

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Anwendung von Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
3. Welche Strecken sollen laut Bedarfsplan Schiene bis 2030 für Züge mit Neigetechnik ausgebaut werden?
4. Sind die folgenden Strecken des Fern- und Regionalverkehrs für die Neigetechnik ausgestattet, und wenn nein, wann werden sie mit dieser 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?

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 Zielfahrzeit 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 gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung beschaffen, um die „Neigetechnikstrecken“ des Deutschland-Takts (s. Bundestagsdrucksache 19/9802) wie im jüngsten Fahrplanentwurf vorgesehen im entsprechenden Takt und den unterstellten 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 Zielfahrzeit nur mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung), zur Zielerfüllung beitragen, wenn es nicht genügend Fahrzeuge mit Neigetechnik gibt?
8. Welche Zusatzqualifikation brauchen Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen, um ICE-T (Baureihe 411 und 415 bzw. ÖBB-Baureihe 4011) oder andere Züge mit Neigetechnik fahren zu können?
9. Sind alle Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen auf den mit GNT ausgerüsteten Strecken so ausgebildet, dass GNT eingesetzt werden kann, und wenn nein, warum nicht?
10. Auf welchen Strecken kann derzeit nicht mit GNT und gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung bogenschnell gefahren werden, weil nicht ausreichend qualifizierte Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen verfügbar sind?
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 Fahrzeitleistungsbeitrag auf den davon betroffenen Relationen aus (bitte Fahrzeit mit und ohne Neigetechnik gegenüberstellen)?
12. Sind genügend Ausbildungs- und Weiterbildungsplätze vorhanden, um die nötigen Zusatzqualifikationen zum Führen von Zügen mit GNT bzw. Neigetechnik zu erhalten?

Berlin, den 22. Oktober 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**