

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/6474 –**

### **Beseitigung von Wettbewerbshürden im Schienenverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland?

Im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) ist seit der Bahnreform bislang kein signifikanter Wettbewerb entstanden. Hier erbringen ausweislich der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018“ der Bundesnetzagentur rund 29 Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen. Der überwiegende Teil dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentriert sich dabei ausschließlich auf Sonderleistungen im Gelegenheitsverkehr.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland?

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt bei den Ländern. Der Wettbewerb im SPNV hat sich positiv entwickelt. Sowohl die Zugkilometerleistungen als auch die Personenkilometerleistungen sind deutlich gestiegen. Durch den Markteintritt neuer Wettbewerber hat sich die Wettbewerbsintensität erhöht. Auf Bundesebene wurden zudem kontinuierlich Impulse für mehr Wettbewerb gesetzt, zuletzt mit dem im Jahr 2016 novellierten Vergaberecht. Zur Entwicklung des Wettbewerbs und des vergaberechtlichen Rahmens wird auf den Bericht der Bundesregierung zur Vergabepaxis im SPNV nach der Änderung der Vergabeverordnung vom 1. Dezember 2002 auf Bundestagdrucksache 18/12711 verwiesen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland?

Der in den vergangenen Jahren stetig gewachsene Marktanteil von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen ist konsistent mit einem verbesserten Wettbewerb im Schienengüterverkehr.

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?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Wettbewerb im SPFV in Deutschland zu stärken?

Die Fragen 4 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gründe sind nach der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018“ der Bundesnetzagentur die hohen erforderlichen Investitionen in geeignete Fahrzeuge in Verbindung mit Sicherheit beim Infrastrukturzugang.

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)?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Fragen auf die Verkehrsleistung beziehen.

Daten zu einzelnen EVUs sowie Zahlen in Zugkilometern liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die Zahlen für das Jahr 2017 sind vorläufig.

<b>Entwicklung im Schienenpersonenfernverkehr</b>										
Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mrd. Pkm	35,6	34,8	36,1	35,5	37,3	36,8	36,1	36,9	39,4	40,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

<b>Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr</b>										
Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mrd. Pkm	47,0	47,4	47,8	49,9	51,4	52,8	54,9	54,8	54,8	55,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

<b>Entwicklung im Schienengüterverkehr</b>										
Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mrd. Tkm	115,7	95,8	107,3	113,3	110,1	112,6	115,0	121,0	128,3	129,9

Quelle: Statistisches Bundesamt; BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen

Der Zeitreihe liegen die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes aus der Verkehrsstatistik zugrunde, die die Ergebnisse der größeren Eisenbahnunternehmen abbildet. In dem dynamischen Markt nach 2010 mit vielen neuen Anbietern gelang es dem Statistischen Bundesamt zunächst nicht, alle neuen und umstrukturierten größeren Unternehmen in angemessener Qualität zur Erhebung heranzuziehen. Für die Jahre 2014 und 2015 weist das BMVI daher in der Publikation „Verkehr in Zahlen 2018/2019“ abweichende Werte aus, die sich auf Daten der Bundesnetzagentur stützen und erläutert die Hintergründe. Das Statistische Bundesamt hat im Rahmen der Jahreserhebung 2016 den Berichtskreis umfassend aktualisiert.

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?

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?

Die Fragen 8 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Koalitionsparteien CDU, CSU und SPD haben im Koalitionsvertrag vereinbart, am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG festzuhalten.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz gewährt den Zugangsberechtigten einen Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen zu angemessenen, nicht-diskriminierenden und transparenten Bedingungen. Es enthält zudem Vorgaben zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege. Die Bundesnetzagentur wacht als zuständige Regulierungsbehörde über die Einhaltung der Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Wettbewerb im SPNV in Deutschland zu stärken?

Gesonderte Maßnahmen, um den Wettbewerb im SPNV weiter zu fördern, sind aus Sicht der Bundesregierung derzeit nicht erforderlich. Der Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe von Personenverkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr und die notwendige Flexibilität der öffentlichen Stellen hinsichtlich Direktvergaben ist im § 131 GWB verankert.

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

Es sind derzeit keine Maßnahmen geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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

Im Zeitraum von 2008 bis 2017 hat die DB Netz AG die Trassenentgelte (ohne Zuschläge) jährlich durchschnittlich um 2,4 Prozent erhöht. Die Trassenpreiserhöhung kann dabei nach Verkehrsarten differenzieren.

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

Im SPNV gab es eine Entgeltentwicklung des Durchschnittspreises in Höhe von ca. 2,3 Prozent jährlich. Dieser Effekt beinhaltet Preis- und Mengeneffekte.

15. Welche Möglichkeiten sind der Bundesregierung bekannt, wettbewerbsrelevantes Verhalten der DB Netz (zum Beispiel im Rahmen von Konfliktverfahren oder besonderen Zuweisungsverfahren) zu ahnden?

Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorschriften, u. a. zum diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht in § 72 Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und damit auch der DB Netz AG gegenüber der Bundesnetzagentur vor. Sie umfassen beispielsweise die Änderung der Nutzungsbedingungen, die Ablehnung von Zugansanträgen nach Konfliktverfahren oder auch Kapazitätseinschränkungen im Falle von Baumaßnahmen. Daneben sind auch Beschwerden von Zugangsberechtigten bei der Bundesnetzagentur oder amtliche Ermittlungen wegen Verstößen gegen das Eisenbahnregulierungsrecht im Einzelfall möglich.

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 auflüsseln)?
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)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Durchführung der Vergabeverfahren im SPNV sind die Länder verantwortlich. Es besteht keine Berichtspflicht der Länder gegenüber dem Bund. Im Rahmen der Markterhebung im Eisenbahnsektor erfragt die Bundesnetzagentur jedoch seit 2015 verschiedene Informationen zu den Vergabeverfahren bei den Aufgabenträgern des SPNV, so dass sich folgendes Bild ergibt:

Im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens:

2015: 34 Verkehrsverträge (keine Angabe zu den Bieterzahlen möglich),

2016: 31 Verkehrsverträge, davon 17 Verfahren mit Beteiligung von mehr als zwei Bietern,

2017: 20 Verkehrsverträge, davon 16 Verfahren mit Beteiligung von mehr als zwei Bietern.

Im Wege einer Direktvergabe:

2015: 11 Verkehrsverträge mit einem Umfang von etwas mehr als 3,9 Mio. Zugkm pro Jahr,

2016: 9 Verkehrsverträge mit einem Umfang von etwas mehr als 6,9 Mio. Zugkm pro Jahr,

2017: 14 Verkehrsverträge mit einem Umfang von etwas mehr als 49,8 Mio. Zugkm pro Jahr.

Für weiter zurückliegende Zeiträume sind diese Angaben nicht verfügbar.

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)?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die angeführten Trassenpreiserhöhungen und Entwicklungen für das Fahrplanjahr 2020 betreffen die von der DB Netz AG bei der Bundesnetzagentur zur Genehmigung vorgelegten Trassenpreise. Nach Auskunft der Bundesnetzagentur sind die Prüfungen des Genehmigungsantrages der DB Netz AG zum Trassenpreissystem 2020 noch nicht abgeschlossen. Eine Entscheidung der Bundesnetzagentur zum Genehmigungsantrag der DB Netz AG ist in Kürze vorgesehen.

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?

Das Eisenbahnregulierungsrecht gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen und Serviceeinrichtungen. Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorschriften gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Der Koalitionsvertrag sieht eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts vor. Diese wird unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Bundesnetzagentur bei der Anwendung des ERegG durchgeführt werden.

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?

Das Instrument der Rahmenverträge hat durch eine Änderung des europäischen Rechts an Bedeutung verloren:

Im SPNV ist dies nach Einschätzung der Bundesnetzagentur kein Problem, da der Schienennetz- bzw. Marktzugang langjährig über Ausschreibungen und anschließende Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern (im Auftrag der Länder oder durch diese selbst) und Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt. Die Verkehrsverträge garantieren aufgrund ihrer in der Regel langen Laufzeit über 10 bis 15 Jahre langfristige Sicherheit für die notwendigen Fahrzeuginvestitionen.

