

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Brandschutz beim Projekt Stuttgart 21

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche brandschutzbedingten Vorgaben hinsichtlich der Personalgestaltung in Zügen, die die Tunnelabschnitte von Stuttgart 21 befahren werden, sind zu berücksichtigen?
2. Auf welchen auf Stuttgart zulaufenden Strecken ist die Einführung des schaffnerlosen Betriebs geplant?
3. Mit welchem gegenüber dem heutigen Betrieb erhöhten Zugbegleitpersonalbedarf ist in vom Land Baden-Württemberg bestellten Regionalzügen, die die Tunnelabschnitte von Stuttgart 21 befahren werden, zu rechnen?
4. Welche Kosten sind für das Land mit dem potenziellen Personalmehrbedarf verbunden?
5. In welcher Form ist der betriebskostenerhöhende Personalmehrbedarf in die Betriebskosten- bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projekts Stuttgart 21 eingegangen?

23. 09. 2003

Boris Palmer GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2003 Nr. 31–DS 13/2444 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche brandschutzbedingten Vorgaben hinsichtlich der Personalstellung in Zügen, die die Tunnelabschnitte von Stuttgart 21 befahren werden, sind zu berücksichtigen?

Hinsichtlich der Personalausstattung von Zügen, die – wie zukünftig bei Stuttgart 21 – lange Tunnel befahren, gilt derzeit die Konzernrichtlinie 423.0130 der DB AG. Diese fordert bei Zügen bis zu 5 Wagen 2 Zugbegleiter, bei Zügen bis zu 10 Wagen 3 Zugbegleiter. Die Anforderungen dieser Richtlinie beruhen auf Vorgaben von 1991 für die Schnellbahnstrecke Stuttgart–Mannheim und den damals üblichen Fahrzeugpark. Für den Regionalverkehr gibt es keine entsprechende Regelung. Die Richtlinie wird daher für die von Vaihingen nach Stuttgart auf der Schnellbahnstrecke fahrenden Regionalzüge entsprechend angewandt.

Aufgrund der inzwischen deutlich verbesserten Brandschutzausstattung aktueller Fahrzeuge wird die Anforderung an die Personalstärke – unter Beibehaltung mindestens gleicher Sicherheitsstandards – derzeit überprüft. Dies erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass bei der technischen Ausstattung der S-Bahn ein schaffnerloser Betrieb zugelassen ist. Der Personalbedarf für Züge, die zukünftig die Tunnel von Stuttgart 21 befahren, ist daher zur Zeit noch nicht bezifferbar.

2. Auf welchen auf Stuttgart zulaufenden Strecken ist die Einführung des schaffnerlosen Betriebs geplant?

Der schaffnerlose Betrieb ist derzeit auf den regionalen Strecken Stuttgart–Heilbronn–Neckarelz, Stuttgart–Lauda, Stuttgart–Tübingen, Stuttgart–Karlsruhe, Stuttgart–Neu-Ulm, Stuttgart–Heidelberg und Stuttgart–Singen eingeführt bzw. geplant.

3. Mit welchem gegenüber dem heutigen Betrieb erhöhten Zugbegleitpersonalbedarf ist in vom Land Baden-Württemberg bestellten Regionalzügen, die die Tunnelabschnitte von Stuttgart 21 befahren werden, zu rechnen?

Die DB AG geht davon aus, dass aufgrund der oben beschriebenen Überprüfung der Richtlinie kein Personalmehrbedarf anfallen wird.

4. Welche Kosten sind für das Land mit dem potenziellen Personalmehrbedarf verbunden?

Nach dem Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG, der ab dem 1. Oktober 2003 für die nächsten 13 Jahre gelten wird, bezahlt das Land für jeden erbrachten Zugkilometer einen festen Zuschuss. Welche Entwicklungen beim Personalbedarf während der Laufzeit auftreten und wie das Unternehmen dadurch etwa anstehende Mehrkosten deckt, ist allein Sache des Unternehmens. Veränderungen beim Personalbedarf haben daher keine Auswirkungen auf den Zuschuss des Landes.

5. In welcher Form ist der betriebskostenerhöhende Personalmehrbedarf in die Betriebskosten- bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projekts Stuttgart 21 eingegangen?

Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Projekt Stuttgart 21 aus dem Jahre 1999 wurden bei der Ermittlung der Nahverkehrskosten der DB Regio die Kosten für Zugbegleitpersonal nach dem bisher bei Regionalverkehren erforderlichen Bedarf berücksichtigt.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr