SIGNALARCHIV.DE

Der Bahnhofsvorsteher

Halt doch mal an - für nur 96,74 Euro Die Stationsentgelte der DB AG

aus SIGNAL 02/2018 (Mai/Juni 2018), Seite 18-19 (Artikel-Nr: 10004136)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Im Potsdamer Hauptbahnhof (VBB Brandenburg, Preiskategorie 2) kostet einer der wenigen Fernverkehrshalte mit 96,74 Euro circa doppelt so viel wie einer der zahlreichen im Berliner Hauptbahnhof (VBB Berlin, Preiskategorie 1) mit lediglich 47,34 Euro. (Foto: BfVst)

Potsdam Pirschheide (VBB Brandenburg). Der ehemalige Potsdamer Hauptbahnhof ist heute ein kleiner verkommener Halt der Preiskategorie 6 mit nur noch einem Bahnsteig. Das Anhalten kostet hier 4,80 Euro, in derselben Kategorie in Rheinland-Pfalz (ZVRP Nord) dagegen nur 2,77 Euro, aber in Mecklenburg (VMV) sogar stolze 5,19 Euro. (Foto: BfVst)

Was haben Cottbus, Potsdam und Frankfurt an der Oder gemeinsam? Richtig, sie liegen im Land Brandenburg. Und sie sind die drei teuersten Bahnhöfe Deutschlands!

Damit ist nicht gemeint, dass die Fahrkarten dort teurer seien oder die Preise der Gewerbetreibenden im Bahnhof unverhältnismäßig hoch wären. Nein, der Reisende bekommt davon gar nichts mit. Es geht um die Stationsentgelte. Das sind die Nutzungsgebühren, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an den Bahnhofsbetreiber bezahlen, damit ihre Züge dort halten dürfen, um die Fahrgäste sicher ein- und aussteigen zu lassen.

Stationsentgelterhöhung 2018

Und wie es nun mal mit Gebühren so ist, werden sie regelmäßig erhöht - zuletzt zum 1. Januar 2018. Neu ist jedoch, dass die Erhöhungen künftig beschränkt werden sollen. Maßgebend für die Obergrenze wird dann die jährliche Anpassung der Regionalisierungsmittel sein, die der Bund den Ländern gibt.

Seit vielen Jahren stapeln sich Beschwerden von diversen EVU, Aufgabenträgern und sogar einigen Bundesländern, dass die Stationsentgelte zu hoch, die Preisbildung nicht nachvollziehbar und die Erhöhungen unverhältnismäßig seien. Zu einigen sind bereits seit Jahren Gerichtsverfahren im Gange, die alle Instanzen bis hin zum Bundesverfassungsgericht und zum Europäischen Gerichtshof beschäftigen.

Teuer?

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) ist die zuständige Regulierungsbehörde, die seit 2006 auch den Wettbewerb und den diskriminierungsfreien Zugang zu den Eisenbahninfrastrukturen überwacht.

Eine Überprüfung durch die Bundesnetzagentur kam zum Ergebnis, dass das sogenannte mittlere Stationsentgelt im Zeitraum 2011 bis 2016 um 10 Prozent gestiegen ist. Um die Steigung bewerten zu können, hatte sie als Vergleichsindizes den Erzeugerpreisindex, den Verbraucherpreisindex und den EIU-Inputpreisindex hinzugezogen. Demnach stiegen im gleichen Zeitraum die Verbraucherpreise (Inflation) nur um 5,1 Prozent und die Aufwendungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nur um 4,4 Prozent. Die Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (u. a. Rohstoffe, Produkte, Energie) sind sogar um 2,9 Prozent gefallen.

Lukrativ!

Betrachtet man die Geschäftsberichte der DB Station & Service AG (DB S&S - dem

Betreiber der Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland) von 2011 bis 2016, so zeigen die Zahlen eindeutig: Es geht aufwärts! Die Zahl der jährlichen Stationshalte stieg von 142,2 Mio auf 149,4 Mio, das ist eine Zunahme um 5,06 Prozent. Die jährlichen Umsatzerlöse allein aus den Stationsentgelten stiegen hingegen von 715 Mio Euro auf 833 Mio Euro, also um 16,5 Prozent. Zieht man die anderen Umsatzerlöse (z. B. Verpachtung von Immobilien und Vermietung von Ladengeschäften in den Bahnhöfen) hinzu, so ergibt sich eine Steigerung insgesamt von 1.064 auf 1.276 Millionen Euro, das sind 19,92 Prozent. Nochmals zum Vergleich: Die Inflation betrug lediglich 5,1 Prozent!

Insgesamt erwirtschaftete das Unternehmen daraus in dem Zeitraum einen Nettogewinn (nach Steuern) von über einer Milliarde Euro, der an den DB-Konzern abgeführt wurde.

Kein Wunder also, dass die EVU aufbegehren, machen die Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur doch einen immer größer werdenden Anteil an ihren Gesamtkosten aus. Denn auch das mittlere Trassenpreisentgelt stieg in den Jahren 2011 bis 2016 um 14,0 bis 15,3 Prozent. Dagegen stiegen die Erlöse der EVU im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nur um circa 6,0 Prozent, im Fernverkehr (SPFV), unter anderem wegen der schwierigen Wettbewerbssituation mit den Fernbussen, sogar um nur circa 1 Prozent.

Laut Aussage der Bundesnetzagentur in ihrem Tätigkeitsbericht vom 30.11.2017 (DS 19/160) hatte die DB S&S in den Jahren bis 2017 stets eine Dynamisierungsrate von 2,0 Prozent festgelegt, die die allgemeinen Kostensteigerungen abdecken sollte. Zusätzlich wurden zu erwartende Sondereffekte umgelegt, die eine gesamte Kostensteigerung von 2,38 Prozent von 2016 zu 2017 rechtfertigen sollten. Bei der letzten noch nach alter Rechtsgrundlage gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) vorgesehenen Vorabprüfung wurde der Entgeltänderung - bis auf kleine einzelne Anpassungen - nicht widersprochen.

Aber für wie lange?

Am 2. September 2016 trat das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Kraft, das nunmehr die explizite Genehmigung der Entgelte nach strengen Kriterien vorschreibt. So wird die Kostensteigerungsrate der Stationsentgelte für den SPNV auf die relative Erhöhung der Regionalisierungsmittel begrenzt. Da die Stationsentgelte des Fernverkehr an die Preise des Nahverkehr gekoppelt sind, sollte auch hier mit großen Preissprüngen kaum mehr zu rechnen sein.

Berechnungsgrundlage sind zunächst die für 2017 festgesetzten Stationsentgelte - bis zu einer möglicherweise grundlegenden Korrektur der Entgelte und ggf. Entgeltstruktur. Das Ergebnis eines 2016 bis Ende 2017 stattgefundenen Prüfungsverfahrens der Bundesnetzagentur zur Höhe der Stationspreise sollte bald vorliegen.

Dass die Steigerung der Stationsentgelte gekoppelt an der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel jedoch eine Mogelpackung ist, werden wir gleich noch näher beleuchten. Doch zunächst sind erst einmal die folgenden Fragen zu klären: Wie werden die Stationsentgelte bemessen? Welche Kriterien liegen zugrunde? Und woher

kommen die teils gewaltigen Preisunterschiede für vergleichbare Bahnhöfe?

Die Stationspreisbildung

Sie Stationsentgelte beziehen sich ausschließlich auf den verkehrlichen Teil eines Bahnhofes. Grob gesagt: die Gleise, Bahnsteige und Zuwege. Alle sonstigen Teile, die nicht per Gesetz zur Eisenbahninfrastruktur gehören, wie beispielsweise die Bahnhofshalle mit Fahrkartenschaltern sowie vermieteten Geschäften, Parkhaus, Wirtschaftsund Nebengebäude, werden außen vor gelassen. Die Preisbildung geht auf das Stationspreissystem SPS 11 vom 1. Januar 2013 zurück und fußt auf zwei Säulen: erstens die Kategorisierung der Bahnhöfe und zweitens die Gewichtung der Preise je Kategorie und regional zuständigem Aufgabenträger.

Die Bahnhofskategorien

Man betrachtet die Bahnhöfe nach sechs Merkmalen, die unterschiedlich gewichtet werden: - Anzahl der Bahnsteigkanten (20%)
längster Bahnsteig (20%)
Anzahl der Reisenden am Tag (20%)
Anzahl der haltenden Züge pro Tag (20%)
Rolltreppen und/oder Fahrstühle vorhanden (5%)
Servicepersonal vor Ort (15%)

Jedes der ersten vier Merkmale wird jeweils in sechs Stufen anhand definierter Schwellenwerte gestaffelt: 1 ist die niedrigste und 6 die höchste. Je mehr ein Merkmal erfüllt wird, desto höher fällt die Stufe aus. Für jede einzelne erreichte Stufe gibt es 3,33 Prozentpunkte (20 Prozent geteilt durch 6 Stufen).

Beispiel: Rehfelde in Brandenburg hat nur eine Bahnsteigkante, fällt in Stufe 1 (bekommt 20 / 6 × 1 = 3,33), Berlin Hbf hat 14 Bahnsteigkanten und fällt in die Stufe 5 (bekommt 20 / 6 × 5 = 16,66). So verfährt man mit allen vier Merkmalen, und die erreichten Prozentpunkte werden summiert. Die letzten beiden Merkmale bleiben einstufig (0 oder 1 - vorhanden nein oder ja). Für sie werden (bei Erfüllen der Voraussetzung) die Prozentpunkte jeweils ungeteilt hinzu addiert. Anhand der sogenannten Grundkategorisierungszahl (die Summe der gewichteten Prozente) kann dann die Zuordnung zu einer von sieben Bahnhofskategorien erfolgen: - Kategorie 1 100,00 - 90,01
Kategorie 2 90,00 - 80,01
Kategorie 3 80,00 - 60,01
Kategorie 4 60,00 - 50,01
Kategorie 5 50,00 - 40,01
Kategorie 6 40,00 - 25,01
Kategorie 7 25,00 - 13,33

Die Preisberechnung

Nun wird zum einen betrachtet, wie hoch die Gesamtkosten aller Bahnhöfe einer jeden Kategorie im Mittel von 3 Jahren sind, zum anderen wie die Nutzung (also die Anzahl

der Zughalte SPFV und SPNV getrennt) aussieht. Je mehr Zughalte es in der Bahnhofskategorie gibt, desto weiter können natürlich die Kosten verteilt werden.

Diese Betrachtung wird für jede Kategorie und jeden einzelnen der 28 regionalen Aufgabenträger im SPNV vorgenommen. Für den Fernverkehrszug wird das Stationsentgelt des Regionalverkehrs mit dem Verkehrsleistungsfaktor 2,4 multipliziert.

Und so kommt es dann vor, dass die Stationsentgelte für Bahnhöfe der Kategorie 2 im Land Brandenburg (die erwähnten in Cottbus, Frankfurt/O und Potsdam) mit 96,74 Euro für Fernverkehrszüge und 40,43 Euro für jeden Regionalzug wesentlich höher sind, als die für Berlin Hauptbahnhof (Kategorie 1) mit 47,34 bzw 19,50 Euro je Zughalt.

Ist das gerecht?

Eine schwierige Fragestellung. Was ist gerecht? Nach dem Verursacherprinzip die Kosten nur dem auferlegen, der sich an dem jeweiligen Bahnhof hält? Das hieße, dass ein Verkehrsanbieter, der eine verkehrsschwache Region mit wenigen Zughalten erschließt, die hohen Lasten trägt. Im Regionalverkehr, wo die Aufgabenträger das selbst in der Hand haben, weniger oder mehr Verkehr zu bestellen und somit indirekt den Preis für die Zukunft mit zu beeinflussen, mag das zumindest noch nachvollziehbar sein. Im Fernverkehr wird jedoch der Anbieter, der sich in strukturschwachen Flächenländern wie Brandenburg engagieren möchte, von vornherein mit einem höheren Stationsentgelt bestraft, als wenn er Bahnhöfe in Regionen bedient, die ohnehin schon gut verkehrlich erschlossen sind.

Ein Strich durch die Rechnung

Einen Strich durch die Rechnung machten die Verkehrsminister der Länder im Oktober 2014 mit der Verständigung auf den »Kieler Schlüssel«. Damals wurde die Verteilung der Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 neu geregelt. Das heißt, für einige Bundesländer werden die Regionalisierungsmittel nicht jährlich um 1,8 Prozent steigen (siehe SIGNAL 4/2014 und 5/2015).

Ein Vergleich der Gesamtsteigerungen zeigt es am deutlichsten: Auf die Werte von 2017 bezogen steigen bis 2030 die Regionalisierungsmittel für Berlin um 17,44 Prozent, für Brandenburg sogar nur um 2,15 Prozent! Sollte also der Stationsbetreiber sein jährliches Erhöhungslimit mit 1,8 Prozent bei allen Aufgabenträgern gleichermaßen ausreizen, betrüge die Teuerung im selben Zeitraum 26,10 Prozent. Somit würde der Anteil der Stationsentgelte an den Verkehrskosten in Berlin und vor allem Brandenburg wesentlich höher ausfallen.

Genau das sollte mit der Deckelung der jährlichen Steigerung ja eigentlich gerade verhindert werden, um die ohnehin angespannte Finanzsituation im Regionalverkehr nicht weiter zu verschärfen.

Das bedeutet: Die jährliche Erhöhung der Stationsentgelte muss sich für jedes Aufgabenträgergebiet an die tatsächlichen Steigerungsraten der Regionalisierungsmittel im jeweiligen Bundesland anpassen, um das Risiko des

Streichens von Zugleistungen als Folge zu hoher Stationsentgelte zu senken. (BfVst)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004136.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten