

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Peter Heidt, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Schienenpersonenverkehr

Seit März 2020 versuchen die Bundesregierung sowie die 16 Landesregierungen die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie in Deutschland, insbesondere durch Ausgangs- und Kontaktsperrungen sowie Reisebeschränkungen, einzudämmen. Dies wirkt sich in erheblichem Maße auf die Mobilität im Allgemeinen sowie den Schienenpersonenverkehr im Speziellen aus. So hat sich aufgrund der getroffenen Maßnahmen die Auslastung sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) maßgeblich reduziert. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beispielsweise hat ihr Angebot im Fernverkehr nach eigenen Angaben um rund 25 Prozent reduziert. Und auch die Auslastung der Züge lag Anfang April 2020 demnach nur noch zwischen 10 und 15 Prozent des Normalniveaus (https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-fernverkehr-schrumpft-in-der-corona-krise-zuege-bleiben-leer_aid-49938655). Viele Aufgabenträger im SPNV haben gleichermaßen ihr Verkehrsangebot in Anbetracht der gesunkenen Nachfrage reduziert. Die finanziellen Auswirkungen dieses Rückgangs sind gegenwärtig nur schwer abzuschätzen. Aufgrund der Tatsache, dass spätestens ab Mitte März 2020 kaum noch Fahrgäste befördert worden sind, ist jedoch davon auszugehen, dass auf die betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Verluste in Millionenhöhe zukommen.

Während jedoch das Verkehrsangebot im Nahverkehr in weiten Teilen durch öffentliche Mittel subventioniert wird, erbringen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr ihre Verkehre eigenwirtschaftlich. Dementsprechend hat beispielsweise das Unternehmen Flixtrain im März 2020 bekanntgegeben, den Zugbetrieb aufgrund der Corona-Krise einstellen zu müssen (<https://www.rbb24.de/wirtschaft/thema/2020/coronavirus/beitraege/berlin-flixtrain-betrieb-eingestellt-bis-ende-april.html>). Im Gegensatz dazu erbringt die DB Fernverkehr, wie bereits dargestellt, nach wie vor einen Großteil ihrer Verkehrsleistung. Medienberichten war in diesem Zusammenhang bereits zu entnehmen, dass die DB AG im Fernverkehr gegenwärtig Verkehrsleistungen „auf Bitten der Poli-

tik“ erbringt, die sie aus wirtschaftlichen Erwägungen sonst nicht erbringen würde (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/corona-krise-deutschebahn-braucht-bis-zu-zehn-milliarden-euro-a-3004a6f3-c2db-4458-b5da-3b6b5d6ae19f>). Daraus folgend stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage und in welcher Art und Weise die DB AG für die Erbringung nichteigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen entschädigt werden soll. Zudem stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung mit dieser faktischen Auferlegung von Verkehrsleistungen gegen europäisches Wettbewerbsrecht verstößt. De facto wäre eine solche Kostenerstattung an ein einzelnes Unternehmen ohne Ausschreibung und Rechtsgrundlage aus Sicht der Fragesteller als staatliche Beihilfe zu werten. Nicht zuletzt ist unklar, ob die Bundesregierung mit der faktischen Übernahme der Kosten für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Fernverkehr auch Einfluss auf das Angebot genommen hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die durchschnittliche Auslastung der ICE- bzw. IC-Fernzüge der DB Fernverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 entwickelt (bitte ICE und IC einzeln angeben sowie nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
2. Wie viele Fahrgäste hat die DB Fernverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 befördert (bitte nach ICE und IC sowie nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
3. Wie hat sich die Anzahl der durch die DB Fernverkehr verkauften Fahrscheine nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 entwickelt (bitte ICE und IC einzeln sowie nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
4. Wie hat sich die Anzahl der durch die DB Fernverkehr angebotenen Fernverkehrsverbindungen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 entwickelt (bitte ICE und IC einzeln sowie nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
5. Hat die Bundesregierung die DB AG vor dem Hintergrund der anhaltenden Corona-Pandemie angewiesen bzw. mit der DB AG vereinbart, dass diese nichteigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im SPFV erbringt?
6. Falls ja, warum?
7. Falls ja, wann, und auf welcher rechtlichen Grundlage wurde diese Anweisung bzw. Vereinbarung getroffen?
8. Falls ja, wann wurde diese Entscheidung im Bundeskabinett erörtert und beschlossen?
9. Falls ja, inwiefern hat die Bundesregierung Einfluss auf die konkret zu erbringenden Verkehrsangebote genommen?
10. Falls ja, welche Vereinbarung bezüglich einer finanziellen Entschädigung wurden zwischen der Bundesregierung und der DB AG getroffen?
11. Falls ja, mit welchen finanziellen Folgen für den Bundeshaushalt rechnet die Bundesregierung aufgrund der getroffenen Anweisung bzw. Vereinbarung gegenüber der DB AG?
12. Falls ja, hat die Bundesregierung zum Stichtag 1. Mai 2020 der DB AG bereits finanzielle Mittel für die Erbringung von Verkehrsleistungen im SPFV erstattet?

Falls ja, in welcher Höhe?

13. Falls ja, hat die Bundesregierung eine Notvergabe nach österreichischem Vorbild (Wien–Salzburg, ÖBB + WestBahn) erwogen, um ein Grundangebot des SPFV zu ermöglichen?
14. Hat die Bundesregierung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen außer der DB AG Gespräche über die Erbringung nichteigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Fernverkehr geführt?
Falls ja, mit welchen Unternehmen, und mit welchem Ergebnis?
Falls nein, warum nicht?
15. Stellt die Anweisung zur Erbringung nichteigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Fernverkehr nach Auffassung der Bundesregierung eine staatliche Beihilfe gemäß europäischem Recht dar und muss daher ausgeschrieben und bei der Europäischen Kommission angemeldet werden?
Falls nein, warum nicht?
16. Mit welchen Auswirkungen auf die finanzielle Lage der DB AG durch das stark verringerte Fahrgastaufkommen rechnet die Bundesregierung, und plant sie vor diesem Hintergrund neue finanzielle Unterstützungsmaßnahmen für die DB AG, wie beispielsweise Zuschüsse oder eine Eigenkapitalerhöhung?
17. Wie viele sogenannte Sparpreis- bzw. Supersparpreistickets, die in den Monaten März und April des Jahres 2020 gekauft und auch in diesem Zeitraum genutzt wurden, hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung verkauft?
18. Wie viele sogenannte Sparpreis- bzw. Supersparpreistickets hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt in den Monaten März und April des Jahres 2020 verkauft?

Berlin, den 28. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion

