

Kleine Anfrage

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

Pünktlichkeit und Zugausfälle bei der Deutschen Bahn bis 2018 – Verfügbarkeit der Fernverkehrsflotte der DB Fernverkehr AG

Die Pünktlichkeitswerte der DB Fernverkehr AG (ein Zug gilt bei der DB AG ab einer Verspätung von sechs Minuten tatsächlich als verspätet) haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert und liegen unter den konzerneigenen Vorgaben und Zielen. Die für das Jahr 2018 veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik belegt die negativen Erfahrungen zahlreicher Fahrgäste: Nur 74,9 Prozent der Fernverkehrszüge verkehrten im vergangenen Jahr pünktlich und blieben damit weit unter dem DB-Ziel von 82 Prozent.

Die Pünktlichkeit der Züge des Fern- und Nahverkehrs gilt bei Fahrgästen als der Gradmesser für Zuverlässigkeit und Qualität des Schienenverkehrs schlechthin. Trotz steigender Fahrgastzahlen entwickeln sich die unzureichenden Pünktlichkeitswerte zu einem Problem für den Eisenbahnsektor, der zunehmend mit den Attributen „unzuverlässig“ und „unkalkulierbar“ in Verbindung gebracht wird. Bahnreisen mit kurzen Umsteigezeiten in Knotenbahnhöfen werden für Fahrgäste so immer schlechter planbar.

Für die Erreichung bahn- und verkehrspolitischer Ziele, wie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, ist ein verlässlicher Bahnbetrieb mit guten Pünktlichkeitswerten von zentraler Bedeutung. Als Referenz kann hier auch der Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gelten, die regelmäßig eine Pünktlichkeit über 90 Prozent erreichen (bei der SBB gelten Züge ab 3 Minuten als verspätet). Auch die von der Bundesregierung geplante Einführung des Deutschland-Takts erfordert hohe Anforderungen an die Pünktlichkeit, da nur so in den Knoten optimale und verlässliche Korrespondenzen zwischen den Zügen hergestellt werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen; Zugausfälle ohne Ersatz bitte der Unpünktlichkeitsquote hinzufügen)?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anschlussreichungsgrad bei den Fernverkehrssystemanschlüssen in den Knoten Mannheim, Köln, Dortmund, Hannover, Leipzig, Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof (Korrespondenzlinien), Frankfurt (Main) Hbf und Stuttgart Hbf zwischen 2008 und 2018 entwickelt?

3. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 entwickelt?
4. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 in den zehn fahrgaststärksten Bahnhöfen entwickelt?
5. Wie viele netzbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
6. Wie viele baustellenbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
7. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf das Warten auf Anschlusszüge (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
8. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
9. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen der Leit- und Sicherungstechnik inkl. Störungen an Weichen, Signaltechnik und Stellwerken (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
10. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Primärursachen der Verspätungsminuten von Fernverkehrszügen im Zeitraum von 2008 bis 2018, und in wie vielen Fällen war die Primärursache
 - a) unpünktliche Bereitstellung des Zuges,
 - b) Warten auf Personal,
 - c) fahrdynamische Einschränkung des Zugs, Aussetzen von Wagen,
 - d) Haltezeitüberschreitung, Zugräumung,
 - e) ärztliche Behandlung eines Fahrgasts,
 - f) Polizeieinsatz (Einsätze, die von der DB Fernverkehr AG angefordert wurden – z. B. zwecks Personenfeststellung – und sonstige Einsätze),
 - g) Anschlussaufnahme,
 - h) Streik,
 - i) Infrastrukturstörungen,
 - j) Baustellen,
 - k) Unwetter,
 - l) Personenunfälle, Personen im Gleis, behördliche Sperrungen?
11. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?

12. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 in den einzelnen Ländern entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den in den jeweiligen Ländern gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?
13. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Cargo AG wurden zwischen 2008 und 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen Verkehrsleistungen in Trassenkilometern darstellen)?
14. Wie viele Güterzüge der DB Cargo AG mussten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2008 und 2018 mangels verfügbarer Lokführer oder aufgrund von Fehldispositionen abgestellt werden (bitte für die betreffenden Jahre einzeln darstellen)?
15. Bei wie vielen Minuten lag zwischen 2008 und 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Güterzüge?

Zugausfälle

16. Wie hoch war die absolute Anzahl und der relative Anteil vollständig und teilweise ausgefallener Züge im Fernverkehr der DB AG in einzelnen Jahren von 2008 bis 2018 (bitte tabellarisch getrennt nach Jahren und nach vollständig bzw. teilweise ausgefallen darstellen)?

Fahrzeugverfügbarkeit bei der DB Fernverkehr AG

17. Bleibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den bisher bekannt gewordenen Planungen der DB Fernverkehr AG, dass die zuletzt mit dem Modernisierungsprogramm „IC mod“ rund 770 klassischen Reisezugwagen bis Mitte der 20er-Jahre ersetzt werden, oder plant die DB AG aufgrund der wachsenden Fahrgastnachfrage mittlerweile eine längere Nutzungsdauer?
18. Wenn ja, bis wann sollen die IC-Wagen des letzten Modernisierungsprogramms noch eingesetzt werden, und trifft es zu, dass weitere nicht im Programm „IC mod“ enthaltene Wagen nun aufgefrischt wurden?
Wie lange sollen diese Wagen im Einsatzbestand bleiben?
19. Welchen Stand hat das 2017 gestartete Beschaffungsverfahren für neue einstöckige Fernverkehrszüge?
20. Wie viele einstöckige Fernverkehrsfahrzeuge sollen wann beschafft werden und ist eine Kompatibilität zu nicht elektrifizierten Strecken (Oberstdorf, Westerland) gewährleistet?
21. Ist die Beschaffung einstöckiger Fernverkehrsfahrzeuge so ausgelegt, dass auch künftig Kurswagenläufe (z. B. Anbindung von Dagebüll an der nordfriesischen Nordseeküste) möglich sind?
Wenn nein, warum nicht?
22. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG seit 1. Januar 2011 bei der Industrie geordert (bitte jeweilige Sitzplatzkapazität und Vertragsdatum bzw. Zeitraum der Auslieferung angeben), und wie soll sich die Fernverkehrsflotte auf Basis dieser Fahrzeugbestellungen und des dann vorhandenen „Altbestands“ im Jahr 2025 zusammensetzen (bitte nach Baureihen unter Angabe der jeweiligen Sitzplatzkapazitäten differenzieren)?
23. Welche fernverkehrstauglichen Triebzüge und Wagenzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren des so genannten Stillstandsmanagements in Hamm (Westfalen) und Mukran ließen sich nach Kenntnis der Bundesregierung kurzfristig bzw. mittelfristig in Betrieb nehmen, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern?

24. Ist die Bundesregierung auch der Auffassung, dass die unlängst an Wettbewerber verkauften Reisezugwagen der Gattungen Bimz und Bcm auch den Mangel an betriebsfähigen Reisezugwagen bei der DB Fernverkehr AG hätten lindern können?
25. Plant die DB Fernverkehr AG, in nächster Zeit rollendes Material, das sich derzeit im Stillstandsmanagement befindet, wieder zu reaktivieren?
Wenn ja, welche Triebzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren sollen in Betrieb genommen werden?
26. Hält die DB AG an ihren Plänen fest, die vorwiegend im Fernverkehr eingesetzte Baureihe 120.1 (Vmax 200 km/h) bis 2020 auszumustern?
27. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die von der DB Fernverkehr AG erbrachten Leistungen seit 2010 entwickelt (bitte Entwicklung der Verkehrsleistung, der Betriebsleistung in Zugkilometern und Sitzplatzkilometern für die jeweiligen Jahre angeben)?
28. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit sind mit dem von der DB AG veröffentlichten „Fünf-Punkte-Plan“ (s. Pressemitteilung der DB AG vom 17. Januar 2019) konkret verbunden?
29. An welchen Standorten verfügt die DB Fernverkehr AG noch über Wagenmeister, und welche Standorte wurden zwischen 2000 und 2018 aufgegeben?
30. Trifft es zu, dass die Ankündigung der DB AG unter ihrem damaligen Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube, wonach kleine Schäden in Zügen durch mobile Reparaturtrupps während der Fahrt durchgeführt werden sollen, im Fernverkehr bisher nicht umgesetzt wurde (siehe die Schriftliche Frage 60 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/7138)?
31. Warum wurde diese Ankündigung im Fernverkehr bisher nicht umgesetzt, bzw. bis wann will die DB Fernverkehr AG diese Maßnahme umsetzen?
32. Wie viele Züge (Prozentanteil) verlassen im Jahresmittel und im Vergleich dazu an einem repräsentativen Tag im Januar die DB-Werke
- mit fehlender Antriebsleistung,
 - mit Bremsstörungen,
 - mit LZB/ETCS-Störung (LZB = Linienzugbeeinflussung; ETCS = European Train Control System),
 - mit fehlender Wendefähigkeit (defekter Steuerwagen, defekter zweiter Führerstand im Triebzug)?
33. In welchen Knotenbahnhöfen hält nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG Fernverkehrszüge als Reserve – so genannte Knotenpunktreserven – einschließlich des dafür notwendigen Lok- und Zugpersonals vor (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität)?
Welche Einsatzreserven sind zwischen 2000 und 2018 hinzugekommen, welche sind wann weggefallen?
34. Plant die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung zur Erhöhung der Redundanz im Störfall eine Aufstockung der bestehenden Knotenpunktreserven bzw. eine Ausweitung dieser Reserven auf weitere Bahnhöfe?
Wenn ja, welche Knotenpunktreserven sollen aufgestockt werden, und in welchen Bahnhöfen sollen neue Knotenpunktreserven geschaffen werden (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?

35. In welchen Knotenbahnhöfen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG in den Jahren 2000, 2005, 2010 und 2015 Knotenpunktreserven vorgehalten (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?
36. Beabsichtigt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bei der im „Fünf-Punkte-Plan“ vom 17. Januar 2019 genannten verbesserten Instandhaltung auch auf Instandhaltungskapazitäten der Fahrzeugindustrie bzw. anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzugreifen?
- Wenn ja, wo ist eine solche Kooperation vorgesehen?

Winterbedingte Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs

37. Wie viele Weichen befinden sich im von der DB Netz AG verantworteten Streckennetz, und wie viele davon verfügen über Weichenheizungen, und an wie vielen davon traten in den einzelnen Jahren seit 2011 witterungsbedingte Störungen auf (bitte die Entwicklung in den einzelnen Jahren seit 2011 bis einschließlich Januar 2019 tabellarisch darstellen)?
38. Werden neue Weichen in dem von der DB AG verantworteten Streckennetz generell mit Weichenheizung – also auch bei Bauweichen – eingebaut?
- Wenn nein, in welchen Fällen wird von Weichenheizungen abgesehen?

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

