

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/14920 –**

Anwendung von Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge

Vorbemerkung der Fragesteller

Züge mit Neigetechnik fahren zu lassen, kann auf kurvenreichen Strecken gegenüber konventionellem rollendem Material Fahrzeitgewinne bringen, sodass sich ein Zeitgewinn für die Reisende ergibt – wenn die Neigetechnik tatsächlich genutzt wird. Dazu müssen die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer (Tf) auch die entsprechende Ausbildung bekommen bzw. muss diese regelmäßig aufgefrischt werden, damit sie befähigt sind und bleiben, Schienenfahrzeuge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung zu führen. Sollten zu wenige der Tf die Ausbildung erhalten oder aber die Kenntnisse nicht regelmäßig erneuert bzw. genutzt werden, können ggf. nicht alle mit Neigetechnik ausgestatteten Züge mit eingeschalteter Neigetechnik gefahren werden. Damit wird das Potenzial dieser Fahrzeuge nicht voll ausgeschöpft. Dies gilt es zu verhindern, da auch der Kauf von Zügen mit Neigetechnik und deren Unterhalt mit Mehrkosten verbunden ist. Die technischen Möglichkeiten zur Fahrzeitverkürzung auf dafür geeigneten Strecken sollten konsequent genutzt werden.

1. Fahren auf den Strecken, die mit Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge (GNT) ausgestattet sind, alle mit Neigetechnik ausgestatteten Züge planmäßig mit GNT, und nutzen ständig diese Ausrüstung?
2. Wenn nein, auf welchen mit der GNT ausgestatteten Strecken fahren Züge nicht mit GNT bzw. eingeschalteter gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung, und warum werden die Möglichkeiten der GNT nicht vollständig genutzt, obwohl sie eine höhere Sicherheit bietet als die punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) haben die Triebzüge Baureihe (BR) 411 und 415 (ICE T) die technischen Voraussetzungen für die Nutzung

der Neigetechnik (NeiTech). Die NeiTech wird planmäßig auf der Strecke Frankfurt-Passau (Linie 91) im Abschnitt Nürnberg-Passau eingesetzt. Ab Dezember 2020 ist geplant, auf der Strecke München-Lindau bogenschnellen Fernverkehr einzurichten. Dies erfolgt in Kooperation mit der SBB Personenverkehr. Bei der DB Regio AG fahren auf den Strecken mit Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge (GNT) alle entsprechend ausgestatteten Züge planmäßig mit dieser Ausrüstung.

3. Welche Strecken sollen laut Bedarfsplan Schiene bis 2030 für Züge mit Neigetechnik ausgebaut werden?

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll die Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart–Backnang/Schwäbisch Gmünd–Aalen–Nürnberg für Neigetechnik ausgerüstet werden.

4. Sind die folgenden Strecken des Fern- und Regionalverkehrs für die Neigetechnik ausgestattet, und wenn nein, wann werden sie mit diese entsprechend ausgebaut

Fernverkehr:

Singen–Stuttgart

Lindau–Memmingen–Buchloe–München

Nürnberg–Passau

Nahverkehr:

Würzburg–Schweinfurt–Grimmental–Erfurt

Nürnberg–Bayreuth–Hof

Nürnberg–Bayreuth–Lichtenfels–Bamberg

Hof–Lichtenfels–Bamberg

Nürnberg–Weiden–Neustadt

Nürnberg–Schwandorf

Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Cheb

Augsburg–Buchloe–Oberstdorf/Lindau

München–Buchloe–Oberstdorf/Lindau?

Nach Auskunft der DB AG sind folgende Strecken für NeiTech-Züge ausgerüstet und zugelassen:

Fernverkehr:

Singen–Stuttgart

Frankfurt–Nürnberg–Passau

Derzeit in Bau:

ABS 48 (München–Buchloe–Memmingen–Lindau (–Zürich)). Der fahrplanmäßige bogenschnelle Betrieb mit der NeiTech-Baureihe ETR 610 Astoro ist für den 13. Dezember 2020 vorgesehen.

Nahverkehr:

Würzburg–Schweinfurt–Rentwertshausen–Grimmenthal–Arnstadt–Neudietendorf–(Erfurt)

Nürnberg–Bayreuth–Hof

Nürnberg–Bayreuth–Neuenmarkt–Wirsberg–Lichtenfels

Hof–Neuenmarkt–Wirsberg–Lichtenfels

Nürnberg–Hersbruck (Pegnitz)–Weiden–Neustadt–Waldnaab

Nürnberg–Hersbruck (Pegnitz)–Schwandorf

Nürnberg–Marktredwitz–Hof

Augsburg–Buchloe–Immenstadt–Lindau.

Nicht für NeiTech-Betrieb ausgerüstet sind folgende Strecken/
Streckenabschnitte des Nahverkehrs:

Lichtenfels–Bamberg

Marktredwitz–Cheb

Immenstadt–Oberstdorf.

5. Warum greift die Bundesregierung als alleiniger Eigentümer der DB AG nicht ein, wenn die DB AG keine neuen Neigetechnikzüge mehr beschaffen will (s. Bundestagsdrucksache 19/9802), zugleich aber für den Deutschland-Takt der Ausbau von Strecken geplant wird und deren Ziel-fahrzeit im Fahrplanentwurf des Deutschland-Takts nur erreicht werden kann, wenn Fahrzeuge mit Neigetechnik eingesetzt werden?
6. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die DB AG bzw. andere Eisenbahnverkehrsunternehmen rollendes Material mit gleisbogenabhän-giger Wagenkastensteuerung beschaffen, um die „Neigetechnikstrecken“ des Deutschland-Takts (s. Bundestagsdrucksache 19/9802) wie im jün-gsten Fahrplanentwurf vorgesehen im entsprechenden Takt und den unter-stellten Fahrzeiten befahren zu können?
7. Wie sollen die Strecken, die im Zuge der Umsetzung des Deutschland-Takts nur mit Neigetechnik genutzt werden können (Erreichen der Ziel-fahrzeit nur mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung), zur Ziel-erfüllung beitragen, wenn es nicht genügend Fahrzeuge mit Neigetechnik gibt?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagdruck-sache 19/9802 verwiesen. Die Arbeiten zum Zielfahrplan für den Deutschland-takt werden durch einen intensiven Austauschprozess mit den Ländern und Ei-senbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs begleitet.

8. Welche Zusatzqualifikation brauchen Triebfahrzeugführer und Triebfahr-zeugführerinnen, um ICE-T (Baureihe 411 und 415 bzw. ÖBB-Baureihe 4011) oder andere Züge mit Neigetechnik fahren zu können?

Nach Auskunft der DB AG ist die Qualifizierung sowohl im Fern- wie im Nah-verkehr (im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) BR 611 oder 612) für die je-weilige Fahrzeug-Baureihe ausreichend, um Züge mit Neigetechnik fahren zu

können. Für das bogenschnelle Fahren ist eine Qualifizierung für das Zugbeeinflussungssystem GNT erforderlich. Mit diesem werden die erhöhten Geschwindigkeiten bei der bogenschnellen Fahrt überwacht.

9. Sind alle Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen auf den mit GNT ausgerüsteten Strecken so ausgebildet, dass GNT eingesetzt werden kann, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG sind alle Triebfahrzeugführenden auf entsprechend ausgerüsteten Strecken, die mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen fahren, für das bogenschnelle Fahren qualifiziert.

10. Auf welchen Strecken kann derzeit nicht mit GNT und gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung bogenschnell gefahren werden, weil nicht ausreichend qualifizierte Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen verfügbar sind?

Keiner.

11. Welche Züge des Fernverkehrs könnten bei einer vollständigen Besetzung der betreffenden Fahrzeugumläufe mit entsprechend qualifizierten Triebfahrzeugführern und Triebfahrzeugführerinnen auf den mit GNT ausgerüsteten Strecken beschleunigt werden, und wie hoch fällt der Fahrzeitvorteil auf den davon betroffenen Relationen aus (bitte Fahrzeit mit und ohne Neigetechnik gegenüberstellen)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich das Einsatzgebiet der GNT im Fahrplanbetrieb für den Fernverkehr mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke VDE 8 im Jahr 2015 und 2017 verringert. Nur auf einzelnen Abschnitten entstehen geringe Fahrzeitgewinne durch den Einsatz von GNT. Die Nutzung der GNT-Strecken erfolgt nach Bedarf entsprechend der bundesweit und international abgestimmten Fahrplankonzepte.

Fahrzeitvorteile sind von der Infrastruktur, dem konkreten Fahrzeug und dem Betriebsprogramm abhängig (z. B. notwendige Zugkreuzungen, Überholungen von Nahverkehrszügen usw.).

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

12. Sind genügend Ausbildungs- und Weiterbildungsplätze vorhanden, um die nötigen Zusatzqualifikationen zum Führen von Zügen mit GNT bzw. Neigetechnik zu erhalten?

Ja.