

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/4132 –**

### **Kenntnis der Bundesregierung über die aktuelle Situation von Personenfernverkehrszügen der Deutschen Bahn AG und die Verwendung ausgesonderter Züge**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Fahrzeugmangel der Deutschen Bahn Fernverkehr AG zeigt sich jeden Tag, z. B. in Form von verkürzten oder ausgefallenen Zügen oder defekten Toiletten. Es fehlt an Reservezügen und mangelt an schnellen Reparaturen. Entlastungen sollen die bei Bombardier bestellten IC-Doppelstockwagen sowie die neue Fernzuggeneration ICx-Züge bringen. Doch die Auslieferung der Doppelstockwagen wurde immer wieder verschoben und die ICx werden frühestens ab dem Jahr 2018 zu einer Entlastung führen (www.welt.de vom 2. Februar 2014). Darüber hinaus bleibt weiterhin unklar, ob die Deutsche Bahn AG (DB AG) die angekündigten und nach Auffassung der Fragesteller zweifelsfrei dringend notwendigen Investitionen in rollendes Material von 8 bis 10 Mrd. Euro angesichts der rückläufigen Umsatzzahlen stemmen kann.

Mit der Kleinen Anfrage an die Bundesregierung wollen die Fragesteller den aktuellen Stand bezüglich der Fahrzeugsituation und Fahrzeugbeschaffung sowie den Verkauf bzw. die Verschrottung ausgemusterter Züge bei der DB Fernverkehr AG abfragen.

1. Über wie viele IC- und ICE-Züge verfügt die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell (Ganzzüge bzw. Wagenanzahl)?

Die DB Fernverkehr AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass sie beim ICE über 263 Triebzüge (59 der Baureihe – BR – 401, 44 BR 402, 50 BR 403, 16 BR 406, acht BR 407, 59 BR 411, elf BR 415, 16 BR 605) verfügt, beim IC sind es 1 445 Reisezugwagen, entsprechend etwa 160 „Musterzüge“ mit neun Wagen.

2. Wie viele Züge unter dem Projektnamen ICx und der Baureihe Velaro D (Br 407) hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung als Nachfolgemodelle der bisherigen ICE-Züge der Baureihen ICE 1, 2 und 3 bzw. zur Verstärkung der ICE-Flotte bestellt, wann ist deren Auslieferung vorgesehen, über wie viele Sitzplätze werden diese verfügen, und wie viele Plätze davon sind für Menschen im Rollstuhl vorgesehen, über wie viele Fahrradstellplätze werden diese Züge verfügen, und welche Länge weisen diese Züge auf (bitte tabellarische Darstellung)?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Frage	BR407	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Anzahl der Züge	17	85	45
Lieferzeitraum	2013 – 2016	2017 - 2023	2020 – 2021
Zuglänge	201 m	345 m	202 m
Sitzplätze 1. Klasse	111	205	77
Sitzplätze 2. Klasse	333	625	379
Rollstuhlplätze	2	4	2
Fahrradplätze	0	8	8

3. Wie viele Züge des Modells Bombardier-IC-Doppelstockzüge und des Modells ICx welcher Modelle hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung als Nachfolgemodelle der bisherigen IC-Züge bestellt (Ganzzüge bzw. Wagenanzahl), wann ist deren Auslieferung vorgesehen, über wie viele Sitzplätze werden diese verfügen, und wie viele Plätze davon sind für Menschen im Rollstuhl vorgesehen, über wie viele Fahrradstellplätze werden diese Züge verfügen, und welche Länge weisen diese Züge auf (bitte tabellarische Darstellung)?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Frage	IC DoSTo	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Anzahl der Züge	44 (27+17)	85	45
Lieferzeitraum	Ab 2015 (2015 u. 2017)	2017 - 2023	2020 – 2021
Zuglänge	154 m	345 m	202 m
Sitzplätze 1. Klasse	70	205	77
Sitzplätze 2. Klasse	298	625	379
Rollstuhlplätze	2	4	2
Fahrradplätze	9	8	8

4. Über welche Einstiegshilfen werden die neuen ICE- und IC-Züge für Menschen im Rollstuhl nach Kenntnis der Bundesregierung verfügen, und wie wird der Zustieg von Menschen mit Mobilitätseinschränkung, aber auch mit schwerem Reisegepäck und Fahrrädern, erleichtert?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

