

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2605 –**

Entwicklung der Zugverspätungen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD hat als ein Ziel für den deutschen Schienenverkehr in ihrem Koalitionsvertrag für 2018 bis 2021 vereinbart: „Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein.“ Weiterhin wird von den Koalitionspartnern für die gemeinsame Regierungsarbeit festgehalten: „Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode, S. 77). Nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller ist ein pünktlicher und zuverlässiger Schienenverkehr der entscheidende Erfolgsfaktor für die Gewinnung neuer Fahrgäste für den Bahnverkehr in Deutschland.

Zugleich waren im Netz der Schienenwege des Bundes in den letzten Jahren deutliche Rückgänge bei der Pünktlichkeit zu verzeichnen. So ging im Jahr 2017 die Pünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr auf 78,5 Prozent zurück, im Schienenpersonennahverkehr lag die Pünktlichkeit bei 94,4 Prozent für das Gesamtjahr 2017 (Rheinische Post vom 18. Januar 2017: „Nur 78,5 Prozent aller ICE und IC waren 2017 pünktlich“). Zudem wurde die Zielmarke von 81 Prozent Pünktlichkeit im Fernverkehr für 2017 vorzeitig aufgegeben (Handelsblatt vom 28. November 2017: „Pünktlichkeit kommt später“).

1. Führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) eine kundenbezogene Pünktlichkeitsstatik für die Züge auf dem bundeseigenen Schienennetz zur Pünktlichkeit auf der gesamten Reisekette, die methodisch der Messung der kundenbezogenen Pünktlichkeit im öffentlichen Verkehr in der Schweiz entspricht (vgl. Eisenbahntechnische Rundschau 12/2017, S. 34 – 40)?

Die DB Fernverkehr AG führt eine Messung der kundenbezogenen Pünktlichkeit für die Züge auf dem bundeseigenen Schienennetz zur Pünktlichkeit auf der gesamten Reisekette im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) durch. Grundsätzlich entspricht die Messung der kundenbezogenen Pünktlichkeit der im öffentlichen Verkehr der Schweiz angewandten Methodik.

Pünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr

2. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Fernverkehr AG wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Verspätungsminuten	3.146.978	3.655.139	3.300.650	3.593.196	3.175.481	3.306.154	1.113.208
Pünktlichkeit	79,1%	73,9%	76,5%	74,4%	78,9%	78,5%	78,6%

Um die Summe der Verspätungsminuten einzuordnen, muss die hohe Verkehrsleistung von über 130 Millionen Trassenkilometern jährlich im Fernverkehr der DB AG berücksichtigt werden.

3. Aus welchen Gründen ergibt sich keine stetige Trendentwicklung bei der Pünktlichkeit der Züge der DB Fernverkehr AG, bzw. woher resultieren eventuelle stärkere Abweichungen bei der Pünktlichkeitsentwicklung zwischen den einzelnen Kalenderjahren?

Die Verbesserung der Pünktlichkeit ist eines der obersten Ziele der DB Fernverkehr AG. Daher unternimmt die DB Fernverkehr AG seit Jahren große Anstrengungen auf diesem Gebiet, u. a. im Rahmen des konzernweiten Qualitätsprogramms Zukunft Bahn. Dadurch konnte die Pünktlichkeit von unter 75 Prozent im Jahr 2015 auf fast 79 Prozent in den Jahren 2016 und 2017 gesteigert werden.

Für 2018 sind weitere Maßnahmen geplant, um die Pünktlichkeit zu steigern.

Eine Ursache für die schwankende Pünktlichkeit im Fernverkehr sind externe Ereignisse, die in verschiedenen Jahren einen unterschiedlich starken Einfluss auf die Betriebsqualität haben. 2017 haben beispielsweise die negativen Pünktlichkeitseffekte der Sturmtiefs Xavier und Herwart dazu beigetragen, dass trotz einer Vielzahl von Aktivitäten das Pünktlichkeitsziel verfehlt wurde.

Im Schienennetz kommt es unter Umständen bei Störungen zu Übertragungen von Verspätungen auf nicht direkt betroffene Züge. Diese sogenannten sekundären Verspätungen sind vergleichbar mit einem „Stauereffekt“ z. B. auf Autobahnen. Das Verkehrswachstum auf der Schiene findet besonders auf den bereits gut ausgelasteten Streckenabschnitten und Korridoren statt. Auf einigen stark ausgelasteten Abschnitten im Schienennetz ist eine erhöhte Verspätungsübertragung auf Züge zu erkennen.

4. Wie viele netzbedingte Verspätungsminuten fallen unter die Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Absolut	776.241	772.900	756.656	824.559	690.547	625.600	209.619
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	24,7%	21,1%	22,9%	22,9%	21,7%	18,9%	18,8%

5. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Langsamfahrstellen (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Absolut	30.231	33.690	8.192	7.301	7.684	2.996	1.712
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	1,0%	0,9%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%

6. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Baustellen (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Absolut	292.661	289.208	319.490	313.451	212.952	171.364	44.249
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	9,3%	7,9%	9,7%	8,7%	6,7%	5,2%	4,0%

7. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf das Warten auf Anschlusszüge (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Jan-Apr
Absolut	184.308	197.070	158.627	145.165	96.458	95.670	29.413
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	5,9%	5,4%	4,8%	4,0%	3,0%	2,9%	2,6%

Diese Darstellung enthält neben Warten auf Anschluss u. a. auch Verspätungen aus Zusatzhalten zum Ein-/Ausstieg von Reisenden oder Personal.

8. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Verzögerungen im Betriebsablauf (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass Verzögerungen im Betriebsablauf keine klar definierte und abgegrenzte Ursache von Verspätungen sind und daher nicht gesondert erfasst werden.

9. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf verspätete Bereitstellung der Züge (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Jan-Apr
Absolut	25.521	48.673	57.632	80.412	69.493	77.088	32.039
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	0,8%	1,3%	1,7%	2,2%	2,2%	2,3%	2,9%

10. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Störungen an Fahrzeugen und Lokomotiven (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Gesamtjahr	Jan-Apr
Absolut	306.412	367.971	323.274	325.800	340.696	356.106	131.550
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	9,7%	10,1%	9,8%	9,1%	10,7%	10,8%	11,8%

11. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Absolut	243.680	233.887	231.412	282.184	242.615	231.452	87.715
Anteil an Gesamtsumme Verspätungsminuten	7,7%	6,4%	7,0%	7,9%	7,6%	7,0%	7,9%

12. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Weichenstörungen (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?
13. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Signalstörungen (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?
14. Wie viele Verspätungsminuten von den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG der letzten sechs Kalenderjahre 2012 bis 2017 und der ersten vier Monate des Jahres 2018 entfielen auf Störungen in Stellwerken (bitte nach mechanischen und elektronischen Stellwerken aufschlüsseln und einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat mitgeteilt, dass Weichenstörungen, Signalstörungen und Störungen in Stellwerken unter Störungen der Leit- und Sicherungstechnik erfasst werden, sie sind somit nicht separat ausgewiesen.

15. Bei wie vielen Minuten lag in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Fernzüge der DB Fernverkehr AG (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass diese Kennzahl nicht richtlinienbasiert standardisiert erhoben wird.

Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr

16. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass der DB Regio AG die Werte ab 2014 vorliegen.

Jahr / Monat	Verspätungsminuten
2014	3.939.905
2015	4.143.421
2016	4.077.206
2017	4.321.645
Bis 06/ 2018	1.862.172

17. Ergibt sich im Zeitraum 2012 bis 2017 eine stetige Trendentwicklung bei der Pünktlichkeit der Züge der DB Regio AG?

Wenn nicht, woher resultieren eventuelle stärkere Abweichungen bei der Pünktlichkeitsentwicklung zwischen den einzelnen Kalenderjahren?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sich kein grundlegender Trend in der Pünktlichkeit erkennen lässt. Nach dem Einbruch der Pünktlichkeit im Jahr 2015 fährt die DB Regio AG auf einem konstant hohen Niveau. Die Pünktlichkeit 2015 ist vor allem durch die schlechten Monatswerte im Sommer und Herbst/(Winter) bedingt. Der Sommer 2015 war extrem warm und durch viele Unwetter geprägt. Dies führte zu einer erhöhten Anzahl von Fahrzeugproblemen. Der Winter war ebenfalls relativ warm, was dazu führte, dass die Probleme, die eigentlich vor allem im Herbst eine Rolle spielen, z. B. Schmierfilm (Fahrbahn), auch in den Wintermonaten auftraten. Zudem stiegen die Zugfolge Verspätungen sehr stark an.

18. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen aller zur DB Regio AG im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs („NE-Bahnen“) wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren darstellen)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass für das Jahr 2012 nur Daten für den gesamten konzernexternen Schienenpersonenverkehr vorliegen. Die dargestellte Zahl enthält den konzernexternen Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr.

□	Verspätungsminuten-NE-Bahnen-in-Tausend-Minuten□	□
2012		5.893* □
2013		6.459 □
2014		6.296 □
2015		8.053 □
2016		9.597 □
2017		9.283 □
2018 (Januar-April)		3.106 □

19. Ergibt sich im Zeitraum 2012 bis 2017 eine stetige Trendentwicklung bei der Pünktlichkeit der Züge aller zur DB Regio AG im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs („NE-Bahnen“)?

Wenn nicht, woher resultieren eventuelle stärkere Abweichungen bei der Pünktlichkeitsentwicklung zwischen den einzelnen Kalenderjahren?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass es im Zeitraum von 2012 bis 2017 keine stetige Trendentwicklung bei der Pünktlichkeit der „NE-Bahnen“ gibt. Bei der DB Netz AG wird die Pünktlichkeit nicht ursachenbezogen erhoben, insofern können die Abweichungen in der Pünktlichkeitsentwicklung der „NE-Bahnen“ nicht ursachenbezogen begründet werden.

	Pünktlichkeit NE-Bahnen in Prozent
2012	95,0
2013	94,2
2014	94,9
2015	93,6
2016	93,6
2017	93,9

20. Wie viele Zugkilometer wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 von der DB Regio AG und wie viele Zugkilometer von allen zur DB Regio AG im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs („NE-Bahnen“) gefahren?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und den ersten vier Monaten des Jahres 2018 von DB Regio und den zu DB Regio im Wettbewerb stehenden Bahnen (NE-Bahnen) Trassenkilometer in folgender Höhe gefahren wurden:

SPNV ¹ Betriebsleistung in Mio. Trkm ²	2012 ³	2013 ³	2014 ³	2015 ³	2016 ³	2017 ³	per April 2018 ³
DB-Regio ⁴	481 ³	471 ³	471 ³	460 ³	443 ³	443 ³	147 ³
NE-Bahnen ⁵	146 ³	152 ³	158 ³	176 ³	205 ³	205 ³	69 ³

21. Bei wie vielen Minuten lag in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Züge des Schienenpersonennahverkehrs (bitte nach Kalenderjahren und Bundesländern aufgeschlüsselt darstellen)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr

22. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Cargo AG wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren und Bundesländern darstellen)?

Die Verkehrsströme im Schienengüterverkehr (SGV) werden bundesweit bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr europaweit gesteuert. Eine Darstellung auf Bundeslandebene ist nicht vorhanden.

Anzahl der Verspätungsminuten bei DB Cargo im Monatsdurchschnitt

2012	4.564.882 Min
2013	3.918.663 Min
2014	3.957.199 Min
2015	3.790.783 Min
2016	2.983.976 Min
2017	3.362.530 Min
2018 (per April)	3.191.735 Min

Um die Summe der Verspätungsminuten einzuordnen, muss die hohe Verkehrsleistung von mehr als 140 Millionen Trassenkilometern jährlich im Güterverkehr der Deutschen Bahn berücksichtigt werden.

23. Ergibt sich im Zeitraum 2012 bis 2017 eine stetige Trendentwicklung bei der Pünktlichkeit der Züge der DB Cargo AG?

Wenn nicht, woher resultieren eventuelle stärkere Abweichungen bei der Pünktlichkeitsentwicklung zwischen den einzelnen Kalenderjahren?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass Gründe für eventuell stärkere Abweichungen ein höheres Störgeschehen (Unwetter, Stürme, Infrastruktur), ein kontinuierlich steigendes Bauaufkommen sowie Engpässe in Personalressourcen waren. Neben einer Veränderung in den Prozessen der Planung und Durchführung reagiert DB Cargo mit gezielten Pünktlichkeitsprogrammen wie z. B. durch eine vermehrte Einstellung von operativem Personal (z. B. Lokführer) oder einer Aufstockung des Wagenmaterials. Zudem werden 2018 in den Zugbildungsanlagen sukzessive spezielle Teams etabliert, um die Abläufe in den Anlagen weiter zu verbessern.

24. Wie viele Zugkilometer wurden in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 von der DB Cargo AG und wie viele Zugkilometer von den zur DB Cargo AG im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs („NE-Bahnen“) gefahren?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und den ersten vier Monaten des Jahres 2018 von DB Cargo und den zu DB Cargo im Wettbewerb stehenden Bahnen (NE-Bahnen) Trassenkilometer in folgender Höhe gefahren wurden:

SGV Betriebsleistung in Mio. Trkm	2012	2013	2014	2015	2016	2017	per April 2018
DB Cargo	167	159	154	148	141	140	45
NE-Bahnen	80	89	95	106	110	117	41

25. Bei wie vielen Minuten lag in den letzten sechs Kalenderjahren 2012 bis 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Güterzüge?

Durchschnittliche Verspätung bei DB Cargo in Minuten pro verspätetem Zug

	Ø per April	Ø per Jahr
2012	48	56
2013	46	51
2014	46	53
2015	48	51
2016	38	41
2017	40	48
2018	46	

Anlage zu Frage 21 „Entwicklung der Zugverspätungen in Deutschland“

Jahr / Monat	Ø Verspätung (min)
Baden-Württemberg	
2014	1,4
2015	1,4
2016	1,5
2017	1,5
bis 05/ 2018	1,5
Bayern	
2014	1,2
2015	1,4
2016	1,2
2017	1,3
bis 05/ 2018	1,3
Berlin	
2014	1,5
2015	1,6
2016	0,7
2017	0,8
bis 05/ 2018	0,8
Brandenburg	
2014	1,5
2015	1,5
2016	1,1
2017	1,1
bis 05/ 2018	1,0
Bremen	
2014	2,9
2015	2,8
2016	2,8
2017	2,7
bis 05/ 2018	2,8
Hamburg	
2014	1,5
2015	1,7
2016	0,9
2017	0,7
bis 05/ 2018	0,7

Jahr / Monat	Ø Verspätung (min)
Hessen	
2014	1,8
2015	1,9
2016	1,7
2017	1,8
bis 05/ 2018	1,8
Mecklenburg-Vorpommern	
2014	0,9
2015	0,9
2016	0,7
2017	0,9
bis 05/ 2018	0,7
Niedersachsen	
2014	1,5
2015	1,6
2016	1,5
2017	1,5
bis 05/ 2018	1,4
Nordrhein-Westfalen	
2014	1,6
2015	1,6
2016	1,4
2017	1,6
bis 05/ 2018	1,6
Rheinland-Pfalz	
2014	1,3
2015	1,5
2016	1,3
2017	1,4
bis 05/ 2018	1,4
Saarland	
2014	1,0
2015	1,1
2016	1,1
2017	1,2
bis 05/ 2018	1,0

Jahr / Monat	Ø Verspätung (min)
Sachsen	
2014	0,9
2015	1,2
2016	1,0
2017	1,1
bis 05/ 2018	1,1
Sachsen-Anhalt	
2014	1,3
2015	1,8
2016	1,4
2017	1,3
bis 05/ 2018	1,1
Schleswig-Holstein	
2014	1,4
2015	1,7
2016	1,3
2017	1,4
bis 05/ 2018	2,0
Thüringen	
2014	1,3
2015	1,5
2016	1,2
2017	1,0
bis 05/ 2018	0,9

Quelle: DB AG