

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Otto Fricke, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Die Hilfsmaßnahmen für den Schienenpersonenfernverkehr in der aktuellen Corona-Krise

Die Corona-Pandemie stellt die einzelnen Verkehrsträger vor enorme Herausforderungen. Allein der Schienenverkehr verzeichnet im Personen- wie auch im Gütertransport starke Rückgänge und damit enorme finanzielle Verluste. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und reichen von verschärften Reisebestimmungen über Zurückhaltung der Kunden gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln bis hin zur geringeren Warennachfrage und dem einhergehenden sinkenden Schienengüterverkehr.

Im von den Ländern bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde inzwischen durch verschiedene Hilfsmaßnahmen, wie etwa die einmaligen Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch Bund und Länder, sowohl bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch bei den vielen privaten Bahnunternehmen, der Einbruch zumindest abgefangen. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) dagegen bestehen weiterhin große Probleme ohne eine übergreifende Antwort der Politik. Sämtliche Maßnahmen der Bundesregierung konzentrieren sich in diesem Bereich bislang einzig auf die Erhaltung des SPFV der DB AG und missachten dabei die stark angeschlagenen Wettbewerber. Diese sind jedoch für einen funktionierenden Wettbewerb und ein attraktives Schienenverkehrsangebot in einer freien Marktwirtschaft essenziell und leisten einen wichtigen Beitrag für die Mobilität der Menschen in der Bundesrepublik.

Für die Fraktion der FDP ist es daher unverständlich, warum die Bundesregierung an ihren Plänen festhält, einzig die Corona-Schäden des staatseigenen DB-Konzerns auszugleichen, während die privaten Wettbewerbsbahnen im Fern- und Güterverkehr vor fundamentalen wirtschaftlichen Problemen stehen. Nach Auffassung der Fragesteller gefährdet dies den in den letzten 25 Jahren mühsam aufgebauten Wettbewerb auf der Schiene in seiner Existenz. (siehe <https://>

www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/1820090/11c9749f77a71b9439759538864aa672/2020-11-25-mpk-beschluss-data.pdf?download=1). Im Vergleich zu den nationalen und internationalen Wettbewerbern scheinen derartige Maßnahmen weder bedarfsgerecht noch ökonomisch sinnvoll, zumal die finanzielle Lage der DB AG seit Längerem äußerst angespannt ist und immer wieder im Deutschen Bundestag und vom Bundesrechnungshof kritisch hinterfragt wird (siehe: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/corona-hilfen-rechnungshof-lehnt-milliarden-fuer-die-bahn-ab/26654060.html?ticket=ST-1417252-cVGYrcnyYbLI9WaSy5P0-ap3>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtige Situation des SPFV sowie des Schienengüterverkehrs bei der DB AG und den in der Bundesrepublik Deutschland fahrenden Wettbewerbsbahnen jeweils sowie im Vergleich insgesamt sowie im Hinblick auf Umsatzentwicklung und Gewinn (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
2. Wie hoch sind die konkreten finanziellen Verluste der DB AG im Jahr 2020 bisher, und welchen Anteil daran trägt nach Einschätzung der Bundesregierung die Corona-Krise?
3. Erwägt die Bundesregierung eine Senkung oder Aussetzung der Trassenentgelte im SPFV entsprechend dem geänderten EU-Rechtsrahmen, die allen Marktteilnehmern gleichermaßen zugutekäme?
 - a) Falls ja, in welchem Umfang, und wann (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Falls nein, warum nicht (bitte begründen)?
4. Wie hoch sind die konkreten finanziellen Verluste der fahrenden Wettbewerbsbahnen im Jahr 2020 bisher nach Kenntnis der Bundesregierung, und welchen Anteil daran trägt die Corona-Krise?
5. Erwägt die Bundesregierung konkrete Rettungs- bzw. Unterstützungsmaßnahmen für die im SPFV sowie im Schienengüterverkehr fahrenden Wettbewerbsbahnen, insbesondere im Hinblick auf die Maßnahmen zum zweiten Lockdown?
 - a) Falls ja, welcher Art, ab wann, und in welchem Ausmaß (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Falls nein, warum nicht (bitte begründen)?
6. Welche konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen jeweils für die DB AG sowie für Wettbewerbsbahnen sieht die Bundesregierung bei der kürzlich beschlossenen Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten im SPFV der DB AG, insbesondere im Hinblick auf Ziffer 18 des Beschlusses der Bundeskanzlerin und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 25. November 2020 (bitte begründen)?
7. Auf welcher rechtlichen Grundlage beabsichtigt die Bundesregierung, die DB AG mit erhöhten Sitzplatzkapazitäten zu beauftragen?
 - a) Beabsichtigt die Bundesregierung, hierzu einen Vertrag mit der DB AG zu schließen?
 - b) Welche Gegenleistung oder Kompensation soll die DB AG im Gegenzug auf welcher Grundlage und nach welchen Bemessungsmethoden erhalten?

8. Werden oder wurden Wettbewerbsbahnen ebenfalls gebeten bzw. beauftragt, ihre Kapazitäten im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erhöhen?
 - a) Welche Unternehmen sind das (bitte nach Unternehmen und abgedeckten Verbindungen bzw. Strecken aufschlüsseln)?
 - b) Wie viele Sitzplatzkapazitäten können diese Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung beisteuern (bitte nach Unternehmen sowie insgesamt aufschlüsseln)?
9. Erwägt die Bundesregierung wirtschaftliche Hilfen für die Wettbewerbsbahnen, damit diese wie die DB AG ebenfalls im SPFV unter Wahrung der aktuellen Hygieneregulungen verstärkt Sitzplatzkapazitäten anbieten können (bitte begründen)?
10. Wurden die Beihilfen für die DB AG aus dem Klimapaket 2019 und dem Corona-Hilfspaket 2020 bereits bei der Europäischen Kommission notifiziert (bitte begründen)?
 - a) Falls nein, wie begründet die Bundesregierung die weiterhin ausbleibende Notifizierung der Beihilfen bei der Europäischen Kommission?
 - b) Beabsichtigt die Bundesregierung weiterhin, die Beihilfen noch im Jahr 2020 bei der Europäischen Kommission formal zu notifizieren, und wenn nicht, warum (bitte begründen)?
 - c) Welche Optionen erwägt die Bundesregierung im Falle einer Ablehnung der Beihilfen durch die Europäische Kommission (bitte begründen)?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ausbleibenden Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung das Ausfallrisiko der Anleihen der DB AG sowie die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (bitte begründen)?
12. Ist die Bundesregierung dazu bereit, Anleihen der DB AG wenn nötig vor einem solchen Ausfall zu schützen (bitte begründen)?
13. Worauf stützt der Vorstand der DB AG eine eventuelle positive Fortbestehensprognose (bitte aufschlüsseln und begründen)?

Berlin, den 16. Dezember 2020

Christian Lindner und Fraktion

