

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Beschaffung von rollendem Material bei der Deutschen Bahn AG

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in den vergangenen Jahren stetige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen zu beobachten gewesen. So ist allein bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Zahl der Passagiere im Fernverkehr im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Millionen bzw. um 1,9 Prozent gestiegen. Erstmals nutzten demnach in einem Jahr mehr als 150 Millionen Reisende die Fernzüge der DB AG (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-erzielt-fahrgast-rekord-im-fernverkehr-a-30509468-b0b4-4fa5-9419-de7aea921671>). Und auch im SPNV hat sich die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen zehn Jahren um rund 26 Prozent erhöht (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/261310/umfrage/fahrgaeste-im-spnv-in-deutschland/>). Über Parteigrenzen hinweg besteht zudem das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. So sollen nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode durch einen „Schienenpakt“ die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die Zahl der Bahnkunden bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Auch die Menge der auf der Schiene transportierten Güter soll demnach deutlich gesteigert werden.

Durch eine solche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene ergeben sich nach Auffassung der Fragesteller weiterführende Fragestellungen hinsichtlich der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten von rollendem Material. Sowohl im SPFV als auch im SPNV und im Güterverkehr ist die DB AG darauf angewiesen, dass jederzeit genügend Triebwagen, Waggons und Güterwagen für den zukünftigen Bedarf zur Verfügung stehen. Um dies zu gewährleisten, müssen nach Auffassung der Fragesteller sowohl ältere Fahrzeuggenerationen länger betrieben als auch neues Material verlässlich zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig sieht sich die DB AG bei der Auslieferung neuer Züge häufig mit technischen Mängeln konfrontiert. So konnten zuletzt im Januar 2020 25 neue Intercity-Züge aufgrund erheblicher Mängel nicht vom Hersteller abgenommen werden (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-bombardier-ic-101.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Fahrzeuge standen der DB Fernverkehr zum Stichtag 30. Juni 2020 im SPFV zur Verfügung (bitte nach ICE und IC sowie nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
2. Welche Fahrzeuge standen der DB Regio zum Stichtag 30. Juni 2020 im SPNV zur Verfügung (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
3. Welche Fahrzeuge standen der DB Cargo zum Stichtag 30. Juni 2020 im Güterverkehr zur Verfügung (bitte nach Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?
4. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgeliefert (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
5. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgelieferten Fahrzeuge (mit/ohne eigenen Antrieb) haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
6. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
7. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Fernverkehr für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
8. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgeliefert (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
9. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgelieferten Fahrzeuge haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
10. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
11. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Regio für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
12. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgeliefert (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?
13. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgelieferten Fahrzeuge haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?
14. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufge-

- wiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?
15. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Cargo für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?
 16. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Fernverkehr ausgeliefert werden (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie nach Triebwagen und Waggons aufschlüsseln)?
 17. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Regio ausgeliefert werden (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Waggons aufschlüsseln)?
 18. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Cargo ausgeliefert werden (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?
 19. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeugalter der DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie nach Triebwagen und Waggons aufschlüsseln)?
 20. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeugalter der DB Regio in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
 21. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeugalter der DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?
 22. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
 23. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die DB Fernverkehr durch den Kauf von gebrauchten Triebzügen von der österreichischen Westbahn dem übrigen Eisenbahnverkehrsmarkt Fahrzeuge entzogen und gleichzeitig zusätzliche Komplexität in die eigene Flotte gebracht hat?
 24. War bei der Kaufentscheidung über die gebrauchten Triebzüge von der österreichischen Westbahn nach Kenntnis der Bundesregierung der Aufsichtsrat der DB AG involviert, und gab es eine Wirtschaftlichkeitsprüfung, die auch die Betriebs- und Wartungskosten einschließt?
 25. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, ob die Wartung der gebrauchten Triebzüge von der österreichischen Westbahn durch die DB AG vorgenommen werden kann?
Falls nein, welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch?
 26. Welche Fahrzeuge hat die DB Regio in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
 27. Welche Fahrzeuge hat die DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?
 28. Wann hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung den letzten Kaufvertrag über Reisezugwagen für den Schienenpersonenverkehr abgeschlossen, in dem eine Ausrüstung der Wagen mit WLAN nicht vorgesehen war (bitte jeweils für SPNV und SPFV sowie Jahr angeben)?

29. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
30. Welche Fahrzeuge hat die DB Regio in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
31. Welche Fahrzeuge hat die DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?
32. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Fernverkehr, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
33. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Regio, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
34. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Cargo, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
35. Hält die Bundesregierung die Konditionen der DB AG für die Finanzierung in der Zugbeschaffung für marktüblich?
36. Welche Vorteile bei den Finanzierungsbedingungen erhält die DB AG aufgrund von nicht vorhandenem Kreditrisiko im Vergleich zu privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) nach Auffassung der Bundesregierung?

Berlin, den 2. Juli 2020

Christian Lindner und Fraktion