

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Belastungen im deutschen Schienenverkehr und deren Auswirkungen auf Bahnkundinnen und Bahnkunden

Vor dem Hintergrund stark ansteigender Energiepreise, der Pläne zur Fortführung eines bundesweiten, günstigen (49-Euro-)ÖPNV-Tickets (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) und damit möglicherweise einhergehender Kapazitätsbelastungen und teils nur schleppend vorangehender Infrastrukturprojekte fragen sich die Fragesteller, welche Maßnahmen die Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig ergreifen wird, um den Schienenverkehr zu stabilisieren und weiter auszubauen (vgl. beispielsweise <https://www.sueddeutsche.de/bayern/kabinett-muenchen-bayern-start-fuer-49-euro-ticket-ab-januar-ausgeschlossen-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-221025-99-255961>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Entwicklung der Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland im Kontext der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP beabsichtigten Steigerung der Fahrgastzahlen und der hierfür notwendigen Attraktivität der Verkehrsleistungen und deren Pünktlichkeit?
2. Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote im Schienenverkehr zwischen 2015 und 2021 entwickelt (bitte getrennt nach Schienenpersonennahverkehr [SPNV] und Land sowie Schienenpersonenfernverkehr [SPFV] und Linie auflisten)?
3. Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote von SPNV und SPFV in den Monaten Mai bis September der Jahre 2020 bis 2022 entwickelt (bitte nach Monat und für den SPNV nach Land auflisten)?
4. In wie vielen Fällen kam es seit Jahresbeginn des Jahres 2022 zu Ausfällen ganzer Stellbezirke, weil das Personal im Stellwerk krank oder anderweitig nicht einsatzbereit war (bitte nach Stellwerk, Anzahl der Tage, Umfang des Ausfalls [nur Abwicklung voreingestellter Trassen oder kompletter Ausfall] und Dauer in Stunden auflisten)?
5. Wie viele Trassenbestellungen mussten wegen Ausfällen von Personal in Stellwerken zurückgewiesen oder auf Ausweichstrecken geleitet werden?
Wer hat im zweiten Fall die Kosten der Zusatzkilometer getragen?
6. In wie vielen Fällen kam es durch Personalausfälle von Fahrdienstleitern zu Verzögerungen, Verspätungen oder Ausfällen von Verkehrsleistungen (bitte differenziert je Fall im SGV, SPNV und SPFV darstellen)?

7. Wie ist sichergestellt, dass im Fall von Personalausfällen in Stellwerken und der ausschließlichen Bedienung voreingestellter Trassen Sonderzüge im Sinne der Energiesicherungsverordnung verkehren können, für die keine voreingestellten Trassen existieren?
8. Welche Maßnahmen wurden seitens der Deutsche Bahn AG (DB AG) getroffen, um derartige Ausfälle zu verhindern?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Maßnahme des „9-Euro-Tickets“?
10. Weshalb hat die Bundesregierung ohne bzw. weit vor Kenntnis der finalen Datenlage aus der Begleitstudie zum 9-Euro-Ticket des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn AG bereits Überlegungen zu einer Weiterführung eines solchen Ticket-Modells angestellt?
11. Mit wie vielen regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern für bundesweite Fahrten durch Nutzung des 9-Euro-Nachfolge-Tickets rechnet die Bundesregierung, und wie wird diese Zahl begründet?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass sich laut ersten Studienergebnissen kaum Umstiegseffekte vom Auto auf den ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket ergeben haben, wohingegen induzierte, zusätzliche Verkehre durch das Angebot die Umwelt zusätzlich belasten (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/9-euro-ticket-klimaschutz-verkehr-sverlagerung-auto-oepnv-verkehr-stau-verkehrswende-101.html>)?
13. Wie plant die Bundesregierung, ggf. sicherzustellen, dass Umwelt- und Netzkapazität-belastende induzierte Verkehre im Rahmen eines 9-Euro-Nachfolge-Tickets unterbleiben?
14. Möchte die Bundesregierung im Falle der bundesweiten Geltung eines 9-Euro-Nachfolge-Tickets Fernbus- und Schienenfernverkehrsangebote integrieren, um die knappe Kapazität im ÖPNV zu entlasten und Fahrgastströme besser zu verteilen, und wenn ja, wie?
15. In wie vielen Fällen wurden von Kundinnen und Kunden in den Jahren 2020, 2021 und 2022 bis einschließlich September im Rahmen der Fahrgastrechte Entschädigungsansprüche geltend gemacht?
 - a) In wie vielen dieser Fälle wurden die Antragsteller entschädigt?
 - b) In wie vielen Fällen wurde eine Entschädigung abgelehnt?
 - c) Wie viele Streitfälle wurden zur Schlichtung der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) vorgelegt?
 - d) Wie viele Beschwerden wurden an das Eisenbahn-Bundesamt gerichtet, und wie viele Verwaltungsverfahren wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund dessen betrieben?
16. Wie hoch sind die im Rahmen von Ansprüchen aus Fahrgastrechten an Kundinnen und Kunden zurückerstatteten Beträge insgesamt und jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022?
17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Unzufriedenheit von Kundinnen und Kunden, die aufgrund des 9-Euro-Tickets in überfüllten Zügen reisen, von Reisen teilweise ausgeschlossen wurden oder Fahrräder nicht an Bord des Zuges nehmen durften im Kontext der Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs, um die angestrebte Fahrgastverdopplung zu erreichen (vgl. beispielsweise <https://www.welt.de/wirtschaft/article240205583/Anreiz-fuer-mehr-Nahverkehr-Das-9-Euro-Ticket-sendet-ein-fatales-Signal.html>)?

