

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/23919 –**

Zukunft Doppelstock-Fahrzeugstrategie im Schienenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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 aufliedern)?
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 aufliedern)?
6. Wie viele Reisezugwagen sind in Deutschland derzeit insgesamt im Einsatz (einstöckige und doppelstöckige gesamt)?
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)?

Die Fragen 1, 4, 6, 12, 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gestaltung und Bestellung von Eisenbahnfahrzeugen obliegen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) den Ländern. Im Schienenpersonenfernverkehr wird dies vom jeweiligen Unternehmen entschieden.

Im deutschen nationalen Fahrzeugeinstellungsregister sind 3.002 Doppelstockwagen sowie 7.098 Reisezugwagen im Status „aktiv“ eingetragen. Es erfolgt keine Differenzierung nach Hersteller oder Einsatzgebiet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden sich für den Nahverkehr folgende Dosto-Wagen in der Bestellung:

Elektronetz Ost Schleswig-Holstein (SHO): 72 Stadler Kiss.

Netz 4 Rheintal Los 1 (BW): 30 Siemens Desiro (BR 1462).

SPNV Netz Franken-Südthüringen (BY): 36 Siemens Desiro (BR 1462) und 32 Siemens Desiro (BR 4462).

Die Fahrzeuge ersetzen vorhandene Dosto-Wagen.

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat die DB Regio AG folgende Bestellungen getätigt:

- 72 Stadler Kiss Dosto in vierteiligen Triebzügen (inkl. Triebköpfen),
- 66 Siemens Desiro Dosto in vierteiligen Triebzügen (BR 1462),
- 32 Siemens Desiro Dosto in sechsteiligen Triebzügen (BR 4462).

Die DB Fernverkehr AG hat acht 6-teilige Stadler KISS-Doppelstock-Triebzüge sowie 15 weitere 5-teilige Bombardier Doppelstock-Züge bestellt, die die vorhandene Intercity 2-Flotte verstärken werden. Die von der DB Fernverkehr AG bestellten Fahrzeuge werden die Fahrzeugflotte erweitern.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu der Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 19/22478 verwiesen.

Über Bestellungen von Doppelstock-Wagen durch nichtbundeseigene Eisenbahnen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Beim Eisenbahn-Bundesamt liegen nur für wenige in Ausschreibungsverfahren befindliche Fahrzeuge Zulassungsanträge vor. In aktuell laufenden Vergabeverfahren im SPNV sind nach Auskunft der DB AG 55 Doppelstockwagen des Herstellers Bombardier Transportation zum Einsatz bei der DB Regio AG geplant.

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?
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)?

Die Fragen 5 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gestalten den Fahrzeugeinsatz eigenverantwortlich.

Nach Auskunft der DB AG besteht ein Doppelstockzug der DB Regio AG in der Regel aus fünf Wagen. Die Doppelstockzüge werden mit mindestens drei und maximal neun Wagen gebildet.

Die von der DB Fernverkehr AG eingesetzten Stadler KISS-Doppelstock-Triebzüge verkehren aktuell mit vier Doppelstockwagen. Die weiteren beschafften KISS-Doppelstock-Triebzüge bestehen aus sechs Wagen. Die Bombardier Doppelstock-Züge bestehen aus jeweils fünf Doppelstockwagen und einer Lokomotive. Nach Auskunft der DB AG gibt es im Regelverkehr keine Kombi-Züge, die aus den klassischen doppelstöckigen und einstöckigen Reisezugwagen gebildet werden. Bei den bestellten Elektrotriebzügen des Herstellers Siemens (Desiro) sind die Triebköpfe einstöckig und die Mittelwagen doppelstöckig.

Für nichtbundeseigene EVU liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

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?
23. Welche betriebswirtschaftlichen Effekte hätten Dosto-ICE gegenüber einstöckigen ICE-Zügen (bitte nach Betriebskosten, Energieverbrauch und Klimawirkung angeben)?

Die Fragen 8, 16, 17 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sollen nach der Konzernstrategie die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf über 260 Millionen verdoppelt werden. Im Nahverkehr erwartet sie bis 2040 einen Zuwachs von über 1 Mrd. Fahrgäste pro Jahr.

Die Kapazität neuer Fahrzeuge ist – unter Berücksichtigung der geforderten Komfortmerkmale – deshalb zentrales Kriterium für die Bestellung. Im Nahverkehr bestimmen die Aufgabenträger die Fahrzeugmerkmale, auf deren Basis dann ein Ausschreibungsverfahren gestartet wird.

Doppelstockfahrzeuge haben bei gleicher Länge ca. 40 % mehr Platzkapazität gegenüber einstöckigen Fahrzeugen. Eigene betriebswirtschaftliche Erkenntnisse über Dosto-ICE liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle von der DB Fernverkehr AG beauftragten Neufahrzeuge entsprechen nach Auskunft der DB AG den Vorgaben der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ (TSI PRM) der Europäischen Union.

Die DB Fernverkehr AG hat sich verpflichtet, für künftige Neufahrzeuge Rampen innerhalb der Fahrzeuge nur mit Neigungen von 6 Prozent, bei kurzen Rampen bis 1 Meter Länge mit maximal 12 Prozent zu realisieren.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 17 und 18 auf die Bundestagsdrucksache 19/18841 und den Antworten zu den Fragen 15 und 21 auf die Bundestagsdrucksache 19/20331 verwiesen.

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?

Die Innenraumhöhen sind bei einem Doppelstockwagen durch das Lichtraumprofil für den Wagen eingeschränkt und insofern ggf. niedriger als in einstöckigen Fahrzeugen. Im Oberstock kann nach Auskunft der DB AG die Innenraumhöhe durch den Verzicht auf Gepäckablagen an der Decke erhöht werden. Erste Konzepte werden nach Auskunft der DB AG hierfür erarbeitet.

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

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Fragen 18 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bedienung der im Zielfahrplan Deutschlandtakt hinterlegten Fernverkehrslinien und der Einsatz rollenden Materials obliegt den Fernverkehrsunternehmen. Der SPNV obliegt den Ländern.

Mit dem Zielfahrplan Deutschlandtakt ist das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen umsetzbar. Die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten werden von der Bundesregierung zusammen mit der DB Netz AG vorangetrieben.

Der Deutschlandtakt und das Ziel der Fahrgastverdopplung werden nach Auskunft der DB AG durch eine Flottenstrategie der einzelnen am Personenverkehr beteiligten EVU des Nah- und Fernverkehrs unterstützt. Nach Auskunft der DB AG werden bei der DB Fernverkehr AG diese Anforderungen im Rahmen der Strategie „Starke Schiene“ aufgegriffen. Angebot und Nachfrage werden für das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen ermittelt. Darauf aufbauend werden die notwendigen Kapazitäten abgeleitet. Eine Erkenntnis daraus ist der notwendige Ausbau der Fernverkehrsflotte auf bis zu 600 Fahrzeuge. Hierzu werden Ausschreibungen entsprechend am Markt platziert. Die Umsetzung der Anforderungen obliegt den jeweiligen Anbietern. Für den zukünftigen Instandhaltungsbedarf wird an fast allen Werkstandorten der DB AG die Kapazität der Werke erweitert.

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)?

Im Zuge der Planungen zum Deutschlandtakt wird angenommen, dass die Bahnsteige den Anforderungen der Musterzüge gemäß der Methodik des Bun-

desverkehrswegeplans entsprechen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/ShareDDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile). Im Rahmen der vorhabensspezifischen Planung wird durch den Vorhabenträger geprüft, ob im Einzelfall Bahnsteiganpassungen erforderlich sind.

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)?

Nein.

25. Auf welchen Bahnstrecken in Deutschland ist der TGV Duplex zugelassen?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

26. Welche Einstiegshöhe über SOK hat der TGV Duplex?

Beim TGV 2N2 beträgt die Höhe des Fahrgasteinstiegs über der Schiene (bei Normallast) 0,59 m.

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?
- Wie viele Plätze werden in den o. g. Strecken typischerweise angeboten (bitte in Sitzplätze, Klappsitze, Stehplätze, Fahrradstellplätze differenzieren)?
 - Wird an den o. g. Strecken die Platzkapazität an die Nachfrage angepasst, wenn ja wie, wenn nein, warum nicht?
 - An welchen der o. g. Strecken werden bei Nachfrageschwankungen innerhalb eines Zuglaufes, z. B. im Zulauf auf Großstädte, Züge verstärkt bzw. geschwächt?

Die Strecken werden von verschiedenen EVU, darunter auch nichtbundeseigenen Eisenbahnen, befahren. Hierzu liegen keine Werte vor. Für den Nahverkehr sind die Länder verantwortlich.

Auf Nachfrageveränderungen reagiert die DB Fernverkehr AG bei Bedarf im Zuge der beiden jährlichen Fahrplanwechsel. Im Rahmen eines Flügelkonzeptes bieten die Regionalbahnlagen RB 67/RB68 nach Auskunft der DB AG umsteigefreie Verbindungen zwischen Frankfurt (Main) Hbf – Darmstadt Hbf – Mannheim Hbf/Schwetzingen bzw. Heidelberg Hbf/Wiesloch-Walldorf. Im Bahnhof Neu-Edingen/ Friedrichsfeld werden die Zugteile jeweils getrennt bzw. vereinigt.

Berlin – Rostock

Nach Auskunft der DB AG bietet die DB Regio AG je nach Zugkonfiguration Platzkapazitäten von rund 500 Sitzplätzen in der Saison (April – Oktober) und 420 Plätzen außerhalb der Saison (November – März) an.

	Saison	Nichtsaison
festе Sitze 2. Klasse	316	272
festе Sitze 1. Klasse	28	28
Klappsitze	157	120
Fahrradstellplätze	72	36

Keine Angabe zu Stehplätzen

Durch die DB Fernverkehr AG werden auf der Strecke Berlin – Rostock an einem Durchschnittstag 4.560 Sitzplätze, 272 Klappsitze und 128 Fahrradstellplätze in doppelstöckigen Intercity 2 angeboten.

Lübeck – Hamburg

5-Wagen Dosto	
festе Sitze 2. Klasse	509
festе Sitze 1. Klasse	74
Klappsitze	53
Fahrradstellplätze	12

Stehplätze: 645/ Zugelassene Personen: 1.228

7-Wagen Dosto	
festе Sitze 2. Klasse	716
festе Sitze 1. Klasse	111
Klappsitze	59
Fahrradstellplätze	12

Stehplätze: 895/ Zugelassene Personen: 172

Auf der Linie Lübeck – Hamburg wird laut DB AG das ganze Jahr die gleiche Kapazität angeboten.

München – Augsburg

Nach Auskunft der DB AG verkehrt auf der Relation ein Mischkonzept mit ET440 und Dostozügen.

Die Dostozüge bestehen überwiegend aus 5 Wagen (1x Lok, 4x Dosto-Mittelwagen und 1x Dosto-Steuerwagen) mit 549 Sitzplätzen 2. Kl. (23x Klappsitze), 38x 1. Klasse und rund 130 Stehplätzen.

Mönchengladbach – Münster

(Düsseldorf – Münster der Linie RE 2)

Nach Auskunft der DB AG werden auf der Linie RE 2 zwischen Düsseldorf und Münster in der Regel 570 Sitzplätze angeboten. Hinzu kommen Mehrzweckabteile in den Steuerwagen und ein Fahrradstellplatz in einem Mittelwagen. In beiden sind Klappsitze/Fahrradstellplätze vorhanden.

Frankfurt – Heidelberg

Die RB67/RB68 verkehren zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Mannheim Hbf/Schwetzingen bzw. Heidelberg Hbf nach Auskunft der DB AG im Rahmen eines Flügelkonzeptes. Im Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld werden die Zugteile jeweils getrennt bzw. miteinander vereint. Dies führt zu unterschiedlichen Fahrzeugkonfigurationen und Sitzplätzen auch innerhalb des Laufwegs der RB68 von Frankfurt (Main) Hbf nach Heidelberg.

Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die RB67/RB68 mit acht Doppelstockwagen (zwei vierteilige Züge) mit bis zu 806 Sitzplätzen (davon 108 Klappsitze) und 36 Fahrradstellplätzen.

Die Flügelzüge zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Neu-Edingen/Friedrichsfeld verkehren unter der Woche mit sieben Wagen (ein dreiteiliger Zug gekuppelt mit einem vierteiligen Zug) mit mindestens 673 Sitzplätzen (davon 97 Klappsitze) und 36 Fahrradstellplätzen. Am Wochenende verkehren sechs Wagen (zwei dreiteilige Züge) mit 540 Sitzplätzen (davon 86 Klappsitze) und 36 Fahrradstellplätzen.

Stuttgart – Singen

Auf der Strecke Stuttgart – Singen werden nach Auskunft der DB AG an einem Durchschnittstag 7.854 Sitzplätze, 102 Klappsitze und 153 Fahrradstellplätze in doppelstöckigen Intercity 2 angeboten. Stehplätze werden in den Zügen von DB Fernverkehr AG nicht ausgewiesen.

28. Wie lang sind die kürzesten Doppelstockgarnituren auf diesen Strecken (Anzahl der Wagen, Sitzplatzkapazität angeben)?

Berlin – Rostock

Nach Auskunft der DB AG umfassen die kürzesten Garnituren in der Nichtsaison vier Wagen mit 420 Sitzplätzen.

Bei der DB Fernverkehr AG kommen nach Auskunft der DB AG vierteilige Stadler KISS-Doppelstock-Triebzüge mit einer Kapazität von 285 Sitzplätzen (zzgl. 17 Klappsitze) zum Einsatz.

Hamburg – Lübeck

Die kürzesten Garnituren fahren nach Auskunft der DB AG auf der RB81 mit fünf Doppelstockwagen und 420 Sitzplätzen.

Mönchengladbach – Münster

(Düsseldorf – Münster der Linie RE 2)

Die kürzesten Doppelstockgarnituren auf der Linie RE 2 zwischen Münster und Düsseldorf bestehen aus fünf Doppelstockwagen, mit einer Sitzplatzanzahl von 570.

Augsburg – München

Nach Auskunft der DB AG besteht die kürzeste Dosto-Garnitur aus fünf Wagen (1x Lok, 4x Dosto-Mittelwagen und 1x Dosto-Steuerwagen).

Frankfurt – Heidelberg

Zwischen Neu-Edingen/Friedrichsfeld und Heidelberg besteht nach Auskunft der DB AG die kürzeste Doppelstock-Garnitur zur Hauptverkehrszeit aus vier Wagen (ein vierteiliger Zug) mit einer Sitzplatzkapazität von 403 Sitzen. In den

Tagesrandlagen mit weniger Fahrgästen ist ein Zug mit drei Teilen und 270 Sitzplätzen im Einsatz.

Auf dem Abschnitt zwischen Neu-Edingen/Friedrichsfeld und Frankfurt verkehren als kürzeste Zuglänge zwei dreiteilige Züge gekoppelt mit einer Sitzplatzkapazität von 540 Sitzplätzen.

Stuttgart – Singen

Auf der Strecke Stuttgart – Singen kommen laut Auskunft der DB AG üblicherweise 5-teilige Bombardier Doppelstock Intercity 2 mit einer Kapazität von 462 Sitzplätzen (zzgl. sechs Klappsitzen) zum Einsatz.

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?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung Nachtzugverkehre anzubieten, obliegt den einzelnen EVU. Für die Entwicklung und Gestaltung von Fahrzeugen sind die Besteller bzw. Hersteller verantwortlich.

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?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 18 verwiesen.

32. Lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Pariser Klimaziele ohne den deutlich verstärkten Einsatz von Doppelstockzügen erreichen?

Zur Erreichung der Ziele des Übereinkommens von Paris werden sämtliche Erzeugungs- und Verbrauchssektoren einen Beitrag leisten müssen. Im Verkehrsbereich gilt dies für sämtliche Verkehrsträger, auch für den Schienenpersonenverkehr. Der Einsatz von Doppelstockzügen kann zur Steigerung der Kapazität beitragen und somit einen positiven Einfluss auf Verlagerung auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene haben.

Anlage zu KA 19/23919**Zulassungstrecken TGV2N2 in Deutschland**

Regelstrecken
(Mulhouse -) Neuenburg (Grenze) - Müllheim (Baden) - Freiburg i. Br.
Kehl (Grenze) - Appenweier
Appenweier - SFS - Baden-Baden - Rastatt Süd
Rastatt Süd - Rastatt - Ettlingen West - Karlsruhe
Karlsruhe - Bruchsal - Abzw. Rollenbergl - SFS - Stuttgart
Stuttgart - Plochingen - Geislingen - Ulm
Ulm - Günzburg - Dinkelscherben - Augsburg
Augsburg - Mering - München-Pasing - München (ABS + Stammstrecke)
Karlsruhe - Graben-Neudorf - Abzw. Molzau - Abzw. Saalbach - SFS - Mannheim
Mannheim - westl. Riedbahn - Mannheim-Waldhof - Frankfurt a. M.
Mannheim -Waldhof - Zeppelinheim F-Niederrad/F-Louisa - Frankfurt a. M.
Forbach (Grenze) - Saarbrücken - Kaiserslautern - Ludwigshafen (Rh) - Mannheim
Manheim - östl. Riedbahn - Mannheim-Waldhof

Umleitungstrecken
Basel SBB - Müllheim (Baden) [- Freiburg i. Br.]
Freiburg i. Br. - Offenburg - Appenweier
Appenweier - Achern - Brühl - Baden-Baden - Rastatt Süd (Stammstrecke)
Rastatt - Durmersheim - Karlsruhe
Karlsruhe -Pforzheim - Vaihingen (Enz) - Bietigheim-Bissingen - Stuttgart
Stuttgart - Aalen - Goldshöfe - Nördlingen - Donauwörth
Günzburg - Donauwörth
Mering - Geltedorf - Fürstenfeldbruck - München-Pasing
Augsburg - Treuchtlingen - Ingolstadt - München
Abzw. Molzau - Hockenheim - Schwetzingen - Mannheim
Bruchsal - Heidelberg - Mannheim
Manheim - Worms - Biblis - Frankfurt a. M.
Mannheim - MA-Friedrichsfeld - Darmstadt - Frankfurt a. M.
Saarbrücken- Neunkirchen - Homburg
Altstrecke Schfferstadt - Mundenheim
[Mannheim - SFS -] Abzw. Saalbach - Abzw. Rollenbergl [- Stuttgart]
Saarbrücken - Perl - Apach - Metz
Mannheim - MA-Friedrichsfeld - Darmstadt - Frankfurt a. M.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.