

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/17401 –**

Bahnreisezeiten in den Jahren von 1899 bis 2019

Vorbemerkung der Fragesteller

Eine Bahnfahrt galt allgemein bekannt seit über 100 Jahren immer als etwas Schönes: Man konnte die Landschaft genießen, im Speisewagen gut essen und im Schlafwagen auch übernachten. Die Bahnhöfe waren nach aller Erfahrung sauber und gepflegt, die Schaffner waren zuvorkommend und haben auch geholfen, das Gepäck einzuladen. Auch die durchschnittlichen Fahrtzeiten lagen nach Ansicht der Fragesteller damals teilweise unter den heutigen.

Mittlerweile ist dies ein wenig anders: Defekte Klimaanlagen, routinemäßige und teils erhebliche Verspätungen oder gar ganz ausfallende Züge sind nach Ansicht und Erfahrung der Fragesteller an der Tagesordnung. Baustellen und marode Brücken sind flächendeckend vorzufinden.

1. Wie waren die durchschnittlichen Fahrtzeiten der Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1899, 1919, 1939, 1959, 1979, 1999 und 2019 auf den direkten Verbindungen der Strecken
 - a) Berlin – Magdeburg,
 - b) Berlin – Dresden,
 - c) Berlin – Hamburg,
 - d) Köln – Münster,
 - e) Köln – Frankfurt/Main,
 - f) Köln – Stuttgart,
 - g) München – Stuttgart,
 - h) München – Würzburg?

Kursbücher liegen der Bibliothek des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erst für die Jahre ab 1939 vor. Nach Auswertung ergeben sich für die Strecken und die Jahre folgende in der Tabelle aufgeführten Ergebnisse. Soweit nicht anders angegeben, handelt es sich um den Mittelwert aus

den vier schnellsten täglichen Direktverbindungen zwischen den Hauptbahnhöfen im Sommerfahrplan.

Verbindung	Fahrzeit 1939	Fahrzeit 1959	Fahrzeit 1979	Fahrzeit 1999	Fahrzeit 2019
Berlin – Magdeburg	1:35 h a)	3:27 h e)	2:27 h 2) e)	1:18 h f)	1:35 h f)
Berlin – Dresden	1:54 h c)	3:41 h e)	2:16 h e)	1:59 h e)	1:51 h b)
Berlin – Hamburg	2:18 h b)	3:53 h 1) d)	3:59 h d)	2:21 h f)	1:43 h b)
Köln – Münster	2:26 h	1:58 h	1:47 h	1:35 h	1:41 h
Köln – Frankfurt/Main	2:43 h	2:33 h	2:07 h	2:14 h	1:03 h
Köln – Stuttgart	5:52 h	4:19 h	3:45 h	3:19 h	2:53 h
München – Stuttgart	2:37 h	2:41 h	2:12 h	2:07 h	2:18 h
München – Würzburg	3:27 h	2:59 h	2:26 h	2:25 h	2:01 h

1) ein durchgehender F-Zug 2) Mit Umstieg in Berlin-Schöneeweide oder -Lichtenberg

a) Berlin Potsd. Bf b) Berlin Hbf-Lehrter Bf, c) Berlin Anh. Bf d) Berlin-Friedrichstraße e) Berlin Ostbf. f) Berlin Zoo.

2. Wie teuer waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrkartenpreise, kaufkraft- und inflationsbereinigt in Euro auf den bzw. in den in Frage 1 genannten Strecken und Jahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegen mangels Vorhaltepfllicht nur Einzelpreise für das Jahr 2019 vor.

von – nach	A Klasse 2	C Klasse 2	Bemerkungen
a) Berlin – Magdeburg	44,00 Euro	32,20 Euro	
b) Berlin – Dresden	47,00 Euro	39,90 Euro	
c) Berlin – Hamburg	83,00 Euro	52,70 Euro	C: Ab 9:00 Uhr QdL 44,00 Euro
d) Köln – Münster	43,00 Euro	34,90 Euro	C: NRW Tarif
e) Köln – Frankfurt/Main	77,00 Euro	44,50 Euro	A über SFS Köln-Rhein/ Main
f) Köln – Stuttgart	115,00 Euro	63,60 Euro	A über SFS Köln-Rhein/ Main
g) München – Stuttgart	60,00 Euro	46,10 Euro	
h) München – Würzburg	75,00 Euro	50,60 Euro	

