

(A) Torsten Herbst (FDP):

Können Sie die Ursachen für die Vertragsstrafen und die höheren Zahlungen im letzten Jahr benennen? Was muss aus Ihrer Sicht bei der Deutschen Bahn getan werden, damit man wieder weniger Strafzahlungen leisten muss?

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Dazu muss ich grundsätzlich sagen: Zuständig für Vertragsstrafen sind die Bundesländer, die in der Regel über ihre Nahverkehrsgesellschaften Projekte im Nahverkehr ausschreiben. Insofern ist es nicht Aufgabe der Bundesregierung, dazu Stellung zu nehmen.

Wann muss eine Vertragsstrafe gezahlt werden? Grundsätzlich muss eine Schlechtleistung vorliegen, weil nur bei Schlechtleistung eine Vertragsstrafe, eine Pönale, verhängt werden kann. Was muss man machen, um Abhilfe zu schaffen? Man muss den Betrieb besser machen.

Vizepräsident Thomas Oppermann:

Zu einer weiteren Nachfrage hat sich Frau Kluckert gemeldet.

Daniela Kluckert (FDP):

Vielen Dank, Herr Präsident. – Herr Staatssekretär, die Verspätungen bei der Deutschen Bahn sind wirklich eines der größten Ärgernisse für alle Bahnkunden in Deutschland. Allein die ausgewiesenen Verspätungen sind enorm.

(B)

In der Schweiz werden Verspätungen in Wegen berechnet. Es wird gefragt: Was passiert eigentlich mit den Leuten, die von A nach B müssen und vielleicht zusätzlich in C halten? In Deutschland werden diese Wegeverspätungen gar nicht ausgewiesen. Es ist also gar nicht klar, was mit den Leuten passiert, die meinetwegen irgendwo eine halbe Stunde auf ihren Zug warten und sich letztlich um mehrere Stunden verspäten können. Plant die Bundesregierung, das Schweizer Modell als Vorbild zu nehmen und die Wege auszuweisen und nicht nur die einzelnen Strecken?

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Solche Ermittlungen gibt es bei der Deutschen Bahn sehr wohl. Man weiß, wie die Passagiere das Endziel erreichen können. Ob wir uns des Schweizer Modells bedienen, kann ich Ihnen so nicht sagen. Das Problem ist aber erkannt. Die zunehmende Verspätungsanfälligkeit des Systems führt zu einer immer größeren Verärgerung der Bevölkerung; dafür muss man Verständnis haben. Insofern wird man sicherlich auch die Frage stellen: Was passiert mit den Reisenden, wenn ein Zug ausfällt oder so deutlich zu spät kommt, dass Anschlusszüge nicht erreicht werden können? Sie wissen, dass es ein Entschädigungs- und Erstattungssystem gibt. Gleichwohl fragt der Reisende: Wie kann ich meinen Zielort in einer annehmbaren Zeit erreichen? Wir werden uns darum kümmern,

dass das in ein System gegossen wird und man noch mehr Erkenntnisse gewinnen kann. **(C)**

(Abg. Daniela Kluckert [FDP] meldet sich)

Vizepräsident Thomas Oppermann:

Sie können nur eine Zusatzfrage stellen, Frau Kollegin.

Die Fragen 18 und 19 der Abgeordneten Ingrid Nestle werden schriftlich beantwortet.

Wir kommen zur Frage 20 des Abgeordneten Klaus-Peter Willsch:

Wie viel Prozent der Bestandsgüterwagen konnten nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum Stichtag 31. Dezember 2018 auf lärmarme Bremstechniken umgerüstet werden?

Herr Staatssekretär.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sehr geschätzter Herr Abgeordneter, ich gebe Ihnen folgende Antwort: 116 122 TSI-lärmkonforme Güterwagen verkehren mit Stand 3. Januar 2019 auf dem deutschen Netz. Das entspricht einer Quote von 63,45 Prozent leisen Wagen bezogen auf 183 000 Güterwagen, die insgesamt auf dem deutschen Schienennetz fahren.

Vizepräsident Thomas Oppermann:

Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter?

Klaus-Peter Willsch (CDU/CSU):**(D)**

Ja. – Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Können Sie die nach verschiedenen Bremszontentypen aufschlüsseln – natürlich gerne auch schriftlich – und zum Zweiten die Zahlen über die im Ausland registrierten Güterwagen, die in Deutschland verkehren, ebenfalls nennen?

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sehr geehrter Herr Abgeordneter, ich kann Ihnen die Zahlen sogar geben. Es waren 47 205 Güterwagen mit LL-Sohlen und 28 473 Güterwagen mit K-Sohlen registriert, bezogen auf die Deutsche Bahn. Wir haben insgesamt 175 600 Anträge auf Vorbescheid zur Bezuschussung der Umrüstung von europäischen Wagenhaltern erhalten, sodass wir mithin das für 2020 gesetzte Ziel durchaus gut erreichen können.

Vizepräsident Thomas Oppermann:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Eine Zusatzfrage von Dr. Jung, FDP.

Dr. Christian Jung (FDP):

Sehr geehrter Herr Staatssekretär, es geht beim Schienenlärmschutz ja nicht nur um die Wagen, sondern auch um das Schleifmanagement. Dazu gibt es zum Beispiel die Studie des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, Freiburg, in der nachgewiesen wurde, dass man den Lärm um bis zu 10 Dezibel reduzieren kann, wenn man richtig schleift. Ich frage mich, seit ich in den Deutschen