18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Verbindungen, die durch die neue Verlängerung der Umsteigezeiten bei der Buchung von Fernverkehrsreisen in der Fahrplanauskunft der DB AG durch die Verlängerung unterdrückt werden (Quelle: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-08/bahn-fernverkehr-verlaengerung-umstiegszeit-ansturm>)?
19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der durch die Verlängerung der Umsteigezeiten unterdrückten Verbindungen, die zu einer Fahrzeitverlängerung um (mindestens) eine Stunde durch die Anschlussstaktung führen?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlängerung der Umsteigezeiten durch die DB Fernverkehr AG bei deren Angebotserstellung, sodass regelmäßig Reiseverbindungen um eine Stunde verlängert werden, im Kontext von Kundenzufriedenheit und Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Bahn AG etwa gegenüber von Inlandsflügen?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlängerung der Umsteigezeiten durch die DB Fernverkehr AG im Kontext der Fahrgastrechte, wenn so der Fahrgast, der aufgrund verspäteter Fernzüge eine Stunde mehr Reisezeit benötigt, bislang Anspruch auf die Erstattung von 25 Prozent seines Reisepreises gehabt hätte?
22. Welche Verbesserungen zur Stärkung der Rechte von Bahnkundinnen und Bahnkunden plant die Bundesregierung ggf.?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Wichtigkeit einer Buchbarkeit von Nah- und Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn AG auch über andere Buchungsplattformen als diejenigen der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Kundenzufriedenheit und der einfachen Buchbarkeit von Tickets für klimafreundliche Verkehrsträger?
24. Wurden in diesem Jahr neue umsteigefreie Verbindungen von Großstädten und Ballungsräumen in deutsche Tourismusregionen eingerichtet bzw. sind solche in den nächsten Jahren geplant, und wenn ja, welche?
25. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das neue Agenturmodell der DB AG, nach dem Vermittler von Bahnfahrkarten teilweise überhaupt keine Provisionen von der DB AG erhalten?
26. Wie hoch ist gegenwärtig der Anteil barrierefreier Bahnhöfe, insbesondere hinsichtlich eines stufenfreien Zugangs zu allen Bahnsteigen, und welche weiteren Ausbaupläne gibt es ggf. zur Erhöhung dieses Anteils?
27. Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt, in denen Rollstuhlfahrer, insbesondere von schweren elektrischen Rollstühlen, aufgrund defekter Aufzüge an Mittelbahnsteigen den Bahnhof nicht verlassen konnten, und wie hat die DB Station&Service AG in diesen Fällen reagiert?
28. Plant die Bundesregierung, beispielsweise durch die Zulassung der Finanzierung von Aufwandstatbeständen im Rahmen des Förderprogramms zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit an Bahnhöfen Verbesserungen der Barrierefreiheit und Kundenzufriedenheit zu erleichtern?

Berlin, den 7. November 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

