

# POSITIONSPAPIER

## zu den Angaben der Deutschen Bahn AG bzgl. der Ablehnung der Angebotsreduktion DB Fernverkehr

ALLRAIL, die „Alliance of Passenger Rail New Entrants in Europe“, vertritt unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa – sowohl Beförderungsunternehmen als auch Fahrscheinverkäufer – und hat seinen Sitz in Brüssel. Wir streben mehr Wettbewerb in der gesamten Wertschöpfungskette vom Schienenpersonenverkehr an. Denn: wo auch immer die Marktöffnung bislang geschehen ist, hat diese den Fahrgästen, den Steuerzahlern als auch der Umwelt Vorteile gebracht und zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene geführt.

### **AUSGANGSLAGE:**

Die DB Fernverkehr AG betreibt eigenwirtschaftlichen Eisenbahnpersonenfernverkehr. Im sogenannten Lockdown I (Frühjahr 2020) entschied sie sich trotz einer Auslastung von unter 10% für die Aufrechterhaltung von nahezu 100% des Angebots. Damit unterschied sie sich von allen anderen Staatsbahnen Europas, die große Teile ihrer Verkehre einstellten. Ziel sei es nach DB-Angaben gewesen, ein eigenes Angebot neben der Grundversorgung der Regionalverkehre anzubieten.

Auch im sogenannten Lockdown Light (ab November 2020) entschied sich die DB Fernverkehr dazu, sämtliche Verkehre aufrechtzuerhalten und wählte damit erneut einen europäischen Sonderweg. So reduzierten etwa die italienische und französische Staatsbahn ihr Angebot um mehr als 50 % und halten dennoch ein Grundangebot aufrecht.

Trotz erheblicher Einschränkungen der privaten Bewegungsfreiheit durch den Bund und die Länder hält die DB Fernverkehr interessanterweise auch ein großes Angebot an Sparpreistickets bereit. Zudem brachte sie nach öffentlicher Kritik nunmehr eine Vielzahl von Argumenten auf, weshalb sie mit ihrem Angebot nicht auf den Lockdown reagieren könne.

**In jedem Fall ist kritisch zu hinterfragen, ob die gewählten Mittel und der hohe Aufwand die Ziele rechtfertigen.** Konnte im Lockdown I noch nicht auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden, änderte sich dies im Lockdown Light. Gleichzeitig werden nun auch andere Gründe als die vorher genannten Gründe für den weiterhin **hohen Einsatz im Fernverkehr** angegeben.

Nachfolgend wird eine Auswahl der von der DB genannten Gründe für die weitestgehend uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Angebots ab November 2020 besprochen. Dabei ergibt der Realitäts-Check unterschiedliche, teils gegensätzliche Ergebnisse, die den angegebenen Argumenten widersprechen.

Insgesamt ist die Argumentation der DB wenig glaubhaft – insbesondere gegenüber dem Bund als Eigentümer.

-----

### **Aussage 1: Dauer des eingeschränkten Netzwerks**

Das Herunterfahren des Fahrplans im Fernverkehr würde vier Wochen dauern, das Wiederhochfahren mindestens zwei.

Ein kurzfristige Fahrpanausdünnung ist laut Lutz auch gar nicht möglich und würde den Weihnachtsverkehr gefährden. Ein planmäßiges Herunterfahren des Fahrplans im Fernverkehr dauert laut Bahn vier Wochen, das Wiederhochfahren mindestens zwei.

**Quelle:** <https://www.bild.de/politik/inland/politik-inland/trotz-fehlender-auslastung-bahn-schraenkt-zuege-nicht-ein-73697516.bild.html>

### **Einordnung:**

Nachvollziehbare Gründe für die Vorgangsdauer des Fahrplan-Shutdowns gab die DB nicht an. Dabei geht es grundsätzlich auch nicht um eine komplette Einstellung des Fernverkehrs, sondern um eine Reduzierung des Angebotes, um der aktuell deutlich gesunkenen Nachfrage Rechnung zu tragen. Die Staatsbahnen in Frankreich oder Italien waren im Gegensatz zur DB durchaus in der Lage, ihr Angebot realitätsgerecht schneller zu reduzieren.

### **Fragestellung:**

Auf welchen Grundlagen beruhen die Aussagen zur Dauer der Angebotsreduzierung (vier Wochen)? Warum sind Bahnen in anderen Ländern zu einer schnellen und angemessenen Angebotsreduzierung fähig? Sollte es doch nicht gerade der Vorteil eines vertikal integrierten Konzerns sein, solch komplexe Prozesse kurzfristig umsetzen zu können?

-----

### **Aussage 2: Kontinuierliche Versorgung mit Strom und Vollklimatisierung**

**Einen kompletten Stillstand einzelner Züge kann sich die Bahn gar nicht erlauben: Die Hochgeschwindigkeitszüge sind für Dauerbetrieb ausgelegt und müssen kontinuierlich mit Strom und Vollklimatisierung versorgt werden.**

**Quelle:** <https://www.bild.de/geld/wirtschaft/wirtschaft/corona-schock-deutsche-bahn-verliert-42-prozent-der-fahrgaeste-73948876.bild.html>

### **Einordnung:**

Niemand verlangt, alle Fernverkehrszüge gleichzeitig abzustellen; der Fernverkehr soll lediglich auf ein wirtschaftlich sinnvolles Maß zurückgefahren werden. Züge könnten zum Beispiel im Wechsel eingesetzt werden, um längeren Stillstand zu vermeiden.

Außerdem würde so die Möglichkeit geschaffen, die Flotte intensiv zu warten und damit Dauerprobleme wie defekte WC, Klimaanlage und Bordbistros nachhaltig anzugehen. Zudem stellt sich die Frage, wie andere europäische Staatsbahnen (z.B. Italien, Frankreich) oder auch private Wettbewerber nicht eingesetzten Züge so abstellen können, dass es nicht zu Folgeschäden kommt.

### **Fragestellung:**

Wieso nutzt die DB Fernverkehr die Fernverkehrszüge nicht abwechselnd, um dadurch den hohen Fernverkehrseinsatz zu reduzieren? Dabei könnte man die abgestellten ICE intensiv warten und damit Dauerprobleme wie defekte WC/Klimaanlagen und Bordbistros nachhaltig beseitigen. Zudem stellt sich die Frage, wie die anderen europäischen Staatsbahnen (z.B. Italien, Frankreich) es operativ umsetzen, die nicht eingesetzten Züge (inkl. Hochgeschwindigkeitszüge) ohne Folgeschäden abzustellen.

-----

### **Aussage 3: DB-Waggons mit Durchfeuchtung / Verkeimung / Verpilzung**

Schon nach wenigen Tagen ohne vollen Betrieb der Lüftungsanlagen würden die Innenräume durchfeuchten, die Trinkwasserleitungen verkeimen und es käme zu einer Verpilzung der Klima- und Kühlanlagen.

**Quelle:** <https://www.bild.de/geld/wirtschaft/wirtschaft/corona-schock-deutsche-bahn-verliert-42-prozent-der-fahrgaeste-73948876.bild.html>

### **Einordnung:**

Eine "Durchfeuchtung" von Fernverkehrszügen bei tageweisem Stillstand ist so nicht bekannt. Gleiches gilt für etwaige Verkeimung oder Verpilzung. Diese Probleme können nachweislich nur bei außergewöhnlich langen Standzeiten auftreten, die im Rahmen einer sinnvollen und angemessenen Kürzung des Angebots nicht vorgesehen wären. Auch andere Bahnen in Europa fahren ihren Betrieb herunter, ohne Schäden an den Zügen zu beklagen. Die DB Fernverkehr selbst betreibt zahlreiche ICs, die nur freitags und sonntags eingesetzt werden und den Rest der Woche außer Betrieb stehen.

In Berlin etwa warten an der Warschauer Straße die ehemaligen Metropolitan-Garnituren unter der Woche auf ihren nächsten Einsatz (Fahrzeugeinsatz hier: [https://de.wikipedia.org/wiki/Metropolitan#Fahrzeugeinsatz\\_ab\\_9.\\_Dezember\\_2018](https://de.wikipedia.org/wiki/Metropolitan#Fahrzeugeinsatz_ab_9._Dezember_2018))

Insgesamt gilt: Der betriebliche und finanzielle Aufwand, das Angebot nahezu uneingeschränkt aufrechtzuerhalten, ist deutlich höher als bei einer angemessenen Einschränkung des Fahrplans.

### **Fragestellung:**

Wieso nutzt die DB Fernverkehr die Fernverkehrszüge nicht abwechselnd, um dadurch den hohen Fernverkehrseinsatz zu reduzieren? Dabei könnte man die abgestellten ICE intensiv warten und damit Dauerprobleme wie defekte WC/Klimaanlagen und Bordbistros nachhaltig beseitigen. Zudem stellt sich die Frage, wie die anderen europäischen Staatsbahnen (z.B. Italien, Frankreich) es operativ umsetzen, die nicht eingesetzten Züge (inkl. Hochgeschwindigkeitszüge) ohne Folgeschäden abzustellen.

-----

### **Aussage 4: Wegfall von Städteanbindungen**

**Trotz des starken Fahrgast-Einbruchs will die Bahn an Fahrplan und Streckennetz festhalten. Bei einer Reduzierung würden laut Bericht ganze Regionen und Städte wie Halle, Saarbrücken oder Aachen den Anschluss an den Fernverkehr verlieren.**

**Quelle:** <https://www.bild.de/geld/wirtschaft/wirtschaft/corona-schock-deutsche-bahn-verliert-42-prozent-der-fahrgaeste-73948876.bild.html>

### **Einordnung:**

Eine vollständige Abbindung einzelner Städte vom Schienenfernverkehr ist weder gefordert noch notwendig. Im Gegenteil: Die Trassen sind bewilligt und vergeben. Durch eine Reduzierung des Fahrplans in den genannten Städten sollen lediglich die finanziellen Schäden durch weniger Fahrten in einem angemessenen Rahmen gehalten werden.

Zum Beispiel verkehren zwischen Berlin und München täglich dutzende ICEs, die trotz geringerer Nachfrage fast alle Halle an der Saale anfahren.

Es ist kein Grund ersichtlich, weswegen die Frequenz etwa für Halle an der Saale nicht reduziert werden sollte, statt Halle an der Saale komplett vom Fernverkehrsnetz zu nehmen.

### Fragestellung:

Die Bundesregierung und die Bundesländer untersagen Privatreisen und Privatübernachtungen in Hotels und Pensionen; geschäftliche Reisen sollen nur auf das notwendigste beschränkt bleiben. Warum sieht die Bundesregierung bei ihrem bundeseigenen Unternehmen keine Notwendigkeit der Beschränkung von Fernreisen? Wer ist aus Sicht der Bundesregierung Nutzer der Fernverkehrszüge, die neben der Grundversorgung durch den SPNV zusätzlich fahren?

-----

### Aussage 5: Kostendeckung schon ab 12% Auslastung

#### ICE-Flotte: Schon ab 12% Auslastung ist ein Fahren sinnvoll, sagt Peterson

**Fernverkehr** Wegen der im Verhältnis zu den Fixkosten geringen variablen Kosten der ICE-Flotte sei es wirtschaftlich sinnvoller, auch bei geringer Auslastung die Züge weiterfahren zu lassen. Dies sagte Michael Peterson, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG, am 10.11.2020 beim digitalen Deutschen Mobilitätskongress. Schon ab einer Auslastung von 12% seien die variablen Kosten gedeckt, ab dann würden die Fixkosten bedient.

Peterson nannte weitere Gründe, warum die DB beschlossen hatte, auch in der Corona-Pandemie den Fernverkehrsfahrplan aufrecht zu erhalten. So könne man einen ICE nicht einfach abstellen und ausschalten. Vielmehr müsse er unter Strom gehalten werden, um

Klimaanlagen oder Toiletten funktionsfähig zu halten. Es gebe auch keine Abstellplätze hierfür.

Peterson wies außerdem darauf hin, dass DB Fernverkehr eine hohe Zahl an Abokunden habe, für die das Angebot aufrechterhalten werden müsse. Berechnungen hätten ergeben: Wenn 10% der Bahncard 100 und Bahncard 50-Kunden wegfielen, würde die DB kurzfristig 250 Mio. EUR verlieren, langfristig 1 Mrd. EUR. Verlorene Stammkunden wiederzugewinnen sei extrem schwierig.

Die DB halte an der Strategie „Starke Schiene“ mit Investitionen in Fahrzeuge, Werkstätten und Personal fest und nutze die Zeit geringer Nachfrage, um die „Wachstumsschmerzen“ zu reduzieren, sagte Peterson. RB 16.11.20 [dr]

Quelle: <https://www.mobilitaet-erleben.com/berlin/2020/event.php?pg=agenda>

### **Einordnung:**

Die DB betrachtet die Kosten augenscheinlich im Rahmen einer Gesamtrechnung, statt sie differenziert nach Infrastruktur (DB Netz, DB S&S) und Betrieb (DB Fernverkehr) aufzuschlüsseln. Dabei muss DB Fernverkehr rein rechtlich ebenso eigenwirtschaftlich operieren wie alle ihre Wettbewerber.

Trassenentgelte machen in der Bundesrepublik rund 50 % der Kosten des Zugbetriebes aus. Scheinbar werden diese von der DB jedoch nicht als Teil der variablen Kosten verbucht, die beim Betreiben eines ICE anfallen. Es entsteht der Eindruck, dass die DB AG aufgrund der internen Gewinnabführungsverträge nicht zwischen den Kosten der eigentlich komplett voneinander unabhängigen Tochtergesellschaften unterscheidet.

Dabei ist eine Quersubventionierung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs in höchstem Maße marktverzerrend und verstößt sowohl gegen Bundes- als auch gegen Unionsrecht.

Gemessen an der Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr, Michael Peterson, stellt sich zudem die Frage, warum die DB Fernverkehr und die DB AG dennoch in den letzten Jahren solch große Verluste zu verbuchen hatten, wenn schon mit 12 % Auslastung die variablen Kosten gedeckt wären.

Bei einer Reduzierung des Angebotes könnte die DB zudem den Großteil der Betriebskosten in Form der Infrastrukturosten sowie Personalkosten durch den Einsatz von Kurzarbeitergeld für die Mitarbeiter einsparen, wie es aktuell fast alle Unternehmen tun.

### **Fragestellung:**

Wenn es aufgrund der geringen variablen Kosten der ICE-Flotte wirtschaftlich sinnvoller ist, auch bei geringster Auslastung die Züge weiterfahren zu lassen, wie ist dann zu erklären, dass die DB in den letzten Jahren, trotz normaler Auslastung, Jahr für Jahr negative Ergebnisse erzielt und regelmäßig finanzielle Unterstützung des Staates benötigt?



-----

## Aussage 6: Super Sparpreis Young für Geschäftsreisende

Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer** betonte, wie schon beim Lockdown im Frühjahr halte die Bahn ihr Angebot aufrecht und sichere die Mobilität für Pendler oder Geschäftsleute.

Quelle: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/bahn-vorstand-wir-fahren-weiter-den-vollen-fahrplan-17030564.html>

### Einordnung:

Ein angemessen reduziertes Basisangebot im Schienenfernverkehr ist vertretbar. Allerdings ist aufgrund der mittlerweile flächendeckenden Möglichkeit von Homeoffice sowie [der Beschlüsse der Politik](#) die Zahl der Reisenden sehr gering.

Es stellt sich die Frage, warum die DB AG ihre Sparpreisangebote ([Super Sparpreis Young](#), etc.) sowie deren Bewerbung unbeirrt fortsetzt und zum Verreisen anregt, wenn doch das Angebot nur für Pendler und Geschäftsleute aufrechterhalten wird. Die Maßgabe der Politik, auf Reisen zu verzichten, um die Ausbreitung des Virus zu verhindern, steht zudem in krassem Widerspruch zu den Sparangeboten.

### Fragestellung:

Die Corona- Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) beschloss am 16.11.2020 u.a., dass die Bürgerinnen und Bürger auf „nicht notwendige private Reisen und touristische Tagestouren“ sowie auf „nicht notwendige Fahrten mit öffentlichen Beförderungsmitteln“ verzichten sollen. Ähnliche Appelle bestehen seit vielen Wochen.

An welche Bevölkerungsgruppen konkret richtet sich das aktuelle Sparpreisangebot der DB Fernverkehr? Das Verkehrsangebot soll für Pendler und Geschäftsleute aufrechterhalten werden. Super Sparpreis Young und andere Sparpreisangebote regen jedoch zum privaten und touristischen Reisen an und widersprechen den aktuellen Beschlüssen der Länder und der Bundesregierung, auf alle nicht notwendigen Reisen zu verzichten.



Geschäftsreisen hingegen können für gewöhnlich abgesetzt oder abgerechnet werden. Wenn die BReg von der Gesellschaft erwartet, sämtliche Reisen und Treffen einzustellen, welche Verantwortung trägt dann ein bundeseigenes Unternehmen, das Sparangebote auf den Markt schmeißt?

-----

## **Aussage 7: Die DB lässt den Fernverkehr aus Rücksicht auf die besserverdienenden Bahncard-Inhaber weiterfahren. Preissensible Kundengruppen gucken in die Röhre.**

Außerdem ist man im Konzern darauf bedacht, die Bahncard-Kundinnen nicht zu verprellen. Die haben durch ihre Rabattkarte schließlich schon im Voraus für das Angebot der Bahn bezahlt. Würde sie den Fahrplan deutlicher einschränken, könnten mehr Kunden eine Kündigung ihrer Bahncard in Erwägung ziehen, was man bei der Bahn unbedingt verhindern will. Denn Bahncard-Kunden sind treue Kunden. Zudem dürfte der Druck auf die Bahn steigen, Abonnentinnen ähnlich wie im Frühjahr erneut Gutscheine auszustellen.

NÄCHSTE SEITE ›

G. ist stinksauer: „Andere Verkehrsträger, wie beispielsweise Fernbusanbieter oder Airlines, erlauben mindestens kostenfreie Umbuchungen bzw. stellen einen Reisegutschein im Wert der Originaltickets aus.“

### **AUCH INTERESSANT**

Nicht so die Bahn. Die bleibt beihart. Es gelten die Stornobedingungen wie vor Corona.

- ▶ Wer ein Super-Sparpreis-Ticket gebucht hat und wegen Corona nicht fährt, hat sein Geld verloren. Ohne wenn und aber!
- ▶ Wer ein Sparpreis-Ticket bucht (ca. 10 bis 20% teurer), kann zwar stornieren, aber Geld gibt es nicht zurück. 10 Euro vom Ticketwert verbleiben bei der Bahn, den Rest gibt es nur als Gutschein zurück.
- ▶ Nur bei teuersten Flexpreisen gibt es auch Geld zurück.

**Quellen:** <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-11/deutsche-bahn-corona-lockdown-light-oeffis-fahrgastzahlen>

<https://www.bild.de/bild-plus/sparfochs/2020/sparfochs/jede-menge-frust-bei-reisenden-warum-kennt-die-bahn-keine-corona-kulanz-73759946.bild.html>

## **Einordnung:**

Indem die DB aus Rücksicht auf die Bahncard-Inhaber im Schienenpersonenfernverkehr nahezu unvermindert weiterfährt, missachtet das bundeseigene Unternehmen die Interessen des Eigentümers, der gemeinsam mit den Ländern der Bevölkerung von Reisen und Kontakten abrät.

Ausgerechnet der staatseigene Konzern DB scheint sich nicht an diese Appelle halten zu wollen und sorgt sich mehr um die Abonnenten der Kundenkarten.

Preissensiblen Kunden, die Fahrscheine der Sparpreiskategorien gebucht haben, verwehrt die DB AG den kostenlosen Umtausch/Umbuchung und die Stornierung (Reisegutschein in Höhe der Ticketpreises). Dieses Verhalten ist nicht nur verbraucherunfreundlich, sondern sorgt zudem dafür, dass Menschen, die sich an die Appelle der Politik halten wollen, dazu gedrängt werden doch ihre Reise anzutreten, da es keine Möglichkeit der Stornierung oder Umbuchung gibt.

### **Fragestellung:**

Die DB scheint die enormen finanziellen Ausfälle, die durch das unverminderte Weiterfahren während der Corona-Krise anfallen, bewusst in Kauf zu nehmen. Fraglich ist aber, warum die befürchteten finanziellen Ausfälle durch verprellte Bahncard-Inhaber schwerer wiegen sollen. Stellt die DB AG die Zufriedenheit der gutverdienenden Bahncard 100 Besitzer über die körperliche Unversehrtheit und das Wohl der eigenen Mitarbeiter?

Wie passt es zusammen, dass die DB AG enorme finanzielle Schäden in Kauf nimmt, um gutverdienende Bahncard 100 Besitzer nicht zu verprellen, gleichzeitig aber preissensible Kunden, die Sparpreistickets gebucht haben und sich an die Vorgaben der Politik halten, keinen Ticketumtausch/Gutschein ermöglicht?

-----

### **FAZIT:**

Anspruch und Wirklichkeit klaffen in erheblicher Weise auseinander. Während Bund und Länder den Bürgerinnen und Bürgern große Entbehungen bei sozialen Kontakten und Mobilität abverlangen, wird dieser Maßstab nicht an das bundeseigene Unternehmen angelegt. Im Gegenteil: Supersparpreise und hohe Taktungen werden toleriert und akzeptiert. Die dafür angegebenen Begründungen überzeugen dabei nicht.