

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/7599 –**

Marktzugangsprobleme durch Tarif und Vertrieb der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet die Eisenbahnverkehrsunternehmen in § 12 dazu, im Personenverkehr bei der Aufstellung durchgehender Tarife mitzuwirken, damit Reisende für die Fahrt mit mehreren Eisenbahnen nur eine Fahrkarte benötigen. In der Praxis führt das dazu, dass die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) den Tarif der Deutschen Bahn AG anwenden müssen, wenn sie durchgehende Fahrausweise verkaufen wollen.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonen-nahverkehrs (SPNV) (BAG-SPNV) beschreibt in ihrem Positionspapier vom 30. März 2007 Marktzugangsprobleme im Eisenbahnverkehr, die aus der Anwendung des Tarifes der Deutschen Bahn AG resultieren. Problematisch aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV und nicht bundeseigener Verkehrsunternehmen sind insbesondere

- die Modalitäten der Aufteilung der Einnahmen zwischen Fern- und Nahverkehr einerseits und zwischen den kooperierenden Unternehmen des Nahverkehrs andererseits,
- die Tatsache, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen den Tarif der DB AG nur dann anwenden dürfen, wenn sie gleichzeitig die DB Vertrieb GmbH mit dem Vertrieb beauftragen, dessen Bepreisung nicht transparent und auf Grund des fehlenden Wettbewerbsdrucks möglicherweise nicht marktgerecht ist.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass

- die Möglichkeiten der nicht bundeseigenen Eisenbahnen begrenzt sind, auf den gemeinsam mit der DB angewendeten Tarif Einfluss zu nehmen, und
- die DB Regio AG systembedingt die Erlöse der anderen Verkehrsunternehmen kennt und damit einen Informationsvorteil gegenüber ihren Wettbewerbern hat.

Nach Beurteilung der BAG-SPNV besteht im Ergebnis kein diskriminierungsfreier Marktzugang im Eisenbahnverkehr.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Vor der Bahnreform 1993/1994 war der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein hochdefizitäres Aufgabengebiet der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR). Ziel der Bahnstrukturreform zum 1. Januar 1994 war es daher unter anderem, eine zukunftsfähige Grundlage für den SPNV zu schaffen. Im Zusammenhang mit den gesetzlichen Änderungen zur Bahnreform wurde das Grundgesetz (GG) um einen neuen Artikel 106a ergänzt. Den Ländern steht damit für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) aus dem Steuerertrag des Bundes ein Betrag zu. Einzelheiten sind im Regionalisierungsgesetz (RegG) geregelt, welches ebenfalls im Rahmen der Bahnreform verabschiedet wurde und am 1. Januar 1996 in Kraft trat. Dies bedeutete eine vollständige Neuordnung des Ordnungsrahmens: der SPNV wurde zur Landesaufgabe, die verschiedenen Zuständigkeiten wurden zusammengeführt, die bisher vom Bund für den SPNV von DB und DR aufgewendeten Mittel wurden auf die Länder übertragen, Länder und Aufgabenträger wurden an der Finanzierung beteiligt und der Verkehr wurde für den Wettbewerb geöffnet.

Die Aufgabenkompetenz mit der Ausgabenkompetenz wurde so regional vor Ort in einer Hand unter Einbeziehung der politischen Verantwortlichkeiten zusammengeführt. Dieser Paradigmenwechsel brachte seit Inkrafttreten des RegG zum 1. Januar 1996 eine neue Dynamik in die jahrzehntelange statische Eisenbahnlandschaft.

Die Regelungen hinsichtlich der Tarife im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG, insbes. § 12 AEG) tragen den dargestellten Sachverhalten voll und ganz Rechnung und stellen ein in sich geschlossenes System dar, welches den Anforderungen der Praxis genügt und den Ansprüchen der Bahnkunden gerecht wird. Aus Sicht der Bundesregierung besteht keine Notwendigkeit der Änderung.

Entsprechend der generellen Zuständigkeit der Länder für den ÖPNV liegt auch die Tarifhoheit für den SPNV bei den Ländern (§ 12 Abs. 3 Satz 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)). Die Prüfungsmöglichkeiten im Rahmen der Tarifgenehmigungen beschränken sich auf eine Rechtmäßigkeitsprüfung und damit auf eine Missbrauchsaufsicht. Eingriffe in das Tarifgestaltungsrecht der Unternehmen oder in die Vertriebspraxis sieht das AEG nicht vor.

Alle Fragestellungen, die auf grundlegende Änderungen des für den ÖPNV gesteckten rechtlichen Rahmens abzielen, müssen auch von den Ländern Raum geprüft und bewertet werden. Der Bundesregierung ist es angesichts der hier geschilderten rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich, in die Kompetenzen der Länder einzugreifen.

