

20. 03. 90

Sachgebiet 93

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/6442 —

Einsatz der DB-Nahverkehrswagen „Silberlinge“ in Regionalschnellbahnen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 15. März 1990 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Ist es zutreffend, daß bei der Deutschen Bundesbahn Nahverkehrswagen des Typs „Silberlinge“ für den Einsatz in Regionalschnellbahnen (RSB) hergerichtet und umgebaut werden, wenn an diesen Fahrzeugen Generalüberholungen vorgenommen werden müssen?

Es ist zutreffend, daß die Deutsche Bundesbahn Nahverkehrs-Reisezugwagen der Bauart „n“ („Silberlinge“) anlässlich von Untersuchungen nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) modernisiert und für den Einsatz auf Citybahn- und Regionalschnellbahnstrecken umbaut.

2. Ist es zutreffend, daß bei einem Großteil dieser erneuerten Wagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h bleibt, weil die Bremsanlagen dieser Wagen nicht für 140 km/h ausgelegt sind?

Warum werden die Bremsanlagen bei der Generalüberholung nicht umgebaut?

In den Reisezugwagenpark der Deutschen Bundesbahn waren zum 31. Dezember 1989 5 009 Nahverkehrswagen der Bauart „n“ eingestellt. Davon sind über ein Drittel lauf- und bremstechnisch für Geschwindigkeiten bis 140 km/h geeignet.

Entscheidend in diesem Zusammenhang ist jedoch, daß die Streckeninfrastruktur, die bestehenden Haltestellenabstände und die für den Schienenpersonennahverkehr vorgehaltenen elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge in den meisten Fällen kaum höhere Ge-

schwindigkeiten als 120 km/h zulassen. Dies gilt insbesondere für alle Strecken in der Fläche.

Selbst unter günstigsten Bedingungen und auf geeigneten Strecken, z. B. auf dem 70 km langen Abschnitt Köln–Aachen, würde eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit der Nahverkehrszüge auf 140 km/h nur unbedeutende und für den Kunden wenig ausschlaggebende Fahrzeitgewinne bringen, die in der beispielhaft angesprochenen Relation etwa 2 Minuten betragen. Priorität für den Fahrgast hat nach wie vor die Pünktlichkeit der Züge.

3. Ist es zutreffend, daß die Deutsche Bundesbahn einen einheitlichen Wagenpark im RSB-Einsatz für nötig hält, der für die Höchstgeschwindigkeit 140 km/h und nicht 120 km/h zugelassen ist?

Aus der Sicht der Produktionsplanung der Deutschen Bundesbahn sollten die bis 140 km/h lauffähigen n-Wagen für Leistungen gebunden bleiben, die dem Fahrgast einen spürbaren Attraktivitätsgewinn bieten. Dies ist durchweg bei den Regionalschnellbahn-Zügen (RSB) der Fall.

4. Ist es zutreffend, daß im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Sommer 1991 etliche Fahrzeugumläufe im zukünftigen, vertakteten RSB-Verkehr gebrochen werden müssen, da kein einheitliches Wagenmaterial vorhanden sein wird?

Welche zusätzlichen Kosten werden der Deutschen Bundesbahn entstehen, weil

- a) Fahrzeugumläufe gebrochen werden müssen,
- b) zusätzliche Fahrzeuge mit zusätzlichem Personal wegen zu langsamer Geschwindigkeiten gefahren werden müssen?

In welchem Verhältnis stehen die Kosten aus a) und b) zu den Kosten, die beim Einbau neuer, für Höchstgeschwindigkeiten von 140 km/h zugelassener Bremsanlagen in die „Silberlinge“ entstehen würden?

Warum ist die Bundesregierung nicht bereit, diese Investitionskosten zu übernehmen?

Die Deutsche Bundesbahn schließt nicht aus, daß in Einzelfällen bisher durchgehende Züge im Regionalverkehr aufgegeben und Zugleistungen auf geeigneten Umsteigebahnhöfen gebrochen werden müssen. Gründe hierfür sind

- die zunehmende Vertaktung des Nahverkehrs,
- die Neuordnung des Schienenpersonenfernverkehrs ab 1991, von denen Rückwirkungen auf die Fahrplan- und Umlaufgestaltung des Nahverkehrs ausgehen.

Insgesamt hat der in den letzten Jahren begonnene Optimierungsprozeß dazu geführt, daß das Angebot im Regional- und Nahverkehr mit einem geringeren Aufwand an Personal und Fahrzeugen kundenfreundlicher und kostengünstiger gestaltet werden konnte. Systembedingte Mehrkosten, die in Relation zu den Umbaukosten für die Bremse der n-Wagen gesetzt werden könnten, sind dadurch nicht entstanden und für 1991 nicht zu erwarten.

Je nach Wagenbauart und Ausstattungsgrad des Bremssystems bewegen sich die Umrüstkosten für die Bremse zwischen 30 000 und 50 000 DM je Fahrzeug, für die jeweils Mittel im Rahmen des Wirtschaftsplans der DB veranschlagt werden.

5. Ist es zutreffend, daß durch diese zu langsamem Fahrzeuge Fahrplananschlüsse nicht hergestellt werden können und es dadurch zu nicht unerheblichen Reisezeitverzögerungen für die Fahrgäste kommen wird?

In welchen DB-Bezirken ist mit solchen fehlenden Anschlüssen auch ab 1991 noch zu rechnen?

Die Deutsche Bundesbahn verneint, daß auf Umsteigebahnhöfen fahrzeugbedingt Fahrplananschlüsse im Nahverkehr nicht hergestellt werden können. Eine solche Zielsetzung wäre mit ihren unternehmerischen Interessen nicht zu vereinbaren.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333