

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Berücksichtigung der Wettbewerbsneutralität bei der Einführung eines Deutschlandtaktes

Über Parteigrenzen hinweg besteht das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene nach Auffassung der Fragesteller in allen relevanten Bereichen eine attraktive Alternative zur Straße darstellen. Einen wirksamen Beitrag kann in diesem Zusammenhang ein eng vertakteter Fahrplan im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) leisten. Unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ wird daher gegenwärtig durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Einführung eines deutschlandweit abgestimmten Zugfahrplans vorbereitet (Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html). Nach Schweizer Vorbild sollen bis zum Jahr 2030 unter anderem Nah- und Fernverkehrsstrecken aufeinander abgestimmt, Anschlüsse optimiert und Taktzeiten verdichtet werden. Nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode soll die Umsetzung des Deutschlandtaktes außerdem durch die bevorzugte Realisierung der dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen voran getrieben werden.

Die Vorteile integraler Taktfahrpläne können bereits heute in vielen Netzen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beobachtet werden. Dort führen die höhere Verbindlichkeit und Planbarkeit der angebotenen Verkehrsleistungen zu einem deutlichen Anstieg der Nutzer. Gleichzeitig sind die gestiegenen Fahrgastzahlen im SPNV nach Auffassung der Fragesteller auch auf den gestiegen Wettbewerb in diesem Marktsegment zurückzuführen. So sind seit der Bahnreform 1994 und der Öffnung des Marktes für Wettbewerber heute ein gutes Dutzend große und mittlere sowie viele kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Nahverkehr tätig. Der Anteil dieser Unternehmen an den gefahrenen Zugkilo-

metern wuchs in den vergangenen Jahren stetig und liegt derzeit bei gut 33 Prozent. (Quelle: <https://mofair.de/presse/pressemitteilungen/5-wettbewerber-report-eisenbahn-201718/>)

Es ist daher nach Auffassung der Fragesteller zwingend notwendig, dass auch ein integrierter Systemfahrplan im SPfV Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern uneingeschränkt zulässt. Bis heute ist jedoch nicht klar, wie ein politisch vorgegebener und koordinierter Deutschlandtakt mit der freien und eigenwirtschaftlichen Gestaltung von Fahrplänen durch die DB Fernverkehr und die anderen Privatbahnen vereinbart werden soll. Dieser Umstand macht aus Sicht der Fragesteller deutlich, dass für einen Deutschlandtakt die heutige Organisationsform des Fernverkehrs angepasst werden müsste. So empfiehlt auch die Monopolkommission (2017, Tz. K23 f.), „bei einer Einführung des Deutschlandtaktes, das Schienenverkehrskonzept möglichst wettbewerblich auszugestalten.“ Konkret empfiehlt die Monopolkommission, unter Bezugnahme der positiven Erfahrungen mit den wettbewerblichen Ausschreibungen im Regionalverkehr, eine Ausschreibung der vorgegebenen Strecken, um auf diese Weise mehr Wettbewerb im Fernverkehr zu etablieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wer erarbeitet die Grundkonzeption für den Deutschlandtakt, und wie ist die wettbewerbliche Neutralität bei der Konzeptentwicklung sichergestellt?
2. Welche Rolle soll die DB Netz nach Vorstellung der Bundesregierung bei der weiteren Ausarbeitung des Stufenkonzepts zum Deutschlandtakt übernehmen und wie soll im Falle einer Beteiligung der DB Netz nach Vorstellung der Bundesregierung die Wettbewerbsneutralität sichergestellt werden?
3. Mit welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in den vergangenen zehn Jahren Gespräche zum Deutschlandtakt geführt?
4. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt werden, dass bei der Einführung eines Deutschlandtaktes neben der Deutschen Bahn AG (DB AG) auch Wettbewerbsbahnen ein freier Marktzugang ermöglicht wird?
5. Ist der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgeschlagene Deutschlandtakt nach Auffassung der Bundesregierung mit der freien und eigenwirtschaftlichen Gestaltung von Fahrplänen durch die DB AG und andere Privatbahnen vereinbar?
6. Falls ja, wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen politisch vorgegebenen Takten und eigenwirtschaftlich und nachfrageorientiert tätigen Unternehmen im Schienenpersonenfernverkehr?
7. Falls nein, plant die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag gesetzgeberische Vorschläge vorzulegen, um den Deutschlandtakt möglichst wettbewerbsneutral auszugestalten?
8. Wer soll nach Auffassung der Bundesregierung Defizite der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgleichen, die durch die nicht wirtschaftliche Bedienung von einzelnen Strecken oder Tageszeiten bei einem politisch vorgegebenen Takt entstehen können?
9. Wie bewertet die Bundesregierung den von der Monopolkommission unterbreiteten Vorschlag, Ausschreibungen vorgegebener Strecken im Fernverkehr vorzunehmen, um auf diese Weise mehr Wettbewerb im Fernverkehr zu etablieren?
10. Bis wann soll nach Auffassung der Bundesregierung die erste Stufe des Deutschlandtaktes umgesetzt werden und bis wann soll die komplette Einführung abgeschlossen sein?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Welche Referate im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind mit der Entwicklung des Deutschlandtaktes befasst?
12. Wie viele Planstellen gibt es in diesen Referaten und wie viele dieser Planstellen sind gegenwärtig unbesetzt?
13. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der geplanten Vergabe von identifizierten Takttrassen Widersprüche mit geltendem europäischem Recht?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Annahme, dass allein ein angemessener Infrastrukturausbau und ein funktionierender und marktorientierter Wettbewerb im SPFV zu einem starken Anstieg und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 führen kann?

Berlin, den 5. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

