

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Wettbewerb im Schienenverkehr

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 gibt es Deutschland Wettbewerb im Schienenverkehr. Damit steht das gesamte öffentliche Schienennetz in Deutschland seitdem allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) offen (vgl. /assets.static-bahn.de/dam/jcr:6a45e0a3-1d1e-4bf9-a9b5-7e35e5888eb2/153985-204562.pdf). Auf europäischer Ebene wurde mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs 2007 das gesamte Schienennetz geöffnet – zunächst für den Schienengüterverkehr, dann für den grenzüberschreitenden Personenverkehr (vgl. /ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_06_1883). In der Praxis gibt es aber sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene aus Sicht der Fragesteller immer noch zahlreiche Hürden, die Wettbewerb im Schienenverkehr verhindern.

In Deutschland unterscheidet sich der Wettbewerb je nach Verkehrsart sehr stark. Während es im Schienengüter- (SGV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vergleichsweise starken Wettbewerb gibt, hat sich im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nach dem neunten Sektorgutachten der Monopolkommission an der „Quasi-Monopolstellung des DB Konzerns [...] nichts geändert“ – die Deutsche Bahn (DB) hat weiterhin einen Marktanteil von 96 Prozent im SPFV (/www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg_bahn_vollt_ext.pdf). Allerdings stellt die Monopolkommission beim Schienengüterverkehr fest, dass das Wachstum der Marktanteile der Wettbewerber seit einigen Jahren stagniert. Im Schienenpersonennahverkehr häufen sich in der letzten Zeit Berichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die in finanzielle Schieflagen geraten. Nach Meinung der Monopolkommission könnten systematische Risiken die künftigen Anreize für die EVU, an den Ausschreibungen teilzunehmen, erheblich schmälern. Dies würde nach Ansicht der Fragesteller auch im SPNV zu weniger Wettbewerb führen.

Mehr Wettbewerb auf der Schiene würde nach Ansicht der Fragesteller neben einer Verbesserung des Angebots zu einer besseren Qualität des Schienennetzes, niedrigeren Preisen für Verbraucherinnen und Verbraucher und mehr Innovationen im Schienennetz führen. Dazu gehören nach Auffassung der Fragesteller auch Wettbewerbsbeschränkungen der DB AG gegenüber Mobilitätsplattformen. Hierzu hatte das Bundeskartellamt in einer nach Ansicht der Fragesteller wegweisenden Entscheidung im Jahr 2023 festgestellt, dass die DB AG gegen das Kartellrecht verstoße (vgl. /www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2023/28_06_2023_DB_Mobilitaet.html).

Die Bundesregierung hat sich laut Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP in der 20. Legislaturperiode vorgenommen, „die Rahmenbedingungen für fairen Wettbewerb“ zu verbessern (vgl. /www.spd.de/koalitionsvertrag2021/). Im Bereich der Schiene gab es jedoch seit Antritt

der aktuellen Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller keine Verbesserungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im SPFV in Deutschland?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im SPNV in Deutschland?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im 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 4 Prozent beträgt?
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 Eisenbahnunternehmen (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 EVU (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 EVU (bitte in Tonnenkilometern angeben und pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
8. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der von der Monopolkommission vertretenen Auffassung, dass die beste Lösung für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr in einer vollständigen institutionellen Trennung von Infrastruktur- und Transportgesellschaft besteht?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, um den Wettbewerb im SPFV in Deutschland zu stärken?
10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, um den Wettbewerb im SPNV in Deutschland zu stärken?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, 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. Durch welche Maßnahmen kann nach Auffassung der Bundesregierung verhindert werden, dass es aufgrund der fehlenden Trennung von Netz und Betrieb bei der DB AG zu Interessenkonflikten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, konkreten Trassen oder bei Dispositionsentscheidungen kommt?
15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der zum 1. Dezember 2024 genehmigten Erhöhung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr um 16,2 Prozent?

