



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 15.08.2019
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Nicole
Westig, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der
FDP betreffend
„Zuglängen in Deutschland“
- Drucksache 19/12135

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 15.08.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Nicole Westig, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP betreffend
„Zuglängen in Deutschland“
- Drucksache 19/12135

Frage 1: *Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die allgemeine Zuglänge in Deutschland entwickelt? Ist ein Trend zu kürzeren Zügen im Personennahverkehr und Personenfernverkehr erkennbar?*

Antwort:

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist kein Trend zu kürzeren Fernverkehrszügen erkennbar. Für die Beurteilung des Verkehrsangebots und die Steigerung des Reiseverkehrsaufkommens im Personenverkehr ist jedoch nicht die Zuglänge entscheidend, sondern das Sitzplatzangebot. Hierzu beschafft die DB AG zusätzliche Fernzüge und erhöht die Anzahl der Sitzplätze durch ein Redesign vorhandener ICE-Züge.

Im Nahverkehr wird die Platzanzahl der einzelnen Zugverbindungen durch die Aufgabenträger in deren Vergabeanforderungen vorgegeben. In den von DB Regio AG bearbeiteten Ausschreibungen sind vor allem auf den vielbefahrenen Strecken Mehrbestellungen der Aufgabenträger erkennbar. Inwiefern dies auch zur Vergrößerung der Zuglänge führt, hängt vom eingesetzten Wagenmaterial ab, insbesondere bei Einsatz von Doppelstockwagen.

Frage 2: *Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuglänge von ICEs auf den nachfolgenden Strecken seit 2010 entwickelt?*

- a: München - Berlin
- b: Berlin - Hamburg
- c: München - Frankfurt am Main
- d: Köln - Berlin
- e: Basel - Frankfurt am Main
- f: Köln - Siegburg - Frankfurt am Main
- g: Stuttgart - Nürnberg
- h: Frankfurt am Main - Hamburg?

Antwort:

Nach Auskunft der DB AG wurden die Sitzplatzkapazitäten der Züge betrachtet, die die angegebenen Relationen auf voller Länge befahren:

- a. München – Berlin: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 3,9 Mio. im Jahr 2010 auf 8,8 Mio. im Jahr 2019 durch 57 % mehr Fahrten und Verlängerung der Züge (z. B. ca. 400 m statt ca. 200 m),
- b. Berlin – Hamburg: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 6,9 Mio. im Jahr 2010 auf 8,7 Mio. im Jahr 2019 durch Einsatz von ICE 1 (ca. 358 m) und ICE 4 (je nach Wagenzahl bis ca. 350 m),

- c. München – Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität der Linien 11 (über Stuttgart) und 41 (über Nürnberg) von 10,2 Mio. im Jahr 2010 auf 11,9 Mio. im Jahr 2019 durch ca. 3.000 zusätzliche Fahrten bei gleicher Zuglänge,
- d. Düsseldorf/Köln – Berlin: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 8,5 Mio. im Jahr 2010 auf 8,8 Mio. im Jahr 2019 durch Redesign der ICE 2-Züge bei nahezu unveränderter Zugzahl und Zugkonfiguration (zwei ICE 2 zu je ca. 205 m mit Flügelung in Hamm Richtung Ruhrstrecke – Düsseldorf und Wupperstrecke – Köln),
- e. Basel – Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 7,3 Mio. im Jahr 2010 auf 7,7 Mio. im Jahr 2019 bei weitgehend unveränderter Zugkonfiguration (ICE 1 mit ca. 358 m),
- f. Köln – Siegburg – Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 20,9 Mio. im Jahr 2010 auf 24,5 Mio. im Jahr 2019 durch mehr Zugfahrten, in den meisten Fällen ICE 2 in Doppeltraktion (zus. ca. 410 m), neu eingesetzte ICE 2 teilweise in Einzeltraktion und ICE 4 (je nach Wagenzahl bis 350 m),
- g. Stuttgart – Nürnberg: sowohl 2010 als auch 2019 kein Verkehr mit ICE-Zügen,
- h. Frankfurt am Main – Hamburg: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 8,3 Mio. im Jahr 2010 auf 8,6 Mio. im Jahr 2019 bei nahezu unveränderter Zugzahl durch Einsatz von längeren Zügen, insbesondere ICE 4 (je nach Wagenzahl bis 350 m).

Frage 3: *Hat sich die Zuglänge der ICEs auf der Strecke Köln - Siegburg - Frankfurt am Main mit Umstellung auf den Sommerfahrplan 2019 verändert? Wenn ja, welche Tageszeiten sind von Änderungen betroffen?*

Antwort:

Nach Auskunft der DB AG wurden zum 11. Juni 2019 folgende Fahrten von zweiteiligen ICE 3-Zügen auf einteilige ICE 3-Züge umgestellt:

- ICE 813 – Dortmund ab 6:00 Uhr, Köln ab 7:20 Uhr, Siegburg/Bonn ab 7:35 Uhr, Frankfurt an 8:41 Uhr (Verkehrstage: Montag bis Freitag),
- ICE 814 – Frankfurt ab 17:17 Uhr, Siegburg/Bonn an 18:19 Uhr (Verkehrstage: Montag bis Samstag).

Frage 4: *Was sind die Gründe, weshalb Zugkürzungen durchgeführt werden? (Bitte absteigend nach Häufigkeit auflisten)?*

Antwort:

Nach Auskunft der DB AG sind Zugkürzungen im Fahrplanangebot die Folge von:

- Engpässen bei den verfügbaren Fahrzeugen:
Diese resultieren beispielweise aus technischen Störungen, Ausfall von Zügen durch Unfälle oder Problemen bei der Zulieferung von zugesagten Fahrzeugen durch die Fahrzeugindustrie,
- Veränderter Nachfrage:
Beispielsweise durch Veränderung von Nachfrageströmen durch die Inbetriebnahme von neuer Infrastruktur, Angebote anderer Anbieter sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr.