

■ Aktuell

## Endlich: Neue Fahrzeuge für DB-Fernverkehr

aus SIGNAL 01/2011 (März 2011), Seite 8 (Artikel-Nr: 10000597)  
Deutscher Bahnkunden-Verband

**Ab Ende 2013 wird die Deutsche Bahn auf einigen InterCity-Linien erstmals auch im Fernverkehr Doppelstockwagen einsetzen. Am 30. Dezember 2010 wurden bei Bombardier Transportation 135 klimatisierte Doppelstockwagen sowie 27 Lokomotiven der Baureihe 146.2 (Leistung 5,6 MW) im Wert von rund 360 Millionen Euro bestellt.**

Der Auftrag für die Wagen ist ein Abruf aus einem Rahmenvertrag, der Anfang 2009 zwischen Deutscher Bahn und Bombardier mit einem Auftragsvolumen von bis zu 1,5 Milliarden Euro abgeschlossen wurde, während der Auftrag für die Lokomotiven Teil eines Rahmenvertrages aus dem Jahr 2000 ist.

Eine Zugeinheit wird aus einem Steuerwagen 2. Klasse (63 Sitzplätze, 2 Rollstuhlstellplätze, Ausrüstung mit Tiefeinstieg und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe), drei Mittelwagen 2. Klasse (jeweils 112 Sitzplätze, davon 36 am Tisch) und einem Mittelwagen 1. Klasse (70 Sitzplätze, davon 24 am Tisch) bestehen. Insgesamt gibt es pro Zug somit 469 Sitzplätze.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die Fahrzeuge werden in ihrer Ausstattung dem Komfort von ICE-Zügen entsprechen und durch luftgefederte Drehgestelle eine sehr hohe Laufruhe bieten.

Die Beinfreiheit wird in beiden Klassen mindestens den Maßen im ICE entsprechen. In jedem Doppelstockzug gibt es 10 (reservierungspflichtige) Fahrradstellplätze, was allerdings recht knapp bemessen ist. Jeder Wagen wird mit sechs Gepäckcracks ausgestattet, und in den 2.-Klasse-Wagen wird es auf der Zwischenebene zusätzlichen Stauraum für Gepäck geben. Der Mehrzweckbereich des Steuerwagens (vom Vorraum ebenerdig erreichbar) bietet zudem Platz z. B. für Großgepäck oder Kinderwagen.

Im Steuerwagen ist im Obergeschoss auch ein durch Glastrennwände und Pendeltüren abgetrennter Familienbereich mit insgesamt 8 Sitzen an 2 Tischen und viel Freiraum entweder für die Gepäckaufbewahrung oder als Spielfläche vorgesehen. Die von den Regio-Doppelstockwagen übernommenen breiten Türen und großen Vorräume erleichtern den Ein- bzw. Ausstieg mit Gepäck erheblich.

Weniger erfreulich ist allerdings, dass es kein Bordrestaurant bzw. Bistro geben soll. Gegen die angekündigte Versorgung am Platz ist sicherlich nichts einzuwenden, jedoch gegen die Ausschließlichkeit. Das Bordrestaurant/Bistro gehört mit seinem Service, wie z. B. der Möglichkeit warme Speisen zu erhalten, in einem Langstreckenverkehrsmittel zur Reisekultur selbstverständlich dazu.

Des Weiteren sollte die Chance genutzt werden, die Wagenübergänge breiter auszuführen als bei den derzeit eingesetzten Fahrzeugen des Regionalverkehrs. Dies würde den Gepäcktransport für die Reisenden innerhalb des Zuges wesentlich erleichtern.



Designstudie. So könnten die neuen Doppelstock-Züge für den Fernverkehr aussehen. (Grafik: DB)



Der Einsatz von Doppelstockwagen im Fernverkehr hat sich in anderen Ländern bereits bewährt, so z. B. in Finnland. (Foto: Christian Schultz)

Mit der Produktion von doppelstöckigen Wagen für den Fernverkehr schließt sich die Deutsche Bahn der Praxis in anderen europäischen Ländern, wie z. B. der Schweiz oder Finnland, an. Mit der angekündigten Ausstattung und Beschaffenheit dieser Fahrzeuge wird auch eine deutliche Komfortverbesserung im Vergleich zu den im Regionalverkehr eingesetzten Doppelstockwagen erreicht. Gerade die Gepäckaufbewahrung ist in den Doppelstockwagen der RegionalExpress- Züge bislang unbefriedigend gelöst.

Sehr zu begrüßen ist im Zusammenhang mit der neuen Bestellung die Zusicherung der Deutschen Bahn für ein umfassendes, flächendeckendes Fernverkehrsangebot. Mit der Einstellung der InterRegio-Verbindungen im Jahr 2006 ist für unzählige Regionen eine Fernverkehrsanbindung entfallen. 60 Prozent der Nachfrage im Fernverkehr stammt zudem auch gar nicht aus den vorzugsweise durch ICE-Linien verbundenen Metropolregionen. Allerdings wird sich die nunmehr vorgesehene Beschaffung der 27 InterCity-Doppelstockzüge in den Regionen aufgrund der aktuellen Fahrzeugknappheit zunächst noch nicht positiv bemerkbar machen. Deshalb darf diese Bestellung nur ein Einstieg sein.

Positiv zu bewerten ist auch der (überfällige) Entschluss der Deutschen Bahn, mit der aktuellen Bestellung entgegen bisheriger Pläne nun relativ kurzfristig neue Wagen für den Fernverkehr auf der Basis bewährter Fahrzeugkonstruktionen zu beschaffen. Durch die Anpassung technischer Anforderungen an den tatsächlichen Bedarf können zugleich Kosten gespart werden. Auf vielen Strecken ist es überhaupt nicht erforderlich, Fahrzeuge für höhere Geschwindigkeiten als 160 km/h vorzuhalten. Auf der Strecke Berlin--Stralsund sind z. B. bislang maximal 120 km/h zugelassen, und ein Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist auf dieser Strecke leider überhaupt nicht absehbar.

Ein Abbau der Fahrzeugengpässe ist außerdem wichtig, um die derzeit eingesetzten Intercity-Wagen mit ihrer mittlerweile vielfach abgenutzten und nicht mehr zeitgemäßen Innenausstattung modernisieren zu können.

Dem Wechsel im Management der DB Fernverkehr AG folgte mit der nun vorgenommenen Bestellung der InterCity-Doppelstockzüge nun auch ein Richtungswechsel auf einen Weg zu mehr Kundenorientierung, den es fortzusetzen gilt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000597>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten