

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19788 –**

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Schienenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit März 2020 versuchen die Bundesregierung sowie die 16 Landesregierungen die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie in Deutschland, insbesondere durch Ausgangs- und Kontaktsperren 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 Politik“ erbringt, die sie aus wirtschaftlichen Erwägungen sonst nicht erbringen würde (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/corona-krise-deutsche-bahn-braucht-bis-zu-zehn-milliarden-euro-a-3004a6f3-c2db-4458-b5d-a-3b6b5d6ae19f>). Daraus folgend stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage und in welcher Art und Weise die DB AG für die Erbringung nichteigenwirt-

schaftlicher 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.

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)?
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?

Die Fragen 1 bis 4 sowie 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berührt sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Die erbetenen Informationen zu Auslastung, Fahrgastzahlen, verkauften Fahrscheinen und angebotenen Verbindungen der DB Fernverkehr AG bzw. der DB AG stellen besonders sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse dar. Ihre Offenlegung – insbesondere auf dieser Detailebene – würde das wirtschaftliche Handeln dieser Unternehmen deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der Auslastung, Fahrgastzahlen, verkauften Fahrscheine und angebotenen Verbindungen würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb – gerade auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie-bedingten Beschränkungen und der aktuell verstärkten Wiederaufnahme des Fernverkehrs – entsprechend zu Lasten der DB Fernverkehr AG und der DB AG auszurichten. Daten darüber, wann welche Fernverkehrszüge wie ausgelastet sind, wie viele Verbindungen wann angeboten werden, wie sich Verkehrsströme ggfs. verlagern und welche und wie viele Fahrscheine verkauft werden, sind wertvoll für jedes Unternehmen,

um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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?

Die Fragen 5 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsminister von Bund und Ländern hatten bereits im März 2020 begrüßt, dass ein stabiles Grundangebot im ÖPNV und im Schienenverkehr aufrecht erhalten wird, um insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen systemrelevanter Berufsgruppen und von Beschäftigten im Gesundheitswesen nachzukommen. Die Abwägung und Entscheidung, was zu einem stabilen Grundangebot gehört, haben die Unternehmen für ihren Bereich in eigener Verantwortung getroffen.

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?

Die DB AG schätzt auf einer noch sehr unsicheren Grundlage insbesondere auch über den weiteren Verlauf der Pandemie die Schäden aus der Coronapandemie inkl. Mehraufwendungen für Hygiene von 150 Mio. Euro/a bis 2024 gegenwärtig auf 11 – 13,5 Mrd. Euro. Die Hauptlast entsteht danach in 2020 und 2021 (5 Mrd. Euro 2020 und weitere 1,6 Mrd. Euro 2021 Umsatzausfall).

Da sich die Kreditkonditionen mit zunehmender Verschuldung des Konzerns verschlechtern, ist die Bundesregierung aufgrund der Eigentümerstellung des Bundes bereit, 80 Prozent der nach Gegensteuerung verbleibenden Corona-Schäden im DB-Konzern durch eine Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG auszugleichen. Dieses Vorgehen steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages sowie der beihilferechtlichen Prüfung und Unbedenklichkeit aus Sicht der EU-Kommission. Dazu wurden bereits Gespräche aufgenommen. Eine erste Tranche (4,5 Mrd. Euro) soll bereits – nach Erklärung der Unbedenklichkeit durch die EU-Kommission – in den nächsten Wochen fließen, die restlichen Mittel sollen in Abhängigkeit von der Höhe der dann bekannten und nachgewiesenen Schäden im vierten Quartal 2020 entschieden und zum Jahreswechsel 2020/21 bereitgestellt werden. In den Eckpunkten des Konjunkturpaketes vom 3. Juni 2020 wurde für das Jahr 2020 die Zuführung von Eigenkapital in Höhe von 5 Mrd. Euro genannt. Die haushalterischen Voraussetzungen sollen im Rahmen des 2. Nachtragshaushalts geschaffen werden. Dabei werden vsl. 500 Mio. Euro gesperrt sein und der Freigabe durch den Haushaltsausschuss unterliegen.