

Kleine Anfrage

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

Zukunft Doppelstock-Fahrzeugstrategie im Schienenpersonenverkehr

Die Dachstrategie der DB AG „Starke Schiene“ sieht eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen und deutlich mehr Güterverkehr bis 2030 vor. Auch die Bundesregierung verfolgt dieses verkehrspolitische Ziel.

Das Schienennetz und insbesondere die Knoten sind heute schon stark ausgelastet und verspätungsanfällig. Nicht nur die Verdoppelung der Fahrgastzahlen, sondern auch der D-Takt mit mehr zeitgleichen Anschlüssen erfordert höhere Netzkapazitäten, die über die Verstärkung des Aus- und Neubaus mittel- bis langfristig aufgebaut werden können. Nach Auffassung der Fragesteller muss das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen also mit einer Ausbaustrategie für das Netz und einer vergleichsweise schnell umsetzbaren Fahrzeugstrategie untersetzt werden, die konsequent auf Doppelstockwagen (kurz: Dosto-Wagen oder „Dosto“) setzt. Doppelstöckige Reisezugwagen bzw. Triebzüge ermöglichen je nach Bauweise ca. 40 Prozent mehr Platzkapazität als einstöckige Wagen (Quelle: https://www.verkehr.tu-darmstadt.de/media/verkehr/bs/schriftenreihe_bs/b7.pdf, Seite 12). Zudem sind sie bei Reisenden sehr beliebt und bieten eine angenehme, ruhige Fahrdynamik.

Ein weiteres wichtiges verkehrspolitisches Ziel ist die durchgängige Barrierefreiheit. Hier stehen wir vor dem Dilemma der Bahnsteighöhen, die seit der Entscheidung der Bundesregierung für die einheitliche Regelhöhe 76 cm über Schienenoberkante (SOK) nicht mehr mit Doppelstockwagen, die eine untere Fußbodenhöhe von 44 cm über SOK aufweisen, kompatibel sind. Bislang gibt es für dieses Problem keine befriedigenden Lösungen seitens der Hersteller. Die in der Entwicklung befindlichen 76er-Stadler-Dosto-Wagen werden Komforteinschränkungen in der Kopfhöhe, durch viele steile Rampen (Quelle: <https://barrierefreiebahn.de/verrampte-zuege/>) und dadurch z. T. Sitzplatzverluste mit sich bringen, ebenso wie die BR 446 Twindexx Vario von Bombardier, die seit kurzem auf der Riedbahn verkehren. Siemens hat mit dem Desiro nur an den einstöckigen Endwagen 76er-Einstiege, die Doppelstockwagen sind weiterhin auf 55 cm Höhe ausgelegt.

Im Fernverkehr werden derzeit neue Dosto-IC-Garnituren angeschafft. Praktisch alle der von Bombardier und Stadler gelieferten Dosto-Wagen sind auf 55 cm Einstiegshöhe konstruiert, mit wenigen Ausnahmen bei Einstiegen über den Drehgestellen mit zwei bis drei Stufen, um dort auf die Fußbodenhöhe 130 cm über SOK zu gelangen. Für die ICE-Flotte, das Flaggschiff und Rückgrat des Schienenpersonenfernverkehrs, sind jedoch bis auf gelegentliche Gedankenäußerungen (Quelle: <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/bahn-investiert-milliarden-in-zuege-und-will-30-minuten-takt-fuer-ice-100.html>) keine

konkreten Pläne zur Anschaffung von doppelstöckigem Wagenmaterial bekannt, obwohl hier die längsten Züge mit den höchsten Sitzplatzkapazitäten gefahren werden.

Wir bitten bei Tabellendarstellungen jeweils um Summenbildung (quer und längs).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Doppelstockwagen sind derzeit in Deutschland im Einsatz (bitte nach Hersteller und nach S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr und gemäß dem deutschen Fahrzeugeinstellungsregister auflgliedern)?
2. Für wie viele Doppelstockwagen liegen derzeit in Deutschland Bestellungen vor (bitte nach Hersteller und nach S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr und gemäß dem deutschen Fahrzeugeinstellungsregister auflgliedern)?
3. Wie viele Doppelstockwagen ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung durch aktuelle Ausschreibungsverfahren (bitte nach Hersteller und nach S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr und gemäß dem deutschen Fahrzeugeinstellungsregister auflgliedern)?
4. Wie viele der in Bestellung befindlichen und sich durch laufende Ausschreibungsverfahren ergebende Dosto-Wagen werden bereits auf den gleichen Strecken befindliche Dosto-Wagen ersetzen (bitte nach Hersteller und nach S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr auflgliedern)?
5. Aus wie vielen Doppelstockwagen setzt sich im Durchschnitt ein Zug zusammen?
Was ist die derzeit verkehrende minimale und maximale Anzahl?
Was ist die technisch mögliche minimale und maximale Anzahl?
6. Wie viele Reisezugwagen sind in Deutschland derzeit insgesamt im Einsatz (einstöckige und doppelstöckige gesamt)?
7. Wie viele Kombi-Züge mit doppelstöckigen und einstöckigen Wagen innerhalb eines Zugverbundes gibt es in Deutschland (bitte nach in Betrieb, in Bestellung, in laufender SPNV-Ausschreibung und gemäß dem deutschen Fahrzeugeinstellungsregister auflgliedern)?
8. Wie bewertet die Bundesregierung das Potenzial von Dosto-Wagen zur Kapazitätssteigerung im Schienenverkehr?
Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass ein Dosto-Wagen gegenüber einem einstöckigen Wagen ca. 40 Prozent mehr Platzkapazität bietet?
Falls nein, zu welchen Ergebnissen kommt die Bundesregierung?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Problematik der aktuellen Kompatibilitätsproblematik von Bahnsteigregelhöhe und Dosto-Eingangshöhe in Bezug auf das Ziel der vollständigen Erreichung der Barrierefreiheit?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die vielen notwendigen steilen Rampen in 76er-Dosto-Wagen (vgl. TSI-PRM, zulässig sind 15 Prozent bzw. 18 Prozent) vor dem Hintergrund des Ziels „Barrierefreiheit“?
Werden die derzeit verfügbaren bzw. in Entwicklung befindlichen Lösungen für 76er-Dosto-Wagen als standardtauglich angesehen?
Falls ja, warum?
Falls nein, warum nicht?

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die geringe Kopfhöhe im Einstiegsbereich bzw. in den darüberliegenden Zugängen zum Obergeschoss in 76er-Dosto-Wagen vor dem Hintergrund des Ziels eines angemessenen Reisekomforts?

Werden die derzeit verfügbaren bzw. in Entwicklung befindlichen Lösungen als standardtauglich angesehen?

Falls ja, warum?

Falls nein, warum nicht?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung mögliche Sitzplatzverluste in 76er-Dosto-Wagen?

Werden die derzeit verfügbaren bzw. in Entwicklung befindlichen Lösungen als standardtauglich angesehen?

Falls ja, warum?

Falls nein, warum nicht?

13. Begnügt sich die Bundesregierung bei der Zielformulierung der Barrierefreiheit im Schienenverkehr damit, dass einzelne Wagen bzw. einzelne Türen eines Zugverbundes barrierefrei vom Bahnsteig erreichbar sein müssen?

Wann ja, warum, wenn nein, was ist die Zielsetzung der Bundesregierung?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die beiden derzeit in Deutschland verfolgten technischen Lösungsansätze, insbesondere hinsichtlich der Skalierungs- und Standardtauglichkeit:

a) Eingeschossige Endwagen mit 76er-Einstieg und doppelstöckige Mittelwagen mit 55er-Einstieg (vgl. Siemens Desiro)?

b) Volle Ausnutzung der nach TSI-PRM zulässigen Rampensteigung von 15 Prozent bzw. 18 Prozent innerhalb der Doppelstockwagen und weitere Rampen im Obergeschoss, um die Kopfhöhe im Einstiegsbereich zu gewährleisten (vgl. Bombardier Twindexx Vario – Riedbahn, Stadler Kiss – Hamburg–Lübeck)?

15. Wo können detaillierte, maßstabsgetreue Längs- und Querschnitte dieser neuen Züge und Wagen eingesehen werden (bitte mindestens für Bombardier, Stadler und Siemens differenzieren)?

16. Gibt es Pläne oder Überlegungen, perspektivisch auch für die ICE-Flotte Dosto-Wagen anzuschaffen, und falls ja, welche Überlegungen, falls nein, warum nicht?

17. Hat die Deutsche Bahn AG die Beschaffung von doppelstöckigen ICE bereits in der Vergangenheit in Erwägung gezogen, und bestehen derzeit konkrete Absichten, mittelfristig eine doppelstöckige ICE-Generation zu beschaffen, und wenn ja, welche Anforderungen (z. B. Antriebsleistung, Sitzplatzkapazität) stellt die DB an doppelstöckige ICE?

18. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Deutschlandtakt mit einer Fahrzeugstrategie zu flankieren, auch um das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu erreichen?

Wenn ja, bis wann sollen die Eckdaten einer Fahrzeugstrategie für den Deutschlandtakt festgelegt werden, und welche Parameter sollen dabei einfließen?

Wenn nein, warum verzichtet die Bundesregierung auf eine Fahrzeugstrategie, die auf den Deutschlandtakt abgestimmt ist?

19. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung das selbst gesteckte Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 erreichen, und welche Maßnahmen im Bereich des rollenden Materials dienen diesem Ziel?
20. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zwingend mit einer Fahrzeugstrategie untermauert werden muss, die auch im Fernverkehr konsequent auf doppelstöckige Reisezugwagen bzw. Triebzüge setzt?
21. Welchen Anteil an der Verdoppelung der Fahrgastzahlen sollen folgende Maßnahmen nach der Zielstellung der Bundesregierung haben: Kapazitätssteigerung durch Aus- und Neubau (einschließlich Verlängerung von Bahnsteigen), Verdichtung des Angebots, Einsatz von Fernverkehrszügen mit größerer Sitzplatzkapazität (hier einstöckige Züge), Einsatz von Doppelstockzügen im Fernverkehr?
22. In welchen Bahnhöfen mit Fernverkehrshalten sind nach dem dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts Bahnsteigverlängerungen erforderlich bzw. geplant (bitte bisherige Nutzlänge des Bahnsteigs und künftige Nutzlänge des Bahnsteigs angeben, weiterhin bitte angeben, welche Bahnsteige verlängert werden sollen)?
23. Welche betriebswirtschaftlichen Effekte hätten Dosto-ICE gegenüber einstöckigen ICE-Zügen (bitte nach Betriebskosten, Energieverbrauch und Klimawirkung angeben)?
24. Liegen der Bundesregierung Erfahrungsberichte über den Einsatz des TGV Duplex der SNCF vor?
Sind der Bundesregierung Erfahrungen der SNCF mit dem Betrieb bekannt (bitte Energieverbrauch je Sitzplatz, Betriebskosten je Sitzplatz, Zuglänge je Sitzplatz im Vergleich zu einstöckige TGV-Zügen und im Vergleich zu einstöckige ICE-Zügen angeben)?
25. Auf welchen Bahnstrecken in Deutschland ist der TGV Duplex zugelassen?
26. Welche Einstiegshöhe über SOK hat der TGV Duplex?
27. Wie hoch ist die typische maximale und die typische minimale Auslastung bezogen auf die Sitzplätze (inklusive Klappsitze) in folgenden beispielhaften Dosto-Strecken: Hamburg–Lübeck, Berlin–Rostock, Mönchengladbach–Münster, Frankfurt–Heidelberg, Stuttgart–Singen und München–Augsburg?
 - a) Wie viele Plätze werden in den o. g. Strecken typischerweise angeboten (bitte in Sitzplätze, Klappsitze, Stehplätze, Fahrradstellplätze differenzieren)?
 - b) Wird an den o. g. Strecken die Platzkapazität an die Nachfrage angepasst, wenn ja wie, wenn nein, warum nicht?
 - c) An welchen der o. g. Strecken werden bei Nachfrageschwankungen innerhalb eines Zuglaufes, z. B. im Zulauf auf Großstädte, Züge verstärkt bzw. geschwächt?
28. Wie lang sind die kürzesten Doppelstockgarnituren auf diesen Strecken (Anzahl der Wagen, Sitzplatzkapazität angeben)?
29. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung im Rahmen der europäischen Ratspräsidentschaft, beim Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes auf Dosto-Wagen zu setzen?

30. Falls ja, kann die Bundesregierung sich vorstellen, eine Art breit angelegten, offenen Gestaltungswettbewerb für „Dosto-Nachtzugwagen der Zukunft“ auszuloben, um die Bevölkerung mitzunehmen in Bezug auf das künftige europäische Reisen?
31. Lässt sich nach Einschätzung der Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD definierte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ohne den deutlich verstärkten Einsatz von Doppelstockzügen erreichen?
32. Lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Pariser Klimaziele ohne den deutlich verstärkten Einsatz von Doppelstockzügen erreichen?

Berlin, den 6. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

