

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Westig, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/26391 –

ICE-Taktung Bahnhof Siegburg/Bonn

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit einiger Zeit strebt die Deutsche Bahn Veränderungen bei der Taktung von Zugverbindungen vom ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn in Richtung Düsseldorf/Köln und nach Frankfurt am Main an.

Dabei kann es nach Ansicht der Fragesteller jedoch nicht im Sinne des Beförderungsauftrags der Deutschen Bahn AG sein, wenig frequentierte Verbindungen zu kürzen und immer mehr Hauptverbindungsstrecken gänzlich zu streichen und damit viele Pendlerinnen und Pendler in Schwierigkeiten zu bringen.

Die für die hochfrequentierten Verbindungen geplanten zusätzlichen Haltestellen am Abend und am Wochenende sind ein bloßes Kurieren an Symptomen und keine wirkliche Problemlösung für die Wachstumsregion Bonn/Rhein-Sieg. Den Pendlerinnen und Pendlern eine Wartezeit von jeweils mehr als zwei Stunden abzuverlangen, erhöht weder die Attraktivität des Bahnverkehrs noch ist dies ein Zeichen für die Kundenfreundlichkeit der Deutschen Bahn AG.

Wenn die Bundesregierung es mit ihrem immer wieder beschworenen Wunsch nach einer sich weiterentwickelnden Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg ernst meint, sollte sie sich für eine bessere Anbindung des ICE-Standorts Siegburg/Bonn einsetzen.

1. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Frequentierung bzw. Auslastung an den neu eingeführten Haltestellen in Kernzeiten (6 bis 10 Uhr und 16 bis 19 Uhr) für den ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn ein?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) bestehen von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr ab Siegburg/Bonn acht Fahrtmöglichkeiten in Richtung Süden und sechs Fahrtmöglichkeiten in Richtung Norden. Von 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr bestehen ab Siegburg/Bonn sechs Fahrtmöglichkeiten in Richtung Süden und sieben Fahrtmöglichkeiten in Richtung Norden.

Im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2020 hat es in den von den Fragestellern genannten Zeiten keine neuen Halte gegeben. Zur Auslastung

aller Fernverkehrszüge mit Halt in Siegburg/Bonn in den Jahren 2018–2020 wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

2. Sind aus Sicht der Bundesregierung Direktfahrmöglichkeiten in den drei Hauptrichtungen nach Frankfurt am Main, Mannheim und Düsseldorf umzusetzen?

Nach Auskunft der DB AG werden bereits seit Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main im Dezember 2002 ab Siegburg/Bonn Direktverbindungen sowohl in Richtung Frankfurt am Main, Mannheim als auch Düsseldorf angeboten.

3. Sind durch die neuen Fahrzeiten auch die weiteren Anschlussverbindungen vom Bahnhof Siegburg/Bonn ausreichend berücksichtigt?

Nach Auskunft der DB AG bestehen in Siegburg/Bonn optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Nah- und Fernverkehr. Für den wichtigsten Anschluss von Siegburg/Bonn nach Bonn Hauptbahnhof gibt es tagsüber einen 10-Minuten-Takt mit der Straßenbahnlinie 66. Ebenso ergibt sich mit den S-Bahn-Linien 12 und 19 ein 10-Minuten-Takt in Richtung Köln und Hennef.

4. Welche alternativen Zugverbindungen gibt es zu den direkten ICE-Verbindungen Siegburg/Bonn – Köln Messe Deutz, Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen, Siegburg/Bonn – Frankfurt Hauptbahnhof, Siegburg/Bonn – München etc. (bitte nach den jeweiligen alternativen Zugverbindungen für welche ICE-Verbindung, Reisedauer und ob es sich dabei Nah- oder Fernverkehrsverbindungen handelt, aufschlüsseln)?
 - a) Wie hoch war das durchschnittliche Fahrgastaufkommen in den Jahren 2018, 2019 und 2020 pro Monat auf den jeweiligen alternativen Verbindungen nach Zugverbindung, Zug, durchschnittliche Auslastung pro Monat und pro Jahr?
 - b) Ist aus Sicht der Bundesregierung mit einer Verlagerung auf andere Verbindungen oder Beförderungsmöglichkeiten zu rechnen?
5. Wie hoch war das durchschnittliche Fahrgastaufkommen in den Jahren 2018, 2019 und 2020 pro Monat auf den ICE-Verbindungen von, nach und über Siegburg (bitte nach Zugverbindung, Zug, durchschnittliche Auslastung pro Monat pro Jahr aufschlüsseln)?
6. Wie hoch war die durchschnittliche Auslastung in den Jahren 2018, 2019 und 2020 pro Monat in den einzelnen Zügen auf den ICE-Verbindungen Siegburg/Bonn – Köln Messe/Deutz, Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen, Siegburg/Bonn – Frankfurt Hauptbahnhof, Siegburg/Bonn – München etc.(bitte nach Zugverbindung, Zug, durchschnittliche Auslastung pro Monat pro Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG bestehen für die Relation Siegburg/Bonn – Köln Messe/Deutz alternative Direktverbindungen mit der S-Bahn und dem Regionalverkehr. Für die Relationen Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen, Siegburg/Bonn – Frankfurt Hauptbahnhof und Siegburg/Bonn – München bestehen alternative Umsteigeverbindungen mit dem Fernverkehr entlang der Rheintalstrecke ab Bonn Hauptbahnhof und bis Bonn Hauptbahnhof.

Im Zuständigkeitsbereich der DB Regio AG gibt es von/nach Siegburg/Bonn in/aus Richtung Köln zum Fernverkehr die drei alternativen Linien RE 9, S 12 und S 19. Eine Auswertung des Fahrgastaufkommens pro Monat ist nicht möglich, da die Stichprobe je Zug auf ein Fahrplanhalbjahr erhoben wird.

Mit einer Verlagerung auf andere Verbindungen oder Beförderungsmöglichkeiten wird nicht gerechnet; eine solche ist aus der Nachfrageentwicklung nicht zu erkennen. Es wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

Die darin enthaltenen konkreten Auslastungszahlen sind Geschäftsgeheimnisse, die auch das fiskalische Interesse des Bundes betreffen. Eine Offenlegung der erbetenen relationsspezifischen Auslastungszahlen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der relationsspezifischen Auslastungszahlen würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die DB Fernverkehr AG steht bereits in intensivem intermodalem und intramodalem Wettbewerb und erwartet in den kommenden Jahren einen weiter zunehmenden Wettbewerb.

Relationsspezifische Auslastungszahlen sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Aus Auslastungsdaten lassen sich für Marktkundige leicht absolute Fahrgastzahlen herleiten. Sämtliche aktuellen – und auch potenziellen künftigen – Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Es besteht nicht nur das theoretische, sondern auch das praktische 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 amtlich geheimgehalten“ einzustufen.*

7. Nimmt die Bundesregierung Einfluss auf die Fahrpläne der Deutschen Bahn AG, und wenn ja, unter welchen Umständen, und in welchem Umfang?

Nein.

* Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

8. Sollen die neu eingeführten Haltestellen die Auslastungen der gestrichenen Verbindungen auffangen, und mit welchem prozentualen Auffangeffekt rechnet die Deutsche Bahn AG?
9. Wie plant die Deutsche Bahn AG, einem möglichen Umsteigen der Pendlerinnen und Pendler auf das Auto aufgrund der ausgedünnten ICE-Verbindungen auf den betreffenden Strecken von, nach und über Siegburg entgegenzuwirken?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde die Anzahl der ICE-Verbindungen von und nach Siegburg/Bonn in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Aktuell werden mehr als 60 Fernverkehrshalte pro Tag angeboten. Vor allem zu den für Pendler relevanten Zeiten bestehen zahlreiche Fahrtmöglichkeiten in Richtung Frankfurt und Köln.