

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11589 –

Wettbewerb im Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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_volltext.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.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im SPFV in Deutschland?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, um den Wettbewerb im SPFV in Deutschland zu stärken?

Die Fragen 1 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Neue Angebote im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) unterstreichen den Erfolg der deutschen Marktordnung im Schienenverkehr mit einem vollständig für den Wettbewerb offenen Markt und einer effektiven Marktregulierung in Verbindung mit der Eigenwirtschaftlichkeit des SPFV.

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für den Abbau noch bestehender Marktzugangs- und Wettbewerbshindernisse ein. Dies kommt auch dem Wettbewerb im SPFV in Deutschland zu Gute. Mit den Investitionen des Bundes in einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur wird in Deutschland die notwendige Kapazität für einen weiteren Aufwuchs des SPFV und damit auch des Wettbewerbs im SPFV geschaffen.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im SPNV in Deutschland?
10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, um den Wettbewerb im SPNV in Deutschland zu stärken?

Die Fragen 2 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und die von ihnen bestimmten Stellen. Die Länder bzw. deren Aufgabenträger bestellen die Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen und schließen mit diesen Verkehrsverträge ab. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden.

Es besteht grundsätzlich die Verpflichtung zu wettbewerblichen Vergabeverfahren. Rechtliche Grundlagen bilden die Verordnung (EG) Nummer 1370/2007, das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (4. Teil des GWB, dort insbesondere § 131 Absatz 1 und 2) und die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV).

Über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020, 2021 und 2022 zum Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile sowie eine ebenso hohe Ergänzung durch Landesmittel haben Bund und Länder die Branche gestützt und so die Voraussetzungen für eine weiterhin positive Entwicklung des ÖPNV einschließlich des SPNV geschaffen. Mit einer weiteren deutlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel Ende 2022 hat der Bund zudem auf die gestiegenen Energiekosten im Sektor reagiert.

3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Wettbewerbssituation im SGV in Deutschland?

11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für die laufende 20. Legislaturperiode, um den Wettbewerb im SGV in Deutschland zu stärken?

Die Fragen 3 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Um den Anteil des SGV am Gesamtgüterverkehr weiter zu steigern, sind Maßnahmen in den folgenden Handlungsfeldern entscheidend:

- Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und des Netzzugangs,
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV,
- Modernisierung des SGV durch Förderung von Innovationen.

Um diese Verbesserungen umzusetzen, sollen u. a. 40 hochbelastete Schienenstrecken bis zum Jahr 2030 generalsaniert, die Umsetzung des Masterplans SGV fortgeführt und die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung vorangetrieben werden. Weiterhin soll die Wettbewerbsfähigkeit des SGV gegenüber anderen Verkehrsträgern durch Fortführung der Trassenpreisförderung und der Anlagenpreisförderung im SGV, des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ und der Anschlussförderung gestärkt werden. Diesem Ziel dient auch die neue Förderung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr, um auch den Wettbewerb in diesem Segment des SGV voranzubringen.

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?

Mit der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums in Form des vierten Eisenbahnpakets wurden die notwendigen Voraussetzungen für mehr Wettbewerb auch im europäischen SPFV geschaffen. Mit neuen und nachfragegerechten Angeboten im SPFV können neue Unternehmen ihre Marktanteile weiter steigern.

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)?

Der Bundesregierung liegen folgende Angaben vor.

Entwicklung der Leistung im Schienenpersonenfernverkehr (2012 bis 2022)

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
erbrachte Betriebsleistung in Mio. Zug-km	144	143	142	138	143	141	145	148	143	150	165
Verkehrsleistung in Mrd. Personen-km	37	37	36	37	40	41	43	45	24	26	43

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Marktanteil nicht-bundeseigene EVU (in Prozent)	<1	<1	<1	<1	<1	<1	1	4	2	4	4
Marktanteil bundeseigene EVU (in Prozent)	>99	>99	>99	>99	>99	>99	99	96	98	96	96

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)?

Laut den Berichten zur Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur (BNetzA) sind in den Jahren 2012 bis 2019 sowohl die erbrachten Betriebsleistungen (in Zugkilometer, Zkm) als auch die Verkehrsleistungen (in Personenkilometer, Pkm) konstant gestiegen.

Während der Corona-Pandemie ist die Verkehrsleistung stark gesunken. Im Jahr 2022 haben sich die pandemiebedingten Auswirkungen abgeschwächt, die Markteinführung des 9-Euro-Tickets führte über die Sommermonate 2022 zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsnachfrage im SPNV. Erwartet wird eine weitere positive Entwicklung der Betriebs- und Verkehrsleistungen.

In den letzten zehn Jahren konnte zudem der Marktanteil der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Steigerung verzeichnen.

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Erbrachte Betriebsleistung in Mio. Zkm	658	654	661	671	689	692	696	708	705	721	721	714
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm	53	54	54	55	56	57	57	58	35	33	53	59
Marktanteil nicht-bundeseigene EVU (in Prozent)	18	19	19	22	26	27	26	28	33	34	34	37
Marktanteil bundeseigene EVU (in Prozent)	82	81	81	78	74	73	74	72	67	66	66	63

* Für das Jahr 2023 hat die BNetzA am 7. Juni 2024 eine Kurzerhebung herausgegeben. Diese Zahlen sind hochgerechnet stellen damit einen vorläufigen Stand dar. Der abschließende Bericht erscheint nach Angaben der BNetzA Ende 2024.

Quelle: Bundesnetzagentur; Berichte „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ 2017, 2020, 2023.

Zu den von den einzelnen EVU erbrachten Verkehrsleistungen wird auf den 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/2024 (abrufbar unter: https://mofair.de/wp-content/uploads/2023/10/Broschuere_Wettbewerber_Report_Eisenbahnen_2023-24.pdf) des Bündnisses für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr (Mofair) hingewiesen.

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)?

Beförderungsmenge und Beförderungsleistung haben sich in den vergangenen zehn Jahren nach Angaben des Statistischen Bundesamts wie folgt entwickelt:

Jahr	Beförderungsmenge (Mio. t)	Beförderungsleistung (Mio. tkm)	davon DB Cargo AG (Mio. tkm)
2014	364	112 629	102 871
2015	366	116 632	98 445
2016	347	119 562	94 698
2017	333	115 576	92 651
2018	341	120 356	88 237
2019	339	122 190	85 005
2020	320	116 626	78 670
2021	358	133 053	84 850
2022	359	134 107	84 468
2023	337	125 364	74 458

Daten zum jeweiligen Anteil der einzelnen EVUs liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

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?

Die Fragen 8 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bekennt sich im Koalitionsvertrag zu dem integrierten Konzern Deutsche Bahn AG. Im europaweiten Vergleich zeigt sich zudem, dass intramodaler Wettbewerb und der Erfolg des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb nicht von der Organisationsform des Betreibers der Schienenwege abhängig sind.

12. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckenkilometerkosten im SPFV in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Segment	Einheit	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
SPFV	Euro/ Trkm	5,65	5,89	6,08	6,33	6,53	6,88	7,00	7,17	7,27	7,49	7,79	8,06
SPFV inklusive Trassenpreisförderung	Euro/ Trkm	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	1,36	0,15	4,68	n/a	n/a

Für die Jahre 2023 und 2024 liegen keine abschließenden Daten vor. Hier wurde eine Schätzung auf Grundlage der Entgeltgenehmigung der BNetzA für die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) vorgenommen. Verschiebungen zwischen dem prognostizierten und realen Mengengerüst können zu Abweichungen führen.

Die Berechnung des mittleren Trassenentgelts im SPFV berücksichtigt alle SPFV-Leistungen in Deutschland, sowohl auf bundeseigenen als auch nicht-bundeseigenen Schienenwegen sowie die dafür in Summe gezahlten Trassenentgelte.

Die Trassenpreisförderung wurde bzw. wird ausschließlich für SPFV-Leistungen auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) gewährt.

13. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckenkilometerkosten im SPNV in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Segment	Einheit	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
SPNV	Euro/Trkm	4,47	4,62	4,72	4,84	4,92	4,99	5,11	5,17	5,29	5,45	5,55	5,71

Für die Jahre 2023 und 2024 liegen keine abschließenden Daten vor. Hier wurde eine Schätzung auf Grundlage der Entgeltgenehmigung der BNetzA für die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) vorgenommen. Verschiebungen zwischen dem prognostizierten und realen Mengengerüst können zu Abweichungen führen.

Die Berechnung des mittleren Trassenentgelts im SPNV berücksichtigt alle SPNV-Leistungen in Deutschland, sowohl auf bundeseigenen als auch nicht-bundeseigenen Schienenwegen sowie die dafür in Summe gezahlten Trassenentgelte.

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?

Das Eisenbahnregulierungsgesetz enthält in Umsetzung des EU-Rechts umfangreiche Vorgaben zum diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur und zur organisatorischen Trennung von Netz und Betrieb innerhalb von integrierten Konzernen wie der DB AG. Diese gesetzlichen Vorschriften sichern die Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird durch die BNetzA überwacht.

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?

Die Fragen 15 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die Trassenentgelte für die Nutzung des Schienenwegs werden durch den Betreiber der Schienenwege nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Umsetzung von europäischem Recht erhoben. Es handelt sich um eine Nutzerfinanzierung. Demgemäß muss die DB InfraGO AG ihre Kosten für Betrieb und Instandhaltung des Schienennetzes in voller Höhe über die Trassenpreise refinanzieren („Vollkostenmodell“). Um eine faire und transparente Bepreisung zu gewährleisten, erstellt der Betreiber der Schienenwege, wie z. B. die DB InfraGO AG, ein gesetzeskonformes Trassenpreissystem, das von der BNetzA zu genehmigen ist. Die Kalkulation der Trassenpreise für alle Verkehrsarten basiert auf den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (Grenzkosten), auf die Aufschläge zur Vollkostendeckung erhoben werden, die von der Markttragfähigkeit in den Verkehrsarten und Segmenten abhängt. Der Gesetzgeber hat sich bei der Schaffung des ERegG 2016 für die Beibehaltung des Vollkostenprinzips ent-

schieden. Dies bedeutet auch, dass sich steigende Kosten in steigenden Trassenpreise niederschlagen. Die Verteilung der Kostensteigerungen auf den SGV erfolgt aufgrund der Tragfähigkeit der Marktsegmente. Des Weiteren ist die Trassenpreiserhöhung im SPNV gesetzlich an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gebunden.

Für den SGV stehen im Bundeshaushalt 2024 trotz haushälterischer Beschränkungen deutlich mehr Mittel zur Verfügung, als ursprünglich mit dem Haushalt 2023 für 2024 geplant. Von der geplanten Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr werden wichtige Impulse für den SGV insgesamt ausgehen. Die Bundesregierung setzt sich trotz knapper finanzieller Mittel weiterhin für eine auskömmliche Ausstattung der Förderprogramme ab 2025 ein – inklusive Trassenpreisförderung im SGV.

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?

Die Fragen 18 bis 20 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist bewusst, dass die Trassenpreiserhöhungen für die EVU im SPFV von Bedeutung sind. Da die kommende Trassenpreiserhöhung alle Unternehmen im SPFV gleichermaßen betrifft, geht die Bundesregierung davon aus, dass diese keinen Einfluss auf den Wettbewerb im SPFV haben dürfte.

Eine umfassende Änderung des Trassenpreissystems, die spürbar zu einer Entlastung gerade auch des SPFV führt, kann ohne dauerhaft zur Verfügung stehende, zusätzliche Haushaltsmittel in erheblichem Umfang nicht gelingen. Diese zusätzlichen Haushaltsmittel dürfen aus Sicht der Bundesregierung nicht zu Lasten notwendiger Investitionen in die Schieneninfrastruktur gehen.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden gemeinsam beantwortet.

Die materiellen Befugnisse der BNetzA werden als ausreichend erachtet. Allerdings prüft die Bundesregierung die Einführung von Bußgeldern in das Eisenbahnregulierungsgesetz, um die Wirksamkeit der Durchsetzung der Entscheidungen der BNetzA zu erhöhen.

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?

Die Bundesregierung begrüßt Initiativen auch der Bahnbranche auf europäischer Ebene zur Herstellung einheitlicher Datenstandards als Unterstützung insbesondere des digitalen Vertriebs von Fahrkarten und der Bereitstellung von Reiseinformationen.

Der Vertrieb von Fahrkarten ist eine der unternehmerischen Kernaufgaben von Eisenbahnunternehmen. Diese entscheiden selbst, wie und auf welchen Vertriebswegen sie ihren Kundinnen und Kunden ihr Angebot an Verkehrsleistungen und damit auch Fahrkarten anbieten, einschließlich einer grenzüberschreitenden Kooperation mit anderen Unternehmen.

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?

Die Fragen 25 bis 27 werden gemeinsam beantwortet.

Es liegen derzeit keine Informationen vor, ob und wenn ja, wann die EU-Kommission die Initiative zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten weiterverfolgt.

Sollte die Initiative von der EU-Kommission wieder aufgegriffen werden, wird Deutschland sich konstruktiv in die Verhandlungen einbringen.

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?

Über www.bahn.de sowie den DB Navigator werden digitale Fahrkarten verkauft, welche jeweils tarifliche Angebote repräsentieren und auf dieser Basis für Verkaufsstatistiken klassifiziert werden. Hier ist beispielsweise bei der Klassifizierung als Fernverkehrsticket unerheblich, ob der Kunde im Vor- und Nachlauf noch ein Nahverkehrsprodukt und wenn ja, von welchem EVU/Betreiber, nutzt, da dies im Verkauf unbekannt und dementsprechend systemisch auch nicht auswertbar ist.

Dies vorausgeschickt sind laut DB AG im Jahr 2023 über www.bahn.de und den DB Navigator in Summe ca. 165 Millionen Fahrkarten verkauft worden, von denen ca. 54 Millionen Fernverkehrs- und 111 Millionen Nahverkehrstickets waren.

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?

Die Fragen 29 und 30 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG liegen dieser keine Beschwerden von Wettbewerbern 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.

Die DB InfraGO AG ist nicht Inhaberin der Vermarktungsrechte von Werbeflächen in Bahnhöfen. Die DB AG und die Konzerngesellschaften haben diese 2005 mit dem Verkauf der Deutschen Eisenbahn-Reklame GmbH an die heutige Ströer DERG Media GmbH übertragen.

Auf Veranlassung der DB AG und der Konzerngesellschaften ist jedoch Werbung für Fernbusunternehmen und deren Angebote im Innenbereich von Personenbahnhöfen untersagt. Dies umfasst auch den Ausschluss von Fernbusangeboten der DB AG und ihrer Konzerngesellschaften. Im Außenbereich von Bahnhöfen, wo Fernbusse abreisen, ist die Werbung von Fernbusunternehmen dagegen zugelassen.

31. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass auch Wettbewerber der DB AG im Rahmen eines Deutschlandtaktes Zugang zu eigenwirtschaftlichen betreibbaren Trassen erhalten können?

In Deutschland existieren keinerlei Marktzugangsbarrieren für die Einführung von Schienenpersonenfernverkehren. Der Zugang zum deutschen Eisenbahnmarkt und damit der Netzzugang steht in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Antragstellern in Übereinstimmung mit europäischem Recht gleichermaßen und diskriminierungsfrei offen.

Der konkrete Zugang zum Schienennetz wird durch den zuständigen Betreiber der Schienenwege gewährt, u. a. die DB InfraGO AG. Rechtsgrundlage dafür ist in Deutschland das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Verbindung mit den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) des Betreibers der Schienenwege. Im Rahmen des freien Zugangs zum deutschen Schienennetz kann jeder, der die notwendigen Voraussetzungen erfüllt, diskriminierungsfrei Kapazität im deutschen Schienennetz beantragen und nutzen.

Die im Zielfahrplan Deutschlandtakt konstruierten Trassen des Fernverkehrs sind grundsätzlich betreiberneutral. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr geht davon aus, dass die im Deutschlandtakt hinterlegten Schienenpersonenfernverkehrsangebote vor dem Hintergrund der prognostizierten Nachfrage im Zielnetz eigenwirtschaftlich betrieben werden 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?

Die Fragen 32 bis 34 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskartellamt hat am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen. Es beanstandet, dass bestimmte Verhaltensweisen und Vertragsklauseln der marktbeherrschenden DB AG gegenüber Mobilitätsplattformen missbräuchlich seien und den Wettbewerb einschränken. Die Entscheidung ist noch nicht bestandskräftig. Derzeit ist noch die Beschwerde der DB AG beim Oberlandesgericht Düsseldorf dazu anhängig. Mit einer Entscheidung im Hauptsacheverfahren ist nach Auskunft der DB AG frühestens Ende 2024 zu rechnen.

Die Bundesregierung unterstützt ein konsequentes Vorgehen des Bundeskartellamts gegen missbräuchliche Verhaltensweisen marktstarker Unternehmen. Zudem ist die Bundesregierung der Ansicht, dass fortlaufender und diskriminierungsfreier Datenzugang in Echtzeit und diesen fördernden Wettbewerbsbedingungen für das Erbringen internetbasierter Mobilitätsdienstleistungen verkehrsträgerübergreifend essentiell sind. Sie unterstützt daher die Digitalisierung von Mobilitätsdiensten und innovative Mobilitätslösungen z. B. über Mobilitätsplattformen und hat das Ziel, den freien Zugang zu den dafür erforderlichen Verkehrsdaten sicherzustellen. Eine Öffnung des Zugangs auch zu Prognosedaten von Eisenbahnunternehmen einschließlich der DB AG wird dementsprechend begrüßt.

Vor Bestandskraft der gerichtlichen Entscheidung sind Überlegungen über etwaige gesetzliche Änderungen verfrüht.

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?

Der Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes befindet sich derzeit in Abstimmungen. Eine zeitnahe Kabinettdiskussion wird angestrebt. Mit dem Entwurf wird beabsichtigt, einen Rahmen für die Erfüllung von unionsrechtlichen verkehrsträgerübergreifenden Datenbereitstellungspflichten zu schaffen. Im Ergebnis werden damit mehr und bessere Mobilitätsdaten zur Nutzung auch im Schienenverkehr zur Verfügung stehen.

- 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?

Die Fragen 36 und 37 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Eisenbahninfrastruktur handelt es sich um ein natürliches Monopol. Vor diesem Hintergrund enthält das ERegG klare Vorgaben bzgl. eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur als Voraussetzung für Wettbewerb auf den nachgelagerten Verkehrsmärkten. Diese Vorgaben sind für die DB InfraGO AG verbindlich und umzusetzen. Die Überwachung der Einhaltung dieser Regelungen und die Durchsetzung erfolgt durch die BNetzA.

- 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)?

Die Auflistung betrifft nach Auskunft der DB AG gesamthaft alle Verfahren, die die DB AG insgesamt, d. h. die DB AG als Holding, die seinerzeitige DB Netz AG bzw. DB Station & Service AG (nunmehr DB InfraGO AG) sowie die EVU der DB AG gegen Entscheidungen bzw. Beschlüsse der BNetzA eingeleitet haben. Sie ermöglicht keine Rückschlüsse auf bestimmte Regulierungsbereiche (Netzzugang, Entgelte, Entflechtung). Auch werden keine Verfahren aufgeführt, die von Dritten gegen Beschlüsse der BNetzA eingeleitet wurden, in denen insbesondere die DB InfraGO AG beigeladen wurde.

Jahr	Eilverfahren			Hauptsacheverfahren		
	gewonnen/ teilweise gewonnen	verloren/ zurückgenommen/ erledigt	Offen	gewonnen/ teilweise gewonnen	verloren/ zurückgenommen/ erledigt	Offen
2014	1			12		
2015				1		
2016				3		1
2017				1		3
2018	1	1		4		4
2019	3	2		4		5
2020	1	2		1		1
2021	4	4		3		2
2022	1	1		1		1
2023	1	2				2
2024			2			5

- 39. Wie hoch waren die Kosten aufseiten der DB AG jeweils für diese Gerichtsverfahren (bitte einzeln auflisten)?

Eine systematische Erfassung und Zuordnung hinsichtlich verfahrensspezifischer Prozesskosten für den genannten Zeitraum liegen nach Auskunft der DB AG den für die Prozessvertretung verantwortlichen Rechtsabteilungen des DB-Konzerns nicht vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

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?

Seit der zum 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnreform handelt es sich bei der DB AG um ein in privatrechtlicher Form geführtes, gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen. Der Vorstand leitet dieses gemäß § 76 Absatz 1 des Aktiengesetzes (AktG) in eigener Verantwortung. Gemäß § 93 Absatz 1 AktG hat er dabei die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Kaufmanns anzuwenden. Dies beinhaltet die Pflicht, den Vorteil der Gesellschaft zu wahren und Schaden von ihr abzuwenden. Insofern ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die DB AG im Rahmen des rechtlich Zulässigen befugt ist, gegen (verwaltungs-)rechtliche Entscheidungen vorzugehen, um Schaden vom Unternehmen abzuwenden. Gleichwohl kommt auf der Grundlage des Wettbewerbsrechts einschließlich der einschlägigen Rechtsprechung der DB AG als marktführendem Unternehmen eine besondere Verantwortung für den Wettbewerb zu.

41. Können Mobilitätsplattformen nach Meinung der Bundesregierung dazu beitragen, die Fahrgastzahlen im Personenverkehr zu steigern, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

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))?

Ob und inwieweit die DB AG ihre Marktmacht unzulässig ausgenutzt hat, steht aufgrund des laufenden Rechtsmittelverfahrens noch nicht fest (siehe auch Antwort zu den Fragen 32 bis 34). Dementsprechend sind auch entsprechende Schlüsse hierzu verfrüht.

Nach Auskunft der DB AG stellt diese im Rahmen von Artikel 10 der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr Echtzeitdaten zur Verfügung. EVU und Verkehrsverbünde erhalten nach Auskunft der DB AG auf Basis der jeweiligen regulatorischen bzw. verkehrsvertraglichen Regelungen ebenfalls Echtzeitdaten. Ob dies ausreichend ist, ist auch Gegenstand der o. g. Entscheidung des Bundeskartellamts.

Soweit die Frage Alphabet bzw. Google anspricht, bezieht sich nach Auskunft der DB AG die diesbezügliche Zusammenarbeit auf eine Suchmaschine mit integrierter Routenplaner-Funktionalität, aber ohne Buchungs- und Zahlungsverwicklungsfunktion. Entsprechende Unternehmen erbringen nach Auskunft der DB AG für die DB AG ganz andere Leistungen als „unabhängige Vertriebsplattformen“ ohne vergleichbare Funktionalitäten. Dementsprechend unterscheiden sich auch die kommerziellen Rahmenbedingungen.

- a) Was unternimmt die Bundesregierung dagegen, insbesondere jetzt, da der Digital Markets Act (DMA) eingerichtet ist und die EU-Kommission diese Frage untersucht?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass die EU-Kommission unter dem Digital Markets Act (DMA) Ermittlungen gegen die DB AG führt. Die DB AG ist nicht als Gatekeeper designiert und damit nicht Adressat des DMA.

- 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?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt keine pauschale Weiterleitung in die Vertriebssysteme aus Google-Search-Ergebnissen.

- c) Welche Maßnahmen hat die DB AG im Rahmen der Kooperation mit Google unternommen, damit dies nicht zu einer Benachteiligung von Wettbewerbern führt?

Die DB AG teilt mit, dass sie vergleichbare Unternehmen wie Google – d. h. Suchmaschinen mit integrierter Routenplaner-Funktion – vergleichbar behandeln würde. Zudem bestehe ein Unterschied zwischen „Suchmaschinen mit integrierter Routenplaner-Funktionalität“ und „Online-Vertriebspartnern“. Dementsprechend fänden insoweit auch unterschiedliche (kommerzielle) Bedingungen Anwendung. Das Bundeskartellamt hat in seiner o. g. Entscheidung eine wettbewerbsrechtlich unzulässige Ungleichbehandlung darin gesehen, dass die DB AG Google Daten zur Verfügung stellt, Mobilitätsplattformen dagegen nicht (s. Rn. 803 ff. und Rn. 917 ff. www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Missbrauchsaufsicht/2023/B9-144-19.pdf?__blob=publicationFile&v=4). Die Bundesregierung hält es für essentiell, dass wettbewerbsrelevante Daten entsprechend den wettbewerbsrechtlichen Anforderungen von der DB AG bereitgestellt werden.

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?

Mit der genannten Übertragung sind effizientere Abläufe und Strukturen sowie schnellere Entscheidungsprozesse möglich, um so unter anderem neue digitale Services und Funktionen für Fahrgäste schneller zur Marktreife bringen und einführen zu können.

44. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt der Verkauf von 49-Euro-Tickets für den Nahverkehr über die Onlinekanäle von DB Fernverkehr?

Die Zuständigkeit für den ÖPNV einschließlich des SPNV und damit auch für das Deutschlandticket liegt gemäß der föderalen Struktur in Deutschland bei den Ländern. Für die Ausgabe des Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Eine Zuständigkeit des Bundes ist hier nicht gegeben.

Zum „49-Euro-Ticket“ ist klarzustellen, dass es nicht ein 49-Euro-Ticket (bzw. Deutschlandticket) gibt, sondern dass deutschlandweit eine Vielzahl von Deutschlandtickets angeboten werden. So haben vor allem die etwa 70 deutschen Verkehrsverbände – darunter auch die für den Deutschlandtarifverbund

zuständige DTV GmbH – jeweils eigene Deutschlandtickets erstellt. Basis hierfür sind in der Regel die unter dem Dach der DTV GmbH entwickelten und vom Koordinierungsrat verabschiedeten Muster-Tarifbestimmungen. Damit gleichen sich die jeweiligen Deutschlandtickets zwar inhaltlich, es bleiben jedoch unterschiedliche Tickets. Hinsichtlich der rechtlichen Grundlagen des Vertriebs dieser unterschiedlichen Tickets ist die jeweilige vertragliche Regelung zwischen dem Tarifgeber und dem vertreibenden EVU bzw. Vertriebsdienstleister entscheidend. Die DB AG verfügt nur mit knapp 20 von deutschlandweit insgesamt ca. 70 Verkehrsverbänden über Verträge, die der DB AG den Vertrieb der jeweiligen Abonnement-Verbundtickets – einschließlich des vom jeweiligen Verbund herausgegebenen Deutschlandtickets erlauben. Für die große Mehrheit der Verbände ist die DB nicht zum Vertrieb der von diesen jeweils herausgegebenen Deutschlandtickets berechtigt. Die vertragliche Grundlage für den Vertrieb besteht in der Regel zwischen dem Tarifgeber und der DB Vertrieb GmbH (s. auch Frage 45), die in diesem Fall die DB Fernverkehr AG mit Teilen der Umsetzung beauftragt.

45. Wer führt die Zahlungen und die Abonnementverwaltung für die über die Internetseite bahn.de und den DB Navigator verkauften 49-Euro-Tickets durch?

Soweit die DB AG über www.bahn.de bzw. den DB Navigator Deutschlandtickets eines bestimmten Tarifgebers vertreiben darf, richtet sich die Zuständigkeit für die Zahlungsabwicklung und die Abonnementverwaltung wiederum nach den einschlägigen vertraglichen Regelungen mit diesem spezifischen Tarifgeber.

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?

Die DB Fernverkehr AG verkauft keine Deutschlandtickets. Soweit die DB AG über www.bahn.de bzw. den DB Navigator Deutschlandtickets unterschiedlicher Tarifgeber vertreiben darf, richtet sich die Aufteilung der betreffenden Einnahmen primär nach den innerhalb des jeweiligen Tarifgebers bzw. Verbunds geltenden Regelungen. Es handelt sich stets jedoch um (Nahverkehrs-)Einnahmen, die von der DB Vertrieb GmbH vereinnahmt und sodann an die betreffenden Tarifgeber, Verbände bzw. deren EVU abgeführt werden.

47. Wie viele 49-Euro-Tickets hat die DB AG (inklusive der regionalen Töchter der DB AG und durch das Job-Ticket) verkauft,
- im Jahr 2023 (bitte die gesamte Anzahl und pro Monat angeben),
 - im Jahr 2024 (bitte für das erste Quartal 2024 angeben)?

Deutschlandtickets werden deutschlandweit von vielen Tarifgebern herausgegeben. Aus diesem Grund werden die Verkaufszahlen branchenweit gesammelt und auf den Seiten des VDV dargestellt. Aktuell (Stand: April 2024) sind 11,2 Mio. Deutschlandtickets im Markt (www.vdv.de/240425-pm-d-ticket-geburtstag-anlage-faktenblatt.pdf).

Informationen darüber, wie viele Deutschlandtickets die DB AG verkauft – aufgeschlüsselt nach Monaten für die Jahre 2023/2024 – stellen geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG dar. Die Offenlegung dieser Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen.

tigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit das fiskalische Interesse des Bundes berühren. Eine Offenlegung konkreter Verkaufszahlen zu den Deutschlandtickets kann Auswirkungen auf die komplexen Erlösaufteilungsmechanismen im Nahverkehr haben und diese beeinträchtigen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG werden die erbetenen Informationen als „VS – Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt werden.*

48. Wie viele der verkauften 49-Euro-Tickets wurden über die Onlinekanäle von DB Fernverkehr (bahn.de/DB Navigator) verkauft?

Soweit die Frage darauf abzielt, welchen Anteil die von DB AG über ihre Online-Kanäle vertriebenen Deutschlandtickets an der Gesamtzahl aller bundesweit von allen berechtigten Vertriebsstellen vertriebenen Deutschlandtickets haben, liegen die entsprechenden Zahlen weder der DB AG noch der Bundesregierung vor.

Der Anteil der im Online-Vertrieb durch die DB AG vertriebenen Deutschlandtickets an den insgesamt (d. h. einschließlich des personalbedienten Vertriebs) durch die DB AG vertriebenen Deutschlandtickets liegt zwischen 80 Prozent und 95 Prozent.

49. Welche Vergütung erhält DB Fernverkehr an der Provision von 5 Prozent für den Onlineverkauf des 49-Euro-Tickets?

Für das Deutschlandticket wird keine einheitliche Provision von 5 Prozent für den Online-Verkauf gezahlt. Eine einheitliche Standardvergütung für den Vertrieb des Deutschlandtickets existiert derzeit nicht. Ob und inwieweit die DB AG eine Provision für den Vertrieb erhält, hängt insoweit von der jeweiligen vertriebsvertraglichen Vereinbarung zwischen der DB AG und dem Tarifgeber ab.

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)?

Die Höhe der Provisionen richtet sich nach dem jeweils genutzten Vertriebskanal. Für einzelne Vertriebskanäle sind die Konditionen veröffentlicht. Dies gilt insbesondere für die stationären Agenturen im Inland, die im Internet abrufbar sind unter: www.db-partner.info/partner/Vertriebskonditionen_2023.pdf

Bei den darüberhinausgehenden Informationen über die Vertriebskonditionen der DB AG handelt es sich um geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Die Offenlegung dieser Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit das fiskalische Interesse des Bundes berühren. Bei einem Bekanntwerden der Vertriebskonditionen wäre es den Vertriebspartnern möglich, ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB AG auszurichten.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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.

Die Vertriebsprovision unterscheidet in jedem Einzelfall danach, um welchen Vertriebskanal (z. B. Online, mobile, personalbedient etc.) und um welche Ticketarten bzw. Kundengruppen (B2C, B2B etc.) es geht. Zudem sind teilweise auch Incentivierungs-Modelle in Abhängigkeit des Umsatzvolumens im Einsatz. Es handelt sich hierbei um einen wettbewerbsintensiven Markt, bei dem die jeweiligen Vertriebspartner ein hohes Interesse daran haben, dass die Konkurrenten die jeweils anderen Vertragskonditionen nicht erfahren. Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG zahlreiche unterschiedliche Vertriebspartnerschaften, u. a. beispielsweise mit Online-Portalen, Reisebüro-Ketten oder auch Auslandsbahnen. Würde die DB AG die Vertraulichkeitsvereinbarungen verletzen, kann es zu Vertrauensverlust in den Geschäftsbeziehungen sowie zu Kundenverlusten und sinkenden Marktanteilen kommen. Die Vertraulichkeit ist gegenüber den Vertriebspartnern vertraglich zugesichert. Bei einem Bekanntwerden der Vertriebskonditionen könnten außerdem Vertriebspartner versuchen, günstigere Konditionen für sich zu erreichen. Dies kann bei der DB AG zu Umsatzeinbußen führen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG werden die erbetenen Informationen als „VS – Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt werden.*

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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.