

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/4474 –

Belastungen im deutschen Schienenverkehr und deren Auswirkungen auf Bahnkundinnen und Bahnkunden

Vorbemerkung der Fragesteller

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>).

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?

Die aktuelle Pünktlichkeitsentwicklung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht zufriedenstellend. Die Sanierung und Kapazitätserweiterung des Netzes hat hohe Priorität, um die Ziele der Bundesregierung zu erreichen.

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Pünktlichkeitsquoten nach Regionen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Prozent wie folgt. Eine Datenerfassung nach Ländern erfolgt nicht.

		Mitte	Nord	Ost	Süd	Südost	Südwest	West
SPFV	2015	71,0	74,1	80,5	76,4	78,9	78,8	67,9
	2016	75,7	78,7	84,4	78,7	83,2	80,4	74,1
	2017	75,3	78,2	84,8	78,5	84,3	80,6	74,1
	2018	70,7	73,4	81,3	77,2	81,7	79,0	68,0
	2019	71,8	75,1	83,1	76,2	83,3	76,0	70,3
	2020	79,5	81,9	87,7	81,3	87,4	82,1	75,8
	2021	71,3	75,2	82,7	74,3	83,5	76,9	66,8

		Mitte	Nord	Ost	Süd	Südost	Südwest	West
SPNV	2015	91,3	94,9	98,5	94,0	94,0	94,6	92,6
	2016	92,6	95,3	98,7	94,7	94,9	94,3	92,8
	2017	92,1	95,3	98,9	94,3	95,4	94,2	92,1
	2018	91,0	94,1	99,0	93,6	95,4	93,5	90,8
	2019	91,5	94,6	98,9	93,4	95,9	93,1	91,3
	2020	93,3	95,6	99,0	94,9	96,8	94,8	91,6
	2021	91,0	94,5	98,7	93,1	96,2	94,1	88,4

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind Pünktlichkeitsquoten nach Regionen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Monaten Mai bis September der Jahre 2020 bis 2022 in Prozent wie folgt. Eine Datenerfassung nach Ländern erfolgt nicht.

			Mai	Juni	Juli	August	September
SPFV	Mitte	2020	84,1	79,2	79,5	74,7	76,2
		2021	78,0	71,9	66,9	67,7	62,8
		2022	55,2	50,8	55,1	53,5	58,0
	Nord	2020	86,8	80,7	81,4	76,1	78,0
		2021	79,8	74,5	72,0	69,7	65,6
		2022	64,1	62,6	64,5	59,9	63,9
	Ost	2020	89,9	86,7	88,4	84,3	84,6
		2021	87,4	80,9	80,6	80,8	77,4
		2022	76,5	67,6	68,6	63,3	67,9
	Süd	2020	85,6	81,3	81,0	78,2	78,9
		2021	78,8	74,8	71,9	68,1	68,7
		2022	61,1	56,3	59,3	56,4	63,6
	Südost	2020	91,9	87,6	87,4	83,5	83,2
		2021	87,1	81,7	82,3	82,7	81,2
		2022	79,3	71,3	70,6	63,0	71,9
	Südwest	2020	87,1	82,5	81,6	78,7	81,2
		2021	80,5	75,3	73,8	75,7	70,5
		2022	61,9	58,0	57,1	59,1	63,8
	West	2020	81,3	73,3	77,5	70,3	70,5
		2021	76,0	67,9	56,4	65,5	59,3
		2022	54,4	47,3	51,9	48,4	55,4

			Mai	Juni	Juli	August	September
SPNV	Mitte	2020	95,1	94,2	93,8	92,6	92,2
		2021	93,7	91,3	91,1	90,9	88,8
		2022	87,1	82,2	83,2	81,3	85,2
	Nord	2020	94,9	92,4	92,7	91,6	91,4
		2021	93,0	90,1	91,4	91,1	89,6
		2022	89,0	82,4	83,0	81,0	84,1
	Ost	2020	97,4	95,4	96,2	93,6	95,3
		2021	95,4	93,0	93,5	93,8	94,0
		2022	93,1	88,1	86,2	85,1	90,5
	Süd	2020	96,2	95,3	94,4	94,9	94,0
		2021	95,1	91,9	93,0	92,8	92,8
		2022	91,9	85,6	87,4	87,5	88,5
	Südost	2020	98,0	96,3	97,0	96,2	96,0
		2021	97,2	95,7	96,5	96,4	95,9
		2022	95,8	91,5	91,8	89,7	93,8
	Südwest	2020	96,3	95,3	94,8	94,8	94,5
		2021	95,3	93,2	94,1	94,3	92,8
		2022	90,8	87,1	86,1	88,2	89,8
	West	2020	94,0	91,8	92,6	90,0	91,4
		2021	91,6	90,0	84,9	89,3	87,0
		2022	84,7	79,4	82,4	81,4	85,6

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)?

Die Offenlegung der erbetenen Informationen zu den Schichtausfällen würde nach Auskunft der DB AG die Sicherheit gefährden sowie erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB AG und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes deutlich beeinträchtigen.

Die Offenlegung der Informationen in der vorliegenden Transparenz und Datentiefe zu nicht besetzten oder unterbesetzten Schichten würde es einerseits konkurrierenden Mobilitätsanbietern und Infrastrukturanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb zum Nachteil der DB AG auszurichten. Sie erhalten dadurch Transparenz über interne Strukturen und Personalstände des Unternehmens, die wertvoll sind, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung sowie Personalausstattung so zu konzipieren, sodass sich daraus Marktvorteile ergeben könnten. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowie dem fiskalischen Interesse des Bundes unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen und den Belangen der öffentlichen Sicherheit andererseits sind die erbetenen Informationen als „VS – Vertraulich“ einzustufen. Daher sind die gewünschten Informationen in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und können dort eingesehen werden.*

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden 4 291 Trassen bei der Anpassung des Betriebsprogramms im ausgewerteten Zeitraum von Januar bis Oktober 2022 umgeleitet und keine Trassen zurückgewiesen. Werden bestellte Trassen auf Ausweichstrecken in diesem Zusammenhang umgeleitet, so zahlt das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur das Trassenentgelt für den ursprünglichen Laufweg.

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)?

Nach Auskunft der DB AG gab es zwischen dem 1. Januar 2022 und 31. Oktober 2022 insgesamt 3 724 Ereignisse, die unter die Kategorien der Verspätungsursache 18 – Betriebliches Personal Netz (Ril 420.9001) fallen: Nicht-/Unterbesetzung von Stellwerken, Personaldisposition, Pausenregelung, Fdl/Zd/Bd nicht am Arbeitsplatz bzw. nicht erreichbar, verspäteter Arbeitsbeginn sowie Dienstunfähigkeit.

Diese Fälle haben 375 000 Verspätungsminuten verursacht, die 0,3 Prozent aller Verspätungsminuten entsprechen und sich wie folgt aufteilen.

SGV	244.579
SPFV	17.357
SPNV	113.342

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?

Züge im Sinne der Energiesicherungsverordnung haben Vorrang vor allen anderen Zügen, sofern sie als Expresstrasse angemeldet wurden. Sollte die Durchführung dieser Züge infolge von Personalausfällen auf Stellwerken beeinträchtigt sein, werden nach Auskunft der DB AG alle Möglichkeiten geprüft, das Stellwerk schnellstmöglich wieder zu besetzen bzw. erfolgt die Durchführung über alternative Umleitungstrecken, sofern diese vorhanden sind. Dies gilt für alle Trassen, unabhängig davon, ob diese frühzeitig oder als Sonderzüge angemeldet wurden.

8. Welche Maßnahmen wurden seitens der Deutsche Bahn AG (DB AG) getroffen, um derartige Ausfälle zu verhindern?

Nach Auskunft der DB AG wird versucht, Ersatz für erkrankte Fahrdienstleiter zu finden. Mitarbeitende werden weitergebildet, um sie im Bedarfsfall flexibler auch auf benachbarten Stellwerken einsetzen zu können. Gleichzeitig schafft die DB AG mehr Flexibilität in den Schichtplänen. Darüber hinaus bildet die DB AG auch in großem Umfang aus. Die Kapazitäten für Ausbildung und Qualifizierung wurden nach Auskunft der DB AG in den vergangenen Jahren stetig erhöht.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Maßnahme des „9-Euro-Tickets“?

Die Maßnahme wird sehr positiv bewertet.

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?

Das geplante Deutschlandticket zielt darauf ab, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erhöhen. Die vorgesehene bundesweite Gültigkeit macht das Ticket dabei für die Kunden unkompliziert nutzbar und verringert auf diese Weise Zugangshürden.

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?

Die Bundesregierung geht auf Grundlage der Nutzungszahlen des 9-Euro-Tickets von einer hohen Nachfrage aus. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen prognostiziert im Rahmen seiner Berechnungen eine Nutzerzahl von rund 33 Millionen.

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-verkehrsverlagerung-auto-oepnv-verkehr-stau-verkehrswende-101.html>)?

Das 9-Euro-Ticket wurde mit dem vorrangigen Ziel beschlossen, die Bürger angesichts der stark gestiegenen Energiekosten mit einem deutlich verbilligten Ticket für den ÖPNV kurzfristig und unmittelbar zu entlasten. Dieses Ziel wurde erreicht, wie nicht zuletzt die hohe Zahl von 52 Millionen verkauften Tickets belegt.

13. Wie plant die Bundesregierung, ggf. sicherzustellen, dass Umwelt- und Netzkapazität-belastende induzierte Verkehre im Rahmen eines 9-Euro-Nachfolge-Tickets unterbleiben?

Die Abstimmungen zur konkreten Ausgestaltung des Deutschlandtickets dauern an.

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?

Über eine mögliche Integration von Fernbus- und Schienenfernverkehrsangeboten in das Nachfolgeticket ist noch nicht entschieden.

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?
- In wie vielen dieser Fälle wurden die Antragsteller entschädigt?
 - In wie vielen Fällen wurde eine Entschädigung abgelehnt?
 - Wie viele Streitfälle wurden zur Schlichtung der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) vorgelegt?
 - Wie viele Beschwerden wurden an das Eisenbahn-Bundesamt gerichtet, und wie viele Verwaltungsverfahren wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund dessen betrieben?

Die Fragen 15 bis 15d werden gemeinsam beantwortet.

In Bezug auf die Fragen 15a und 15b wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite der DB AG verwiesen (abrufbar unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2021/Berichte/DB21_Fernverkehr_AG_web__1_.pdf).

Für das laufende Kalenderjahr 2022 erfolgt die Berichterstattung im Jahr 2023.

Nach Auskunft der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr wurde die nachfolgend ausgewiesene Anzahl von Schlichtungsanträgen von Bahnkunden der Schlichtungsstelle vorgelegt: 2020: 5 511, 2021: 2 505 sowie 2022: 2.493 (Stand: September 2022).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Folgendes zu Eingaben zur Entschädigungszahlung nach Artikel 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 mitgeteilt.

	2020	2021	2022*
Eingaben gesamt	89	161	175
Beschwerden (Einleitung eines Verwaltungsverfahrens)	56	102	108
Übrige Eingaben (erkennbar kein Verstoß vorliegend)	33	59	67

*bis 30.09.2022

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?

Nach Auskunft der DB AG sind im Jahr 2020 Entschädigungszahlungen an Kunden in Höhe von 30,8 Mio. Euro geleistet worden, im Jahr 2021 betragen die Entschädigungsleistungen im Nah- und Fernverkehr insgesamt 38,2 Mio. Euro. Für das laufende Kalenderjahr 2022 erfolgt die Berichterstattung im Jahr 2023.

Diese Summen enthalten im Servicecenter Fahrgastrechte abgewickelte Auszahlungen für alle am gemeinsamen Verfahren beteiligte EVU, also auch nicht bundeseigene Eisenbahnen.

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>)?

Um Länder und Kommunen in die Lage zu versetzen, Attraktivität und Kapazitäten zu verbessern und dadurch die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern, soll zwischen Bund und Ländern ein Ausbau- und Modernisierungspakt geschlossen werden.

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?

Die Fragen 18 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind zu keiner Zeit die Umsteigezeiten an Bahnhöfen pauschal geändert worden. Bereits in der Vergangenheit wurden ausgewählte Anschlüsse in der Fahrplanauskunft nicht angezeigt, wenn die Anslusserreichung, z. B. baustellenbedingt stark gefährdet war. Um für die Fahrgäste die Reisen planbarer und zuverlässiger zu machen, überprüft die DB AG die Anslusserreichbarkeit sehr knapper Umsteigeverbindungen.

Eine Angabe der Anzahl von Verbindungen, die sich durch die angepasste Ankunftszeit von ausgewählten Zubringerzügen um mehr als eine Stunde verlängert, ist pauschal nicht möglich.

Fahrgastrechtliche Ansprüche bleiben von den Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlusssicherheit und Reisekettenpünktlichkeit unberührt. Sollten Reisende jedoch entgegen der gebuchten Reiseverbindung auch Anschlüsse mit kürzerer Übergangszeit erreichen, können sie den früheren Anschlusszug nutzen – auch mit zuggebundenen Tickets. Für diese Fälle wird die Zugbindung zugunsten von mehr Flexibilität aufgehoben.

22. Welche Verbesserungen zur Stärkung der Rechte von Bahnkundinnen und Bahnkunden plant die Bundesregierung ggf.?

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern müssen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eine gemeinsame, zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität einrichten. Außerdem müssen EVU ihren Fahrgästen künftig eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen anbieten. Die neue EU-Fahrgastrechteverordnung 2021/782, die am 7. Juni 2023 wirksam wird, bringt weitere Verbesserungen für Fahrgäste.

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?

Mit kundenorientierten Vertriebsplattformen tragen die Unternehmen eigenständig zur Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn bei.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind folgende Verbindungen im Jahr 2022 eingerichtet worden und im Jahr 2023 geplant.

