

Zu Tagesordnungspunkt 2

S-Bahn-Verkehr in der Region während der Corona-Pandemie

Die Inhalte dieser Sitzungsvorlage wurden am 03.04.2020 erstellt und bilden den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Sachstand zum S-Bahn-Verkehr und den daraus folgenden Maßnahmen ab. Die sich aufgrund der dynamischen Lage rasch verändernde Situation und aus diesem Zusammenhang resultierenden Ergänzungen werden im mündlichen Sachvortrag behandelt.

I. Sachvortrag

Aufgrund der Corona-Pandemie gelten seit Mitte März bundesweit Maßnahmen, um die Ausbreitung des Virus zu verlangsamen. Das öffentliche Leben ist deutlich heruntergefahren und die Bewegungen der Bevölkerung sind erheblich zurückgegangen. Dies gilt auch für die Fahrgastnachfrage, die nach einer ersten Einschätzung ebenfalls um bis zu 80% abgenommen hat. Mit dieser Situation korreliert zudem die Erlösentwicklung, was bundesweit zu massiven Liquiditätsengpässen bei vielen Verkehrsunternehmen führt. Diese Problematik wird im zweiten Teil der Sitzungsvorlage vertieft behandelt. Es erfolgt zunächst eine Darstellung zu den konkreten Auswirkungen der Pandemie auf das Fahrplanangebot, zur betrieblichen Situation im SPNV sowie bei der S-Bahn und zum geplanten Vorgehen in den kommenden Wochen.

1. Fahrplanangebot der S-Bahn während der Corona-Pandemie

Um während der Pandemie ein verlässliches Grundangebot – welches eine deutliche Angebotsreduzierung im bundesdeutschen Bahnverkehr impliziert – dauerhaft zu gewährleisten, wurde in Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, den Verkehrsministern der Länder und der Deutschen Bahn AG ein gemeinschaftliches Vorgehen verabredet. Als Betreiberin der S-Bahn Stuttgart hat die DB Regio AG ein Betriebsprogramm in diesem Sinne erarbeitet und mit der Verbandsgeschäftsstelle besprochen. Auch für den Landes-SPNV in Baden-Württemberg wurden in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium und der NVBW¹ vergleichbare Anpassungen vorbereitet.

Das Angebot bei der S-Bahn war im ersten Schritt darauf ausgerichtet, das Grundangebot, auch bei einem erhöhten Krankenstand der Betriebspersonale, über viele Wochen anbieten zu können. Gleichzeitig sollte dabei die maximal mögliche Kapazität bereitgestellt werden (bei der S-Bahn sind das im Regelfall Langzüge), um einen gesundheitlich möglichst sinnvollen Abstand der Fahrgäste zueinander zu gewährleisten. Das Fahrplanangebot war am 23.03.2020 in allen Online-Medien abrufbar und wurde ab 24.03.2020 gefahren. Zum Zeitpunkt dieser Planungen war nicht absehbar, wie sich die Gesamtsituation entwickeln würde und ob das geplante Grundangebot tatsächlich stabil gefahren werden kann. Bei der S-Bahn Stuttgart ist dies gelungen. Trotz eines auch bei DB Regio erhöhten Krankenstands und des massiven Planungsaufwands wurden die für das Grundangebot vorgesehenen Kapazitäten und das Fahrplanangebot ab dem genannten Zeitpunkt verlässlich umgesetzt.

¹ NVBW: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg; Servicegesellschaft des Verkehrsministeriums zur Planung und Koordinierung des Landes-SPNV.

Die konsequente Beobachtung der betrieblichen Situation (u.a. Fahrgastentwicklung und Besetzung der Züge), die Verfügbarkeit von Personal und Ressourcen und die Berücksichtigung der gesetzten Präventionsmaßnahmen durch die Landesregierung waren die Grundlage für eine Anpassung des bestehenden Betriebsprogramms ab 20.04.2020. Da auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine verlässliche Abschätzung möglich ist, ob insbesondere die Personalverfügbarkeit im bestehenden Umfang aufrechterhalten werden kann, war es notwendig, ein sogenanntes „Plus-Modul“ zum bisherigen Grundangebot zu erarbeiten. Dabei wurden betrieblich erforderliche und planerisch sehr anspruchsvolle Prämissen berücksichtigt.

Der Vorteil besteht darin, dass dieses Modul nun sehr schnell vom bestehenden Grundangebot entkoppelt werden kann, weil keine Verknüpfung von Umlauf- und Personaleinsatzplanung besteht. Dies ist notwendig, um bei einem sehr rasch steigenden Krankenstand der Betriebspersonale, dieses „Plus-Modul“ zurücknehmen zu können, ohne dabei in das Grundangebot eingreifen zu müssen. Die Bedeutung dieses Modulcharakters wird im folgenden Schema (vgl. Abb. 1) veranschaulicht. Des Weiteren wird das ab 20.04.2020 gültige Angebot für die S-Bahn (Grundangebot mit Plus-Modul) im Folgenden dargestellt.

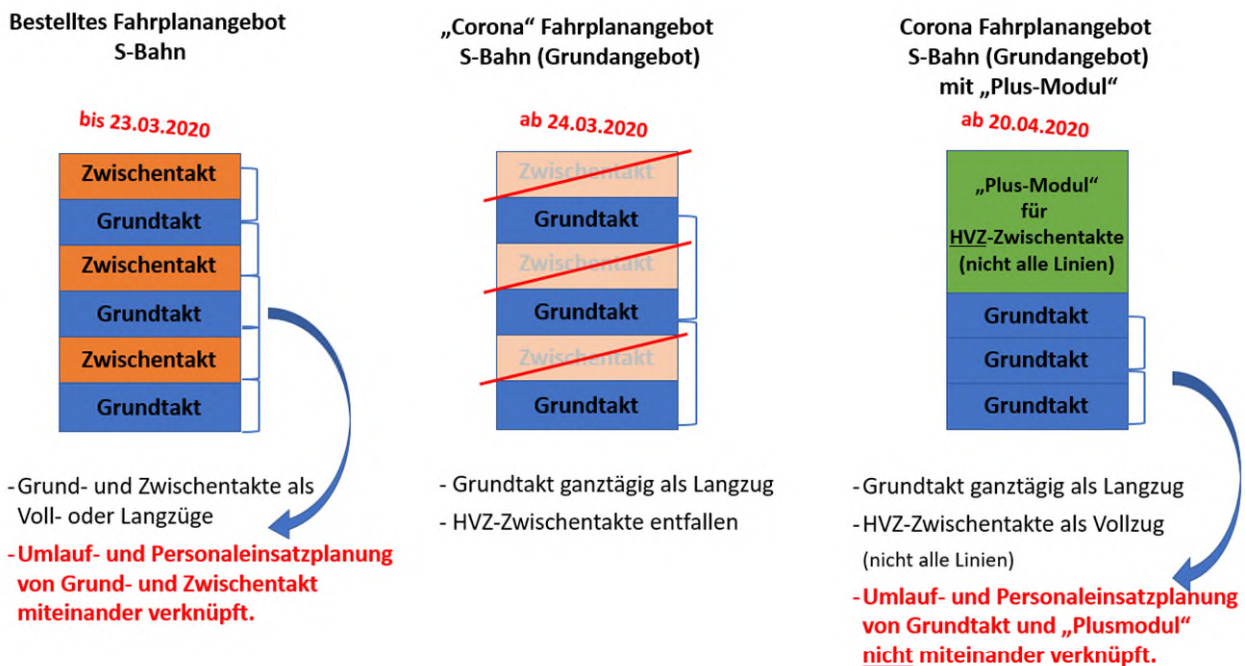


Abb. 1: Schematische Darstellung des Fahrplanangebots während der Corona-Pandemie

S-Bahn-Grundangebot mit Plus-Modul ab 20.04.2020

Linie	Grundangebot (seit 24.03.2020)	Plus-Modul (ergänzend zum Grundangebot ab 20.04.2020)
S1	> Grundtakt der S-Bahn auf allen Linien ganztägig mit Langzügen S60 mit Weiterführung von Renningen nach Leonberg (ab 06.04.) > kein Nachtverkehr und Flughafenfrühanbindung > Bedienung der Teckbahn > Keine Bedienung der Schusterbahn	S1: Zwischentakt in der Früh- und Spät-HVZ mit Vollzügen
S2		S2: wird durch Maßnahmen der S3 ergänzt
S3		S3: Zwischentakt in der Früh- und Spät-HVZ mit Vollzügen
S4		S4: Zwischentakt in der Früh- und Spät-HVZ mit Vollzügen
S5		S5: wird durch Landes-SPNV ergänzt
S6/S60		S60: Prüfung Weiterführung Zwischentakte nach S-Hbf (oben)

- Der Grundtakt wird weiterhin mit einer vollständigen Langzugbildung fahren.
- Das Verkehrsangebot wird ab 20.04.2020 in der HVZ grundsätzlich erhöht (linienbezogene Ausnahmen).
- Der Zeitraum zwischen 10:00 Uhr bis 15:00 Uhr wird weiterhin im Halbstundentakt mit Langzügen bedient.

