

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Beseitigung von Wettbewerbshürden im Schienenverkehr

Mit der Bahnreform von 1994 fiel das Eisenbahnmonopol des Bundes. Per Gesetz wurde das Schienennetz für private Eisenbahnunternehmen geöffnet. Die Reform zielte in erster Linie darauf ab, den strukturellen Rahmen für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr herzustellen. Die Branche sollte auf die zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich vorbereitet werden, indem das wirtschaftliche Umfeld für Innovationen geöffnet wurde. Um den Schienenverkehr verbraucherfreundlicher und für die Menschen attraktiver zu machen, sollten unter wettbewerblichen Bedingungen erhebliche Effizienzpotentiale gehoben werden. Um die Wettbewerbsneutralität des Netzes zu garantieren, sollte außerdem, in einer weiteren Stufe der Bahnreform, die Trennung von Netz- und Transportbereich vollzogen werden. Dies forderte zu jener Zeit neben der Europäischen Union auch die Monopolkommission der Bundesregierung.

Im Gegensatz zur Post und Telekommunikation ist es zu dieser endgültigen Trennung jedoch nicht gekommen. Nach wie vor wird das Schienennetz durch einen integrierten Bahnkonzern verwaltet. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wird deutlich, dass daran festgehalten werden soll: „Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab.“

Nach Auffassung der Fragesteller verhindert jedoch diese unterbliebene Trennung von Netz und Betrieb in erheblichem Maße echten Wettbewerb auf der Schiene und damit die Angebotsvielfalt für Fernreisende. Es wäre jedoch dringend nötig, das Innovationsniveau anzuheben und Bahnverkehre im intermodalen Verkehr wettbewerbsfähig zu machen. Darüber hinaus besteht nach wie vor ein inhärenter Anreiz für die Deutsche Bahn (DB), Wettbewerbsbahnen zu benachteiligen. Für diese entsteht damit ein unkalkulierbares wirtschaftliches Risiko.

Dieser Auffassung ist auch die Monopolkommission. Die beste Lösung besteht ihrer Auffassung nach „in einer vollständigen institutionellen Trennung von Infrastruktur- und Transportgesellschaften, sodass die Anreize für die Infrastrukturbetreiber, bestimmte Eisenbahnverkehrsgesellschaften zu diskriminieren, erheblich reduziert werden“ (Quelle: www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/s60_volltext.pdf).

In Kombination mit den ohnehin hohen Hürden für den Markteintritt von neuen Wettbewerbern führt der aktuelle politische Ordnungsrahmen jedoch dazu, dass im Schienenpersonenfernverkehr bisher kein wirklicher Wettbewerb herrscht. Und auch im Schienenpersonennahverkehr sind weitere politische Anstrengungen nötig, um ein Level Playing Field für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland?
4. Welche Gründe sind aus Sicht der Bundesregierung ausschlaggebend dafür, dass der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im SPFV bis heute nicht mehr als 1 Prozent ausmacht?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen im SPFV in den letzten zehn Jahren entwickelt, und wie hoch war der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) (bitte in Personenkilometern und Zugkilometern angeben und pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen im SPNV in den letzten zehn Jahren entwickelt, und wie hoch war der Anteil der einzelnen EVUs (bitte in Personenkilometern angeben und pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Frachtaufkommen im SGV in den letzten zehn Jahren entwickelt, und wie hoch war der Anteil der einzelnen EVUs (bitte in Tonnenkilometern angeben und pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Monopolkommission, dass die beste Lösung für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr in einer vollständigen institutionellen Trennung von Infrastruktur- und Transportgesellschaften besteht?
Falls nein, was sind die Gründe für die abweichende Einschätzung der Bundesregierung?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Wettbewerb im SPFV in Deutschland zu stärken?
10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Wettbewerb im SPNV in Deutschland zu stärken?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Wettbewerb im SGV in Deutschland zu stärken?
12. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckenkilometerkosten im SPFV in den letzten zehn Jahren entwickelt?
13. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckenkilometerkosten im SPNV in den letzten zehn Jahren entwickelt?