Im SPfV und SGV gibt es keine mittelfristigen Absicherungen über das Ende der laufenden bzw. anschließenden Netzfahrplanperiode hinaus. Da Fahrzeugmaterial und Loks im SGV oft kein Eigentum des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens bzw. häufig universell einsetzbar sind, gibt es im SGV durch den Wegfall der Rahmenverträge nach Einschätzung der Bundesnetzagentur kaum gravierende Probleme.

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)?

Laut DB AG sind derzeit 17 466 Kapazitäten durch Rahmenverträge gebunden. Kapazitäten sind hier im Sinne von Bandbreiten zu verstehen und nicht von konkreten Trassen. Ende 2020 endet ein Großteil der Rahmenverträge. Die derzeit bestehenden Rahmenverträge laufen längstens bis 2032.

23. Welche Kapazitäten sind nach Kenntnis der Bundesregierung an den bekannten überlasteten Schienenwegen (Anlage 4.3.2 zu den SNB der DB Netz AG 2019) durch Rahmenverträge gebunden, und wann laufen diese Verträge aus?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

24. Welche Instrumente kommen nach Auffassung der Bundesregierung in punkto Planungssicherheit für Investitionen den bisherigen Rahmenverträgen nahe?

Die DB Netz AG wird zur Erörterung mittelfristiger Trassenbedarfe künftig jährlich ein Dialogforum für Schienennetznutzer aller Verkehrsarten organisieren. Dieses Forum soll Gelegenheit zur gesamthafter Betrachtung der Netzfahrplanperioden 2021 bis 2025 bieten.

25. Welche Vorschriften verhindern nach Auffassung der Bundesregierung, dass Bestandsverkehre von Wettbewerbsbahnen im SPFV durch eine geänderte Linienführung willkürlich benachteiligt werden?

Nach § 42 Absatz 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) ist es bei der Trassenzuweisung ohne Belang, ob es sich um einen „Bestandsverkehr“ handelt oder nicht, da jeder Netzfahrplan ausgehend von einem vorab „weißen Blatt“ neu konstruiert werden muss. Insofern erfolgt jede Neubestellung im SPFV zunächst einmal auf gleicher Stufe mit den sogenannten „Bestandsverkehren“. Die Trassenkonstruktion hat nach § 52 ERegG zu erfolgen, ohne dass berücksichtigt wird, ob es sich um einen neuen oder um einen schon vorher gefahrenen Verkehr handelt. Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorgaben des ERegG.

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?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Aufnahme von Nicht-DB-Bahnen im Rahmen von Standardverträgen zwischen der DB AG und den Dritten. Die Dritten seien selbst verantwortlich für die korrekte Bereitstellung der Daten.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist der Grundalgorithmus bei der heutigen Fahrplansuche auf die Anzeige der frühestmöglichen Ankunft bei spätmöglicher Abfahrt gerichtet. Als Ergebnis werden dabei in der initialen Ergebnisliste grundsätzlich mindestens die nächsten drei Verbindungen angezeigt. Es kann daher „standardmäßig“ nicht davon ausgegangen werden, dass DB- oder ICE-Verbindungen bevorzugt werden. Die Ergebnisse sind immer abhängig von der gewählten Verbindung und der Reisezeit.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind sowohl die Homepage der DB als auch die App primär Verkaufsplattformen der DB und deren Kooperationspartner. Unternehmen, die im direkten Wettbewerb zu Angeboten der DB stehen, werden in der Fahrplanauskunft ohne Preisangabe angezeigt. Zusätzlich wird – wenn ein Wettbewerber dies wünscht – ein Hinweis gegeben, wo Fahrkarten der Wettbewerber zu erwerben sind.

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 SPNV, S-Bahn sowie Betreiber aufschlüsseln)?

Über die Kanäle bahn.de und DB Navigator sind rund sieben Millionen Fahrkarten vertrieben worden, davon etwa vier Millionen über DB Navigator für Verbundfahrkarten. Im Fernverkehr sind über die beiden Kanäle knapp 43 Millionen Fahrkarten vertrieben worden. Hierbei handelt es sich um Werte für Einzelreisende, ohne Gruppenanteile.

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?

Sparpreistickets können für mehrere Personen gelten und Hin- und Rückfahrt enthalten.

Jahr	2016	2017	2018
Fahrten	11.462.917	11.839.401	13.647.104
Tickets	7.644.108	7.953.341	9.108.254



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?

Nach Auskunft der DB AG ist ein Pop-up Store mit großflächiger werblicher Gestaltung eine Kombination aus Promotion und dem Verkauf von Produkten. Der Fokus liege hierbei auf dem Thema Werbung. Aus diesem Grund ist die Freigabe hinsichtlich der erlaubten Aktivitäten nicht mit den Verkaufsstellen anderer Vertriebsgesellschaften gleichzustellen.

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?

Die Bundesnetzagentur hat mitgeteilt, dass konkrete Beschwerden bezüglich der Verletzung der Neutralität durch die DB Station&Service AG im Zusammenhang mit der Installation von Werbung auf Bahnhöfen nicht vorliegen.

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?

Der DB Station&Service AG ist keine Untersagung bekannt.

34. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass Wettbewerber der DB im Rahmen eines Deutschlandtaktes Zugang zu eigenwirtschaftlich betreibbaren Trassen erhalten können?

Bereits heute haben alle Wettbewerber im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen. Im Rahmen der AG 1 „Deutschland-Takt einführen“ des Zukunftsbündnisses Schiene wird besprochen, ob sich aus dem Deutschland-Takt weitere Anforderungen an den ordnungsrechtlichen Rahmen, u. a. auch im Hinblick auf den Trassenzugang ergeben. Die Bundesregierung steht einer wettbewerblichen Ausgestaltung des Deutschland-Takts positiv gegenüber.

35. Welchen neugebauten Schnellfahrstrecken der DB können neben ICE-Zügen auch Regional- und Güterverkehre nutzen?

Grundsätzlich sind alle Schnellfahrstrecken auch für den Einsatz von Regional- und Güterzügen geeignet. Allerdings dürfen Güterzüge in Tunneln mit einer Röhre für beide Gleise aus aerodynamischen Gründen schnellfahrenden Reisezügen nicht begegnen. Auf Schnellfahrabschnitten mit Tunneln müssen Regionalzüge mit druckertüchtigten Fahrzeugen verkehren.

36. Welche Zugarten haben die Schnellfahrstrecke VDE 8.1 seit Eröffnung genutzt (bitte nach Betreiber, Typ, Anzahl und Jahr aufschlüsseln)?

Betrachtet wurden nur die Streckenabschnitte zwischen Erfurt und Unterleimbach. Sobald ein Zug mind. einen dieser Abschnitte berührt, wird er gezählt. Ob die Züge den kompletten Abschnitt oder nur Teilabschnitte befahren, wurde nicht berücksichtigt. Gezählt wurde bis zum 31. Dezember 2018.

Jahr	Kundengruppe	AnzahlFahrten
2017	DB Fernverkehr	799
2017	DB Regio	346
2017	Non-DB Güterverkehr	12
2017	Sonstige	7
2018	DB Cargo	8
2018	DB Fernverkehr	12.750
2018	DB Regio	5.652
2018	Non-DB Güterverkehr	294
2018	Non-DB Schienenpersonennahverkehr	2
2018	Sonstige	117

37. Wie häufig wurden die Überholbahnhöfe auf der Schnellfahrstrecke VDE 8.1 seit Eröffnung für Überholvorgänge genutzt?

Seit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Bamberg fahren ca. 4 Züge pro Tag abweichend durch die Überholbahnhöfe.