Das am 30. März 2007 von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG SPNV) vorgelegte Positionspapier war Anlass für die Länder, sich im Rahmen der Vorbereitung der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2007 mit dem Thema der Marktzugangsprobleme im Eisenbahnverkehr auseinanderzusetzen. Die Diskussion wird, auch unter Berücksichtigung der neuerlich vorgelegten Vorschläge der BAG SPNV vom 18. Dezember 2007, in den kommenden Monaten weitergeführt.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG, obwohl sie in vielen Regionen nicht mehr das dominierende Verkehrsunternehmen im SPNV stellt, den nicht bundeseigenen Verkehrsunternehmen über die Mehrheitsverhältnisse im Tarifverband der Bundeseigenen und Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland (TBNE) dennoch faktisch Tariffhöhe, Tarifbestimmungen und Fahrkartensortiment vorgibt?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen.

2. Inwieweit stimmt die Bundesregierung zu, dass die Schaffung eines unternehmensneutralen Tarifsystems für alle Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist, welches durch ein gemeinsames Gremium aller Eisenbahnverkehrsunternehmen mit gleichen Stimmrechten beschlossen wird?
3. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass ein solches Gremium eingerichtet wird?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf den letzten Absatz der Vorbemerkung wird verwiesen.

4. Inwieweit hält die Bundesregierung es für angemessen, dass die Einnahmeverteilung zwischen Fern- und Nahverkehr sowie zwischen den NE-Bahnen innerhalb des Nahverkehrs weitestgehend in der Hand des DB-Konzerns liegt und die DB damit im Gegensatz zu den nicht bundeseigenen Bahnen Informationen über wesentliche Einnahmebestandteile der Wettbewerber erhält, während letztere nichts über die Erlöse der DB im Nahverkehr wissen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung das britische Modell der Erlösabrechnung im SPNV, nachdem eine unternehmensneutrale Stelle die Abrechnung für alle am Eisenbahnverkehr beteiligten Verkehrsunternehmen in transparenter Weise übernimmt?

Die Gegebenheiten des Eisenbahnsystems in Großbritannien können nicht ohne vertiefte Prüfung und Diskussion auf das deutsche System übertragen werden. Hinsichtlich des rechtlichen Rahmens in Deutschland wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Einnahmeverteilung im Eisenbahnverkehr in der Bundesrepublik Deutschland für alle beteiligten Verkehrsunternehmen zukünftig in transparenter Weise und nach diskriminierungsfreien und einheitlichen Regelungen und Verfahrensweisen durch eine neutrale und unabhängige Stelle erfolgt?

Auf den letzten Absatz der Vorbemerkung wird verwiesen.

7. Wodurch ist es aus Sicht der Bundesregierung gerechtfertigt, dass die nach § 12 Abs. 1 AEG und im Interesse der Fahrgäste zur Mitwirkung an einem durchgehenden Eisenbahntarif verpflichteten nicht bundeseigenen Verkehrsunternehmen zwar den Tarif der DB anwenden dürfen, dies aber um den Preis einer obligatorischen Inanspruchnahme der Vertriebsleistungen der DB Vertrieb GmbH, deren Bepreisung nicht transparent und aufgrund des fehlenden Wettbewerbsdrucks möglicherweise nicht marktgerecht ist?

Gemäß § 12 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 AEG sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, an der Aufstellung durchgehender Tarife mitzuwirken. Im Übrigen wird auf den letzten Absatz der Vorbemerkung verwiesen.

8. Stimmt die Bundesregierung der These zu, dass die Vertriebskosten der DB Vertrieb GmbH ähnlich der Netz- und Stationsinfrastruktur als „essential facility“ einer Überprüfung durch eine neutrale und unabhängige Instanz zu unterziehen sind, und wenn nein, mit welcher Begründung nicht?

Auf den letzten Absatz der Vorbemerkung wird verwiesen. Im Übrigen unterfallen auch nach EU-Recht lediglich die Trassen- und Stationspreise einer Regulierung.

9. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Marktstrukturen im Vertrieb von Eisenbahnfahrkarten dazu beitragen können, die Preise der Vertriebsdienstleistung zu senken und die Qualität zu erhöhen?

Die Bundesregierung teilt grundsätzlich die Auffassung, dass die Mechanismen des Marktes auch im Vertrieb zur Preissenkungen und Qualitätserhöhungen beitragen können.

10. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass echte Marktstrukturen im Vertrieb von Eisenbahnfahrkarten geschaffen werden?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen.