

## Forderungen der BAG-SPNV für eine Neukonzeption des Stationspreissystems

*Datum: 17.02.2010*

Die BAG-SPNV begrüßt den Bescheid der Bundesnetzagentur zum Stationspreissystem der DB Station&Service AG vom 10.12.2009. Die BAG-SPNV hat die 2004/2005 erfolgte Neufassung des Stationspreissystems bisher konsequent und allumfassend abgelehnt und sieht sich nun in ihrer Auffassung bestätigt. Die BAG-SPNV hatte der DB Station&Service AG mehrfach die Ablehnung des Stationspreissystems 2005 erklärt und Überlegungen für eine Neukonzeption des Stationspreissystems vorgelegt. Diese wurden durch die DB Station&Service AG nicht berücksichtigt. Besonders verärgert ist die BAG-SPNV über die erst jüngst erfolgte Behauptung der DB Station&Service AG, dass sich die Höhe der Stationspreise nicht an den tatsächlichen Kosten, sondern an der Höhe der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ausrichten würde. Immer wieder hatte die DB Station&Service AG erklärt, das Stationspreissystem wäre ein kostenbasiertes System. Dass sie nun - nachdem deutlich wird, dass sie die ihr entstehenden Kosten nicht eindeutig zuordnen und nachweisen kann - einen Zusammenhang zu den die Basis der Finanzierung des SPNV darstellenden Regionalisierungsmitteln herstellt und noch dazu erklärt, Änderungen des Stationspreissystems könnten das Gleichgewicht der Finanzierung des SPNV in Frage stellen, wird eher als Versuch gesehen, die Länder und Aufgabenträger zu verunsichern.

Aus Sicht der BAG-SPNV werden durch den Bescheid der Bundesnetzagentur alle inhaltlichen Positionen der BAG-SPNV gestützt. Dies betrifft insbesondere das problematische Kategoriesystem, die mangelnde Transparenz und die fehlende Berücksichtigung von Vermarktungserlösen.

Die BAG-SPNV unterbreitet für eine Neukonzeption des Stationspreissystems folgende Forderungen:

### *Stationsscharfes, ausdifferenziertes Preissystem*

Erläuterung / Begründung:

- Das mit dem SPS 2005 eingeführte Kategorienpreissystem hat zu einer praxisfernen Nivellierung von Entgelthöhen insbesondere im Bereich der kleineren Bahnhöfe und Haltepunkte gesorgt (Kategorien 5 und 6). So haben sich z.B. mit der Einführung des SPS 2005 in der Kategorie 6 die Entgelthöhen je Zughalt für viele kleine Haltepunkte mit Einfachstausstattung vervielfacht. Die systembedingte Erfordernis, hier Hunderten von unterschiedlichen Stationen einen einheitlichen Preis zu geben, führte und führt zu erheblichen Verwerfungen und Ungleichgewichten bei der Kostenberechnung von SPNV-Leistungen und ist daher auch Gegenstand laufender juristischer Auseinandersetzungen.
- Die Begründung der DB Station&Service AG für die Bildung von Kategorien im SPS 2005 ist aus Sicht der Nutzer der Stationen nicht stichhaltig: Eine Kategorisierung der Stationspreise ist weder notwendig, noch sinnvoll. Kategorienpreise schaffen nicht mehr, sondern weniger Transparenz. Auch die Zuordnung einer bestimmten Basisausstattung zu Stationen einer Kategorie ergibt aufgrund der praxisfernen Ausgestaltung des Ausstattungssystems keinen Sinn.

- Nur ein stationsscharfes Stationspreissystem verhindert ungerechtfertigte Verzerrungen der Preise durch Investitionen von
  - Aufgabenträgern: Die stationspreiswirksame Förderung eines Stationsausbaus aus Aufgabenträgermitteln kommt nach dem SPS 2005 auch anderen Aufgabenträgern innerhalb desselben Bundeslandes zugute, wodurch der Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel durch den fördernden Aufgabenträger erschwert wird. Die Kategorienbildung ist damit ein Hindernis für künftige Fördermaßnahmen.
  - der DB Station&Service AG: Die Investition von Eigenmitteln der DB Station&Service AG belastet nach dem SPS 2005 die Stationspreise der betreffenden Kategorie im gesamten Bundesland, wodurch auch Nutzer von nicht aus Eigenmitteln der DB Station&Service AG modernisierten Verkehrsstationen betroffen sind.
- Ein stationsscharfes Preissystem führt zu einer transparenteren und effizienteren Mittelverwendung, da die Kosten einer Station jeweils mit dem an einer Station vorhandenen Budget (und nicht mit einem Teil eines landesweiten Budgets) in Einklang gebracht werden müssen und Überschreitungen der Kosten sofort sichtbar werden.
- Behauptungen der DB Station&Service AG, ein Einzelpreissystem mit unterschiedlichen Preisen für jede der ca. 5.400 Stationen wäre unübersichtlich und würde dem Wunsch eindeutiger Leistungsbeschreibungen (Produktbildung) für einen Stationshalt widersprechen, sind nicht stichhaltig. Für die Aufgabenträger ist die Berücksichtigung vieler Einzelpreise z.B. bei der Abrechnung von Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen unproblematisch. Vielmehr ist eine feiner ausdifferenzierte Preisstruktur für eine gerechte Abrechnung unabdingbar.

### *Kostenbasierte Kalkulation der Stationspreise*

- Die einseitige Festlegung des Umfangs der seitens der DB Station&Service AG zu einem fixen (Kategorien-)Preis angebotenen Ausstattungsmerkmale und Serviceleistung hat sich aus Sicht der BAG-SPNV nicht bewährt. Die beschriebenen Ausstattungsmerkmale- und Serviceleistungen sind nicht praxisgerecht - eine ausschließliche Betrachtung der in den ABP beschriebenen Ausstattungsmerkmale würde z.B. in Schleswig-Holstein bedeuten, dass drei Viertel aller Stationen den Wetterschutz verlieren würden. Erfahrungen zeigen, dass es zu einseitigen Absenkungen des Ausstattungs- und Serviceniveaus bei unverändertem bzw. leicht steigendem Preis kommt. Dieser Missstand kann am besten durch eine Rückkehr zu einer stationsscharf kostenbasierten Preiskalkulation bereinigt werden.
- Die Stationspreise sind jährlich zum Fahrplanwechsel auf Basis des tatsächlich entstandenen Aufwandes und der verbindlich angemeldeten Zahl der Stationshalte neu zu kalkulieren.

### *Transparenz im Stationspreissystem herstellen*

- Die Kalkulation der Stationspreise muss für die Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur nachvollziehbar sein.
- Die Kostenanteile von Nah- und Fernverkehr sowie unterschiedlichen Verkehrsunternehmen sind an jeder Station detailliert und nachvollziehbar auszuweisen. Insbesondere die Subventionierung von Fernverkehrsunternehmen aus Stationspreisen des SPNV ist zu unterbinden. Daher ist auch der Zuglängenfaktor weiter auszudifferenzieren. Dass heute ein 200 m langer Regionalzug und

ein 400 m langer ICE mit 14 Wagen denselben Stationspreis entrichten müssen, ist nicht sachgerecht.

- Aus Sicht der Aufgabenträger ist es auch sinnvoll, einzelne Leistungen an Stationen optional anzubieten, wenn diese nicht von allen EVU nachgefragt werden.
- Aus der Kalkulation jedes Stationspreises muss ersichtlich sein, in welchem Umfang und von wem Fördergelder bzw. Finanzmittel von Dritten eingeflossen sind und wie sich diese auf den Stationspreis auswirken.
- Beim Ausbau von Bahnsteigen oder Ausstattung einer Station sind die Bedürfnisse des Nah- wie auch des Fernverkehrs zu beachten

### *Berücksichtigung von Vermarktungserlösen am Bahnhof*

- Die durch Aufgabenträger und Fahrgäste finanzierten und durch Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen erhöhen die Wirtschaftlichkeit der Vermarktung von Immobilien und Flächen im direkten Umfeld der Verkehrsstationen, in vielen Fällen sind sie überhaupt Voraussetzung für ihre Vermarktung.
- Es ist folgerichtig, dass die Erlöse aus Vermarktungseinrichtungen, die bei der Bahnreform dem Bereich der DB Station&Service AG zugeordnet worden sind, der Verbesserung der Qualität der Verkehrsstationen zu Gute kommen.
- Vermarktungsbereiche und Verkehrsstationen von Bahnhöfen und Haltepunkten müssen aus diesem Grund eine wirtschaftliche Einheit bilden, allerdings ist die Finanzierung von Vermarktungseinrichtungen aus den Stationspreisen zu verhindern.
- Durch die Einbindung des EG in die Funktion der Verkehrsstation können insbesondere bei der Aufgabe des geschützten Wartens Synergien erzeugt werden.

### **Hinweise zum weiteren Vorgehen**

- Die BAG-SPNV fordert die DB Station&Service auf, die Vorstellungen der Zugangsberechtigten bei der Neugestaltung des Stationspreissystems in hohem Maße zu berücksichtigen. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit gibt hier leider Anlass für eine gewisse Skepsis.
- Den Ländern und Aufgabenträgern kommt hier insofern eine besondere Bedeutung zu, als dass sie indirekt die Hauptlast der Stationsentgelte entrichten und auch über Investitionsförderungen erheblich zum wirtschaftlichen Ergebnis der DB Station&Service AG beitragen. Sie beanspruchen daher eine privilegierte Rolle bei der Neukonzeption des Stationspreissystems.
- Unabhängig von der Neugestaltung des Stationspreissystems sieht die BAG-SPNV weiterhin erheblichen Handlungsbedarf bei der Schaffung von Möglichkeiten für die Sanktionierung von Schlechtleistungen und der Öffnung der Stationsinfrastruktur für den Betrieb durch Dritte bei Neubauten, bzw. bei der Bereitstellung von Dienstleistungen oder Fahrgastinformationen durch Dritte.