<b>Frage</b>	<b>BR407</b>	<b>IC DoSto</b>	<b>ICx 12-Teiler</b>	<b>ICx 7-Teiler</b>
Einstiegshilfe für Rollstühle	ein Hublift je Fahrzeugseite in der Nähe der Rollstuhlstellplätze	für Rollstuhlfahrer Zugang zum Zug deutlich vereinfacht durch höhengleiches Niveau zum 55cm-Bahnsteig, Ausgleich Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Fahrzeug in Abhängigkeit der Bahnsteighöhe (38 oder 76 cm) durch eine manuelle Rampenlösung, automatischer Schiebtritt zur Spaltüberbrückung	ein Hublift je Fahrzeugseite in der Nähe der Rollstuhlstellplätze	ein Hublift je Fahrzeugseite in der Nähe der Rollstuhlstellplätze
weitere Einrichtungen PRM	akustische Signale an den Türen für Hörbehinderte, taktile Kennzeichnungen für Sehbehinderte, stufenloser Durchgang durch den Zug, große Gepäckregale für größere Gepäckstücke, Tastprofile in den Mittelgängen	akustische Signale an den Türen für Hörbehinderte, relevante Piktogramme sowie Wegeleitung in den Vorräumen für Sehbehinderte in Braille- bzw. taktiler (fühlbarer) Schrift sowie kontrastreiche Gestaltung, breite Einstiegstüren	akustische Signale an den Türen für Hörbehinderte, taktile Kennzeichnungen für Sehbehinderte, stufenloser Durchgang durch den Zug, große Gepäckregale für größere Gepäckstücke, Tastprofile in den Mittelgängen	akustische Signale an den Türen für Hörbehinderte, taktile Kennzeichnungen für Sehbehinderte, stufenloser Durchgang durch den Zug, große Gepäckregale für größere Gepäckstücke, Tastprofile in den Mittelgängen

5. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gepäckablagen in den neuen ICE- und IC-Zügen gegenüber den Vorgängermodellen optimiert worden, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Gepäckvolumen pro Sitzplatz	etwas besser als Bestandsflotte BR 403/406	etwa wie IC heute (geringeres Volumen bei Überkopf-Gepäckablagen wird durch insgesamt 6 Gepäckregale je Wagen kompensiert. Weiterhin gibt es Freiflächen für Großgepäck – z. B. im Familienbereich und bei den Fahrradabstellplätzen)	deutlich höheres Gepäckvolumen als Vorgängerbaureihen BR 401 (ICE 1) und BR 402 (ICE 2). Neu: 4 Gepäckregale je Wagen - gut verteilt (leicht zu erreichen, vom Sitzplatz aus einsehbar)	deutlich höheres Gepäckvolumen als Vorgängerbaureihen BR 401 (ICE 1) und BR 402 (ICE 2). Neu: 4 Gepäckregale je Wagen - gut verteilt (leicht zu erreichen, vom Sitzplatz aus einsehbar)
Art der Gepäckunterbringung	Überkopfgepäckablagen, 1 – 4 Gepäckregale pro Wagen, Platz unter den Sitzen	Überkopfgepäckablagen für kleines Gepäck (z. B. Handtasche, kleine Rucksäcke, Aktentaschen etc.), 6 geräumige Gepäckregale je Wagen für großes Gepäck, Platz unter den Sitzen, Platz zwischen den Sitzen (bei Gestühl Rücken an Rücken) sowie div. Freiflächen)	Überkopfgepäckablagen, bis zu 4 geräumige Gepäckregale je Wagen, Platz unter den Sitzen	Überkopfgepäckablagen, bis zu 4 geräumige Gepäckregale je Wagen, Platz unter den Sitzen

Die DB AG hat in den letzten Jahren festgestellt, dass die Anzahl der Koffer und die Koffermaße ihrer Kunden immer größer werden. Entsprechend wird bei aktuellen Neubeschaffungen und Umbauprogrammen großer Wert auf viel nutzbaren Raum für Gepäck gelegt (i. d. R. deutliche Vergrößerung bzw. Verbesserung gegenüber alten Fahrzeugprojekten wie z. B. ICE 1). Die Gepäckracks sollen möglichst leicht erreichbar sein, auch große Gepäckstücke sollen gut untergebracht werden können und die Kunden sollen diese vom Sitzplatz aus einsehen können.

