

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Katharina Dröge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/3878 –**

Mobiles Internet im Zug

Vorbemerkung der Fragesteller

Züge im Nah- und Regionalverkehr, vor allem aber im Fernverkehr stellen heute für immer mehr Fahrgäste ein „rollendes Büro“ dar. Hinzu kommt, dass die Reisekette immer häufiger während der Reise geplant, überprüft und verändert wird, indem Fahrpläne über Notebooks, Smartphones und Tablets abgerufen und/oder Leihwagen, Taxen, Mietfahräder, Unterkünfte etc. für den weiteren Reiseverlauf gebucht werden. Die Fahrgäste erwarten daher zunehmend sowohl einen leistungsfähigen und lückenlosen Mobilfunkempfang als auch einen Internetzugang.

Die Anbieter von Fernbusreisen machen es vor und bieten ihren Fahrgästen oftmals einen, wenn auch nicht immer zuverlässigen, dafür aber kostenlosen WLAN-Empfang an. Im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist die Deutsche Bahn AG (DB AG), die entsprechende Angebote noch immer nur in einer begrenzten Zahl ihrer Züge – überwiegend kostenpflichtig – anbietet, somit ins Hintertreffen geraten.

Die DB AG hat in den vergangenen Jahren wiederholt angekündigt, (kostenlose) WLAN-Angebote in ihren ICE-Zügen ausbauen zu wollen. So sollten bis Ende des Jahres 2014 alle ICE ein WLAN-Angebot bereithalten und dies – unabhängig vom HotSpot-Service der Telekom – kostenlos sein. Diese Ziele wurden verfehlt. Weder steht die entsprechende Technik in allen Zügen zur Verfügung, noch ist der Zugang für alle kostenlos. Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 ist das WLAN-Angebot lediglich für Reisende in der 1. Klasse kostenlos. Leider aber stellen Fahrgäste in den ersten Wochen des Jahres 2015 fest, dass das Versprechen der DB AG für einen kostenlosen Internetzugang in der 1. Klasse noch nicht einmal in allen ICE-Zügen auf den zugesagten Strecken eingehalten wird (siehe das Bahntagebuch auf www.matthias-gastel.de). Vor diesem Hintergrund ist zu hinterfragen, wie realistisch die jüngste Ankündigung der DB AG ist, bis zum Jahr 2016 allen Fahrgästen im ICE einen Internetzugang anbieten zu wollen.

Dass die Empfangsqualität häufig alles andere als befriedigend ist, räumt die DB AG laut Medienberichten selbst ein. Während die Erfolgsrate in den S-Bahnen im Bereich der Telefonie mit 95 bis 96 Prozent hoch liegt (im Vergleich zur Autobahn mit 92 bis 96 Prozent und in den Städten mit 94 bis 98 Prozent), sinkt diese in Regionalzügen auf 82 bis 87 Prozent und in Fernzügen sogar auf 84 bis 89 Prozent ab. Wesentlich deutlicher unterscheidet sich die Erfolgsrate im Bereich der Datenübertragung (Internet): In den Städten liegt diese bei 96 bis 100 Prozent, entlang der Autobahnen bei 89 bis 97 Prozent, in S-Bahnen bei 92 bis 98 Prozent, in Regionalzügen noch bei 74 bis 88 Prozent und in Fernzügen nur noch bei 50 bis 63 Prozent (vgl. connect Spezial, Beilage zur Monatszeitschrift mobil, Ausgabe Januar 2015).

Vor dem Hintergrund, dass die Verfügbarkeit des mobilen Internets neben guten Zugverbindungen und der Pünktlichkeit der Züge zu den Top Drei der Kunden-Prioritätenliste gehört (ebd.), der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die DB AG jüngst aufgefordert hat, in allen ihren Zügen kostenloses Internet und stabile Mobilfunkverbindungen anzubieten, um sich so auf die Lebensrealität der Menschen einzustellen und wiederholter, bis heute nicht umgesetzter Ankündigungen der DB AG, stellt sich die Frage, bis wann ein durchgehender Mobilfunkempfang und flächendeckendes, kostenloses WLAN-Angebot tatsächlich realisiert wird.

1. Wie viele der ICE-Züge verfügten nach Kenntnis der Bundesregierung zum 1. Januar 2015 über die Möglichkeit, WLAN-Hotspots anbieten zu können, und bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, alle Züge der ICE-Flotte mit der entsprechenden Technik auszurüsten?

Am 1. Januar 2015 waren nach Information der DB AG 230 von insgesamt 256 ICE mit der entsprechenden Technik ausgestattet. Bis Ende 2015 sollen laut Deutscher Bahn alle ICE über WLAN-Technologie verfügen.

Infrastrukturseitig wurden 5 200 Streckenkilometer des Fernverkehrskernnetzes, auf dem rund 98 Prozent der Fernverkehrsleistung erbracht wird, durch den Kooperationspartner Deutsche Telekom mit entsprechender Funktechnik ausgestattet.

2. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob, und falls ja, welche Maßnahmen die DB AG vorsieht, um die Verbindungsqualität in den mit WLAN-Hotspots ausgestatteten Zügen zu verbessern?

Nach Angaben der Deutschen Bahn arbeitet sie gemeinsam mit der Deutschen Telekom kontinuierlich an der Verbesserung des HotSpot-Services im ICE. Detaillierte Angaben zur Empfangsqualität, verfügbaren Bandbreite sowie Art, Umfang und Kosten der Maßnahmen zur weiteren Optimierung fallen in das unternehmerische Interesse der Konzerne und unterliegen der vertraglichen Geheimhaltung.

3. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Züge zum „Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters“ zu machen und die gewünschte „digitale Spitzenversorgung“ einzurichten?

Die Bundesregierung setzt sich gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturbetreibern dafür ein, die Internetverfügbarkeit beim Verkehrsträger Schiene weiter zu erhöhen. Die Ausrüstung aller ICE mit WLAN-Technologie bis Ende 2015, die an 126 Bahnhöfen für jeden Besucher 30 Minuten täglich kostenlos und werbefrei nutzbaren WLAN-Hotspots und die kürzliche Einführung von kostenlosem WLAN in der 1. Klasse des ICE, sind seitens der Deutschen Bahn ein Schritt in die richtige Richtung.

Daran anknüpfend begrüßt die Bundesregierung die zukünftige Ausweitung des kostenlosen WLAN auf die 2. Klasse der ICE, die WLAN-Vorrüstungen bei der neuen IC-Flotte und setzt sich für die Berücksichtigung von Internetverfügbarkeit bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen der Länder im Nah- und Regionalverkehr ein.

Außerdem werden bei der Versteigerung von Frequenzen für den mobilen Breitbandausbau im 700 MHz-Band (Digitale Dividende II) besondere Ausbaupflichtungen entlang von Hauptverkehrswegen berücksichtigt.

4. In wie vielen Bahnhöfen der DB AG stehen nach Kenntnis der Bundesregierung WLAN-Hotspots zur Verfügung, wie viele dieser Hotspots sind kostenlose, und wie viele sind gebührenpflichtige Angebote?

Mit Stand Januar 2015 bietet die DB Station & Service AG allen Bahnkunden und Bahnhofsbesuchern in 126 Bahnhöfen einen kostenlosen und werbefreien Internetzugang über WLAN für täglich 30 Minuten an. Die Bereitstellung dieses Angebotes erfolgt über WLAN-Hotspots der Deutschen Telekom. Eine über 30 Minuten hinausgehende Nutzung ist gebührenpflichtig, kann aber auch von Personen wahrgenommen werden, die kein Kunde der Telekom sind. Darüber hinaus gibt es an vielen Bahnhöfen in den vermieteten Bereichen weitere WLAN-Zugänge, die von Ladenpächtern (z. B. aus dem Gastronomiebereich) betrieben werden. Eine zentrale Erfassung dieser WLAN-Hotspots ist der Bundesregierung nicht bekannt.

5. Inwieweit besteht nach Ansicht der Bundesregierung in der durch ein Urteil des Bundesgerichtshofs („Sommer unseres Lebens“, Az. I ZR 121/08) entstandenen Rechtsunsicherheit bezüglich der so genannten Störerhaftung ein etwaiges Hindernis bezüglich entsprechender Angebote der DB AG?

Das genannte Urteil behandelt die Störerhaftung von Privatpersonen für deren unbefugt genutzten WLAN-Zugang. Die haftungsprivilegierte Verantwortlichkeit von (kommerziellen) Diensteanbietern ist demgegenüber in § 8 Absatz 1 des Telemediengesetzes geregelt, so dass für das WLAN-Angebot in ICE-Zügen und Bahnhöfen der Deutschen Bahn – wie bei anderen öffentlichen WLAN-Angeboten auch – ein Haftungsrisiko in solchen dem Urteil zugrundeliegenden Konstellationen nicht besteht.

Außerdem hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegt, die gesetzlichen Grundlagen für die Nutzung offener WLAN-Netze durch Klarstellung der Haftungsregelungen (analog zu Accessprovidern) zu schaffen.

6. Wer ist aus Sicht der Bundesregierung für die Versorgung mit Mobilfunk in Zügen zuständig?
Welche Rolle spielen hier die Netzbetreiber?

Die Zuständigkeit für die Verfügbarkeit entlang einer Eisenbahnstrecke liegt bei den Mobilfunktreibern. Für die technische Verfügbarkeit innerhalb der Züge ist hingegen die Deutsche Bahn verantwortlich.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um der Aufforderung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in Richtung DB AG, zukünftig in allen ihren Zügen kostenloses Internet und stabile Mobilfunkverbindungen anzubieten, Nachdruck zu verleihen, beispielsweise über die Änderung von Ausschreibungsanforderungen?

Es liegt in der unternehmerischen Verantwortung der Deutschen Bahn, eine bessere Internetverfügbarkeit in Zügen (z. B. durch WLAN-Hotspots oder den Einbau von Repeatern für einen verbesserten Zugang zum mobilen Breitbanddaten-netz) zu gewährleisten. Die Bundesregierung beurteilt die aktuellen Entwicklungen positiv. Da die Ausschreibungen von Nah- und Regionalverkehrsleistungen in die Zuständigkeit der Länder fallen, setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dort der Internetverfügbarkeit einen höheren Stellenwert beizumessen.

8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung
 - a) aus Wettbewerbs- und
 - b) aus Fahrgastsicht

daraus, dass die DB AG bisher ausschließlich mit ihrem Partner Deutsche Telekom AG zusammenarbeitet (www.bahn.com/i/view/AUT/de/trains/overview/wlan.shtml)?

Führt das aus Sicht der Bundesregierung zu einer Benachteiligung von Kunden anderer Telekommunikationsanbieter bezüglich des mobilen Internetzugangs?

Mit welchen Partnern die Deutsche Bahn ihr Serviceangebot erweitert, liegt in ihrem unternehmerischen Verantwortungsbereich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass

- in der 1. Klasse im ICE das WLAN-Angebot für alle Kunden kostenlos ist,
- in allen DB Lounges das WLAN-Angebot für alle Kunden kostenlos ist, jeder Besucher eines ausgerüsteten Bahnhofs täglich 30 Minuten einen WLAN-Hotspot der Deutschen Telekom kostenlos nutzen kann und
- für alle Kunden der 2. Klasse im ICE unabhängig vom Mobilfunkvertrag gleichermaßen die Möglichkeit bereitgestellt wird, sich über den HotSpot-Service mit dem Internet zu verbinden. Auch ganz ohne Mobilfunkvertrag, etwa nur mit einem Notebook, ist ein Login möglich. Dafür bietet die Deutsche Telekom im Internet gängige Bezahlmöglichkeiten an.

9. Warum hat es nach Auffassung der Bundesregierung mehr als zehn Jahre gedauert (erstmal wurden ICE mit Internetzugang im Jahre 1999 ausgerüstet), bis die DB AG flächendeckend auf diese Innovation und diesen Service für ihre Kundinnen und Kunden setzt, und inwiefern spielt hierfür der anziehende Wettbewerb mit Fernbussen eine Rolle?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurde der erste ICE im Jahr 2005 im Rahmen eines Pilotprojektes mit Internetzugang ausgestattet. Damit war die Deutsche Bahn AG der zweite Anbieter nach der schwedischen Eisenbahn, der WLAN in Hochgeschwindigkeitszügen anbot. Das Rollout der Technik an Bord der Züge wurde von der Deutschen Bahn AG im Rahmen der üblichen Wartungsintervalle, ohne Angebotsreduzierung der Fernverkehrsleistung, vorgenommen. Diese langfristige Planung wurde nicht durch das Aufkommen der Fernbusse beeinflusst.

10. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wann über die ICE-Verbindungen hinaus WLAN-Zugang in IC-Zügen, Regional-Zügen und im Schienenpersonennahverkehr etabliert werden soll?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wird im Fernverkehr mittelfristig die aktuelle IC-Flotte durch neue ICx ersetzt (bis zu 300 Fahrzeuge). Ein entsprechender Vertrag ist bereits zwischen der Deutschen Bahn und Siemens (in Kooperation mit Bombardier) unterzeichnet. Diese neuen Triebzüge verfügen über mehr Steckdosen und sind für mobile Sprachtelefonie und mobiles Internet vorgerüstet. Zum Ausbau der Mobilfunkabdeckung im Nahverkehr bzw. im ländlichen Raum siehe Antworten zu den Fragen 6 und 7.

11. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie in anderen Ländern das Thema Internetversorgung in öffentlichen Verkehrsmitteln vorangetrieben wird?

