

## 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 19/7690 –**

### **Pünktlichkeit und Zugausfälle bei der Deutschen Bahn bis 2018 – Verfügbarkeit der Fernverkehrsflotte der DB Fernverkehr AG**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Pünktlichkeitswerte der DB Fernverkehr AG (ein Zug gilt bei der DB AG ab einer Verspätung von sechs Minuten tatsächlich als verspätet) haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert und liegen unter den konzerneigenen Vorgaben und Zielen. Die für das Jahr 2018 veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik belegt die negativen Erfahrungen zahlreicher Fahrgäste: Nur 74,9 Prozent der Fernverkehrszüge verkehrten im vergangenen Jahr pünktlich und blieben damit weit unter dem DB-Ziel von 82 Prozent.

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 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 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen; Zugausfälle ohne Ersatz bitte der Unpünktlichkeitsquote hinzufügen)?

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pünktlichkeit (5:59 Min)	79,1%	73,9%	76,5%	74,4%	78,9%	78,5%	74,9%
Verspätungsminuten	3.146.978	3.655.139	3.300.650	3.593.196	3.175.481	3.306.154	3.740.923

Quelle: DB AG

Details zur Pünktlichkeitsstatistik finden sich online: [www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/4ec4a0d0470d6389556725b1775e563d/fragenantworten-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/4ec4a0d0470d6389556725b1775e563d/fragenantworten-data.pdf). Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 27 verwiesen.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anschlussreichungsgrad bei den Fernverkehrssystemanschlüssen in den Knoten Mannheim, Köln, Dortmund, Hannover, Leipzig, Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof (Korrespondenzlinien), Frankfurt (Main) Hbf und Stuttgart Hbf zwischen 2008 und 2018 entwickelt?

Nach Auskunft der DB AG liegt die Statistik nur für die Jahre 2017 und 2018 vor. Berücksichtigt werden alle Anschlüsse mit mindestens 16 Umsteigern, die in Hannover, Dortmund, Köln, Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf, Leipzig, Mannheim und Stuttgart stattgefunden haben. Anschlussreichungsgrad 2017: 87,1 Prozent, 2018: 85,0 Prozent.

3. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 entwickelt?

Nach Auskunft der DB AG wird die Reisendenpünktlichkeit seit 2017 ermittelt; demnach betrug die Reisendenpünktlichkeit im Jahr 2017 84,3 Prozent und im Jahr 2018 80,1 Prozent.

4. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 in den zehn fahrgaststärksten Bahnhöfen entwickelt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie viele netzbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Absolut cVmin in Tausend	788	797	776	773	757	825	691	626	679
Anteil an Gesamtsumme Vmin	21%	26%	25%	21%	23%	23%	22%	19%	18%

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG ist der Anteil der netzbedingten Verspätungsminuten bezüglich der DB Fernverkehr AG 2018 auf dem niedrigsten Stand seit 2010.

6. Wie viele baustellenbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

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

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG sind die baustellenbedingten Verspätungsminuten bezüglich der DB Fernverkehr AG seit 2014 kontinuierlich reduziert worden und liegen 2018 auf einem neuen Tiefstand.

7. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf das Warten auf Anschlusszüge (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

Zeitraum	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Warten auf Anschlusszüge (Min)	184.308	197.070	158.627	145.165	96.458	95.670	106.655
Warten auf Anschlusszüge	5,9%	5,4%	4,8%	4,0%	3,0%	2,9%	2,9%

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2012 vor.

8. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

Zeitraum	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen aller EVU (Min)	306.412	367.971	323.274	325.800	340.696	356.106	443.252
Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen aller EVU	9,7%	10,1%	9,8%	9,1%	10,7%	10,8%	11,8%

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2012 vor.

9. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen der Leit- und Sicherungstechnik inkl. Störungen an Weichen, Signaltechnik und Stellwerken (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Absolut cVmin in Tsd.	233	212	244	234	231	282	243	231	266
Anteil an Gesamtsumme Vmin	6%	7%	8%	6%	7%	8%	8%	7%	7%

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die Verspätungsminuten der Leit- und Sicherungstechnik (bzgl. DB Fernverkehr AG) seit 2010 auf einem konstanten Niveau und sind seit 2015 in der relativen Tendenz fallend.

10. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Primärursachen der Verspätungsminuten von Fernverkehrszügen im Zeitraum von 2008 bis 2018, und in wie vielen Fällen war die Primärursache

Nach Auskunft der DB AG liegen die folgenden Informationen für die Jahre 2017 und 2018 vor:

- a) unpünktliche Bereitstellung des Zuges,

Eine unpünktliche Bereitstellung des Zuges als Primärursache lag im Jahr 2017 bei 7 300 Fällen und im Jahr 2018 bei 9 477 Fällen vor.

- b) Warten auf Personal,

„Warten auf Personal“ war im Jahr 2017 in 3.210 Fällen und im Jahr 2018 in 4 531 Fällen Primärursache.

- c) fahrdynamische Einschränkung des Zugs, Aussetzen von Wagen,

Bei der Begründung „fahrdynamische Einschränkung des Zugs, Aussetzen von Wagen“ werden nur ausgestellte Wagen erfasst. Dies war im Jahr 2017 in 45 Fällen und im Jahr 2018 in 28 Fällen ursächlich.

- d) Haltezeitüberschreitung, Zugräumung,

Für „Haltezeitüberschreitung, Zugräumung“ wird angegeben, dass Zugräumungen bei den vorliegenden Zahlen nur einen minimalen Anteil haben, im Jahr 2017 liegen für diese Ursache 24 982 Fälle vor, für das Jahr 2018 27 497 Fälle.

- e) ärztliche Behandlung eines Fahrgasts,

- f) Polizeieinsatz (Einsätze, die von der DB Fernverkehr AG angefordert wurden – z. B. zwecks Personenfeststellung – und sonstige Einsätze),

Hierzu liegen keine Informationen vor.

- g) Anschlussaufnahme,

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

- h) Streik,

Im Jahr 2017 war kein Zugausfall aufgrund eines Streiks zu verzeichnen, für das Jahr 2018 meldet die DB AG 329 Fälle.

## i) Infrastrukturstörungen,

Nach Angaben der DB AG ist die Anzahl der Fälle, in welchen die Primärursachen Infrastrukturstörungen waren, seit 2013 (mit Ausnahme 2018) in der Tendenz rückläufig.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Absolut cVmin in Tsd. Infrastrukturstörungen	788	797	776	737	757	825	691	626	679
Anzahl Fälle in Tsd. Infrastrukturstörungen				223	221	228	181	152	161

Quelle: DB AG. Zahlen liegen seit 2010 bzw. die Anzahl der Fälle seit 2013 vor.

## j) Baustellen,

Die baustellenbedingten Verspätungsminuten (bzgl. DB Fernverkehr AG) sind seit 2014 kontinuierlich reduziert worden und seit 2018 auf einen neuen Tiefstand gefallen.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Absolut cVmin in Tsd. Baustellenbedingt	312	367	293	289	319	313	213	171	148
Anzahl Fälle in Tsd. Baustellenbedingt				95	111	103	68	49	41

Quelle: DB AG. Die Zahlen liegen seit 2010 bzw. die Anzahl der Fälle seit 2013 vor.

## k) Unwetter,

## l) Personenunfälle, Personen im Gleis, behördliche Sperrungen?

Hierzu liegen keine Informationen vor.

11. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?
12. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 in den einzelnen Ländern entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den in den jeweiligen Ländern gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die beigegefügteten Tabellen verwiesen.

13. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Cargo AG wurden zwischen 2008 und 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen Verkehrsleistungen in Trassenkilometern darstellen)?

Die Anzahl der Verspätungsminuten bei DB Cargo im Monatsdurchschnitt hat die DB AG ergibt sich aus der folgenden Tabelle, wobei keine Daten vor 2012 zur Verfügung stehen und es nicht möglich war, Trassenkilometer auf die Verspätungsminuten zuzuordnen.

2012	4.564.882 Min
2013	3.918.663 Min
2014	3.957.199 Min
2015	3.790.783 Min
2016	2.983.976 Min
2017	3.362.530 Min

Quelle: DB AG.

14. Wie viele Güterzüge der DB Cargo AG mussten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2008 und 2018 mangels verfügbarer Lokführer oder aufgrund von Fehldispositionen abgestellt werden (bitte für die betreffenden Jahre einzeln darstellen)?

Die Erfassung des Grundes „Warten auf Triebfahrzeugführer“ für stehende Züge erfolgt bei der DB AG seit April 2018. Die Tabelle enthält die Anzahl und den Anteil der stehenden Züge aufgrund von „Warten auf Triebfahrzeugführer“ an der Anzahl der Gesamtzüge.

	Anzahl	Anteil (in %)
Apr 18	1.266	1,89%
Mai 18	719	1,09%
Jun 18	910	1,31%
Jul 18	1.036	1,53%
Aug 18	872	1,27%
Sep 18	1.442	2,19%
Okt 18	2.444	3,52%
Nov 18	1.258	1,81%
Dez 18	1.209	2,21%
Jan 19	506	0,75%

Quelle: DB AG.

15. Bei wie vielen Minuten lag zwischen 2008 und 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Güterzüge?

Die Tabelle zeigt die durchschnittliche Verspätung bei DB Cargo in Minuten pro Zug:

	Ø im Jahresmittel
2012	37
2013	41
2014	43
2015	41
2016	32
2017	40
2018	40

Quelle: DB AG. Zahlen zu den Jahren vor 2012 liegen nicht vor.

## Zugausfälle

16. Wie hoch war die absolute Anzahl und der relative Anteil vollständig und teilweise ausgefallener Züge im Fernverkehr der DB AG in einzelnen Jahren von 2008 bis 2018 (bitte tabellarisch getrennt nach Jahren und nach vollständig bzw. teilweise ausgefallen darstellen)?

Anteil an allen Fv-Fahrten	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ausfall	0,2%	0,2%	0,5%	0,1%	0,2%	0,4%	1,4%	0,5%	0,3%	0,6%	1,2%
Teilausfall	1,5%	1,1%	2,1%	1,2%	1,4%	2,5%	2,0%	3,2%	2,0%	3,1%	4,2%

Quelle: DB AG.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 70 auf Plenarprotokoll 19/73 und auf die Schriftliche Frage 62 auf Bundestagsdrucksache 19/7138 verwiesen.

## Fahrzeugverfügbarkeit bei der DB Fernverkehr AG

17. Bleibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den bisher bekannt gewordenen Planungen der DB Fernverkehr AG, dass die zuletzt mit dem Modernisierungsprogramm „IC mod“ rund 770 klassischen Reisezugwagen bis Mitte der 20er-Jahre ersetzt werden, oder plant die DB AG aufgrund der wachsenden Fahrgastnachfrage mittlerweile eine längere Nutzungsdauer?

Nach Auskunft der DB AG sieht die Fahrzeugstrategie der DB Fernverkehr AG den Auslauf des klassischen Reisezugwagenbetriebs (Intercity 1) bis Mitte der 20er Jahre vor, da die Nutzungsdauer dieser Fahrzeuge überschritten wird und neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Zudem eignen sich diese Fahrzeuge nach Angaben der DB AG nicht mehr für einen zunehmend digitalisierten Betrieb. Auch weiteres Fahrgastwachstum ist damit möglich.

18. Wenn ja, bis wann sollen die IC-Wagen des letzten Modernisierungsprogramms noch eingesetzt werden, und trifft es zu, dass weitere nicht im Programm „IC mod“ enthaltene Wagen nun aufgefrischt wurden?

Wie lange sollen diese Wagen im Einsatzbestand bleiben?

Nach Auskunft der DB AG werden der Hochlauf des ICE 4 und die Beschaffung der neuen Fahrzeuge für internationale und touristische Verkehre nach derzeitigem Stand bis 2024 abgeschlossen sein. Parallel werden die Reisezugwagen sukzessive abgestellt. Im Programm „IC Facelift“ werden die Sitze der Reisezugwagen aufgefrischt, die nicht im Programm „IC mod“ modernisiert wurden und noch bis Anfang der 2020er Jahre im Einsatz sind. Darüber hinaus werden im Programm „IC Facelift“ auch die WCs der „IC-mod“ Wagen aufgefrischt.

19. Welchen Stand hat das 2017 gestartete Beschaffungsverfahren für neue einstöckige Fernverkehrszüge?
20. Wie viele einstöckige Fernverkehrsfahrzeuge sollen wann beschafft werden und ist eine Kompatibilität zu nicht elektrifizierten Strecken (Oberstdorf, Westerland) gewährleistet?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden im Rahmen des Erstabrufs 23 einstöckige Zugverbände inkl. Mehrsystemlokomotiven beauftragt. Die Züge sind diesellokfähig und somit kompatibel mit nicht elektrifizierten Strecken.

Die Züge sollen ab 12/2023 sukzessive den Betrieb aufnehmen, die Strecken nach Oberstdorf und Westerland werden in 2024 auf den Betrieb mit den neuen Zügen umgestellt.

21. Ist die Beschaffung einstöckiger Fernverkehrsfahrzeuge so ausgelegt, dass auch künftig Kurswagenläufe (z. B. Anbindung von Dagebüll an der nordfriesischen Nordseeküste) möglich sind?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG handelt es sich bei den neuen Zügen um Ganzzüge mit kurzgekuppelten Wagen, vergleichbar dem ICE-System. Dies hat Vorteile für Reisende, u. a. breitere Wagenübergänge die für mobilitätseingeschränkte Reisende nutzbar sind. Die technische Auslegung des Rahmenvertrages ermöglicht die Bestellung von Flügelzugkonzepten.

22. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG seit 1. Januar 2011 bei der Industrie geordert (bitte jeweilige Sitzplatzkapazität und Vertragsdatum bzw. Zeitraum der Auslieferung angeben), und wie soll sich die Fernverkehrsflotte auf Basis dieser Fahrzeugbestellungen und des dann vorhandenen „Altbestands“ im Jahr 2025 zusammensetzen (bitte nach Baureihen unter Angabe der jeweiligen Sitzplatzkapazitäten differenzieren)?

Flotte	Jahr der Auslieferung	Anzahl der Fahrzeuge im Zielzustand	Sitzplatzkapazitäten
Intercity 2	2015 bis 2021	69	468
ICE 4, 12-Teiler	2016 bis 2020	50	830
ICE 4, 13-Teiler	2021 bis 2023	50	918
ICE 4, 7-Teiler	2020 bis 2024	37	456
EuroCity Nachfolger	2023 bis 2024	23	570

Übersicht der neuen Flotte, Quelle DB AG



Triebzüge	Bestand zum 01.01.2025	Sitzplatzkapazi- täten je Fahrzeug	Summe der Sitzplätze je Baureihe
ICE 4, 12 Teiler	50	830	41.500
ICE 4, 13-Teiler	50	918	45.900
ICE 4, 7-Teiler	37	456	16.872
ICE 1 Mod	58	503	29.174
ICE 2	44	381	16.764
ICE 3 (403)	50	450	22.500
ICE 3 (406)	16	444	7.104
ICE 3 (407)	17	444	7.548
ICE T (411)	59	367	21.653
ICE T (415)	11	250	2.750
Intercity 2	69	468	32.292
EuroCity Nachfolger	23	570	13.110
<b>Gesamt</b>	<b>484</b>		<b>257.167</b>

Ausblick der FV Flotte zum Jahr 2025, Quelle DB AG

23. Welche fernverkehrstauglichen Triebzüge und Wagenzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren des so genannten Stillstandsmanagements in Hamm (Westfalen) und Mukran ließen sich nach Kenntnis der Bundesregierung kurzfristig bzw. mittelfristig in Betrieb nehmen, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern?
25. Plant die DB Fernverkehr AG, in nächster Zeit rollendes Material, das sich derzeit im Stillstandsmanagement befindet, wieder zu reaktivieren?
- Wenn ja, welche Triebzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren sollen in Betrieb genommen werden?

Die Fragen 23 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG gibt es keine Fahrzeuge im Stillstandsmanagement, die dem technischen Stand, den ökologischen Prinzipien der DB AG und den Mindestanforderungen der Kunden genügen.

24. Ist die Bundesregierung auch der Auffassung, dass die unlängst an Wettbewerber verkauften Reisezugwagen der Gattungen Bimz und Bcm auch den Mangel an betriebsfähigen Reisezugwagen bei der DB Fernverkehr AG hätten lindern können?

Nein.

26. Hält die DB AG an ihren Plänen fest, die vorwiegend im Fernverkehr eingesetzte Baureihe 120.1 (Vmax 200 km/h) bis 2020 auszumustern?

Ja.

27. 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	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Personenkilometer (Mio. Pkm)	36.002	35.433	37.205	36.585	35.893	36.753	39.313	40.330
Platzkilometer (Mio.)	74.984	75.547	73.816	72.183	71.953	70.802.	74.236	72.500
Trassenkilometer (Mio. Trkm)	147,9	144,2	144,0	141,5	141,7	137,2	143,0	139,4

Quelle: DB AG; die Daten für das Jahr 2018 stehen erst nach der Bilanzlegung zur Verfügung.

28. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit sind mit dem von der DB AG veröffentlichten „Fünf-Punkte-Plan“ (s. Pressemitteilung der DB AG vom 17. Januar 2019) konkret verbunden?

Nach Auskunft der DB AG wird die Fernverkehrsflotte ausgebaut und die vorhandenen Fahrzeuge werden ertüchtigt. Im Laufe des Jahres 2019 werden 28 neue Fernverkehrszüge den Betrieb aufnehmen (18 ICE 4 und 10 Intercity 2).

Zudem hat die DB AG im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung dem spanischen Hersteller Talgo den Zuschlag für neue Fernverkehrszüge als Nachfolger der EC erteilt. Der Rahmenvertrag umfasst bis zu 100 Züge bestehend aus Elektrolokomotiven und Reisezugwagen. In einem ersten Abruf bestellt die DB AG 23 neue Fahrzeuge. Die ersten sollen ab 2023 in Betrieb genommen werden.

Zudem wird der Intercity 1 modernisiert. Insgesamt 14 000 Sitze in rund 210 Wagen werden aufgearbeitet und erhalten neue Polster und Stoffe. Zudem werden die Toiletten erneuert. Der Umbau hat begonnen und soll 2021 abgeschlossen sein.

Der ICE 1 wird modernisiert und soll bis zum Jahr 2030 eingesetzt werden. Damit erhöht die DB AG die Einsatzreserven ihrer Flotte. Die Züge bekommen unter anderem neue Sitzbezüge und Teppichböden, ein modernes Fahrgastinformationssystem sowie eine verbesserte Antriebstechnik.

Die 65 ICE-3-Züge werden seit 2017 modernisiert. Der letzte modernisierte ICE 3 soll das DB-Werk Nürnberg 2022 verlassen.

Die DB AG verbessert die Instandhaltung mit dem laufenden Aufbau zusätzlicher Wartungs- und Instandhaltungsressourcen für die Fernverkehrszüge. Dies geschieht durch das neue ICE-Werk in Köln, mit zusätzlichen Werkstattgleisen in Krefeld, mit der Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten in den ICE Werken Hamburg und Berlin, mit der Erhöhung der Personalkapazitäten von 150 zusätzlichen Stellen im ICE-Werk Hamburg sowie 55 zusätzlichen Mitarbeitern in Köln.

29. An welchen Standorten verfügt die DB Fernverkehr AG noch über Wagenmeister, und welche Standorte wurden zwischen 2000 und 2018 aufgegeben?

Nach Auskunft der DB AG sind bei der DB Fernverkehr AG im Zeitraum zwischen 2000 und 2018 keine Standorte aufgegeben worden, in denen Wagenmeister stationiert waren.

30. Trifft es zu, dass die Ankündigung der DB AG 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 die Schriftliche Frage 60 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/7138)?
31. Warum wurde diese Ankündigung im Fernverkehr bisher nicht umgesetzt, bzw. bis wann will die DB Fernverkehr AG diese Maßnahme umsetzen?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ die mobile Instandhaltung entwickelt. Die Mitarbeiter werden beispielsweise zur Betriebseinführung der Intercity 2 Züge eingesetzt. Die DB Fernverkehr AG erbringt den Großteil der Entstörtigkeiten in den Stilllagen der Züge an neun Werkstandorten. Zudem werden an fünf dezentralen Stützpunkten Entstör-, Versorgungs-, Entsorgungs- sowie Reinigungstätigkeiten erbracht.

32. Wie viele Züge (Prozentanteil) verlassen im Jahresmittel und im Vergleich dazu an einem repräsentativen Tag im Januar die DB-Werke
- a) mit fehlender Antriebsleistung,
  - b) mit Bremsstörungen,
  - c) mit LZB/ETCS-Störung (LZB = Linienzugbeeinflussung; ETCS = European Train Control System),
  - d) mit fehlender Wendefähigkeit (defekter Steuerwagen, defekter zweiter Führerstand im Triebzug)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6866 verwiesen.

33. In welchen Knotenbahnhöfen hält nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG Fernverkehrszüge als Reserve – so genannte Knotenpunktreserven – einschließlich des dafür notwendigen Lok- und Zugpersonals vor (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität)?
- Welche Einsatzreserven sind zwischen 2000 und 2018 hinzugekommen, welche sind wann weggefallen?
35. In welchen Knotenbahnhöfen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG in den Jahren 2000, 2005, 2010 und 2015 Knotenpunktreserven vorgehalten (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?

Die Fragen 33 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Knotenbahnhöfe mit Reserve	Berlin	Bremen	Hannover	Dortmund	Köln	Kassel	Leipzig	Frankfurt (Main)	Karlsruhe	Stuttgart	Nürnberg	Summe Plätze
2000	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)	3.420
2001	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)	3.420
2002	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)	3.420
2003	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)	3.420
2004	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)	3.420
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)	3.420
2006	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)	3.420
2007	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)	3.420
2008	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)	3.420
2009	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)	3.420
2010	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)	3.420
2011	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)	3.420
2012	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)	3.420
2013	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)	3.420
2014	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (530 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	3.340
2015	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (530 Plätze)	nicht vorhanden	IC (380 Plätze)	3.340
2016	IC (380 Plätze)	IC (330 Plätze)	IC (530 Plätze)	IC (380 Plätze)	IC (380 Plätze)	nicht vorhanden	ICE (376 Plätze)	ICE (376 Plätze)	IC (530 Plätze)	verlegt nach Bremen	IC (380 Plätze)	3.662
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)	IC (530 Plätze)	verlegt nach Bremen	IC (380 Plätze)	3.662
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)	3.658

Quelle: DB AG.

34. Plant die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung zur Erhöhung der Redundanz im Störfall eine Aufstockung der bestehenden Knotenpunktreserven bzw. eine Ausweitung dieser Reserven auf weitere Bahnhöfe?

Wenn ja, welche Knotenpunktreserven sollen aufgestockt werden, und in welchen Bahnhöfen sollen neue Knotenpunktreserven geschaffen werden (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?

Nach Auskunft der DB AG wird jährlich die Dimensionierung und Allokation der Einsatzreserve aufgrund der sich ändernden Fahrzeugflotte sowie der Einsatzgebiete überprüft. Die Sitzplatzkapazitäten und die Qualität der Knotenpunktreserven wurden in den vergangenen Jahren verbessert.

36. Beabsichtigt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bei der im „Fünf-Punkte-Plan“ vom 17. Januar 2019 genannten verbesserten Instandhaltung auch auf Instandhaltungskapazitäten der Fahrzeugindustrie bzw. anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzugreifen?

Wenn ja, wo ist eine solche Kooperation vorgesehen?

Nach Auskunft der DB AG wird derzeit eng mit Siemens und Bombardier (Garantieabwicklung und Instandhaltung bei der neuen ICE 4 Flotte), MSG und Faiyeley (vornehmlich bei Bestandsflotten) zusammengearbeitet.

## Winterbedingte Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs

37. Wie viele Weichen befinden sich im von der DB Netz AG verantworteten Streckennetz, und wie viele davon verfügen über Weichenheizungen, und an wie vielen davon traten in den einzelnen Jahren seit 2011 witterungsbedingte Störungen auf (bitte die Entwicklung in den einzelnen Jahren seit 2011 bis einschließlich Januar 2019 tabellarisch darstellen)?

Nach Auskunft der DB AG weist der Anlagenbestand der DB Netz AG inkl. DB RegioNetz Infrastruktur GmbH eine Anzahl von 66.137 Weichen und Kreuzungen auf, von denen derzeit 49 303 Weichen und Kreuzungen mit einer Weichenheizung ausgerüstet sind. Hiervon sind 97,32 Prozent elektrisch betrieben (Quelle: IZB 2017).

In der folgenden Tabelle ist die Anzahl an elektrischen Weichenheizungen aufgeführt, an denen verfügbarkeitsrelevante, witterungsbedingte Störungen seit 2015 auftraten. In der Tabelle hat die DB AG den prozentualen Anteil der betroffenen Züge am Verkehrsaufkommen aufgeführt.

Jahr	Anzahl Störungen	Anteil am Verkehrsaufkommen
2011	keine Daten	
2012	keine Daten	
2013	keine Daten	
2014	keine Daten	
2015	1383	0,00004%
2016	2161	0,00209%
2017	2392	0,00735%
2018	1992	0,00256%
2019 (31.1.2019)	768	0,001339%

Quelle: DB AG.

38. Werden neue Weichen in dem von der DB AG verantworteten Streckennetz generell mit Weichenheizung – also auch bei Bauweichen – eingebaut?

Wenn nein, in welchen Fällen wird von Weichenheizungen abgesehen?

Nach Auskunft der DB AG sind alle Weichen der Betriebswichtigkeit 3-10, exklusive der Weichen in Tunneln oder ortsgestellte Weichen, gemäß Ausrüstungsstandard, mit einer Weichenheizung auszurüsten. Temporäre Weichen (umgangssprachlich „Bauweichen“ genannt) sind mit gleicher Technik auszustatten, wie die Bestandsweichen vor Beginn einer Baumaßnahme.

## Anlage

	2014	2015	2016	2017	2018
Baden-Württemberg	94,2%	94,0%	93,4%	93,4%	92,7%
Bayern	94,9%	94,2%	94,9%	94,5%	93,7%
Berlin	92,9%	92,3%	97,3%	96,9%	97,3%
Brandenburg	93,1%	92,5%	94,5%	94,9%	95,3%
Bremen	85,2%	86,3%	86,8%	87,3%	86,0%
Hamburg	92,7%	91,3%	91,8%	91,4%	89,0%
Hessen	91,6%	90,5%	91,8%	91,5%	90,9%
Mecklenburg-Vorpommern	95,8%	95,7%	96,9%	96,0%	96,6%
Niedersachsen	93,7%	92,9%	93,7%	93,4%	92,3%
Nordrhein-Westfalen	93,0%	92,5%	93,1%	92,4%	91,3%
Rheinland-Pfalz	94,4%	93,0%	94,2%	93,6%	92,7%
Saarland	96,0%	95,6%	96,1%	95,4%	95,3%
Sachsen	96,4%	95,1%	96,0%	95,9%	95,5%
Sachsen-Anhalt	94,4%	91,2%	93,3%	94,2%	94,6%
Schleswig-Holstein	93,4%	91,7%	93,7%	92,0%	87,9%
Thüringen	93,7%	92,6%	94,3%	95,7%	95,9%
DB Regio	94,7%	94,2%	94,8%	94,5%	94,1%
Trassen Km [Mio.]	474,2	463,0	446,9	447,2	448,02

Tabelle 1: Pünktlichkeit

	2014	2015	2016	2017	2018
Baden-Württemberg	16.088.154	16.103.688	18.148.427	18.880.725	20.254.664
Bayern	22.337.122	25.553.299	23.464.044	25.150.741	27.742.213
Berlin	1.065.048*	1.051.066*	12.871.369	16.164.942	15.348.223
Brandenburg	3.416.066	3.633.016	4.314.295	4.133.593	4.113.209
Bremen	162.489	161.959	168.283	154.421	170.728
Hamburg	329.592	356.527	303.887	344.801	442.664
Hessen	15.848.834	17.916.459	16.040.755	17.811.448	18.008.486
Mecklenburg-Vorpommern	1.867.797	1.869.463	1.540.900	1.891.709	1.682.263
Niedersachsen	4.737.429	4.989.543	3.941.048	4.149.702	4.503.986
Nordrhein-Westfalen	23.336.678	24.198.251	21.563.782	23.395.573	26.652.139
Rheinland-Pfalz	7.211.937	8.331.820	7.426.982	8.207.110	8.877.368
Saarland	1.539.491	1.612.617	1.668.940	1.866.879	1.847.185
Sachsen	4.805.771	5.773.310	4.646.320	5.013.184	5.623.980
Sachsen-Anhalt	4.159.971	5.665.245	4.129.048	3.818.307	3.485.485
Schleswig-Holstein	1.877.272	2.092.417	1.657.584	2.474.337	3.532.242
Thüringen	2.040.031	2.290.944	1.071.832	923.600	814.474
DB Regio	110.823.682	121.599.624	122.957.496	134.381.072	143.099.309
Trassen Km [Mio.]	474,2	463,0	446,9	447,2	448,02

\* ohne S-Bahn Berlin

Tabelle 2: Verspätungsminuten

	2014	2015	2016	2017
Baden-Württemberg	57,4	57,6	57,8	58,6
Bayern	90,4	88,7	90,2	91,0
Berlin	33,5	33,4	34,2	34,2
Brandenburg	24,5	24,8	23,7	22,8
Bremen	0,6	0,6	0,7	0,6
Hamburg	12,6	12,3	12,5	12,5
Hessen	32,3	33,2	33,6	34,3
Mecklenburg- Vorpommern	13,0	13,1	13,3	13,0
Niedersachsen	27,8	24,8	19,6	19,4
Nordrhein- Westfalen	71,2	69,5	66,2	65,4
Rheinland-Pfalz	27,7	26,8	27,1	26,3
Saarland	6,7	6,3	6,3	6,3
Sachsen	25,8	23,8	19,6	17,2
Sachsen-Anhalt	21,8	20,7	17,7	17,6
Schleswig-Holstein	16,1	15,2	15,6	19,6
Thüringen	12,7	12,2	8,6	8,3
DB Regio	57,4	57,6	57,8	58,6
Gesamt	474,2	463,0	446,9	447,2

Tabelle 3: Trassenkilometer Regio Schiene in Mio

Quelle: DB AG; die Zahlen liegen erst für die Jahre ab 2014 vor, bei Tabelle 3 liegen die Zahlen zudem noch nicht für 2018 vor.

