

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 19/17737 –

Pünktlichkeit und Zugausfälle bei der Deutschen Bahn bis 2019 – Verbesserung der Verfügbarkeit der Fernverkehrsflotte der DB Fernverkehr AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann eine Ankunftspünktlichkeit, die Ausfälle in der geforderten Form berücksichtigt, nicht ermittelt werden. Daten liegen erst ab dem Jahr 2012 vor.

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pünktlichkeit in Prozent*	79,1	73,9	76,5	74,4	78,9	78,5	74,9	75,9

* Pünktlichkeitsquoten schließen eine Verspätung unter 6 Minuten mit ein.

Quelle: DB AG

	Erbrachte Leistungen Trassenkilometer (in Mio.)
2010*	147,9
2011	144,2
2012	144,0
2013	141,5
2014	141,7
2015	137,2
2016	143,0
2017	139,4
2018	142,2
2019	144,5

* Vor 2010 sind keine Daten vorhanden.

Quelle: DB AG

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)?

Nach Auskunft der DB AG liegt die Statistik nur für die Jahre 2017 bis 2019 vor. Berücksichtigt werden alle Anschlüsse mit mindestens 16 Umsteigern, die in Hannover Hbf, Dortmund Hbf, Köln Hbf, Frankfurt Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt Hbf, Leipzig Hbf und Mannheim Hbf stattgefunden haben.

Der Anschlusserrreichungsgrad betrug für die Jahre 2017 86,9 Prozent, 2018 84,8 Prozent und 2019 87 Prozent.

In der Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8483 war Stuttgart Hbf enthalten, deshalb weichen die Zahlen hier ab.

Kundenbezogene Pünktlichkeit im Fernverkehr

3. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit zwischen 2017 und 2018 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8483 verwiesen.

4. Wo werden die Werte für die kundenbezogene Pünktlichkeit veröffentlicht?

Werden diese monatlich erfasst und veröffentlicht (Bundestagsdrucksache 19/9205, Fragen 1 bis 3)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Reisendenpünktlichkeit im Geschäftsbericht der DB Fernverkehr AG (Qualitätsbericht) veröffentlicht.

5. Welche Konsequenzen zieht die Deutsche Bahn aus der Entwicklung der Werte der kundenbezogenen Pünktlichkeit?

Inwiefern dient diese als Steuerungsinstrument?

Nach Auskunft der DB AG wird die Reisendenpünktlichkeit als steuerungsrelevante Kennzahl erfasst. Es werden kundenrelevante Maßnahmen abgeleitet, wie beispielsweise die Steuerung der Anschlussreichung oder die Bewertung der Auswirkung von Stürmen auf die Reisenden.

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?

Die leistungsbezogene Vergütung ist an den Top-Zielen der Strategie „Starke Schiene“ ausgerichtet. Eines der Top-Ziele ist die Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit.

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)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Daten erst ab 2010 vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	788	797	776	773	757	825	691	626	679	657
Anteil an Gesamtsumme in Prozent	21 %	26 %	25 %	21 %	23 %	23 %	22 %	19 %	18 %	18 %

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)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Daten hierzu erst ab 2010 vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	312	367	293	289	319	313	213	171	148	132
Anteil an Gesamtsumme	8 %	12 %	9 %	8 %	10 %	9 %	7 %	5 %	4 %	4 %

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)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Daten hierzu erst ab 2010 vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	43	81	66	59	44	38	21	21	23	22
Anteil an Gesamtsumme	1 %	3 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %

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

Nach Auskunft der DB AG werden alle Fahrzeugstörungen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Güter- und Personenverkehrs erfasst, die auf den Schienenpersonenfernverkehr wirken. Nach Auskunft der DB AG liegen die Daten hierzu erst ab 2010 vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	372	280	309	371	327	328	343	360	449	471
Anteil an Gesamtsumme	10 %	9 %	10 %	10 %	10 %	9 %	11 %	11 %	12 %	13 %

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)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Daten hierzu erst ab 2010 vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	233	212	244	234	231	282	243	231	266	254
Anteil an Gesamtsumme	6 %	7 %	8 %	6 %	7 %	8 %	8 %	7 %	7 %	7 %

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
- unpünktliche Bereitstellung des Zuges,
 - Warten auf Personal,
 - fahrdynamische Einschränkung des Zuges, Aussetzen von Wagen,
 - Haltezeitüberschreitung, Zugräumung,
 - Anschlussaufnahme,
 - Streik,
 - Infrastrukturstörungen,
 - Baustellen (bitte auch die durchschnittliche Anzahl gleichzeitiger Baustellen angeben),
 - Unwetter,
 - Personenunfälle, Personen im Gleis, behördliche Sperrungen?

Nach Auskunft der DB AG ist die Anzahl der witterungsbedingten Störungen und der darauf kodierten Verspätungsminuten gemäß der Definition der Schienennennetznutzungsbedingungen (SNB) wie folgt:

Jahr	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	73	85	57
Anzahl der Fälle in Tausend	10	10	8

Primärursache	2017	2018	2019
a) Unpünktliche Bereitstellung des Zuges	7.300	9.477	9.036
b) Warten auf Personal	3.210	4.531	4.232
d) Haltezeitüberschreitung, Zugräumung	24.981	27.497	29.097
f) Streik	0	329	2

Zu den behördlichen Sperrungen enthalten die Daten nach Auskunft der DB AG alle Verspätungen und Fälle, die aufgrund behördlicher Anweisungen sowie durch vorsorgliche behördliche Anordnungen zur Schadensverhütung stattgefunden haben. Welche Art von Anweisung eine Sperrung verursacht hat, kann nicht ausgewertet werden.

Jahr	2017	2018	2019
Absolut in Tsd Minuten	283	299	289
Anzahl der Fälle in Tausend	30	31	29

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen.

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)?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Beantwortung hat die DB AG folgende Tabellen zur Verfügung gestellt, wobei rückwirkend Daten bis zum Jahr 2014 vorliegen:

Trassenkilometer in Mio. für Regio AG, RAB, Regionetz Verkehrs GmbH, S-Bahnen Berlin und Hamburg, Start Unterelbe:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baden-Württemberg	57,4	57,6	57,8	58,6	57,7	56,3
Bayern	90,4	88,7	90,2	91,0	90,9	90,7
Berlin	33,5	33,4	34,2	34,2	34,4	33,7
Brandenburg	24,5	24,8	23,7	22,8	24,1	24,3
Bremen	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7
Hamburg	12,6	12,3	12,5	12,5	12,6	12,7
Hessen	32,3	33,2	33,6	34,3	34,6	34,2
Mecklenburg-Vorpommern	13,0	13,1	13,3	13,0	13,3	13,7
Niedersachsen	27,8	24,8	19,6	19,4	19,8	19,7
Nordrhein-Westfalen	71,2	69,5	66,2	65,4	64,7	63,2
Rheinland-Pfalz	27,7	26,8	27,1	26,3	27,0	27,0
Saarland	6,7	6,3	6,3	6,3	6,1	6,1
Sachsen	25,8	23,8	19,6	17,2	17,8	17,8
Sachsen-Anhalt	21,8	20,7	17,7	17,6	16,9	13,5
Schleswig-Holstein	16,1	15,2	15,6	19,6	19,4	19,4
Thüringen	12,7	12,2	8,6	8,3	8,1	8,1

Verspätungsminuten:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baden-Württemberg	16.088.154	16.103.688	18.148.427	18.880.725	20.254.664	24.482.744
Bayern	22.337.122	25.553.299	23.464.044	25.150.741	27.742.213	33.996.967
Berlin ¹	1.065.048	1.051.066	12.871.369	16.164.942	15.348.223	18.325.556
Brandenburg	3.416.066	3.633.016	4.314.295	4.133.593	4.113.209	5.060.590
Bremen	162.489	161.959	168.283	154.421	170.728	149.227
Hamburg ²	329.592	356.527	485.947	4.402.291	4.576.592	5.863.411
Hessen	15.848.834	17.916.459	16.040.755	17.811.448	18.008.486	20.682.766
Mecklenburg-Vorpommern	1.867.797	1.869.463	1.540.900	1.891.709	1.682.263	1.985.549
Niedersachsen	4.737.429	4.989.543	3.962.029	4.408.245	4.761.278	5.327.939
Nordrhein-Westfalen	23.336.678	24.198.251	21.563.782	23.395.573	26.652.139	29.107.476
Rheinland-Pfalz	7.211.937	8.331.820	7.426.982	8.207.110	8.877.368	9.675.490
Saarland	1.539.491	1.612.617	1.668.940	1.866.879	1.847.185	2.016.498
Sachsen	4.805.771	5.773.310	4.646.320	5.013.184	5.623.980	5.822.117
Sachsen-Anhalt	4.159.971	5.665.245	4.129.048	3.818.307	3.485.485	3.030.979

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schleswig-Holstein	1.877.272	2.092.417	1.666.591	2.683.200	3.790.607	3.229.402
Thüringen	2.040.031	2.290.944	1.071.832	923.600	814.474	870.149
DB Regio Gesamt	110.823.682	121.599.624	122.957.496	134.381.072	143.099.309	169.626.860

¹ S-Bahn Berlin Daten erst ab 2016.

² S-Bahn Hamburg Daten erst ab 2017.

Pünktlichkeit:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baden-Württemberg	94,2 %	94,0 %	93,4 %	93,4 %	92,7 %	92,2 %
Bayern	94,9 %	94,2 %	94,9 %	94,5 %	93,7 %	93,4 %
Berlin ¹	92,9 %	92,3 %	97,3 %	96,9 %	97,3 %	97,8 %
Brandenburg	93,1 %	92,5 %	94,5 %	94,9 %	95,3 %	95,6 %
Bremen	85,2 %	86,3 %	86,8 %	87,3 %	86,0 %	90,4 %
Hamburg ²	92,7 %	91,3 %	95,6 %	97,3 %	97,7 %	96,7 %
Hessen	91,6 %	90,5 %	91,8 %	91,5 %	90,9 %	91,5 %
Mecklenburg-Vorpommern	95,8 %	95,7 %	96,9 %	96,0 %	96,6 %	96,8 %
Niedersachsen	93,7 %	92,9 %	93,7 %	93,4 %	92,4 %	93,2 %
Nordrhein-Westfalen	93,0 %	92,5 %	93,1 %	92,4 %	91,3 %	92,1 %
Rheinland-Pfalz	94,4 %	93,0 %	94,2 %	93,6 %	92,7 %	93,5 %
Saarland	96,0 %	95,6 %	96,1 %	95,4 %	95,3 %	96,5 %
Sachsen	96,4 %	95,1 %	96,0 %	95,9 %	95,5 %	96,5 %
Sachsen-Anhalt	94,4 %	91,2 %	93,3 %	94,2 %	94,6 %	95,6 %
Schleswig-Holstein	93,4 %	91,7 %	93,7 %	93,1 %	89,8 %	92,6 %
Thüringen	93,7 %	92,6 %	94,3 %	95,7 %	95,9 %	96,3 %
DB Regio gesamt	94,7 %	94,2 %	94,8 %	94,5 %	94,1 %	94,3 %

¹ S-Bahn Berlin erst ab 2016.

² S-Bahn Hamburg erst ab 2017.

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)?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG war das Jahr 2019 geprägt durch die Einführung der neuen Baureihe ET 490 sowie einer außerordentlich großen Anzahl externer Störungen, z. B. Betriebsfremde Personen im Gleis, Polizei- und Rettungswageneinsätze.

Nicht in allen Verkehrsverträgen sind die gleichen Messvorgaben durch den Aufgabenträger vorgesehen, unterschiedliche Logiken sind kenntlich gemacht. Die Abweichungen im Jahr 2015 hängen mit Streiks/Arbeitsniederlegungen im Rahmen von Tarifverhandlungen zusammen.

S-Bahn Rhein Main

Jahr	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle	Ausfälle
2015	77,0 %	90,3 %	1,4 %	1,3 %
2016	79,2 %	91,8 %	1,3 %	0,8 %
2017	78,9 %	91,8 %	2,2 %	1,1 %
2018	80,2 %	92,2 %	2,4 %	1,2 %
2019	81,2 %	92,4 %	2,2 %	0,8 %

Der Verkehrsvertrag läuft erst seit 2015. Frühere Daten sind daher nicht vergleichbar.

S-Bahn München

Jahr	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle ¹	Ausfälle ¹
2014	85,1 %	95,8 %	0,34 %	1,36 %
2015	85,6 %	95,4 %	1,11 %	1,88 %
2016	87,1 %	96,3 %	1,71 %	2,22 %
2017	86,6 %	95,7 %	0,70 %	0,48 %
2018	81,8 %	94,0 %	1,22 %	1,02 %
2019	80,5 %	93,8 %	1,08 %	1,04 %

¹ Bezogen auf die Soll-Kilometer des Regelverkehrs.

S-Bahn Hamburg

Jahr	bis 02:59 ²	bis 05:59 ¹	Anteil der ungeplant ausgefallenen Zug-km ggü. der bestelltem Zug-km
2014	94,7 %	97,7 %	0,8 %
2015	93,7 %	97,3 %	1,1 %
2016	94,9 %	97,8 %	0,9 %
2017	94,7 %	97,7 %	1,2 %
2018	94,3 %	97,8 %	1,4 %
2019	92,40 %	96,50 %	2,9 %

¹ Gemäß Verkehrsvertrag.

S-Bahn Berlin

Jahr	bis 02:59	bis 05:59	Durch Störungen ausgefallene Zugleistungen [Mio Zkm] ¹
2014	92,6 %	97,7 %	0,945
2015	92,2 %	97,5 %	1,472
2016	93,1 %	97,5 %	0,972
2017	91,4 %	97,0 %	1,324
2018	92,2 %	97,4 %	1,044
2019	94,00 %	97,90 %	0,864

¹ Die Anzahl der ausgefallenen Fahrten ist für die Abrechnung der Verkehrsverträge nicht relevant und liegt nicht vor. Stattdessen liegen die ausgefallenen Zugleistungen (in Zugkilometer) vor. Baubedingte Zugausfälle wurden nicht berücksichtigt. Die Angaben für die Jahre 2015 bis 2019 sind wegen der noch nicht abgeschlossenen Vertragsabrechnung vorläufig.

S-Bahn Hannover

	bis 02:59	bis 04:59 ¹	Teilausfälle ²	Ausfälle ³
2014	88,13 %	96,61 %		1,63 %
2015	86,06 %	93,61 %		2,02 %
2016	85,64 %	93,21 %		1,26 %
2017	84,65 %	92,44 %		1,75 %
2018	83,56 %	91,51 %		3,07 %
2019	84,21 %	92,05 %		4,38 %

¹ Nach Vorgaben des Aufgabenträgers wird die 4:59 Pünktlichkeit maßgebend.

² Teilausfälle werden in diesem Verkehrsvertrag nicht gemessen.

³ Schienenersatzverkehr & Busnotverkehr berücksichtigt.

S-Bahn NRW

	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle ¹	Ausfälle ¹
2014	83,9 %	91,7 %	1,8 %	2,0 %
2015	87,7 %	95,4 %	1,8 %	2,1 %
2016	87,2 %	95,1 %	2,1 %	1,2 %
2017	85,4 %	94,6 %	2,3 %	0,4 %
2018	85,4 %	94,3 %	3,5 %	1,4 %
2019	85,6 %	94,3 %	2,1 %	1,3 %

¹ Bezogen auf die Soll-Kilometer des Regelverkehrs.

S-Bahn Nürnberg

	bis 02:59 ¹	bis 05:59	Teilausfälle ²	Ausfälle ³
2014		96,6 %		1,64 %
2015		95,9 %		2,63 %
2016		95,7 %		0,84 %
2017		95,6 %		0,70 %
2018		95,9 %		0,82 %
2019		96,6 %		0,88 %

¹ Nach Vorgaben des Verkehrsvertrags wird die 2:59-Pünktlichkeit nicht erhoben.

² Teilausfälle werden in diesem Verkehrsvertrag nicht gemessen.

³ Bezogen auf die Soll-Kilometer des Regelverkehrs.

S-Bahn Rhein-Neckar

	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle	Ausfälle ¹
2014	80,5 %	93,9 %	0,8 %	0,1 %
2015	79,0 %	92,5 %	1,4 %	0,3 %
2016	77,9 %	91,1 %	0,6 %	0,1 %
2017	78,5 %	92,7 %	1,7 %	0,2 %
2018	79,0 %	92,2 %	1,1 %	0,2 %
2019	78,8 %	92,1 %	0,8 %	0,1 %

¹ Bezogen auf die Soll-Kilometer des Regelverkehrs.

S-Bahn Dresden

	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle ¹	Ausfälle
2015	93,0 %	97,5 %		2,8 %
2016	94,8 %	98,1 %		0,4 %
2017	95,3 %	98,5 %		0,7 %
2018	92,7 %	97,5 %		0,9 %
2019	92,1 %	97,3 %		1,0 %

¹ Teilausfälle werden in diesem Verkehrsvertrag nicht gemessen.

Es liegen keine Daten für das Jahr 2014 vor.

S-Bahn Mitteldeutschland

	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle ¹	Ausfälle
2015	85,8 %	96,0 %		3,3 %
2016	87,0 %	94,8 %		0,6 %
2017	85,5 %	94,8 %		0,6 %
2018	86,7 %	94,8 %		1,2 %
2019	92,0 %	97,0 %		0,6 %

¹ Teilausfälle werden in diesem Verkehrsvertrag nicht gemessen.

Es liegen keine Daten für das Jahr 2014 vor.

S-Bahn Magdeburg

	bis 02:59	bis 05:59	Teilausfälle ¹	Ausfälle
2015	84,7 %	93,5 %		3,0 %
2016	84,3 %	96,2 %		0,2 %
2017	88,7 %	95,5 %		0,9 %
2018	86,7 %	94,8 %		0,6 %
2019	88,1 %	95,6 %		0,3 %

¹ Teilausfälle werden in diesem Verkehrsvertrag nicht gemessen.

Es liegen keine Daten für das Jahr 2014 vor.

S-Bahn Stuttgart:

Nach Auskunft des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart (VRS) wird die Qualität der S-Bahn regelmäßig in den Verkehrsausschuss-Sitzungen des Verbands Region Stuttgart behandelt. Die Pünktlichkeit der S-Bahn und die Zugausfälle werden in diesem Zusammenhang jährlich veröffentlicht (abrufbar unter: www.region-stuttgart.org/eubericht1370/). Des Weiteren werden die Pünktlichkeitswerte für alle S-Bahnlinien transparent und zeitnah unter dem folgenden Link im Internet veröffentlicht: www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/aktuell/es/Puenktlichkeit-663466.

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)?

Nach Auskunft der DB Cargo AG liegen die angefragten Werte erst ab dem Jahr 2014 vor. Die DB Cargo AG werden die Zugkilometer gemessen.

Jahr	Verspätungsminuten (in Mio.)	Zugkilometer (in Mio)
2014	47,5	134,3
2015	45,5	127,0
2016	35,8	121,6
2017	40,4	116,5
2018	37,9	109,7
2019	33,0	104,6

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)?

Nach Auskunft der DB Cargo AG werden die Gründe für die Abstellung von Güterzügen seit 2016 erfasst. Der disponierende Mitarbeiter erfasst nur die letzte ihm bekannte Ursache. Zahlen für stehende Züge mit den Ursachen fehlende Lokführer und Fehldisposition gibt es daher nicht.

Jahr	Stehende Züge (gesamt)
2013	82
2014	85
2015	91
2016	45

Jahr	Stehende Züge (gesamt)
2017	104
2018	86
2019	62

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

Nach Auskunft der DB Cargo AG liegen die angefragten Werte erst ab dem Jahr 2014 vor.

Jahr	Verspätungsminuten pro störfallbetroffenem Zug
2014	45,6
2015	45,6
2016	39,6
2017	44,0
2018	44,5
2019	43,2

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)?

Nach Auskunft der DB AG werden alle kundenrelevanten Zugfahrten im Fernverkehr im In- und Ausland berücksichtigt, die auf dem gesamten oder Teilen des Laufweges ausgefallen sind und für die keine Ersatzfahrt gestellt wurde.

Anteil an allen Fernverkehrsfahrten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ausfall	0,2 %	0,5 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,4 %	0,5 %	0,3 %	0,6 %	1,2 %	1,2 %
Teilausfall	1,1 %	2,1 %	1,2 %	1,4 %	2,5 %	2,0 %	3,2 %	2,0 %	3,1 %	4,2 %	4,1 %

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird folgend die Entwicklung des Bestandes der IC/EC- und ICE Züge als Bestand zum Fahrplanstart abgebildet.

Jahr	IC-/EC-Züge	ICE-Züge
2009	174	253
2010	179	253
2011	179	259
2012	179	259
2013	175	259
2014	167	259
2015	163	263
2016	180	263

Jahr	IC-/EC-Züge	ICE-Züge
2017	179	258
2018	172	263
2019	181	280

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)?

Nach Auskunft der DB AG zeigt die Tabelle die voraussichtlichen Bestände der jeweiligen Baureihen.

Baureihe	Fahrzeuge im Bestand der Deutschen Bahn		
	Produkt	Ende 2020	Ende 2021
401 (14-teilig)	ICE 1	54	42
401 (11-teilig)	ICE 1	4	16
402	ICE 2	44	44
403	ICE 3	49	49
406	ICE 3	16	16
407	ICE 3	17	17
412 (12-teilig)	ICE 4	50	50
412 (13-teilig)	ICE 4	1	20
412 (7-teilig)	ICE 4	19	19

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?

Nach Auskunft der DB AG ist in der Konzernstrategie „Starke Schiene“ ein Ziel, die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf über 260 Millionen zu verdoppeln. Die Kapazität unter Berücksichtigung der geforderten Komfortmerkmale ist ein zentrales Kriterium für die Bestellung neuer Fahrzeuge. Im Rahmen der kontinuierlichen Flottenstrategie werden mögliche Ersatzbeschaffungen für Hochgeschwindigkeitszüge, die Ende der 2020er Jahre voraussichtlich zu ersetzen sind, mitgeplant.

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)?

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
Ø Standzeit in h der ICE Baureihen pro Werksaufenthalt	17,1	17,5	18,7	20,4	23,5

Quelle: DB AG

Nach Auskunft der DB AG beruht der Anstieg der durchschnittlichen Verweildauer der ICE in den Werken auf hohem Durchschnittsalter der ICE-Flotte und der Dauer der Wartung von neuen Zügen. Derzeit wird alle drei Wochen ein neuer ICE 4 geliefert. Die Verjüngung der Flotte durch den Zulauf der neuen

Fahrzeuge und die wachsende Erfahrung der Mitarbeiter im Umgang werden sich positiv auf die Standzeiten auswirken.

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)?

	Erbrachte Leistungen Personenkilometer (in Mio.)	Erbrachte Leistungen Platzkilometer (in Mio.)
2010	36.002	74.984
2011	35.433	75.547
2012	37.205	73.816
2013	36.585	72.183
2014	35.893	71.953
2015	36.753	70.802
2016	39.313	74.236
2017	40.330	72.500
2018	42.808	76.131
2019	44.083	78.393

Quelle: DB AG

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden zur Reparatur kleiner Schäden an Zügen an mehreren Stellen im Netz sogenannte Entstör-Hotspots eingerichtet. Dort kümmern sich eigens ausgebildete Fahrzeugentstörer um die Beseitigung von Mängeln, insbesondere im Fahrgastbereich.

27. Wie viele Züge (Prozentanteil) verließen im Jahr 2019 im Jahresmittel die DB-Werke
- mit fehlender Antriebsleistung,
 - mit Bremsstörungen,
 - mit LZB- (Linienzugbeeinflussung) bzw. Europäisches Zug-Kontroll-System(ETCS)-Störung,
 - mit fehlender Wendefähigkeit (defekter Steuerwagen, defekter zweiter Führerstand im Triebzug)?

Nach Auskunft der DB AG wurden 95,8 Prozent störfreie Komponenten für den Antrieb, 99,5 Prozent störfreie Komponenten für die Bremse, 99,4 Prozent störfreie Komponenten der LZB, 99,3 Prozent störfreie Komponenten des ETCS und 97,3 Prozent störfreie Züge mit Wendefähigkeit bereitgestellt.

Zur Anmerkung:

Die Bremsen sind am Zug hoch redundant ausgelegt und es existieren mehrere Bremssysteme, die sich ergänzen.

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?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

Anlage zu Frage 28

	Berlin	Bremen	Hannover	Dortmund	Köln	Kassel	Leipzig	Frankfurt (Main)	Karlsruhe	Stuttgart	Nürnberg	Summe
Knotenbahnhöfe mit Reserve												
2000	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	ICE (380 Plätze)	ICE (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	ICE (380 Plätze)	3420
2001	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2002	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2003	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2004	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2005	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2006	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2007	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2008	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2009	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2010	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2011	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2012	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2013	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	3420
2014	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	3440
2015	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	3340
2016	IC (380 Plätze)	vorhanden	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	verlegt nach Bremen	IC (380 Plätze)	3662
2017	Verlegt nach Kassel	IC (330 Plätze)	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	ICE (376 Plätze)	ICE (376 Plätze)	ICE (376 Plätze)	verlegt nach Bremen	IC (380 Plätze)	3662
2018	Verlegt nach Kassel	IC (330 Plätze)	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	ICE (376 Plätze)	ICE (376 Plätze)	IC (530 Plätze)	verlegt nach Bremen	ICE (376 Plätze)	3658
2019	Verlegt nach Kassel	IC (440 Plätze)	IC (585 Plätze)	IC (416 Plätze)	IC (416 Plätze)	IC (392 Plätze)	ICE (367 Plätze)	ICE (367 Plätze)	IC (542 Plätze)	verlegt nach Bremen	ICE (367 Plätze)	3892

