

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Giersch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/7486 –**

Stornierungen von Bahntickets aufgrund von Hitze

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG bot im Zeitraum vom 25. Juni bis 30. Juni 2026 eine sogenannte Hitze-Sonderkulanzen an. Diese Möglichkeit galt für Tickets für Fernverkehrsreisen, die bis zum 23. Juni 2026 gekauft wurden. Laut Presseberichten umfasse dies auch Spar- und Supersparpreis-Tickets (www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/bahn-hitze-stornierung-100.html).

1. Wie viele Tickets sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten „Hitze-Sonderkulanzen“-Regelung im Schienenpersonenfernverkehr der DB AG (Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)) bis zum 23. Juli 2026 storniert und rückerstattet worden?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der gesamte Rückerstattungsbetrag aufgrund der „Hitze-Sonderkulanzen“-Regelung in Anspruch genommenen Stornierungsmöglichkeit?
5. Wie viele Regelverbindungen im SPFV sind im Zeitraum vom 25. Juni bis 30. Juni 2026 ausgefallen?
6. Wie viele Zuggarnituren der Baureihe 401 (ICE 1), 402 (ICE 2), 403 (ICE 3), 412 (ICE 4) sowie IC 2 (Twindexx) waren von technischen Störungen, Ausfällen oder vorsorglichen Nichtinbetriebnahmen im Zeitraum vom 25. Juni bis 30. Juni 2026 betroffen?

Die Fragen 1, 3, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Antwort auf diese Frage handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die das fiskalische Interesse des Bundes betreffen. Eine Offenlegung der erbetenen Anzahl in Anspruch genommener kostenfreier Stornierungen aufgrund hoher Hitze und dadurch entstehender Gesamtkosten für die DB Fernverkehr AG würde das wirtschaftliche Handeln der Deutschen Bahn AG

(DB AG) beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis etwaig vorsorglicher Planungen im Hitzefall würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten künftig entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten. Es besteht bei Veröffentlichung sensibler Betriebs- und Geschäftsdaten dieser Art das Risiko von Kundenverlusten für die DB AG sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o. g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits sind die von den Fragestellern erbetenen Informationen daher als „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Einsicht hinterlegt.

2. Welche Verbindungen waren nach Kenntnis der Bundesregierung von den Stornierungen in welcher jeweiligen Anzahl betroffen?

Nach Auskunft der DB AG werden die erbetenen Informationen nicht strukturiert erfasst, eine Ableitung des Verteilungsschlüssels ist daher nicht möglich.

4. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund der kostenlosen Stornierungsmöglichkeit bei der Deutschen Bahn AG Ende Juni 2026 vorsorgliche Pläne für etwaige teilweise Einstellungen des Bahnbetriebes aufgrund der erwarteten Hitzewelle?

Nein.

7. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Anzahl der im Zeitraum vom 25. Juni bis 30. Juni ausgefallenen Regelverbindungen der von dem DB-Tochterunternehmen DB Regio betriebenen Nahverkehrsstrecken, und wenn ja, ist ein signifikanter Unterschied zwischen SPFV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erkennen?

Im Zusammenhang mit den außergewöhnlich hohen Temperaturen im Zeitraum vom 25. Juni – 30. Juni 2026 kam es vereinzelt zu technischen Störungen an Fahrzeugen. Insbesondere die über einen längeren Zeitraum anhaltende Hitze auch in den Nachtstunden führte dazu, dass sich Elektronik- und Klimasysteme nicht ausreichend regenerieren bzw. abkühlen konnten und die Fahrzeuge teilweise an ihre technischen Belastungsgrenzen gelangten. Ein Großteil der temporären technischen Einschränkungen stand im direkten Zusammenhang mit der außergewöhnlichen Hitzeperiode und konnte mit dem Rückgang der Temperaturen wieder aufgehoben werden.

Zur Sicherstellung der Fahrzeugverfügbarkeit und zur Durchführung notwendiger Reparaturen kam es während der Hitzeperiode vereinzelt zu Fahrtausfällen. Der Anteil fahrzeugbedingter Ausfälle lag dabei bei rund zwei Prozent der Leistung von DB Regio. Nach Ende der Extremhitze stabilisierte sich die Situation zügig; die fahrzeugbedingten Ausfallkilometer gingen auf ein Niveau von deutlich unter einem Prozent zurück. Die DB Regio AG prüft erforderliche technische Anpassungen zur weiteren Steigerung der Klimaresilienz und Robustheit der Fahrzeugflotte gegenüber vergleichbaren Extremwetterlagen.

8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Hitzeschäden an der Eisenbahninfrastruktur, die im Zeitraum vom 25. Juni bis 30. Juni 2026 aufgetreten sind, und wenn ja, an welchen Stellen traten welche Schäden auf?

Eine Zuordnung einzelner Störungen zu Hitze als alleinige oder maßgebliche Ursache ist nicht möglich. Dies gilt insbesondere, weil hohe Temperaturen häufig nur ein verstärkender Faktor sind und mit weiteren Einflussgrößen wie insbesondere Anlagenzustand, gegebenenfalls Bauform und räumlichen Gegebenheiten (beispielsweise sonnige Exposition) zusammenwirken. Die Anzahl der hitzebedingten Störungen ist nicht nur abhängig von der Anzahl heißer (mind. 30°C) und sehr heißer Tage (mind. 35°C), sondern auch von der Dauer der Hitzewelle (wenige Tage vs. Woche/n) sowie der Anzahl von Tropennächten (mind. 20°C) ohne Abkühlung nachts.

Da Störungen auf Ebene der Betriebsstellen erfasst werden, ist eine exakte räumliche Zuordnung nicht in allen Fällen möglich. Im Folgenden wird die Anzahl der Störungen mit angegebenem Hitzebezug und Auswirkungen auf den Bahnbetrieb für den Zeitraum 25. Juni – 30. Juni 2026 dargestellt. Die Einordnung erlaubt keine abschließende Aussage über die ursächliche Bedeutung der Hitze im jeweiligen Einzelfall, wie oben beschrieben.

	25. Juni	26. Juni	27. Juni	28. Juni	29. Juni	30. Juni
Anz. Störungen	82	168	252	77	21	17

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.