6. Welche Bahnhöfe, die bisher durch ICE-Züge angefahren werden, verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht über die für die neuen Zuglängen erforderlichen Bahnsteiglängen, welche Investitionsbedarfe sind für die notwendigen Ausbaumaßnahmen erforderlich, wann sind diese vorgesehen, und wie werden diese finanziert (bitte tabellarische Darstellung)?

Die DB AG teilt hierzu mit, dass in drei der heutigen ICE-Bahnhöfe nach heutigem Planungsstand eine geringfügig längere Bahnsteiglänge für eine betrieblich optimale Abwicklung benötigt wird. In zwei Bahnhöfen werden Bahnsteigverlängerungen bei Bestätigung eines geringen Investitionsbedarfs vorrausichtlich

realisiert. Bei einem Bahnhof wird eine Realisierbarkeit und Finanzierung derzeit geprüft.

7. Welche Bahnhöfe, die bisher durch IC-Züge angefahren werden, verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht über die für die neuen Zuglängen erforderlichen Bahnsteiglängen, welche Investitionsbedarfe sind für die notwendigen Ausbaumaßnahmen erforderlich, wann sind diese vorgesehen, und wie werden diese finanziert (bitte tabellarische Darstellung)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass für IC-Bahnhöfe kein Bedarf an einer Bahnsteigverlängerung besteht.

8. An welchen IC-Bahnhöfen, die heute eine Bahnsteighöhe von 38 cm haben, müssen nach Kenntnis der Bundesregierung Aufstockungen auf 55 cm oder 76 cm Bahnsteighöhe durchgeführt werden, und in welchen Zeiträumen und zu welchen Kosten sind diese jeweils vorgesehen (bitte tabellarische Darstellung)?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

In sieben heutigen IC-Bahnhöfen wird nach heutigem Planungsstand eine Aufhöhung auf 76 cm Bahnsteighöhe für eine betrieblich optimale Abwicklung benötigt. Die Finanzierung wird derzeit geprüft.

9. Über welche Bahnsteiglängen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die acht im geplanten Tiefbahnhof von Stuttgart 21 vorgesehenen Gleise im Einzelnen verfügen, und sind die Bahnsteiglängen auch für die neuen Fernzüge ausreichend bei der vorgesehenen Doppelbelegung?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Am neuen Hauptbahnhof in Stuttgart werden die nutzbaren Bahnsteiglängen an allen acht Gleisen formal rund 421 m betragen. Tatsächlich verfügen die Bahnsteige an beiden Enden um jeweils weitere 5 bis 10 Meter bis zur Absperrung (variiert aufgrund des gebogenen Hallenendes).

Eine Doppelbelegung ist möglich.

10. Werden die neuen ICE- und IC-Züge nach Kenntnis der Bundesregierung an allen Sitzplätzen mit Steckdosen ausgerüstet sein, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

11. Werden die neuen ICE- und IC-Züge nach Kenntnis der Bundesregierung über die technischen Voraussetzungen für WLAN verfügen, und wenn ja, durch welche Technik?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Die neuen ICE-Züge haben bereits eine Vorrüstung für WLAN im Zug und werden bei Inbetriebsetzung mit der dann aktuellen Technik ausgestattet.

12. Über welche gastronomischen Möglichkeiten werden nach Kenntnis der Bundesregierung die neuen ICE- und IC-Züge verfügen, und wie wird gewährleistet, dass die Zahl von Ausfällen der Küchentechnik deutlich verringert wird?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
gastronomisches Konzept	Restaurant mit 16 Plätzen, Bistro	Bedienung der Fahrgäste am Platz (1. und 2. Klasse) mit kalten und heißen Getränken sowie kleinen Snacks	Restaurant mit 22 Plätzen, Bistro	Restaurant mit 16 Plätzen, Bistro
Zuverlässigkeit Küchentechnik	Einbau neuer, in Versuchen bis 2008 als zuverlässiger erkannter Küchengeräte	keine Küchengeräte, bewährte, zuverlässige Kühltechnik ausgewählt	Auswahl bewährter Küchengeräte, Verbesserung der Energieversorgung	Auswahl bewährter Küchengeräte, Verbesserung der Energieversorgung

