Inspektion) ausgeführt. Elektrische Triebfahrzeuge werden nach 6 000 Laufkilometern einer „Nachschau“ (= Laufwerks- und Bremskontrolle) und – je nach Baureihe – nach 28 000 bis 32 000 Laufkilometern (zuzüglich 10 v. H. Dispositionsreserve) einer „Frist“ unterzogen. Für die neuen Drehstromlokomotiven der Baureihe 120 konnten aufgrund der modernen Technik die Werte auf 8 000 bzw. 60 000 Laufkilometer festgesetzt werden.

3. Wieviel Personal ist für eine Wartung der unterschiedlichen Lokotypen notwendig?

Im Jahresdurchschnitt erfordert die Instandhaltung eines

- Brennkrafttriebfahrzeuges 0,8,
- elektrischen Triebfahrzeuges 0,5

Werkstättenarbeiter im Betriebswerk.

4. Wenn aufgrund des Personalabbaus in den Bahnbetriebswerken die Wartungsintervalle gestreckt worden sind, wie hat sich das auf die Betriebstüchtigkeit des Materials ausgewirkt?

Die Wartungsintervalle wurden nicht gestreckt.

Der zu Frage 1 genannte Personalabbau in der Triebfahrzeuginstandhaltung war möglich und wirtschaftlich geboten wegen modernisierter Arbeitsabläufe und Instandhaltungstechniken sowie durch Reduzierung des Triebfahrzeugbestandes.

5. Wie oft kam es in den Jahren seit 1980 jährlich zu Lokschäden im Einsatz oder auf freier Strecke, so daß die eingesetzten Lokomotiven nicht mehr einsatzfähig waren und ausgewechselt werden mußten? Welche Schäden traten im einzelnen auf?

Durchschnittlich tritt bei einem Triebfahrzeug im Betrieb etwa alle zwei Jahre ein Schaden ein, der ein Ersatzfahrzeug („Hilfslok“) erforderlich macht. Die Deutsche Bundesbahn führt Aufschreibungen über die störungsfreien Laufkilometer der Triebfahrzeuge zwischen zwei derartigen Schadensfällen. Diese haben sich seit 1980 wie folgt entwickelt:

Störungsfreie Laufkilometer (in 1 000 km)				
Jahr	Brennkraft-		elektrische	
	Lok	Triebwagen	Lok	Triebwagen
1980	233	238	370	1 400
1981	208	278	334	1 400
1982	222	370	334	1 300
1983	200	357	357	1 700
1984	244	667	370	3 300
1985	232	526	370	3 300
1986	250	500	417	3 300
1987	228	526	435	3 000

Die Verbesserung ab 1984 bei den Triebwagen ist auf veränderte Einsatzbedingungen, Ausmusterung alter und Einsatz neuer Fahrzeuge zurückzuführen.

Die Schäden an den Triebfahrzeugen sind unterschiedlichster Art und ohne erkennbare Schwerpunkte.

6. Zu welchen Verspätungen kam es im Güter- und im Personenverkehr?

Der Pünktlichkeitsgrad im Gesamtnetz der DB hat sich seit 1980 insgesamt verbessert. Dies stellt sich wie folgt dar:

	Fernreiseverkehr	Personennahverkehr	Güterverkehr
1980	79	95	88
1987	84	95	91

Eine Aufteilung der durch Triebfahrzeugschäden bedingten Verspätungen nach Güter- und Personenverkehr ist der Deutschen Bundesbahn wegen fehlender statistischer Unterlagen nicht möglich.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Zusammenhang zwischen Personalabbau, schlechterer Wartung des Lokmaterials und einer Häufung der Lokomotivausfälle auf freier Strecke?

Ein solcher Zusammenhang ist aus den vorliegenden Zahlen nicht abzuleiten. Auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 und 5 wird verwiesen.

8. Welchen Einfluß auf die zukünftige Verkehrsmittelwahl hat nach Ansicht der Bundesregierung eine erhebliche Verspätung durch Materialfehler auf die 900 000 Nahverkehrskunden und 100 000 Fernverkehrskunden der Bahn?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Die Deutsche Bundesbahn ist im übrigen laufend bemüht, durch Anwendung moderner Wartungs- und Diagnosetechniken technische Störungen – nicht nur bei den Triebfahrzeugen – zu minimieren.

9. Was will die Bundesregierung unternehmen, um Mißstände bei der Materialwartung nachhaltig abzustellen?

Unzulänglichkeiten, wie sie unterstellt werden, vermag der Bundesminister für Verkehr nicht zu erkennen.