

## **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 2019 – Verbesserung der Verfügbarkeit der Fernverkehrsflotte der DB Fernverkehr AG**

Die Pünktlichkeitswerte der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr AG (ein Zug gilt bei der DB AG ab einer Verspätung von sechs Minuten tatsächlich als verspätet; ausgefallene Züge bleiben unberücksichtigt) haben sich in den letzten Jahren auf einem niedrigen Niveau weitgehend eingependelt und liegen unter den konzerneigenen Vorgaben und Zielen. Die für das Jahr 2019 veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik belegt die negativen Erfahrungen zahlreicher Fahrgäste: Nur 75,9 Prozent der Fernverkehrszüge verkehrten im vergangenen Jahr pünktlich – eine Verbesserung um einen Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahr 2018. Die Statistik erfasst die Pünktlichkeit der Züge. Um feststellen zu können, wie viele Fahrgäste pünktlich bzw. unpünktlich ihre Ziele erreichen, gibt es das Kriterium der „Fahrgastbezogenen Pünktlichkeitserfassung“, das von der Deutschen Bahn im Fernverkehr seit 2017 eingesetzt wird (Bundestagsdrucksache 19/9205).

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 nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller 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 2009 und 2019 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren ab 2009 und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen; Zugausfälle ohne Ersatz sind der Unpünktlichkeitsquote hinzuzufügen. Hinweis: Auf Bundestagsdrucksache 19/7690 war eine ähnliche Frage unvollständig, nämlich für einen verkürzten Zeitraum und ohne die abgefragten Trassenkilometer beantwortet worden)?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anschlusserrreichungsgrad bei den Fernverkehrssystemanschlüssen in den Knoten Mannheim Hauptbahnhof (Hbf), Köln Hbf, Dortmund Hbf, Hannover Hbf, Leipzig Hbf, Frankfurt (Main) Hbf und Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof (Korrespondenzlinien) zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte getrennt für die genannten Knoten angeben)?

Kundenbezogene Pünktlichkeit im Fernverkehr

3. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit zwischen 2017 und 2018 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?
4. Wo werden die Werte für die kundenbezogene Pünktlichkeit veröffentlicht?  
Werden diese monatlich erfasst und veröffentlicht (Bundestagsdrucksache 19/9205, Fragen 1 bis 3)?
5. Welche Konsequenzen zieht die Deutsche Bahn aus der Entwicklung der Werte der kundenbezogenen Pünktlichkeit?  
Inwiefern dient diese als Steuerungsinstrument?
6. Wird die Entwicklung der kundenbezogenen Pünktlichkeit für die Ermittlung der leistungsbezogenen Gehaltsbestandteile des DB-Vorstandes herangezogen?  
Wenn ja, inwiefern?  
Wenn nein, weshalb nicht, und inwiefern spielt die Pünktlichkeit überhaupt eine Rolle bei der Ermittlung der Zulagen?

Entwicklung verschiedener Verspätungsursachen

7. Wie viele Verspätungsminuten unter den Gesamtverspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2009 und 2019 entfallen auf netzbedingte Ursachen (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
8. Wie viele Verspätungsminuten unter den Gesamtverspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2009 und 2019 entfallen auf baustellenbedingte Ursachen (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
9. Wie viele Verspätungsminuten unter den Gesamtverspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2009 und 2019 entfallen auf Warten auf Anschlusszüge als Ursache (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
10. Wie viele Verspätungsminuten unter den Gesamtverspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2009 und 2019 entfallen auf Störungen an Fahrzeugen als Ursache (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl ab-

solut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

11. Wie viele Verspätungsminuten unter den Gesamtverspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2009 und 2019 entfallen auf Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik als Ursache (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?
12. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Primärursachen der Verspätungsminuten von Fernverkehrszügen im Zeitraum 2017 bis 2019, und in wie vielen Fällen war die Primärursache
  - a) unpünktliche Bereitstellung des Zuges,
  - b) Warten auf Personal,
  - c) fahrdynamische Einschränkung des Zuges, Aussetzen von Wagen,
  - d) Haltezeitüberschreitung, Zugräumung,
  - e) Anschlussaufnahme,
  - f) Streik,
  - g) Infrastrukturstörungen,
  - h) Baustellen (bitte auch die durchschnittliche Anzahl gleichzeitiger Baustellen angeben),
  - i) Unwetter,
  - j) Personenunfälle, Personen im Gleis, behördliche Sperrungen?