Quelle DB AG, A-Tarif für den Fernverkehr (ICE/IC) und C-Tarif für Regio (mit Umstiegsverbindungen)

QdL: Quer durchs Land Ticket

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

3. Wie viele Verspätungsminuten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt auf den bzw. in den in Frage 1 genannten Strecken und Jahren, und wie entwickelte sich die Pünktlichkeit in Prozent?

Nach Auskunft der DB AG liegen nur Informationen für das Jahr 2019 vor und sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

	Strecke	Pünktlichkeit
a)	Berlin – Magdeburg	86,1 %
b)	Berlin – Dresden	77,7 %
c)	Berlin – Hamburg	80,4 %

	Strecke	Pünktlichkeit
d)	Köln – Münster	66,4 %
e)	Köln – Frankfurt am Main	76,6 %
f)	Köln – Stuttgart	75,1 %
g)	München – Stuttgart	75,8 %
h)	München – Würzburg	80,3 %

Quelle: DB AG

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

4. Wie alt waren nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt alle eingesetzten Züge in den in Frage 1 genannten Jahren?

Nach Auskunft der DB AG lag das Durchschnittsalter aller eingesetzten Züge bei der DB Fernverkehr 2019 bei 23,2 Jahren. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge bei der DB Regio AG im Jahr 2019 lag bei 19,25 Jahren. Das Alter der Züge liegt lediglich für das Jahr 2019 vor.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

5. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Investitionskosten, kaufkraft- und inflationsbereinigt in Euro, für Instandhaltung am Gleismaterial und rollenden Material in den in Frage 1 genannten Jahren?

Nach Auskunft der DB AG liegen nur Angaben für die nachgefragten Jahre zum Jahr 1999 vor.

Die Investitionen für das Jahr 1999 betragen 6,967 Mrd. Euro (Preisstand des Jahres 2019).

Für rollendes Material betragen laut Geschäftsbericht 1999 die Ausgaben 627 Mio. Euro.

6. Wie verhalten sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Parameter der verschiedenen Baureihen der ICE-1, ICE-3 und ICE-4 mit Blick auf
 - a) die Anzahl der Fahrzeuge je Baureihe,
 - b) das Gesamtgewicht in Kilogramm,
 - c) das Leergewicht in Kilogramm,
 - d) den Anschaffungspreis in Euro,
 - e) die Anzahl der Sitzplätze,
 - f) den Sitzabstand in Zentimetern,
 - g) die Anzahl der Toiletten,
 - h) die Beschleunigung von 0 auf 200 km/h in Sekunden, bei 100 Prozent Auslastung,
 - i) den kürzest möglichen Bremsweg (Notbremsung) 200 auf 0 km/h in Sekunden und Metern, bei 100 Prozent Auslastung,
 - j) die durchschnittliche jährliche Fahrleistung in Kilometern,
 - k) den durchschnittlichen Energieverbrauch pro 100 Kilometer,

- l) das Durchschnittsalter,
- m) die kalkulierte Lebensdauer in Jahren und Kilometern,
- n) die jährliche Ausfallzeit in Tagen für planmäßige Wartung und Instandhaltung,
- o) die jährliche Ausfallzeit in Tagen für unplanmäßige Instandhaltung?
- p) Wie viele der ICEs fallen durchschnittlich pro Tag außerplanmäßig aus?
- q) Wie lang ist die durchschnittliche Ausfallzeit der verschiedenen Baumuster bei außerplanmäßigem Ausfall in Tagen?

ICE-Typ: Angaben für 1. Klasse ¹⁾	ICE 1	ICE 3 Redesign	ICE 4
Sitzabstand in Zentimetern ²⁾	101	93	93
Kniefreiheit in Zentimetern ³⁾	90	90	90
ICE-Typ: Angaben für 2. Klasse ¹⁾	ICE 1	ICE 3 Redesign	ICE 4
Sitzabstand in Zentimetern ²⁾	92	86	86
Kniefreiheit in Zentimetern ³⁾	81	83	83

1) Angaben gelten für Sitze in Reihenanordnung, nicht für Sitze in Vis-à-Vis-Anordnung

2) Maß beschreibt den Abstand von zwei Sitzreihen inklusive des Sitzmobiars (daher auch abhängig vom Sitztyp je Baureihe); jeweils auf cm gerundet

3) Maß beschreibt den Freiraum zwischen zwei Sitzreihen in Kniehöhe (daher unabhängig vom Sitztyp je Baureihe); jeweils auf cm gerundet

Parameter	ICE 1	ICE 3* Redesign	ICE 4
Anzahl der Fahrzeuge je Baureihe	58	82	43
Gesamtgewicht in Kilogramm	902.000	506.000	819.000
Leergewicht in Kilogramm	782.000	439.000	675.000
Anzahl Sitzplätze	703	438	830
Anzahl Toiletten	18	10	21
Beschleunigung 0 auf 200 km/h in Sekunden, bei 100 % Auslastung	220	138 (simuliert)	139
kürzest möglicher Bremsweg (Notbremsung) 200 auf 0 km/h in Sekunden und Metern, bei 100 % Auslastung	45 sec / 1228 m	47 sec (rechnerisch) / 1317m	1199m / 42s
durchschnittliche jährliche Fahrleistung in Kilometer	450.000	410.000	410.000
durchschnittlicher Energieverbrauch pro 100 Kilometer	1.896 kWh	1.338 kWh	1.589 kWh
Durchschnittsalter	29 Jahre	17 Jahre	2 Jahre
kalkulierte Lebensdauer in Jahren und Kilometern	40 Jahre 17 Mio. km	30 Jahre 13 Mio. km	30 Jahre 13 Mio. km

*bis auf die „Anzahl Fahrzeuge je Baureihe“ sind die Werte des ICE 3 Redesign angegeben

Nach Angaben der DB AG werden bei der Auswertung der angefragten ICE-Baureihen alle Ausfälle auf dem gesamten Laufweg ohne Ersatz berücksichtigt:

ICE-Baureihe	Anteil
ICE 1	1,0 %
ICE 3*	2,0 %
ICE 4	1,1 %
Summe	1,6 %

*Die Daten sind um die Ausfälle der ICE 3-Züge durch den Streik in Frankreich im Dezember 2019 bereinigt

Eine Ermittlung der durchschnittlichen Ausfallzeit der verschiedenen Baureihen ist nach Auskunft der DB AG nicht möglich. Ausgefallene Fernverkehrszüge (z. B. aufgrund einer technischen Störung) werden in der Regel zeitnah wieder im Fahrgasteinsatz verwendet.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

7. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Wartungsintervalle der verschiedenen ICE-Baureihen im Laufe der Jahre nachträglich verlängert worden?

Wenn ja, wie wurde sichergestellt, dass die Sicherheit der Reisenden und des Personals nicht beeinträchtigt wird?

Die Sicherheit hat beim Eisenbahnbetrieb die höchste Priorität.

Nach Auskunft der DB AG werden die Instandhaltungsprogramme der ICE-Flotte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft. In Abhängigkeit der Zustandsentwicklung der Fahrzeuge wie auch der eingebauten Technologien (Bauteile, Komponenten, Werkstoffe) werden die Instandhaltungsintervalle angepasst. Jede Anpassung von Instandhaltungsvorgaben bedarf einer Risikobewertung nach einem standardisierten Verfahren, den sogenannten Common-Safety-Methods. Das Vorgehen ist europaweit einheitlich geregelt und Bestandteil des Sicherheitsmanagement-Systems der DB AG.