13. Durch welche Maßnahmen wird nach Kenntnis der Bundesregierung in den neuen ICE- und IC-Zügen gewährleistet, dass der Ausfall von Sitzplatzreservierungen deutlich verringert wird?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Die Zuverlässigkeit soll durch Funkübertragung der Reservierungsdaten und den Einbau neuer Technik mit größerer Zuverlässigkeit gesteigert werden. Die Art der Reservierungsanzeige ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Art der Sitzplatzreservierung	Elektronische Anzeige in der Seitenwand oberhalb der jeweiligen Sitze, les- und tastbare Nummerung an den Sitzen der Identifikation	Anzeige oberhalb der Sitze in Gepäckraufe integriert	Anzeige in den gangseitigen Kopfstützen für die jeweiligen Sitze	Anzeige in den gangseitigen Kopfstützen für die jeweiligen Sitze

14. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Stromverbrauch der neuen ICE- und IC-Züge gegenüber den bisherigen durchschnittlich prozentual verändern?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Änderung des Energieverbrauchs	Gegenüber ICE 3 zwischen 4 und 8 % Einsparung je nach Einsatzfall	Gegenüber bisherigen IC-Zügen ca. 20 – 25 % Energieeinsparung	Gegenüber ICE 1 ca. 20 % Energieeinsparung	Gegenüber ICE 1 ca. 20 % Energieeinsparung

15. Werden sich die Lärmemissionen der neuen Zuggenerationen von denen ihrer Vorgängermodelle unterscheiden, und wenn ja, in welcher Größenordnung?

Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass die neuen Züge die aktuellen europäischen Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 einhalten.

16. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein grenzüberschreitender Einsatz der neuen ICE- und IC-Züge möglich, und wenn ja, für welche Länder ist dies möglich bzw. vorgesehen?

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
grenzüberschreitender Einsatz	ja, Frankreich, Belgien	2015, 27 Garnituren → nein; 2017, 17 Garnituren → Schweiz	ja, Schweiz, Österreich	ja, Österreich

17. Mit welchen Sicherungssystemen bzw. welchem ECTS-Level sind die neuen ICE- und IC-Züge ausgestattet?

Frage	BR407	IC DoSto	ICx 12-Teiler	ICx 7-Teiler
Zugsicherung	PZB/LZB, KVB, TVM, TBL, ETCS Baseline 2 Level 1LS, 1 und 2 vsl. ab 2018	2015, 27 Garnituren → PZB/LZB; 2017, 17 Garnituren → ETCS/PZB/LZB	PZB/LZB, ETCS Baseline 3 für Level 1LS, 1 und 2	PZB/LZB, ETCS Baseline 3 für Level 1LS, 1 und 2

18. Welches ICE- bzw. IC-Rollmaterial (Baureihen, Anzahl der Wagen etc.) wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 15 Jahren an andere bzw. ausländische Bahngesellschaften oder sonstige Dritte verkauft (bitte tabellarische Darstellung)?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

ICE-Rollmaterial wurde nicht verkauft. An IC-Rollmaterial wurden in den letzten zehn Jahren gesamthaft 433 Fahrzeuge verkauft. Die Einzelheiten sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Darin bedeutet BA/BR Bauart/Baureihe.

Verkauf an Sonstige	
BA/BR	Anzahl
E1030	9
E1130	1
E1150	1
E1810	1
R1112	4
R1114	1
R1210	7
R1212	3
R1214	1
R1216	4
R1350	1
R1370	12
R1661	1
R2102	16
R2103	1
R2110	14
R2111	2
R2170	3
R2180	5
R2291	5
R2440	2
R2483	5
R2590	36
R2598	1
R2612	3
R2614	4
R2616	3
R2618	1
R2622	5
R2635	2
R2688	1
R4384	2
R5414	3
R9060	1
R9981	1
V2260	4
R2350	53
R2470	1
R2340	4
R1301	1
R1110	10
R2811	1
R9051	1
Gesamtzahl	237

Verkauf an HEROS	
BA/BR	Anzahl
R1110	3
R1112	3
R1321	3
R1381	1
R2250	2
R2361	4
R2362	1
R2363	17
R2365	11
R2366	16
R2368	14
R2481	8
R2483	19
R2485	2
R2590	18
R2598	34
R2641	2
R2642	3
R2645	1
R2646	12
R2656	4
R2670	6
R2678	6
R2686	6
Gesamtzahl	196

19. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Kaufverträgen Regelungen getroffen, die einen Reimport der Fahrzeuge nach Deutschland ausschließen?

Nein.



20. Welches ICE- bzw. IC-Rollmaterial wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 15 Jahren verschrottet (bitte tabellarisch mit Baujahr, Baureihe, Anzahl angeben)?

Die DB AG hat auf Anfrage die folgende Tabelle übersandt, die die Übersicht der letzten zehn Jahre zeigt:

BA/BR	Zerlegung	
	Baujahr	Anzahl
E1100	1957	1
	1963	2
	1964	4
	1965	3
E1150	1957	3
	1958	6
	1961	3
	1963	4
	1964	3
	1965	1
E1200	1989	2
E1810	1974	5
	1975	4
I4117	2000	1
I4118	2000	1
I6050	2001	1
I6051	2001	2
I6052	2001	1
I6055	2001	2
K3520		1
R1093	1967	1
R1095	1972	1
	1973	1
R1112	1961	1
	1969	4
	1971	16
	1973	1
R1114		2
	1962	2
	1965	1
	1967	3
	1968	1
R1115	1972	2
	1973	2
	1974	2
R1116		1
	1971	8
	1976	1
	1981	1
R1210		1
	1962	2
	1965	5
	1968	1
R1212		1
	1969	1
	1970	1
	1971	3
R1214		3
	1962	2
	1963	1
	1966	1
R1216	1969	1
	1971	2

R1254	1971	1
R1345	1973	1
R1370		10
	1988	1
R1381		1
R1723	1995	4
R1750	1968	1
	1972	2
	1973	2
R1751	1968	5
R1753		1
	1967	3
R1860	1989	1
R2002	1973	2
R2102	1991	3
R2103	1991	1
R2111	1971	3
	1972	1
R2170	1968	1
R2440		1
R2483	1969	4
	1970	4
	1971	1
	1972	1
R2485	1969	1
R2560	1989	2
	1993	1
R2590		25
	1988	2
R2598		4
	1984	3
	1986	6
	1987	1
	1988	9
	1989	28
	1990	7
	1991	2
1993	1	
R2605		18
R2609		1
R2612		19
R2613	1962	1
R2614		26
R2615		9
R2616		20
		6
R2617		1
	1968	1
R2618		5
R2619		2
R2622		7
	1970	3
	1971	3
	1997	1

R2626		3	
	1969	1	
	1970	2	
	1971	3	
	1972	1	
	1973	1	
R2631	1971	1	
	1972	3	
	1973	2	
	1974	3	
R2633		1	
R2635		38	
	1970	1	
	1973	2	
	1979	1	
	1989	3	
R2641		1	
	1969	1	
R2642		69	
R2643		1	
	1963	3	
	1964	1	
	1967	1	
	1975	2	
	1985	1	
R2644		1	
	1968	1	
	1969	3	
	1970	3	
	1971	2	
	1972	10	
	1973	12	
	1974	1	
	1976	1	
	1978	1	
	1988	1	
	1991	1	
	R2645		4
		1963	1
1966		2	
1974		2	
1975		2	
1977		2	
1978		1	
R2646		21	
	1968	3	
	1969	4	
	1970	1	
	1971	3	
	1972	6	
	1973	2	
	1974	2	
	1975	1	
	1988	2	
	1989	1	
R2647		37	

R2648	1968	1
	1969	1
	1972	1
	1973	1
R2670		15
	1986	3
	1989	1
R2678	1984	1
	1985	1
	1986	2
	1989	11
	1992	1
R2682	1992	1
R2683		1
R2684	1969	1
	1970	1
	1971	1
	1973	1
	1978	1
	1989	1
R2685		2
	1972	1
	1973	1
	1974	2
R2686		3
	1969	2
	1970	2
	1971	1
	1972	1
	1973	1
R2687	1973	1
R2688	1969	1
	1970	1
	1971	1
	1973	1
R2944	1983	1
R2947	1985	1
R3190		1
	1955	1
R5482	1972	1
R8575	1984	1
R8590	1977	1
R8591	1977	1
R8750	1970	2
R9060		2
R9150	1969	19
	1970	18
	1971	6
	1972	8
	1973	8
R9981	1988	3
V2150		1
V2180	1972	6
	1973	4
	1975	1