#### Pünktlichkeit bei der DB Regio AG

13. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen von DB Regio zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?
14. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen von DB Regio zwischen 2009 und 2019 in den einzelnen Ländern entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den in den jeweiligen Ländern gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?

#### Pünktlichkeit in S-Bahn-Netzen

15. Wie stellten sich die Pünktlichkeitswerte der S-Bahnen in den deutschen S-Bahn-Netzen in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 2014 dar (bitte getrennt nach Jahren und jeweils für die 2:59- und 5:59-Minuten-Pünktlichkeit angeben)?
16. Wie hoch waren die Ausfallquoten der S-Bahnen in den deutschen S-Bahn-Netzen in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 2014 (bitte getrennt nach Jahren und getrennt nach Komplett- und Teilausfall angeben)?

#### Pünktlichkeit bei der DB Cargo AG

17. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Cargo AG wurden zwischen 2009 und 2019 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen Verkehrsleistungen in Trassenkilometern darstellen)?
18. Wie viele Güterzüge der DB Cargo AG mussten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2009 und 2019 mangels verfügbarer Lokführer

oder aufgrund von Fehldispositionen abgestellt werden (bitte für die betreffenden Jahre einzeln darstellen)?

19. Bei wie vielen Minuten lag in den letzten sieben Kalenderjahren 2012 bis 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Güterzüge?

#### Zugausfälle

20. Wie hoch waren die absolute Anzahl und der relative Anteil der vollständig und der teilweise ausgefallenen Züge im Fernverkehr der Deutschen Bahn in den einzelnen Jahren von 2009 bis 2019 (bitte tabellarisch getrennt nach Jahren und nach vollständig bzw. teilweise ausgefallen darstellen)?

#### Fahrzeugverfügbarkeit bei der DB Fernverkehr AG

21. Wie hat sich die Anzahl der für den Regeleinsatz verfügbaren IC- bzw. EC- und ICE-Züge in den Jahren 2009 bis 2019 entwickelt (bitte getrennt nach IC bzw. EC sowie ICE und für die jeweiligen Jahre angeben)?

22. Wie viele ICE-Züge der Baureihen 1, 2, 3 und 4 stehen aktuell für den Regelbetrieb zur Verfügung?

Wie viele werden es voraussichtlich zum Jahresende 2020 und Ende 2021 sein (bitte getrennt nach den Baureihen angeben)?

23. Ist die Beschaffung von Doppelstock-ICEs zur Erhöhung der Sitzplatzkapazität vorgesehen?

Wenn ja, ab wann, und zu welcher Stückzahl, und wie schnell sollen die Züge fahren können?

Wenn nein, weshalb nicht?

24. Wie hat sich die durchschnittliche Verweildauer von ICE-Zügen in den Werkstätten in den Jahren 2009 bis 2019 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?

25. 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)?

26. Trifft es zu, dass die Ankündigung der DB 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 Schriftliche Frage 60 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/7138; Fragen 30 und 31 auf Bundestagsdrucksache 19/7690, nur ausweichend beantwortet)?

Weshalb wurde das Versprechen nicht eingelöst?

27. Wie viele Züge (Prozentanteil) verließen im Jahr 2019 im Jahresmittel die DB-Werke

a) mit fehlender Antriebsleistung,

b) mit Bremsstörungen,

c) mit LZB- (Linienzugbeeinflussung) bzw. Europäisches Zug-Kontroll-System(ETCS)-Störung,

d) mit fehlender Wendefähigkeit (defekter Steuerwagen, defekter zweiter Führerstand im Triebzug)?

28. In welchen Knotenbahnhöfen hält die DB AG Fernverkehrszüge als Reserve – sogenannte Knotenpunktreserven – einschließlich des dafür notwendigen Lok- und Zugpersonals vor (bitte die Baureihe bzw. Zugbildung und die verfügbare Sitzplatzkapazität angeben)?

Welche Einsatzreserven sind zwischen 2000 und 2019 hinzugekommen, welche sind wann weggefallen?

Berlin, den 11. Februar 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





