

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/383 –**

### **Tarifbedingungen und BahnCard-Anerkennung in nicht von der Deutschen Bahn AG betriebenen Zügen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In den letzten Jahren ist der Betrieb von Nachtzügen mit Schlaf- und Liegewagen in Deutschland beständig verringert worden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 betreibt die Deutsche Bahn AG (DB AG) keine eigenen Nachtzüge mehr. Ein Teil der Linien wird seitdem von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) unter der neuen Marke „NightJet“ betrieben.

Die ÖBB erkennen bislang die Tickets und BahnCard-Rabattkarten der DB AG an. Dies soll auch noch bis zum 19. Juni 2018 so bleiben; für den Zeitraum danach sind die weitergehenden Regelungen aber noch unklar (vgl. Beförderungsbedingungen der DB AG, gültig ab 10. Dezember 2017). Die ÖBB hat angegeben, dass sie mit der DB AG bislang keine entsprechende Vereinbarung erzielen konnte und von der DB AG keine Beteiligung aus den Einnahmen der BahnCards erhält (mündliche Mitteilung).

Damit besteht das Risiko, dass Bahnkundinnen und Bahnkunden zukünftig zwei unabhängige Tickets kaufen müssten: eines zum Globalpreis für die Reise mit dem ÖBB „NightJet“ und ein weiteres für die Zubringer- und Anschlusszüge der DB AG. Das würde die Buchung aufwändiger und die Gesamtreise teurer machen, und die Fahrgäste hätten auch keine durchgehenden Fahrgastrechte für die gesamte Reisekette mehr – beispielsweise im Falle von verspäteten Zügen. Daher wäre eine solche Regelung nach Auffassung der Fragesteller sehr kundenfeindlich und nicht dafür geeignet, Menschen vom Bahnfahren zu überzeugen.

Zu dem Thema hatte Kurt Bauer von der ÖBB in der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Februar 2017 noch eine andere Einschätzung: „Ich habe überhaupt keinen Zweifel, dass wir uns mit der DB Vertrieb GmbH dauerhaft auf einen vernünftigen Vertrag bezüglich der Vertriebsleistungen einig werden. Ich bezweifle ebenfalls nicht, dass wir uns mit der Deutsche Bahn AG bzw. die DB Fernverkehr AG in Zukunft über einen sinnvollen Eisenbahnverkehrsunternehmen-Vertrag einig werden. Es gibt ein paar Themen, was den Tarif angeht. Der Ausdruck ‚über-

gangsweise‘ wurde gewählt, weil wir in sehr kurzer Zeit in Verhandlungen treten mussten. Es gibt noch keine weiteren Regelungen über den Dezember 2017 hinaus. Das ist richtig. Es hat aber dazu auch noch keine weiteren Gespräche gegeben. Deswegen kann man überhaupt noch nicht sagen, wie die Kooperation in den Bereichen ‚Bahn-Card-Anerkennung‘, ‚Durchtarifierung‘ etc. aussehen wird. Ich bin aber guter Dinge, dass wir da zu einem positiven Ergebnis kommen werden.“ Und DB-Vorstand Personenverkehr Berthold Huber sah das offensichtlich ähnlich: „Ich muss Herrn Bauer zustimmen: Wir haben sehr kurzfristig entschieden, zu den Tarifbedingungen, zur Bahn-Card-Anerkennung und allem anderen, was dazugehört. Das wirtschaftliche Risiko liegt bei der ÖBB. Deswegen finde ich es nur fair, dass diese sich anschaut, ob man damit zurecht kommt oder ob Anpassungen vorzunehmen sind, um das Angebot dauerhaft aufrecht zu erhalten, wofür ggf. Investitionen notwendig sind. Wir sind bereit, unsere Konditionen dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Ich bin sicher, dass wir die beste Lösung für die Nachtzugkunden finden werden. Die beste Lösung besteht darin, das Nachtzug-Angebot weiter aufrechterhalten zu können, vielleicht an der einen oder anderen Stelle nach zu justieren. Wenn wir so zusammenarbeiten, wie wir das in der Vergangenheit getan haben, wird uns das gelingen. Das soll auch dauerhaft so sein. Das gilt übrigens für alle Kooperationen mit allen europäischen Bahnen, die an diesem Nachtzug-Netz beteiligt sind.“ (Protokoll des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages 18/95, S. 11f).

Mit der Annahme des Antrags auf Bundestagsdrucksache 18/12363 wurde die Bundesregierung vom Deutschen Bundestag aufgefordert, „als Vertreter des Bundes gegenüber dem Vorstand der DB AG anzuregen, dass die bisherigen Kooperationen auch in den kommenden Jahren aufrechterhalten werden und eine regelmäßige Überprüfung zur Ausweitung der Streckenangebote gerade im grenzüberschreitenden Nacht- und Autoreisezugverkehr auch in kooperativer Zusammenarbeit mit anderen Bahnunternehmen erfolgt“ (Nummer 1) und „sich dafür einzusetzen, dass im Nachtzugverkehr ein einheitliches Buchungssystem geschaffen wird, welches Fahrkarten der jeweiligen Länder integriert“ (Nummer 5).

Für den Tarifübergang im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es bislang den Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE), der die gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten und die Aufteilung der Einnahmen regelt und damit durchgehende Tickets auch bei Nutzung unterschiedlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ermöglicht. Der zugrunde liegende Vertrag läuft jedoch im Jahr 2019 aus (siehe Beförderungsbedingung der DB AG in der aktuellen Fassung) und bislang ist auch hierfür nach Einschätzung der Fragesteller noch keine Nachfolgeregelung in Sicht.

1. Welche zukünftigen Regelungen für die Anerkennung von Tickets und BahnCards der DB AG in Zügen der ÖBB sind nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen worden?

Erklärtes Ziel beider Unternehmen ist es, auch nach dem Ende der bis zum 9. Juni 2018 laufenden Übergangsphase, wenn in den ÖBB Nightjet-Zügen ausschließlich die Tarife der ÖBB gelten, den Erwerb der Fahrkarten so einfach wie möglich zu gestalten. Aus diesem Grund arbeitet die DB AG bspw. an dem Ausbau ihres Vertriebssystems, mit dem es auch zukünftig möglich sein soll, Tickets für ein durchgehendes Angebot für Reisen mit Umstieg zwischen Nightjet und DB-Zügen aus einer Hand zu erwerben. Zudem hat die DB AG bereits jetzt die Buchbarkeit internationaler Fahrkarten über die Internetseite [bahn.de](http://bahn.de) verbessert. In einem ersten Schritt können jetzt Tickets für Fernverkehrszüge der italienischen Bahngesellschaft TRENITALIA gebucht werden. Weitere Anbieter und Länder werden sukzessive folgen, darunter die ÖBB als einer der ersten.

2. Wie haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Verhandlungen zwischen der DB AG und der ÖBB stattgefunden, welche Arten von Kooperationsmodellen sind dabei erörtert worden?

Grundsätzlich erfolgt die Kooperation zwischen DB AG und ÖBB im Nachtreiseverkehr nach dem Modell der „ausführenden Beförderung“. In diesem Modell ist ein Eisenbahnunternehmen als „vertraglicher Beförderer“ für die gesamte Strecke des Zuges kommerziell verantwortlich. Der vertragliche Beförderer ist der einzige Vertragspartner der Reisenden. Er setzt dementsprechend auch seine Tarife allein verantwortlich fest. Er ist auch der alleinige Ansprechpartner seiner Reisenden für Kundenreklamationen, insbesondere für Fahrgastrechtfälle nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.

Der vertragliche Beförderer bedient sich in der Regel im Ausland eines „ausführenden Beförderers“. Dieser ausführende Beförderer übernimmt den Zug an der Grenze als betrieblich verantwortliches Eisenbahnunternehmen für den bestellten Trassenabschnitt.

Für Nightjet-Züge ist die ÖBB der vertragliche Beförderer für den gesamten Laufweg der Züge und bedient sich der DB AG als ausführendem Beförderer in Deutschland.

3. Welche Maßnahmen und Regelungen plant die Bundesregierung in Bezug auf die Anerkennung von Tickets und Rabattkarten der DB AG in Zügen der ÖBB sowie zwischen anderen EVU, die in Deutschland Bahnleistungen anbieten?

Die Bundesregierung plant keine derartigen Maßnahmen.

4. Welche Maßnahmen und Regelungen plant die Bundesregierung, um ein einheitliches Buchungssystem für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und insbesondere den Nachtzugverkehr innerhalb Europas oder zumindest für Deutschland und die Nachbarländer zu schaffen, und wie sieht ihre Vision für ein solches System aus?

Die Bundesregierung plant derzeit keine neuen gesetzlichen Regelungen zur Schaffung eines einheitlichen Buchungssystems für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und insbesondere den Nachtzugverkehr innerhalb Europas, auch nicht für Deutschland und die Nachbarländer. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche anderen Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen und plant sie zu treffen mit Blick auf ihren Auftrag, der sich aus dem Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/12363 ergibt?

Potentiellen Betreibern neuer Nachtzugstrecken wird kraft Gesetzes ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur ermöglicht. Zu den übrigen Themen wird die Bundesregierung mit dem Vorstand der DB AG im Gespräch bleiben.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung das Netz der Nacht-ICEs und -ICs der Deutschen Bahn AG?

Ist es nach Auffassung der Bundesregierung möglich, dass sich dadurch eine Konkurrenzsituation zwischen der DB AG und der ÖBB als Betreiberin von echten Nachtzügen mit Schlaf- und Liegewagen ergibt (bitte begründen)?

Dies fördert den von der Bundesregierung gewünschten Wettbewerb.

7. Welche Konsequenzen für die Attraktivität des Schienenverkehrs und für die Fahrgastreue würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung ergeben, wenn es zukünftig keine Kooperation zwischen der DB AG und der ÖBB in Bezug auf die Tickets mehr gäbe, und wie beurteilt sie diese (bitte begründen)?

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 beinhaltet keine Verpflichtung zur Kooperation verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sofern die beteiligten Unternehmen keine Durchgangsfahrkarten ausstellen, beziehen sich die Fahrgastreue auf die jeweilige Teilstrecke.

Eine Verpflichtung zur Anerkennung der Gültigkeit von Fahrkarten, die zur Beförderung mit einem bestimmten Eisenbahnunternehmen berechtigen, durch ein anderes Unternehmen für dessen Beförderung, besteht nach den fahrgastreulichen Vorgaben nicht.

Ungeachtet dessen geht die Bundesregierung davon aus, dass es im Interesse der DB AG und der ÖBB liegt, Kunden ein möglichst einfach zu nutzendes Angebot zu machen.

8. Welche Art der Kooperation und welche Vereinbarungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen der DB AG und ÖBB in Bezug auf den Einsatz von Personal auf den Zügen der ÖBB?

Da die ÖBB die Nachtzüge als vertraglicher Beförderer betreibt, legt sie das Einsatzkonzept des Personals fest. Die DB Fernverkehr AG stellt auf Bestellung der ÖBB die Triebfahrzeugführer für die Traktion der Nachtzüge in Deutschland und auf einzelnen Abschnitten betrieblich notwendige Zugführer.

9. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung – auch als Vertreterin des Eigentümers der DB AG als das wichtigste im TBNE vertretene Unternehmen – zum Stand und zur weiteren Entwicklung des TBNE vor?

Im Jahr 2017 hat der TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die zum Ziel hat, den TBNE den Erfordernissen der Zeit entsprechend neu aufzustellen. Entsprechend der Zuständigkeiten für den SPNV in Deutschland arbeitet diese Arbeitsgruppe eng mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) zusammen.

Zielstellung ist die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträger im SPNV in Deutschland.

10. Welche Regelung für einen zukünftigen TBNE hält die Bundesregierung für erstrebenswert, und wie setzt sie sich dafür ein (bitte begründen)?
11. Würde sich die Bundesregierung auch für eine Weiterentwicklung eines Tarifverbands zwischen den unterschiedlichen EVU unter der Hoheit des Bundes analog zum „direkten Verkehr“ in der Schweiz einsetzen, der möglicherweise zu einem „Deutschlandtarif“ für den gesamten öffentlichen Verkehr weiterentwickelt werden könnte (bitte begründen)?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Zuständigkeit für den SPNV seit der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 bei den Ländern. Dies betrifft Planung, Organisation und Finanzierung.

12. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung mit Blick auf die Tarife im Eisenbahn- und sonstigen öffentlichen Verkehr, und welche weiteren Planungen verfolgt sie dafür (bitte begründen)?

Die Bundesregierung sieht derzeit keinen Handlungsbedarf im Hinblick auf die Tarife im Eisenbahnbereich.