DB Fernverkehr 2022

Lahntal, Siegerland, Sauerland, Ostfriesland	Inbetriebnahme zweistündliche IC-Linie Frankfurt-Wetzlar-Siegen-Dortmund/Münster mit einem Zugpaar bis nach Emden/Norddeich Mole
Bremerhaven	täglich Zugpaar Köln-Münster-Bremen-Bremerhaven (Mo-Fr von Bonn und Koblenz)
Lübecker Bucht	täglich Zugpaar Köln-Düsseldorf-Münster-Hamburg-Lübeck (Fahrten bisher nur in den Sommermonaten, jetzt ganzjährig)
Vorpommern/Stralsund/Binz auf Rügen	täglich Zugfahrt Köln-Bielefeld-Hannover-Berlin nach Angermünde/Prenzlau/Pasewalk/Greifswald/Stralsund/Binz sowie weitere Einzelfahrten auf der Achse NRW-Berlin-Ostseeküste an den Wochenenden vor allem in den Sommermonaten.
Bodensee/Vorarlberg	täglich Railjet-Zugpaar Frankfurt-Stuttgart-Lindau-Bregenz-Landeck-Innsbruck-Jenbach-Wien
Flensburg	ab Mitte Juni nahezu tägliches Zugpaar Flensburg-Schleswig-Berlin-Dresden-Prag

DB Fernverkehr 2023

Ostsee	viertes tägliches Zugpaar von Berlin nach Stralsund/Binz ab April 2023 und testweise saisonale Entlastungszüge Berlin – Rostock
Schwarzwald und Bodensee	testweise 2023 saisonale Verlängerung der ICE-Linie Hamburg-Hannover-Gießen-Frankfurt-Karlsruhe durch den Schwarzwald an den Bodensee nach Konstanz (Fr/Sa & Sa/So)
Ostfriesland	an Sonntagen zusätzliches Zugpaar Köln – Norddeich in den Sommermonaten
Nordfriesland	neu ganzjährig täglich frühmorgens von NRW nach Sylt und nachmittags wieder zurück statt nur im Sommer
Tirol	Verlängerung eines ICE-Zugpaares von Frankfurt, Stuttgart, Augsburg über München hinaus via Rosenheim Fr+Sa nach/Sa+So von Innsbruck

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?

Reisende buchen nach Auskunft der DB AG inzwischen jedes zweite DB-Ticket digital im DB Navigator oder auf bahn.de – im Fernverkehr sind es vier von fünf Tickets, mit weiter steigender Tendenz.

Im neuen Modell erhalten Reisebüros, die eine Verpflichtung aus einem Verkehrsvertrag erfüllen, d. h. eine von einem Aufgabenträger geforderte Leistung im personenbedienten Vertrieb erbringen, künftig eine Provision von einheitlich 5 Prozent auf Fernverkehrsangebote. Für den Nahverkehr erhalten sie eine Provision gemäß den Konditionen im Vertrag mit dem Aufgabenträger.

Nach Auskunft der DB AG führt sie mit BahnEasy ein kostenfreies Online-Buchungstool für Reisebüros ein. Hiermit ermöglicht sie potenziell ca. 8 000 Reisebüros deutschlandweit, die bisher keine Bahn-Tickets verkaufen, Bahnangebote in ihr Verkaufsportfolio aufzunehmen.

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?

Im Jahr 2021 waren gemäß Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2021 der DB AG rund 86 Prozent der Bahnsteige in Verkehrsstationen der DB Station&Service AG stufenfrei erreichbar. Bezogen auf alle Bestandteile der Barrierefreiheit in Verkehrsstationen und deren Entwicklung wird auf S. 32 des veröffentlichten IZB 2021 auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen: (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html;jsessionid=AD1C5761F22047E8EED2FF9130B72AD8.live21321#doc1527878bodyText2).

Nach Auskunft der DG AG werden jährlich rund 100 Bahnhöfe bzw. 150 Bahnsteige barrierefrei umgebaut.

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?

Ausfälle von Höhenfördertechnik während der Reise auf Mittelbahnsteigen im Zusammenhang mit Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende, die

auf einen Rollstuhl angewiesen sind, treten nach Auskunft der DB AG äußerst selten auf.

Eine strukturierte Erfassung dieser Einzelfälle liegt der DB AG nicht vor.

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?

Die Finanzierung von einmaligen Aufwandstatbeständen im direkten Zusammenhang mit Investitionen ist bereits heute möglich.

Für die Finanzierung von ausschließlichen Aufwandstatbeständen bedarf es einer Ermächtigung des Haushaltsgesetzgebers. Diese wurde im Bundeshaushalt 2022 für ein Sofortprogramm für Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen erteilt.