14. Welche Maßnahmen verhindern nach Auffassung der Bundesregierung, dass es aufgrund der fehlenden Trennung von Netz und Betrieb bei der DB zu Interessenkonflikten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, konkreten Trassen oder bei Dispositionsentscheidungen kommen kann?
15. Welche Möglichkeiten sind der Bundesregierung bekannt, wettbewerbsrelevantes Verhalten der DB Netz (zum Beispiel im Rahmen von Konfliktverfahren oder besonderen Zuweisungsverfahren) zu ahnden?
16. Wie viele Netzausschreibungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren im SPNV, und an wie vielen dieser Ausschreibungen haben sich mindestens zwei EVUs beteiligt (bitte pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
17. Wie viele Direktvergaben ohne ein wettbewerbliches Vergabeverfahren hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren im SPNV gegeben, und wie groß waren die jeweiligen Volumina (bitte in Zugkilometern pro Jahr angeben)?
18. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die zum Fahrplanjahr 2020 angekündigte Trassenpreiserhöhung der DB Netz weit überdurchschnittlich den Güterverkehr betrifft, und damit ein Marktsegment, für das in den Jahren 2018 und 2019 gerade erst eine Senkung der Trassenpreise erreicht wurde?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die zum Fahrplanjahr 2020 angekündigte Trassenpreiserhöhung der DB Netz vor dem Hintergrund, dass diese insbesondere Segmente betrifft, in denen Wettbewerbsbahnen der DB besonders aktiv sind (Punkt-zu-Punkt, Charter- bzw. Nostalgieverkehr)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die vom Präsidenten der Bundesnetzagentur geäußerte Kritik, dass es immer noch zu wenig diskriminierungsfreien Zugang von Wettbewerbern im Schienenpersonenverkehr gebe, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?
21. Wie gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass nach dem Wegfall der Möglichkeit, Rahmenverträge mit der DB Netz abzuschließen, insbesondere neue EVUs mittelfristig Sicherheit erhalten können, private Investitionen in neues Zugmaterial zu tätigen?
22. Liegen der Bundesregierung Informationen zu der Anzahl, der Dauer und dem Auslaufdatum der aktuell bestehenden Rahmenverträge zwischen EVUs und der DB Netz vor (falls ja, bitte nach SPNV, SPFV und SGV aufschlüsseln)?
23. Welche Kapazitäten sind nach Kenntnis der Bundesregierung an den bekanntesten überlasteten Schienenwegen (Anlage 4.3.2 zu den SNB der DB Netz AG 2019) durch Rahmenverträge gebunden, und wann laufen diese Verträge aus?
24. Welche Instrumente kommen nach Auffassung der Bundesregierung in punkto Planungssicherheit für Investitionen den bisherigen Rahmenverträgen nahe?
25. Welche Vorschriften verhindern nach Auffassung der Bundesregierung, dass Bestandsverkehre von Wettbewerbsbahnen im SPFV durch eine geänderte Linienführung willkürlich benachteiligt werden?
26. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach auf der Homepage und App der DB Verbindungen von Nicht-DB-Bahnen wie ÖBB, Thalys, SBB, SCNF und FlixTrain nur fehlerhaft und zum Teil gar nicht angezeigt werden?

27. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass bei Suchanfragen auf der Homepage und App der DB standardmäßig schnelle (ICE-)Verbindungen bevorzugt werden und damit Verbrauchern erst durch manuelle Änderung der Suchkriterien die Angebote von Wettbewerbsbahnen angezeigt werden?
28. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass gegenwärtig bei Suchanfragen auf der Homepage und App der DB bei FlixTrain-Verbindungen weder der Preis noch die Verfügbarkeit angezeigt werden, obwohl diese Informationen vom Unternehmen bereitgestellt werden?
29. Liegen der Bundesregierung Daten vor, aus denen hervorgeht, wie viele Fahrkarten jährlich über die Homepage und App der DB vertrieben werden (falls ja, bitte nach SPFV, SPNV sowie Betreiber aufschlüsseln)?
30. Wie viele sogenannte Superpreis- bzw. Sparpreistickets unter 29 Euro wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die DB in den Jahren 2016, 2017 und 2018 verkauft?
31. Wie bewertet die Bundesregierung aus verbraucherpolitischer Sicht den Umstand, dass in sogenannten Pop-up-Stores von Wettbewerbern der DB in Bahnhöfen keine Fernbustickets verkauft werden, dürfen und damit intermodale Verkehre behindert statt gefördert werden, obwohl Fernbustickets des IC Bus in DB-Reisezentren verkauft werden dürfen?
32. Liegen der Bundesregierung Informationen über Beschwerden von Wettbewerbern der DB im Fern- bzw. Schienenverkehr vor, in denen diese die Neutralität der DB Station&Service im Zusammenhang mit der Installation von Werbung auf Bahnhöfen bemängeln?
33. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die DB Station&Service Werbung für andere Verkehrsmittel in Bahnhöfen untersagt hat, solange diese nicht zur DB gehören?
Falls ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Vorgänge?
34. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass Wettbewerber der DB im Rahmen eines Deutschlandtaktes Zugang zu eigenwirtschaftlich betreibbaren Trassen erhalten können?
35. Welchen neugebauten Schnellfahrstrecken der DB können neben ICE-Zügen auch Regional- und Güterverkehre nutzen?
36. Welche Zugarten haben die Schnellfahrstrecke VDE 8.1 seit Eröffnung genutzt (bitte nach Betreiber, Typ, Anzahl und Jahr aufschlüsseln)?
37. Wie häufig wurden die Überholbahnhöfe auf der Schnellfahrstrecke VDE 8.1 seit Eröffnung für Überholvorgänge genutzt?

Berlin, den 28. November 2018

Christian Lindner und Fraktion