16. Wird die Bundesregierung den gestiegenen Trassenpreisen auf nationaler Ebene entgegenwirken, wenn ja, wie, und wann, und wenn nein, warum nicht?
17. Erwartet die Bundesregierung durch die gestiegenen Trassenpreise negative wirtschaftliche Folgen für den Schienengüterverkehr, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der zum 1. Dezember 2024 genehmigten Erhöhung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr um 17,7 Prozent?
19. Wird die Bundesregierung den gestiegenen Trassenpreisen auf nationaler Ebene entgegenwirken, wenn ja, wie, und wann, und wenn nein, warum nicht?
20. Erwartet die Bundesregierung durch die gestiegenen Trassenpreise negative Folgen für den Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
21. Reichen die Möglichkeiten der Bundesnetzagentur aus Sicht der Bundesregierung für die Einhaltung der Vorschriften, u. a. zum diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz aus, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht, und wie soll das Eisenbahnregulierungsgesetz geändert werden, um einen fairen Wettbewerb im Schienenverkehr und im Vertrieb von Bahntickets zu gewährleisten?
22. Plant die Bundesregierung Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes, wenn ja, wann, und welche, und wenn nein, warum nicht?
23. Sieht die Bundesregierung in der erfolgreichen Entflechtung von monopolistischen Strukturen im Energie- und Telekommunikationsbereich ein Vorbild für den Schienenbereich, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
24. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der gegenwärtigen Situation, dass im grenzüberschreitenden Verkehr oft keine einheitliche Möglichkeit besteht, Fahrkarten online zu erwerben und damit die Attraktivität des SPFV stark leidet, und wie könnte dies auch auf europäischer Ebene geändert werden?
25. Plant die Bundesregierung, die Initiative der EU-Kommission über multimodale digitale Mobilitätsdienste in der nächsten Legislaturperiode auf EU-Ebene auf die Agenda zu setzen, wenn ja, wann, und wie, und wenn nein, warum nicht?
26. In welchem Bereich sieht die Bundesregierung diesbezüglich den größten Änderungsbedarf, und warum?
27. Wann ist mit einer Verordnung über multimodale digitale Mobilitätsdienste zu rechnen, und welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um deren Implementierung zu beschleunigen?
28. Liegen der Bundesregierung Daten vor, aus denen hervorgeht, wie viele Fahrkarten jährlich über die Homepage und den DB Navigator vertrieben werden, wenn ja, bitte aufgeschlüsselt nach SPFV, SPNV sowie Betreiber angeben, und wenn nein, warum nicht?
29. Liegen der Bundesregierung Informationen über Beschwerden von Wettbewerbern der DB AG im Fern- bzw. Schienennahverkehr vor, in denen die Neutralität der DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG im Zusammenhang mit der Installation von Werbung auf Bahnhöfen bemängelt wird, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

30. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG Werbung für andere Verkehrsmittel in Bahnhöfen untersagt hat, solange diese nicht zur DB AG gehören, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass auch Wettbewerber der DB AG im Rahmen eines Deutschlandtaktes Zugang zu eigenwirtschaftlichen betreibbaren Trassen erhalten können?
32. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung des Bundeskartellamts vom 26. Juni 2023, die besagt, dass die DB AG gegen das Kartellrecht verstößt, indem sie ihre Marktmacht gegenüber Mobilitätsplattformen missbraucht?
33. Welche gesetzlichen Änderungen strebt die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG bei dieser hinsichtlich des kartellrechtlichen Verstoßes an?
34. Plant die Bundesregierung darüber hinaus gesetzliche Änderungen infolge des Urteils des Bundeskartellamts, wenn ja, welche, und wann, und wenn nein, warum nicht?
35. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, das Gesetzgebungsverfahren zum Mobilitätsdatengesetz abzuschließen, und welche Auswirkungen erwartet sie sich von diesem Gesetz auf den Schienenverkehr und die digitale Mobilität in Deutschland?
36. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Gründung der InfraGO AG zum 1. Januar 2024 im Hinblick auf die Förderung des Wettbewerbs im Schienenverkehr?
37. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Förderung des Wettbewerbs im Schienenverkehr konkret gegenüber der DB InfraGO AG durchzusetzen?
38. Wie häufig ist die DB AG in den Jahren 2013 bis 2023 jeweils gerichtlich gegen Beschlüsse der Bundesnetzagentur vorgegangen, und welche Seite hat jeweils obsiegt (bitte jeweils pro Jahr und nach Kategorie, d. h. Eil- und Hauptsacheverfahren, und wer obsiegt hat auflisten)?
39. Wie hoch waren die Kosten aufseiten der DB AG jeweils für diese Gerichtsverfahren (bitte einzeln auflisten)?
40. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung hinsichtlich der Eigentümerposition und Eigentümerinteressen, dass die dem Bund gehörende DB AG gegen Beschlüsse des Bundeskartellamts, einer unabhängigen Bundesoberbehörde, vorgeht?
41. Können Mobilitätsplattformen nach Meinung der Bundesregierung dazu beitragen, die Fahrgastzahlen im Personenverkehr zu steigern, und wenn nein, warum nicht?
42. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG mit amerikanischen Tech-Plattformen zusammenarbeitet (z. B. durch das Teilen von Echtzeitdaten), gegenüber anderen unabhängigen Vertriebsunternehmen auf ihrem eigenen Markt jedoch ihre Marktmacht ausnutzt (vgl. Entscheidung des Bundeskartellamts im Juni 2023, [/www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2023/28_06_2023_DB_Mobilitaet.html](http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2023/28_06_2023_DB_Mobilitaet.html))?
 - a) Was unternimmt die Bundesregierung dagegen, insbesondere jetzt, da der Digital Markets Act (DMA) eingerichtet ist und die EU-Kommission diese Frage untersucht?

- b) Bestehen aus Sicht der Bundesregierung durch die Weiterleitung von Google-Search-Ergebnissen auf die Vertriebssysteme der DB AG Risiken für den freien Wettbewerb im Onlinevertrieb von Zugfahrkarten, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Welche Maßnahmen hat die DB AG im Rahmen der Kooperation mit Google unternommen, damit dies nicht zu einer Benachteiligung von Wettbewerben führt?
43. Welche Gründe sprachen aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG dafür, die Onlinekanäle von der DB Vertrieb zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr zu verlagern?
 44. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt der Verkauf von 49-Euro-Tickets für den Nahverkehr über die Onlinekanäle von DB Fernverkehr?
 45. Wer führt die Zahlungen und die Abonnementverwaltung für die über die Internetseite bahn.de und den DB Navigator verkauften 49-Euro-Tickets durch?
 46. Wie hoch ist der Anteil der verkauften 49-Euro-Tickets durch DB Fernverkehr im Jahr 2023 an den gesamten Einnahmen von DB Fernverkehr in Höhe von 5,7 Mrd. Euro?
 47. Wie viele 49-Euro-Tickets hat die DB AG (inklusive der regionalen Töchter der DB AG und durch das Job-Ticket) verkauft,
 - a) im Jahr 2023 (bitte die gesamte Anzahl und pro Monat angeben),
 - b) im Jahr 2024 (bitte für das erste Quartal 2024 angeben)?
 48. Wie viele der verkauften 49-Euro-Tickets wurden über die Onlinekanäle von DB Fernverkehr (bahn.de/DB Navigator) verkauft?
 49. Welche Vergütung erhält DB Fernverkehr an der Provision von 5 Prozent für den Onlineverkauf des 49-Euro-Tickets?
 50. Wie viel Prozent Provision erhalten andere Plattformen oder Vertreiber, welche Tickets von DB Fernverkehr oder von anderen DB-Tochterunternehmen verkaufen (bitte nach Sparten aufgliedern)?

Berlin, den 30. Mai 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

