

**Handlungsempfehlungen und Leitlinien zum Umgang mit den Auswirkungen der Corona-Virus Krise  
für den SPNV in Deutschland**

**Vorbemerkung**

Aufgrund der sich auch in Deutschland ausbreitenden Corona-Pandemie und den hiermit einhergehenden, immer weiter zunehmenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens sowie der sich rasant verschärfenden Gefährdungslage insgesamt, befindet sich die SPNV-Branche in Deutschland derzeit in einer noch nie dagewesenen Ausnahmesituation höherer Gewalt.

Durch Präventivmaßnahmen (Umsetzung erforderlicher Schutzmaßnahmen für Mitarbeiter der EVU, Betreuungsgengpässe durch Schul- und Kitaschließungen, angeordnete Quarantänemaßnahmen etc.) und mögliche weitere Infektionen von Betriebspersonal sehen sich die EVU mit einer stetig sinkenden Personalverfügbarkeit konfrontiert. Ferner wird die Situation durch eine absehbar eingeschränkte Verfügbarkeit von Ersatzmaterial aufgrund weltweit betroffener Lieferketten weiter verschärft. Vor diesem Hintergrund besteht in der Branche Einigkeit, dass ein abgestimmtes, aber verlässlich fahr- und kommunizierbares Grundangebot besser ist, als ein volles Leistungsangebot, welches nicht durchgehend aufrechterhalten werden kann.

Zudem ist durch die nunmehr bundesweit in Kraft getretenen Ausgangsbeschränkungen und Kontaktverbote ein dramatischer Rückgang des Fahrgastaufkommens – und damit verbunden der Fahrgeldeinnahmen – zu verzeichnen.

Die EVU sehen sich in Anbetracht dieser Umstände in einer existenzbedrohenden Situation, da die für die Aufrechterhaltung des unternehmerischen Betriebes notwendige Liquidität angesichts drastisch sinkender Fahrgeldeinnahmen z.B. aus der Einnahmeaufteilung der Verkehrsverbünde oder aus der Tarifkooperation zum BB DB nicht mehr zur Verfügung steht. Verschärfend wirkt sich hier zudem der massive Einbruch der eigenen Fahrkartenverkäufe bei den EVU aus.

Sowohl in der Corona-Krise als auch mit Blick auf den Wiederhochlauf des öffentlichen Lebens und der Wirtschaft ist die Sicherung der Strukturen im SPNV und ÖPNV für die Daseinsvorsorge von zentraler Bedeutung. Die Krise trifft die Branche, der hinsichtlich der Klima- und Mobilitätswende eine tragende Rolle zukommt, in einer Phase des Wachstums und Personalaufbaus. Kurzarbeit oder gar Entlassungen sind aus Sicht der Branche schon aus Gründen der Aufrechterhaltung des stabilen Grundangebots und insbesondere mit Blick auf die Zukunftsaufgaben nach Corona kein geeigneter Weg. Sie führen vielmehr dazu, dass nach dem Ende der Krise die Branche vor einem noch größeren Personalnotstand steht und der Wiederhochlauf des Verkehrsangebots auf das Niveau vor der Krise scheitern würde.

Aus diesem Grund ist es in einem ersten Schritt dringend notwendig, die bei den EVU auftretenden Liquiditätslücken zu schließen und im nächsten (konzeptionell noch zu erarbeitenden) Schritt aber eine Methodik für einen angemessenen wirtschaftlichen Ausgleich zu entwickeln.. Nur so können die EVU ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Mitarbeitern nachkommen und ihr Personal halten und der Nahverkehr auf der Schiene langfristig gesichert werden.

**Um dieses Ziel zu erreichen, empfehlen die Unterzeichner dieses Dokuments folgende Leitlinien und konkrete Handlungsvorschläge zwischen SPNV-Aufgabenträgern und EVU zum Umgang mit den Herausforderungen der Krise:**

### **1. Ziel, Anwendungsvoraussetzungen und zeitlicher Rahmen**

- Die hier formulierten Handlungsempfehlungen haben das ausschließliche Ziel, die Liquidität der EVU zu sichern, und sollen zunächst bis zum 31. Mai 2020 angewendet werden.
- Es besteht Einigkeit, dass die nachfolgenden Maßnahmen allein zur Sicherung der Liquidität erfolgen sollen, und dass im zweiten Schritt ein Modell entwickelt werden muss, um die wirtschaftlichen Auswirkungen über den gesamten Pandemiezeitraum (auch rückwirkend) angemessen auszugleichen.
- Soweit dieses Modell zum ergebnisseitigen Ausgleich zwischen den Branchenbeteiligten nicht bis Ende April 2020 beschlossen und am 1. Juni 2020 wirksam werden kann, werden sich alle Beteiligten kurzfristig über eine Verlängerung der hier niedergelegten Maßnahmen zur Liquiditätssicherung verständigen.
- Die EVU werden in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und auf Grundlage der coronabedingten Vorgaben des Bundes und der Länder das jeweils situationsbezogen mögliche und adäquate Leistungsangebot erbringen. Sobald die Einschränkungen durch Corona aufgehoben sind, werden die EVU schnellstmöglich das vertraglich vereinbarte Leistungsangebot erbringen.

### **2. Frühzeitige und enge Kommunikation als wesentliche Grundlage der Problembewältigung**

- Geplante Maßnahmen sowie auftretende betriebliche Probleme sollen frühestmöglich durch die EVU an die Aufgabenträger kommuniziert werden.
- Zum Umgang mit den krisenbedingten Sachverhalten und Herausforderungen, insbesondere zur Ausgestaltung des stabilen Grundangebotes und zur erforderlichen Außenkommunikation, soll regelmäßig eine zeitnahe Abstimmung zwischen den EVU und den Aufgabenträgern stattfinden.

### **3. Sicherung der Liquidität der EVU insbesondere durch Einsatz der verfügbaren Regionalisierungsmittel**

- Die den Aufgabenträgern für die Umsetzung der Verkehrsverträge zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel sollen zur Sicherung der Liquidität der EVU verwendet werden.
- Auch bei Abbestellungen (Reduzierung auf stabiles Grundangebot) und betrieblich bedingten Ausfällen sollen die ungekürzten Abschläge auf die vollen Bestellerentgelte auf Basis des ursprünglich bestellten Verkehrsangebotes gezahlt werden (Bezahlung wie im Jahresfahrplan bestellt, nicht wie tatsächlich gefahren). Die Zahlungen sollen inklusive der vollständigen Anteile für Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen und Stationen) erfolgen und zwar unabhängig von der tatsächlichen Infrastrukturnutzung durch die EVU.
- Etwaige Abzüge von den Abschlagszahlungen für das laufende Jahr 2020 aufgrund von Minderleistungen sowie der Anwendung der Pönaleregime der Verkehrsverträge sollen während der Pandemiezeit unterbleiben, um zusätzliche Belastungen der Liquiditätslage der EVU während der Pandemiezeit zu vermeiden.

- Alle durch weitere Kosteneinsparungen (z.B. Energiekosten) freiwerdenden finanziellen Mittel sollen zur Liquiditätssicherung zunächst bei den EVU verbleiben.

#### **4. Liquiditätshilfen zum Umgang mit dem Rückgang von Fahrgeldeinnahmen**

- Die laufenden Regionalisierungsmittel und Kosteneinsparungen (Punkt 3.) werden im Hinblick auf die dramatisch wegbrechenden Fahrgeldeinnahmen zur Schließung der auftretenden Liquiditätslücken jedoch nicht ausreichen. Es wird derzeit flächendeckend ein Rückgang der Fahrgeldeinnahmen im Barverkauf von bis zu 90% verzeichnet; mit großer Sorge wird die Entwicklung bei den bisherigen Stammkunden (z.B. Abo-Kunden) beobachtet. Auch in den Bruttoverträgen wirken sich die fehlenden Fahrgeldeinnahmen erheblich auf die Liquidität der EVU aus, sofern die ursprünglich erwarteten Einnahmen auf die Abschlagszahlungen der Aufgabenträger angerechnet werden.
- Daher werden zeitgleich Lösungen für Netto- und Bruttoverträge benötigt.
- Mithin bedürfen auch die Länder/Aufgabenträger kurzfristig einer verbesserten Liquiditätsausstattung durch den Bund, um die EVU mit Liquidität ausstatten zu können. Vor diesem Hintergrund werden sich die Unterzeichner dafür einsetzen, dass weitere Abschläge auf die Regionalisierungsmittel immer mindestens einen Monat im Voraus an die Länder gezahlt werden, damit diese über ausreichende Mittel zur zweckgebundenen Sicherung der Liquidität der EVU ausschließlich für die vertragsgegenständlichen Leistungen in Deutschland verfügen. Die Länder werden gebeten, die vorfristig erhaltenen Regionalisierungsmittel unverzüglich an die zuständigen Aufgabenträger, soweit vorhanden, weiterzuleiten.
- Unabhängig von den vorgenannten Liquiditätshilfen sollen die EVU alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um sich Mittel aus den bestehenden Rettungsschirmen des Bundes und der Länder zur Verbesserung der Liquiditätslage beschaffen. Kurzarbeit soll dabei soweit wie möglich vermieden werden.

#### **Ausblick:**

Ziel ist es, eine nachhaltige Lösung zum angemessenen Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie für die gesamte ÖPNV-Branche zu erarbeiten, die rückwirkend ab Beginn der Pandemie sowie in der Zeit ihrer Nachwirkungen auf die fahrgastseitige Nachfrage Anwendung findet.

Hierfür haben die Unterzeichnenden eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

Wir befinden uns gegenwärtig in einer gesellschaftlichen Notsituation, die allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern hohe Belastungen abverlangt. Diese außergewöhnliche Situation kann nur gemeinsam auf der Grundlage enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit bewältigt werden. Die Unterzeichner dieses Dokuments appellieren an alle Branchenteilnehmer, sich gemeinsam der Verantwortung zu stellen und dadurch die Zukunft der Branche zu sichern.

1. April 2020



---

**Susanne Henckel, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.**



---

**Christian Schreyer, mofair e.V.**



---

**Oliver Wolff, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.**