

Sicher durch die Corona-Krise : Unterstützung für Fahrgäste und Unternehmen

Die Krise ist noch am Anfang und wir wissen derzeit nicht, wie lange sie andauern wird und wie intensiv sie sein wird. Daher kann sich die Lageeinschätzung praktisch täglich ändern. Klar ist aber schon jetzt, dass die Pandemie die deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr hart trifft:

Herausforderungen

Bislang halten sich die *Personalausfälle bei den EVU* – ob durch die Krankheit selbst oder durch Quarantänemaßnahmen – noch in Grenzen. Dies kann sich angesichts steigender Infektionszahlen aber sehr schnell ändern. Zudem wird sich die Personalknappheit, die den EVU schon in „normalen“ Zeiten zu schaffen macht, durch die bundesweit verordneten Kita- und Schulschließungen sehr schnell vergrößern: Zwar soll für die Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs eine Notkinderbetreuung gewährleistet sein. Aber es wird dauern, bis sich hier ein eingeschwungener Zustand eingespielt haben wird. Und auch nicht in allen Bundesländern scheint hinreichend deutlich, dass die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs systemrelevant ist.

Um verkehren zu können, sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Vorleistungen des Infrastrukturbetreibers DB Netz angewiesen. Sollte es in größerem Maße zu *Personalengpässen bei den EIU* dort kommen, wären Fahrten an den betroffenen Stellen nicht mehr durchführbar.

Grenzüberschreitende Fahrten im SPFV und größtenteils auch im SPNV sind bereits jetzt aufgrund von Grenzschließungen zu den meisten Nachbarstaaten nicht mehr möglich.

Finanzielle Einbußen ergeben sich für die Verkehrsunternehmen derzeit durch *Einnahmenausfälle*: Die Fahrgastzahlen gehen drastisch zurück, was die eigenwirtschaftlich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und die SPNV-Unternehmen, die im Nettovertrag fahren, direkt betrifft. Für die in Bruttoverträgen verkehrenden Unternehmen sind diese Auswirkungen zwar abgedeckt, können sich aber auch über die Anreizkomponenten in den Verträgen auswirken. Fahrkartenverkäufe für die Zukunft gibt es praktisch gar nicht.

Wenn in den kommenden Tagen und Wochen das bisherige fahrplanmäßige Angebot ausgedünnt werden muss, stünde zu befürchten, dass nicht stattfindende Fahrten im SPNV auch nicht vergütet werden, was die Unternehmen vor erhebliche Schwierigkeiten stellen würde. Sie sind auf die – in der Regel monatlichen – Abschlagszahlungen durch die Aufgabenträger angewiesen, um ihre *Liquidität zu sichern*.

Eigenwirtschaftlichen Verkehre können angesichts der geringen Fahrgastnachfrage nicht mehr kostendeckend durchgeführt werden. Allerdings könnten die Fahrgäste, die für die Verbindungen gebucht haben, auf ihre *Fahrgastrechte* pochen, was seinerseits ein wirtschaftliches Risiko darstellt.

Beim Stationsbetreiber DB Station und Service sowie bei DB Netz gelten strikte *Stornofristen*, d.h. wenn Fahrten nicht durchgeführt werden können, sind die Infrastrukturnutzungsentgelte dennoch bis zum Ende des Fahrplanjahres wie bestellt zu zahlen (Stationen) bzw. sind zeitlich gestaffelte Stornoentgelte fällig (Trassen).

Was ist zu tun?

1. kurzfristig

Es muss klargestellt werden, dass:

- Stornoentgelte für wegen der Corona-Pandemie ausfallende Fahrten idealerweise gar nicht erst erhoben werden oder diese hilfsweise im Rahmen der SPNV-Verträge von den Aufgabenträgern übernommen werden
- das vertraglich vereinbarte, regulär bestellte Fahrtenangebot im SPNV auch weiterhin vergütet wird, auch wenn Fahrten teilweise ausfallen,
- coronabedingte Pönale nicht erhoben werden – z.B. wegen Zugverspätungen aufgrund der Überprüfung von Verdachtsfällen, reduzierter oder entfallender Fahrausweiskontrollen etc.
- Im eigenwirtschaftlichen Verkehr und in SPNV-Nettoverträgen muss es Regelungen für ausfallende Fahrgelderträge geben, um die Liquidität der EVU zu sichern.
- Die Einhaltung von Fahrgastrechten EVU nicht dazu zwingen darf, völlig unwirtschaftliche Verbindungen durchzuführen. Hier muss es übergreifende Kooperationen geben.

2. Mittel- und langfristig

Für künftige Fälle ist eine stärkere Vereinheitlichung des Vorgehens zwischen den Bundesländern dringend nötig.

Verhaltensregeln für die Zugpersonale müssen stärker an der betrieblichen Wirklichkeit und den tatsächlichen Möglichkeiten ausgerichtet werden. Für die Aufklärung von Verdachtsfällen muss es klarere Regelungen geben, ggf. auch digital gestützt. Das Hantieren mit Zetteln („Aussteigerkarten“) bei ansteckenden Krankheiten muss der Vergangenheit angehören.

Stufenweise einsetzbare „Notfahrplänen“ müssen bundesweit und in den Regionen vorhanden sein. Es braucht klare Kriterien, wann sie in Kraft gesetzt werden.

Natürlich hat jetzt die Bearbeitung der akuten Krise Vorrang. Dennoch müssen die laufenden Prozesse bereits jetzt hinterfragt und angepasst werden. Nach Abebben der akuten Welle müssen sie für künftige Fälle verbessert werden.

3. Beschäftigungssichernde Maßnahmen

Die Ausweitung der Kurzarbeiterregelung ist sehr zu begrüßen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Kindernetbetreuung mindestens für alle in der Produktion (Fahrdienst, Disposition, Werkstätten) tätigen Personale wirklich funktioniert.

Insgesamt muss der Bund dafür Sorge tragen, dass Einnahmenausfälle und Mehraufwendungen, die die EVU bedingt durch die Pandemie treffen, ausgeglichen werden. Das kann er entweder direkt tun. Oder er ermuntert im SPNV die Aufgabenträger dazu. Ein Entgegenkommen der Aufgabenträger darf der Bund den Ländern/Aufgabenträgern bei der künftigen Gestaltung der Regionalisierungsmittel nicht zum Nachteil auslegen.

Zu bedenken ist dabei immer, dass die Renditen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ohnehin schon unter dem liegen, was in normalen Zeiten in anderen Branchen erzielt werden kann. Daher können Einnahmefälle oder Mehraufwände in sehr kurzer Zeit zu einer finanziellen Schieflage eines Unternehmens oder gar zur Insolvenz führen. Da aber die öffentliche Mobilität für die Aufrechterhaltung des gesellschaftlichen Lebens ganz zentral ist, ist die öffentliche Hand in einer Krise wie dieser auch in einer besonderen Verantwortung.

Berlin, 18. März 2020