Die WLAN-Angebote im Zug haben mittlerweile auch im Ausland Einzug gehalten. Meist wird die Technik im Rahmen von Neubeschaffungen oder Aufarbeitungen (Refurbishments) sukzessive eingeführt. Zwischen Zug und Strecke kommen dabei unterschiedliche Übertragungssysteme zum Einsatz. So wird beim französischen TGV z. B. eine Satellitenverbindung eingesetzt.

12. Hält die Bundesregierung an der Aussage fest, dass „künftig bestimmte finanzielle Unterstützung des Bundes“ (FOCUS vom 10. Februar 2014) an das Internetangebot in Bahnhöfen und Zügen geknüpft wird?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

13. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein kostenloses WLAN-Angebot für alle interessierten Bahnfahrer geplant?

Nach Angaben der Deutschen Bahn hat das Unternehmen im Rahmen der technischen Möglichkeiten und des Ausbaus der Mobilfunknetze der Telekommunikationsunternehmen das Vorhaben, kostenloses WLAN perspektivisch auch für Fahrgäste in der 2. Klasse im ICE anzubieten. Aufgrund der hohen erforderlichen Bandbreiten ist hierfür jedoch der Einsatz neuartiger Technologien erforderlich, die zurzeit nachgerüstet werden müssen. Zum Ausbau der Mobilfunkabdeckung im Nahverkehr bzw. im ländlichen Raum wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

14. Aus welchen Gründen ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Angebot von WLAN im Gegensatz zu den Angeboten in den Fernbussen teilweise kostenpflichtig?

Die technischen Anforderungen zur Realisierung des WLAN-Angebotes in ICEs unterscheiden sich erheblich von denen in Fernbussen:

- Bei einem ICE handelt es sich um eine massive Metallkonstruktion, die Funkwellen abschirmt. Außenantennen empfangen die Signale und leiten sie nach innen. Diese Antennen müssen für Geschwindigkeiten über 250 km/h zugelassen sein und dürfen nicht durch das elektromagnetische Feld der Oberleitung gestört werden;
- ICEs sind häufig mehr als doppelt so schnell und mit einer Vielzahl von Passagieren unterwegs. Sie halten sich nur wenige Sekunden in einer Funkzelle

auf. In diesen Sekunden muss sich das System in der Zelle anmelden, die Übertragung stabilisieren, Daten mehrerer hundert Nutzer übertragen und sich wieder abmelden;

- befindet sich kein Zug in der Funkzelle (z. B. in einem mit Richtantennen ausgeleuchteten Tunnel), ist die Hochleistungszelle ungenutzt und verursacht Kosten statt Einnahmen. Die Funkzellen entlang der Autobahn haben dagegen auch ohne Fernbusse genügend Nutzer.

Diese Beispiele zeigen, dass sich eine für alle Passagiere hochverfügbare und schnelle Internetverbindung im ICE nur mit deutlich mehr Aufwand und Kosten realisieren lässt, als bei Fernbussen.

15. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob die Handynetzbetreiber ihrerseits in eine flächendeckende Funkausleuchtung von Bahnstrecken investieren, und wäre dies aus Sicht der Bundesregierung eine sinnvolle Alternative zur WLAN-Option?

Aus Sicht der Bundesregierung wären insbesondere die neuen Technologien des klassischen Handynetzes (z. B. LTE) eine mögliche Alternative für den Nah- und Regionalverkehr, kostengünstig Internetverfügbarkeit zu erreichen (siehe Antwort zu Frage 6). Im Fernverkehr bleibt aber wahrscheinlich aufgrund der Anforderungen (siehe Antwort zu Frage 14) das WLAN-Angebot noch für längere Zeit ohne Alternative.

16. Welche Systeme für die Anbindung der Züge an unterschiedliche Funknetze und Standards (z. B. LTE, UMTS, HSPA+) sind der Bundesregierung bekannt, und inwiefern hat die Bundesregierung Kenntnisse über Gespräche mit deutschen Anbietern, wie beispielsweise die Firma Viprinet Europe GmbH, die zuletzt die Hochgeschwindigkeitszüge der italienischen Zuglinie NTV mit entsprechenden Routern angeschlossen hat?

Nach Angaben der Deutschen Bahn erfolgt die Anbindung der Züge über LTE und HSPA+. Gespräche mit Anbietern wie Viprinet sind der Bundesregierung nicht bekannt. Diesbezüglich wird auch auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen vonseiten der DB AG, einzelne Waggons bzw. Abteile von der Ausstattung mit Mobilfunk und WLAN-Repeater auszunehmen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden im Fernverkehr sämtliche Wagen im ICE mit der notwendigen Technik für Internetempfang über WLAN ausgestattet. Es sind keine Ausnahmen vorgesehen.

