



SPFV während und nach der Coronakrise

21. April 2020



1. Verkehrsreduktion während der Coronakrise

Während der Pandemie wurde im SPNV und im kommunalen Verkehr das Verkehrsangebot in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern und den beauftragten Verkehrsunternehmen reduziert. Wie die Liquidität der betroffenen Verkehrsunternehmen gesichert werden kann, ist Gegenstand von Verhandlungen der Unternehmen und der Aufgabenträger mit dem Bund und den Ländern.

Im Fernverkehr auf der Schiene gibt es dagegen keinen Aufgabenträger. Die Leistungen müssen eigenwirtschaftlich erbracht werden, d. h. die Kosten sind über Fahrgeldeinnahmen zu erwirtschaften, Leistungsentgelte werden nicht gezahlt.

Der Rückgang der Reisendenzahlen im SPNV war mindestens genau so drastisch wie im kommunalen und regionalen ÖV. Dienstreisen finden kaum mehr statt, Pendlerverkehr spielt im SPNV eine nur sehr geringe Rolle, und touristische Fahrten sind de facto untersagt. Ab Anfang März sanken die Fahrgastzahlen bereits signifikant, und spätestens ab Mitte März 2020 wurde fast nur noch „heiße Luft“ bewegt.

Bereits erworbene Tickets wurden und werden weiter storniert angesichts der Unklarheit, wann Reisen wieder uneingeschränkt möglich sein wird. Neue Ticketverkäufe gibt es praktisch nicht. Wegen der entfallenden Einnahmen mussten daher die kleineren Fernverkehrsanbieter sehr bald ihren Betrieb einstellen, z. B. Flixtrain am 20. März 2020.

2. Weisung des Bundes an die DB Fernverkehr

Obwohl die Einschränkungen, Buchungsrückgänge und Stornierungen DB Fernverkehr im selben Maße wie die Konkurrenz betreffen, fährt das Unternehmen dennoch trotz Krise ein zwar abgesenktes, aber doch mehr als ein Grundangebot. Es bewegt sich zwischen 70 und 80 % der im Jahresfahrplan bestellten Trassen.

Dem Vernehmen nach hat es eine Ansage des Bundesverkehrsministers gegeben, nach der die DB Fernverkehr ihr Angebot nicht weiter absenken solle, auch wenn sie das aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus tun müsste, denn jeder Tag erzeugt Millionen Euro Verluste. Zwar kann man argumentieren, dass die Fixkosten (Personalkosten, Werkstattaufwendungen etc.) sehr hoch sind und durch Einstellung des Verkehrs relativ wenig eingespart werden könnte. Aber selbstverständlich reißen die Einnahmehausfälle gewaltige Löcher in das Budget der DB Fernverkehr. Diese müssen irgendwie gestopft werden. Dabei fällt auf, dass zwar für die gesamte Branche des SPNV und des ÖSPV (also Busse, Straßen- und U-Bahnen) nach einer gemeinsamen Lösung für die Liquiditätssicherung und auch die Einnahmensicherung mit Aufgabenträgern, Bund und Ländern gesucht wird. DB Fernverkehr beteiligt sich an dieser Lösungssuche aber nicht.

DB-Vorstandschef Dr. Richard Lutz äußerte passend dazu in der Karwoche, man stehe in Verhandlungen mit dem Bund über einen finanziellen Ausgleich für den Fernverkehr. Aus Sicht des Unternehmens DB, oder genauer: der DB Fernverkehr, ist dies konsequent: Wie jedes andere Unternehmen auch muss es sich in der Krise um Krisenhilfen bemühen. Hier kommt hinzu, dass es offensichtlich eine Regierungsweisung gegeben hat, den Betrieb nicht zu reduzieren.



3. Bund hat der DB Fernverkehr Leistungen auferlegt

De facto hat der Bund gegenüber der DB Fernverkehr eine Art „Auferlegung“ vollzogen, indem er einem Wirtschaftsunternehmen aufgrund allgemeiner politischer Erwägungen einen Versorgungsauftrag gegeben hat, den dieses aus eigenen Stücken nicht angenommen hätte. Die DB Fernverkehr muss sich – um mit dem Staatshaftungsrecht zu sprechen – „aufopfern“.

Dabei bleibt unklar, warum der Bund sich mit der Auferlegung nur an sein eigenes Unternehmen gewendet hat und nicht auch die anderen bisherigen Betreiber zur Weiterfahrt gegen Kostenerstattung verpflichtet hat. Diese wären dazu bereit und in der Lage gewesen: Fahrzeuge und Personal standen bei ihnen genauso zur Verfügung wie bei der DB Fernverkehr.

4. Folgen der Auferlegung

Im Gegenzug hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr nun gegenüber dem Bund einen Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm durch die Anweisung entstanden sind. Diese Kosten dürfen nicht pauschal erstattet werden, sondern müssen detailliert nachgewiesen werden. Sie dürfen sich nur auf den Teil der Leistung erstrecken, die das Unternehmen nicht von sich aus erbracht hätte.

Vor allem müssen diese Kosten transparent gemacht werden. Eine pauschale Erstattung, die das Unternehmen und der Bund rein bilateral aushandeln, womöglich im „Paket“ mit anderen Sachverhalten, reicht keinesfalls aus.

De facto würde es sich bei einer solchen Kostenerstattung an ein einzelnes Unternehmen ohne eine weiter spezifizierte Rechtsgrundlage um eine staatliche Beihilfe handeln, deren Zulässigkeit im einzelnen zu begründen wäre. Dazu wäre auch wichtig zu wissen, in welcher Form eine Erstattung stattfindet – etwa als Leistungsentgelt (auf welcher Grundlage?) oder als erneute Kapitalerhöhung etc. pp.

Zum Vergleich: In Österreich gibt es auf der Strecke Wien – Salzburg eine Notvergabe an die österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die private Westbahn, die beide schon vor der Krise die Strecke bedient haben.¹ Die österreichische Republik sichert auf diese Weise einen Einstundentakt, den die beiden Unternehmen von sich aus derzeit angesichts der niedrigen Fahrgastnachfrage nicht anbieten würden.

5. Bahnpolitische Folgerungen

Man könnte das Engagement des Bundes für eine Aufrechterhaltung des Betriebs des DB-Fernverkehrs während der Corona-Krise auch folgendermaßen interpretieren: Möglicherweise ohne es zu wollen, hat sich der Bund zum Aufgabenträger im SPfV gemacht – also zu etwas, was er nach Aussage der derzeitigen Bundesregierung eigentlich nicht sein will. Dennoch wäre diese Positionierung durch Art 87e GG nicht nur gedeckt, sondern sogar geboten. Schließlich wird in dieser Verfassungsnorm ein Gesetz zur näheren Ausgestaltung des Gewährleistungsanspruchs im Schienenpersonenfernverkehr gefordert. Dieses hat der Bundesgesetzgeber jedoch seit der Bahnreform trotz verschiedener Initiativen sowohl der Länder als auch aus der Mitte des Bundestages selbst nicht beschlossen.

¹ „Staat stützt ÖBB und Westbahn“, *Die Presse* vom 18. April 2020, <https://www.diepresse.com/5802056/staat-stutzt-obb-und-westbahn> u.v.a.m.



Das in der Krise durch den Bund gezeigte Engagement muss für die Zukunft Konsequenzen haben: Der Bund muss seine grundgesetzlich festgeschriebene Verantwortung für das Fernverkehrsangebot nicht nur informell wahrnehmen, wie er es jetzt offenbar getan hat und durch eine zu zahlende Kompensation an das Unternehmen DB Fernverkehr weiter tun wird.

Vor allem muss er seine Verantwortung jetzt formalisieren und das seit langem geforderte Schienenpersonenfernverkehrsgesetz auf den Weg bringen, das Vorgaben für ein Mindestangebot auf der Schiene im SPFV macht. Es sollte auch Regelungen für einen Fall wie jetzt aufnehmen, nämlich ein Mindestangebot auch dann, wenn es kaum mehr zahlungswillige Kunden in den Zügen gibt.