Es hat sich gezeigt, dass die ab 24.03.2020 erfolgte Umsetzung des Grundangebots in der dargestellten Form eine richtige und notwendige Maßnahme zum Umgang mit der Pandemie war. Die Betrachtung der Entwicklungen und die im Vorlauf erfolgten Planungsprozesse waren notwendig, um die richtigen Weichen für weitere Maßnahmen und Anpassungen zu stellen. Mit der Umsetzung des erläuterten Programms wird ab 20.04.2020 mehr als 80% der gesamten Betriebsleistung gefahren. Es soll damit sichergestellt werden, dass die Abstandsregelung zwischen den Fahrgästen auch bei ggf. zunehmender Nachfrage eingehalten werden kann und eine reduzierte Verfügbarkeit des Personals nicht zu massiven und unkontrollierten Zugausfällen bei der S-Bahn führt. In einem solchen Falle ist eine modulare Anpassung möglich und notwendig.

Eine Einschätzung, wann das vollständige Fahrplanangebot der S-Bahn wieder realisiert wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden.

2. Folgen der Corona-Pandemie für die Schienenbranche

Die Corona-Pandemie trifft auch alle Unternehmen der Schienenbranche in bisher ungekanntem Ausmaß. Erforderliche Präventivmaßnahmen für die gesamte Bevölkerung (Kontaktsperrungen, Schutzmaßnahmen und Quarantäne, Betreuungsgänge durch Schul- und Kitaschließungen usw.) wirken auch auf die Personale in diesen Betrieben und erfordern von allen Seiten eine erhebliche Flexibilität. Erschwerend hinzu kommen die absehbar eingeschränkte Verfügbarkeit von (Ersatz-)Teilen, die mitunter in den Corona-Hotspots produziert werden, sowie die komplexen Planungen unter erschwerten Bedingungen. Davon sind auch die Fahrzeughersteller betroffen und es ist offen, in welchem Umfang sich die Pandemie bspw. auf die Liefertermine der 58 neuen ET 430 auswirken wird.

Wie in allen Bereichen entstehen durch diese Krise nicht zuletzt auch monetär erhebliche Folgen. Die drastisch gesunkenen Fahrgelderlöse, die Unsicherheit über die Auszahlung der vereinbarten Zuschüsse für die verkehrsvertraglichen Leistungen und die Anwendung der Pönaleregime sind zentrale Fragestellungen, wenn es um die Liquidität der Eisenbahnverkehrsunternehmen geht. Insbesondere für kleinere Unternehmen in der Branche ist dies existenzgefährdend, aber auch die Deutsche Bahn AG trifft diese Ausnahmesituation „Höherer Gewalt“ grundlegend.

Die BAG SPNV² hat vor diesem Hintergrund gemeinsam mit dem VDV³ und mofair⁴ die folgenden Leitlinien und Handlungsvorschläge entwickelt, um eine finanzielle Schieflage der Unternehmen zu verhindern bzw. möglichst umfassend abzufedern. Das vollständige Dokument ist der Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

- a) Die EVU erbringen in Abstimmung mit den Bestellern und auf Grundlage der coronabedingten Vorgaben durch den Bund das mögliche und adäquate Leistungsangebot. Nach Aufhebung der Einschränkungen wird schnellstmöglich das vertragliche Leistungsangebot wiederhergestellt.
- b) Die Aufgabenträger leiten alle zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für die Umsetzung der Verkehrsverträge zur Sicherung der Liquidität an die EVU weiter. Die Zahlungen sollen, trotz Umsetzung des Grundangebots, aufgrund des vollständigen Leistungsangebots (inkl. Infrastrukturnutzungsentgelten) geleistet werden.
- c) Die Anwendung des Pönaleregimes soll zur Vermeidung zusätzlicher Belastungen während der Pandemiezeit nicht erfolgen.

² BAG SPNV: Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger für den SPNV ist Dachverband der Bestellerorganisationen in Deutschland. Der Verband Region Stuttgart ist Gründungsmitglied.

³ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

⁴ Mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im SPNV

- d) Freiwerdende Mittel (z.B. Energiekosten) sollen zur Liquiditätssicherung zunächst bei den Verkehrsunternehmen verbleiben.
- e) Die Unterzeichner der Handlungsempfehlungen wollen sich dafür einsetzen, dass weitere Abschläge auf die Regionalisierungsmittelzahlungen des Bundes mindestens einen Monat im Voraus an die Länder fließen: Die Länder werden gebeten, diese vorfristig erhaltenen Regionalisierungsmittel unverzüglich an die Aufgabenträger weiterzuleiten, damit diese die Liquidität der EVU – insbesondere mit Blick auf die zurückgegangenen Fahrgelderlöse – sicherstellen können.
- f) Die EVU sollen unabhängig von den genannten Liquiditätshilfen alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um sich Mittel aus bestehenden Rettungsschirmen des Bundes und der Länder zur Verbesserung der Liquiditätslage zu beschaffen.
- g) Die Maßnahmen sollen bis 31.05.2020 angewendet werden.
- h) Nach Ende der Pandemie soll ein Modell entwickelt werden, um die wirtschaftlichen Auswirkungen über den gesamten Zeitraum (auch rückwirkend) angemessen auszugleichen. Auch sollen die Nachwirkungen auf die Fahrgastnachfrage berücksichtigt werden.

In den bisherigen Diskussionen der Regionalversammlung war eine langfristige finanzielle Absicherung des S-Bahnverkehrs in der Region stets ein zentrales Anliegen des Gremiums. Vor diesem Hintergrund hat die Geschäftsstelle die bisherigen Abschläge für den Verkehrsvertrag weiterhin vorgesehen und einen Vorbehalt bzgl. etwaiger Verrechnungen auf die vertraglich vereinbarten Bestellerentgelte ausgesprochen.

Die Geschäftsstelle empfiehlt dem Gremium dieses Vorgehen weiterzuführen und damit auch die vom Land an die Region gezahlten Regionalisierungsmittel für den Verkehrsvertrag an die DB Regio AG weiterzuleiten. Es wird ferner empfohlen, die DB Regio AG bei der Jahresabrechnung für das Jahr 2020 monetär grundsätzlich so zu stellen, als ob die vertragliche Verkehrsleistung auch während der Coronapandemie erbracht worden wäre und dieses in einem Modell zu berücksichtigen, mit dem die wirtschaftlichen Auswirkungen des EVU angemessen ausgeglichen werden sollen. Die Empfehlungen der BAG SPNV, deren Erarbeitung in Abstimmung mit den Bestellern in Deutschland beabsichtigt ist, sollen hierbei berücksichtigt werden. Mögliche Ausgleichszahlungen aus anderen Rettungsschirmen, die ggf. auch noch entwickelt werden, sind gegenzurechnen. Einen entsprechenden Vorschlag wird die Geschäftsstelle zur Beschlussfassung vorlegen.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zur Kenntnis und beschließt die Weiterführung der Abschlagszahlung auf Basis des vollständigen Fahrplanangebots bei der S-Bahn unter der Voraussetzung, dass die Region weiterhin im vereinbarten Umfang durch das Land mit Regionalisierungsmitteln ausgestattet wird. Neben den Eigenmitteln der Region werden die Regionalisierungsmittel zur Umsetzung des laufenden S-Bahnbetriebs damit vollständig weitergeleitet.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle mit der Entwicklung eines Modells zum Ausgleich der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie. DB Regio soll dabei grundsätzlich so gestellt werden, als ob die vertragliche Verkehrsleistung auch während der Corona-Pandemie erbracht worden wäre. Die Empfehlungen der BAG SPNV, deren Erarbeitung in Abstimmung mit den Bestellern in Deutschland beabsichtigt ist, sollen hierbei berücksichtigt werden. Mögliche Ausgleichszahlungen aus anderen Rettungsschirmen, die ggf. auch noch entwickelt werden, sowie verminderte variable Kosten sind gegenzurechnen.