V2188		2
	1972	2
	1973	1
V2260	1965	2
R2350	1974	4
	1975	2
	1976	1
	1977	7
	1978	1
	1979	3
R1110		1
	1967	1
	1968	3
R2000	1965	2
R1111	1967	1
<b>Gesamtzahl</b>		<b>862</b>

21. Was wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Ende des Jahres 2014 ausrangierten Doppelstock-Nachtzugwagen geschehen, und ist es gewährleistet, dass diese in den nächsten fünf Jahren nicht verschrottet werden und von potenziell alternativen Nachtzugbetreibern angemietet werden können?

Nach Angaben der DB AG konnte durch die vorgenommenen Angebotsreduzierungen die für den Betrieb benötigte Zahl der Wagen verringert werden. Eine Weiternutzung dieses Wagentyps durch die DB AG selbst ist nicht vorgesehen, so dass diese Fahrzeuge für alle Interessenten im Rahmen einer Ausschreibung zum Verkauf angeboten werden.

22. Welche gesetzlichen Änderungen müssen aus Sicht der Bundesregierung erfolgen, um Liefer- bzw. Zulassungsprobleme künftig zu vermeiden?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur leitet einen Runden Tisch mit allen wichtigen Beteiligten im Sektor Bahn, um die Zulassungsprozesse für Neufahrzeuge zu reformieren und zu straffen. Dazu wurde im Juni 2013 ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet und im September 2014 durch das Bundeskabinett das entsprechende Gesetzgebungsverfahren eingeleitet.

23. Wie wird das durch die Verkürzung des Zuglaufes von IC „Schwarzwald“ zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 freigesetzte Rollmaterial nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell genutzt?

Die durch die Einkürzung des IC „Schwarzwald“ frei gewordenen IC-Wagen werden daher im Fernverkehrsnetz eingesetzt, wo sie benötigt werden. Die Einsatzgebiete können sich täglich verändern.

24. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass im Internet unter der Adresse [www.heros-rail.com/produkte/ric-reisezugwagen.html](http://www.heros-rail.com/produkte/ric-reisezugwagen.html) Reisezugwagen der DB AG zur Vermietung bzw. zum Verkauf angeboten werden?

Nach Angaben der DB AG können die Fahrzeuge aufgrund veralteter Technik im bisherigen Angebotssegment nicht mehr verwendet werden. Die Entscheidung hierzu liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG.

25. In welchem wirtschaftlichen Verhältnis steht die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung zur Heros-Gruppe?

Ist oder war die DB AG oder sind bzw. waren Tochterunternehmen der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung an Unternehmen der Heros-Gruppe beteiligt, und wenn ja, welchen unternehmerischen Zweck hat die DB AG mit solchen Beteiligungen verfolgt?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Die DB AG hatte bis 2014 eine Beteiligung von 2 Prozent an der Heros-Gruppe, diese Beteiligung wurde im Jahr 2014 verkauft. Die DB AG oder Tochterunternehmen der DB AG hält bzw. halten keine Anteile mehr an der Heros- oder einem Unternehmen der Heros-Gruppe.

26. Wie viele Reisezugwagen und Triebzüge (jeweils Anzahl, Baureihen) haben Unternehmen der DB-AG-Gruppe nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 15 Jahren an Unternehmen der Heros-Gruppe verkauft, und was für ein Verkaufserlös hat die DB AG damit erzielt?

Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass folgende Bauarten bzw. Baureihen von Reisezugwagen und Triebzügen (insgesamt 405) über Heros vermarktet wurden:

48 von D6140, 24 von D6240, 2 von D6281, 1 von D6282, 24 von D9140, 12 von 9240, 2 von D9281, 1 von D9282, 3 von R1110, 3 von R1112, 3 von R1321, 1 von 1381, 2 von R2250, 4 von R2361, 1 von R2362, 17 von R 2363, 11 von R 2365, 16 von R 2366, 14 von R2368, 8 von R2481, 19 von R2483, 2 von R2485, 18 von R2590, 1 von R2591, 34 von R2598, 2 von R2612, 3 von R2614, 1 von R2618, 2 von R2641, 3 von R2642, 1 von R2645, 12 von R2646, 4 von R2656, 7 von R2670, 6 von R2678, 6 von R R2686, 1 von R4044, 18 von R4061, 1 von R4070, 1 von R4071, 6 von R4072, 7 von R4170, 6 von R4174, 1 von R4175, 2 von R4390, 3 von R4394, 1 von R4399, 1 von R4821, 1 von R5412, 2 von R5414, 11 von R5468, 12 von R5482, 2 von R5487, 4 von R5512, 1 von R5513, 1 von R5566, 2 von R9150, 3 von V2180.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse hinsichtlich des Verkaufserlöses.

27. Wurde das verkaufte Rollmaterial nach Kenntnis der Bundesregierung exklusiv an Heros verkauft, oder wurden Alternativangebote von interessierten Dritten eingeholt?

Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass seit Gründung der Heros-Gruppe Ende 2009 und bis Anfang 2014 die Vermarktung von freigesetzten Gebrauchtfahrzeugen des Personenverkehrs ausschließlich über Heros erfolgte.

28. Stehen die aktuell von der Heros-Gruppe zur Anmietung angebotenen Ex-DB-Reisezugwagen ([www.heros-rail.com/produkte/ric-reisezugwagen.html](http://www.heros-rail.com/produkte/ric-reisezugwagen.html); [www.heros-rail.com/produkte/reisezugwagen.html](http://www.heros-rail.com/produkte/reisezugwagen.html)) nach Kenntnis der Bundesregierung zum Stichtag dieser Kleinen Anfrage im Eigentum der Heros-Gruppe oder im Eigentum der DB AG (Antwort bitte differenziert nach Baureihen, die auf der Heros-Homepage angeboten werden, angeben)?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Da die Heros-Gruppe als Zwischenhändler für gebrauchte Schienenfahrzeuge agiert, sind auf deren Homepage auch Fahrzeuge, die aktuell der DB AG gehö-

ren, z. B. die Talgo-Züge, aufgeführt. Die Bundesregierung kann über den Vermietungsfuhrpark der Heros-Gruppe keine Auskunft geben.

29. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass auch CityNightLine-Züge zur Vermietung bzw. bei Heros zum Verkauf stehen?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Die Reduzierung des Nachtzugangebots erfolgte unabhängig vom eingesetzten Fahrzeugmaterial, da die entsprechenden Verkehre wirtschaftlich nicht tragfähig sind.

30. Ist bei der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung konkret oder auch perspektivisch die Anschaffung von hybrid- oder batteriebetriebenen Zügen geplant, und wenn ja, für den Einsatz auf welchen Strecken?

Die DB AG hat auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

Derzeit existiert kein Angebot von Hybrid- oder batteriebetriebenen Zügen. Die DB RegioNetz Verkehrs GmbH, die Erzgebirgsbahn und die Westfrankenbahn (Töchter der DB Regio AG) haben in Zusammenarbeit mit der MTU Friedrichshafen GmbH einen Hybriderprobungsträger auf Basis eines VT 642 gebaut und erfolgreich die Machbarkeit eines solchen Vorhabens nachgewiesen. In einem zweiten Schritt soll ein modifiziertes und modular auf multiple Baureihen anwendbares Hybrid-Power-Pack auf Basis der Erkenntnisse des Erprobungsträgers zur Einsatzreife geführt werden. Nach erfolgreicher Zulassung des Hybrid-Power-Packs soll eine Kleinserie bei der Erzgebirgsbahn im Fahrgastbetrieb (im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität Bayern/Sachsen) erprobt werden.

31. Wie bewertet die Bundesregierung die Vor- und die Nachteile sowie die Einsatzmöglichkeiten von hybrid- oder batteriebetriebenen Zügen, und auf welchen Strecken bietet sich aus ihrer Sicht der Einsatz derartiger Züge an?

Die Vorteile der Hybridtechnik sind die Reduktion des Dieserverbrauchs sowie folglich des Schadstoffausstoßes in sensiblen Bereichen, wie z. B. in Städten, Bahnhofshallen, Tunneln usw. Nachteilig sind die noch begrenzten Kapazitäten der Batterietechnik (gemessen am Traktionsenergiebedarf eines Zuges) sowie die hohen Anschaffungskosten. Der Einsatz bietet sich insbesondere auf teilelektrisierten Strecken an.





