

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/10945 –**

### **Berücksichtigung der Wettbewerbsneutralität bei der Einführung eines Deutschlandtaktes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Über Parteigrenzen hinweg besteht das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene nach Auffassung der Fragesteller in allen relevanten Bereichen eine attraktive Alternative zur Straße darstellen. Einen wirksamen Beitrag kann in diesem Zusammenhang ein eng vernetzter Fahrplan im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) leisten. Unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ wird daher gegenwärtig durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Einführung eines deutschlandweit abgestimmten Zugfahrplans vorbereitet ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html)). Nach Schweizer Vorbild sollen bis zum Jahr 2030 unter anderem Nah- und Fernverkehrsstrecken aufeinander abgestimmt, Anschlüsse optimiert und Taktzeiten verdichtet werden. Nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode soll die Umsetzung des Deutschlandtaktes außerdem durch die bevorzugte Realisierung der dafür vorgesehenen Aus- und Neu- baumaßnahmen vorangetrieben werden.

Die Vorteile integraler Taktfahrpläne können bereits heute in vielen Netzen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beobachtet werden. Dort führen die höhere Verbindlichkeit und Planbarkeit der angebotenen Verkehrsleistungen zu einem deutlichen Anstieg der Nutzer. Gleichzeitig sind die gestiegenen Fahrgastzahlen im SPNV nach Auffassung der Fragesteller auch auf den gestiegenen Wettbewerb in diesem Marktsegment zurückzuführen. So sind seit der Bahnreform 1994 und der Öffnung des Marktes für Wettbewerber heute ein gutes Dutzend große und mittlere sowie viele kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Nahverkehr tätig. Der Anteil dieser Unternehmen an den gefahrenen Zugkilometern wuchs in den vergangenen Jahren stetig und liegt derzeit bei gut 33 Prozent (<https://mofair.de/presse/pressemitteilungen/5-wettbewerber-report-eisenbahn-201718/>).

Es ist daher nach Auffassung der Fragesteller zwingend notwendig, dass auch ein integrierter Systemfahrplan im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern uneingeschränkt zulässt. Bis heute

ist jedoch nicht klar, wie ein politisch vorgegebener und koordinierter Deutschlandtakt mit der freien und eigenwirtschaftlichen Gestaltung von Fahrplänen durch die DB Fernverkehr AG und die anderen Privatbahnen vereinbart werden soll. Dieser Umstand macht aus Sicht der Fragesteller deutlich, dass für einen Deutschlandtakt die heutige Organisationsform des Fernverkehrs angepasst werden müsste. So empfiehlt auch die Monopolkommission (2017, Tz. K23 f.), „bei einer Einführung des Deutschlandtaktes, das Schienenverkehrskonzept möglichst wettbewerblich auszugestalten“. Konkret empfiehlt die Monopolkommission, unter Bezugnahme der positiven Erfahrungen mit den wettbewerblichen Ausschreibungen im Regionalverkehr, eine Ausschreibung der vorgegebenen Strecken, um auf diese Weise mehr Wettbewerb im Fernverkehr zu etablieren.

1. Wer erarbeitet die Grundkonzeption für den Deutschlandtakt, und wie ist die wettbewerbliche Neutralität bei der Konzeptentwicklung sichergestellt?

Die Grundkonzeption für den Deutschland-Takt erarbeitet ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragtes Gutachterkonsortium. Der Deutschland-Takt ist Planungsgrundlage für einen wirtschaftlichen Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur unter Berücksichtigung der Belange aller Nutzer. Er integriert anbieterneutral die Zielstellungen der Beteiligten (Länder/Aufgabenträger/EVUs/Verbände des Personen- und Güterverkehrs), die durch eine Arbeitsgruppe des Zukunftsbündnis Schiene sowie Regionalrunden und Branchenworkshops einbezogen werden.

2. Welche Rolle soll die DB Netz AG nach Vorstellung der Bundesregierung bei der weiteren Ausarbeitung des Stufenkonzepts zum Deutschlandtakt übernehmen, und wie soll im Falle einer Beteiligung der DB Netz AG nach Vorstellung der Bundesregierung die Wettbewerbsneutralität sichergestellt werden?
4. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt werden, dass bei der Einführung eines Deutschlandtaktes neben der Deutschen Bahn AG (DB AG) auch Wettbewerbsbahnen ein freier Marktzugang ermöglicht wird?

Die Fragen 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird unter Federführung des BMVI im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene ein Stufenkonzept zum Deutschland-Takt erstellt, das durch die DB Netz AG als größtem Betreiber der Schienenwege operativ begleitet und fachlich koordiniert wird. Im Einklang mit dem europäischen Recht sieht das deutsche Eisenbahnregulierungsrecht einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur vor. Die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs wird durch die Bundesnetzagentur überwacht. Darüber hinaus beschäftigt sich das Zukunftsbündnis Schiene mit dem entsprechenden Rechtsrahmen und möglichen Weiterentwicklungen.

3. Mit welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in den vergangenen zehn Jahren Gespräche zum Deutschlandtakt geführt?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt regelmäßig Gespräche mit allen Interessen- und Wirtschaftsverbänden des Schienenverkehrssektors. Diese sind auch im Zukunftsbündnis Schiene vertreten.

5. Ist der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgeschlagene Deutschlandtakt nach Auffassung der Bundesregierung mit der freien und eigenwirtschaftlichen Gestaltung von Fahrplänen durch die DB AG und andere Privatbahnen vereinbar?

Ja. Der Zielfahrplan beinhaltet Mustertrassen, die prinzipiell von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden können.

6. Falls ja, wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen politisch vorgegebenen Takten und eigenwirtschaftlich und nachfrageorientiert tätigen Unternehmen im Schienenpersonenfernverkehr?
8. Wer soll nach Auffassung der Bundesregierung Defizite der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgleichen, die durch die nicht wirtschaftliche Bedienung von einzelnen Strecken oder Tageszeiten bei einem politisch vorgegebenen Takt entstehen können?

Die Fragen 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zielfahrplan für den Deutschland-Takt beinhaltet keine politisch vorgegebenen Takte und gibt keinen betrieblichen Fahrplan vor, sondern bildet das Grundgerüst für einen wirtschaftlichen Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur. Die wirtschaftliche Verantwortung der Streckenbedienung obliegt weiterhin den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

7. Falls nein, plant die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag gesetzgeberische Vorschläge vorzulegen, um den Deutschlandtakt möglichst wettbewerbsneutral auszugestalten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den von der Monopolkommission unterbreiteten Vorschlag, Ausschreibungen vorgegebener Strecken im Fernverkehr vorzunehmen, um auf diese Weise mehr Wettbewerb im Fernverkehr zu etablieren?

Auf die Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Entwurf des Bundesrates für ein Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs wird auf Bundestagdrucksache 19/2074, S. 10 f. verwiesen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die im Deutschland-Takt zugrunde gelegte Betriebsleistung im Hinblick auf den Schienenpersonenfernverkehr mit dem derzeitigen Marktmodell erbringen lässt. Ungeachtet dessen wird im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene besprochen werden, welche Anforderungen die Einführung des Deutschland-Takts an den ordnungsrechtlichen Rahmen, u. a. auch im Hinblick auf den Schienenpersonenfernverkehr, stellt.

10. Bis wann soll nach Auffassung der Bundesregierung die erste Stufe des Deutschlandtaktes umgesetzt werden, und bis wann soll die komplette Einführung abgeschlossen sein?

In der zuständigen Arbeitsgruppe des Zukunftsbündnisses Schiene wird derzeit ein Stufenkonzept zur Umsetzung des Deutschland-Takts entwickelt. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten sind belastbare zeitliche Aussagen zu möglichen Umsetzungsstufen bzw. zur vollständigen Implementierung des Deutschland-Takts möglich.

11. Welche Referate im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind mit der Entwicklung des Deutschlandtaktes befasst?
12. Wie viele Planstellen gibt es in diesen Referaten, und wie viele dieser Planstellen sind gegenwärtig unbesetzt?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Referat „Infrastrukturplanung, Elektrifizierung, Deutschlandtakt, Bahnhöfe“ (E 13) und die Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr (GS-BSV) koordinieren die Arbeiten am Deutschland-Takt. Die Referate verfügen insgesamt über elf Planstellen, die derzeit alle besetzt sind. Da der Deutschland-Takt zahlreiche Themengebiete berührt, ist darüber hinaus eine Vielzahl von weiteren Referaten punktuell in den Erarbeitungsprozess eingebunden.

13. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der geplanten Vergabe von identifizierten Taktrassen Widersprüche mit geltendem europäischem Recht?

Die sich aus der Umsetzung des Deutschland-Takts ergebenden Anforderungen an die Gestaltung des Rechtsrahmens werden im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene beraten.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Annahme, dass allein ein angemessener Infrastrukturausbau und ein funktionierender und marktorientierter Wettbewerb im SPFV zu einem starken Anstieg und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 führen kann?

In den Arbeiten zum Deutschland-Takt wird unter anderem geprüft, mit welchen Angebots- und Infrastrukturkonzepten eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 erreicht werden kann.