

---

**Berlin, 14. Mai 2009**

**Konferenz „Kommunales Infrastruktur-Management“**

**SPNV-Verkehrsstationen**

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen



### SPNV-Struktur in Sachsen

- Im Freistaat Sachsen ist diese Aufgabenträgerschaft vollständig auf die fünf kommunalen Zweckverbände übergegangen.
- Die Zweckverbände bestimmen den Leistungsumfang im SPNV durch Bestellung der entsprechenden Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

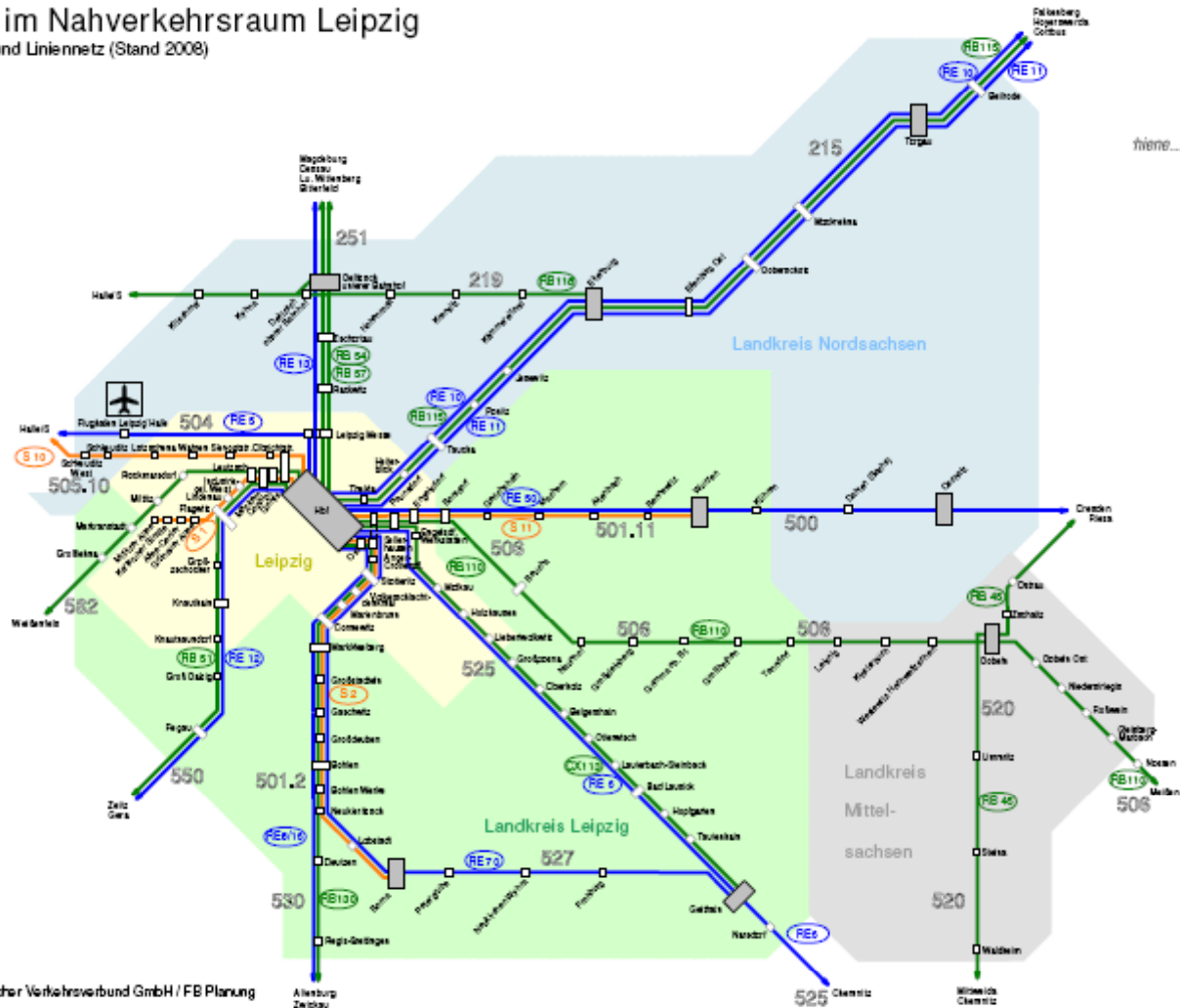


# Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen



## SPNV im Nahverkehrsraum Leipzig

Strecken- und Liniennetz (Stand 2008)



© Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH / FB Planung

**Leistungsvolumen im ZVNL:**

**DB Regio AG:**  
ca. 9,3 Mio. Zkm p. a.

**Mitteldeutsche Regiobahn (Veolia Verkehr Regio Ost)**  
ca. 0,7 Mio. Zkm p. a.

**Finanzmittel für die Bestellung des SPNV:**  
ca. 99 Mio. € in 2009

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

---



### Ausgangsüberlegung zur Studie

- rd. 54 % der Regionalisierungsmittel für Infrastrukturkosten  
davon ca. 11,5%-Punkte für Stationen, 42,5%-Punkte für Gleistrassen
- der ZVNL bezahlt ca. **12 Mio. € / Jahr Stationsgebühren**  
**Tendenz steigend !**
- These: bei Infrastrukturausgaben liegt ein erhebliches Einsparpotential
- bisherige Untersuchungen zur Infrastruktur betrachteten insbesondere ganze Netze, insbesondere Gleisanlagen und Ausrüstung

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

---



### Aufgabenstellung

- Analyse und Bewertung der Kostenstrukturen der Verkehrsstationen
- Juristische Bewertung des Preissystems und der Möglichkeit des Betreiberübergangs
- Betreibermodelle

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

---



### Bearbeitung

Ausschreibung der Leistung auf Basis einer detaillierten Aufgabenbeschreibung

Beauftragung der Büros :

Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH

Kompetenzen aus der Betreuung des „Karlsruher Modells“  
mit eigenen Verkehrsstationen

und

Forschungsstelle für deutsches und internat. Eisenbahn-Recht Köln

**F/E/R**

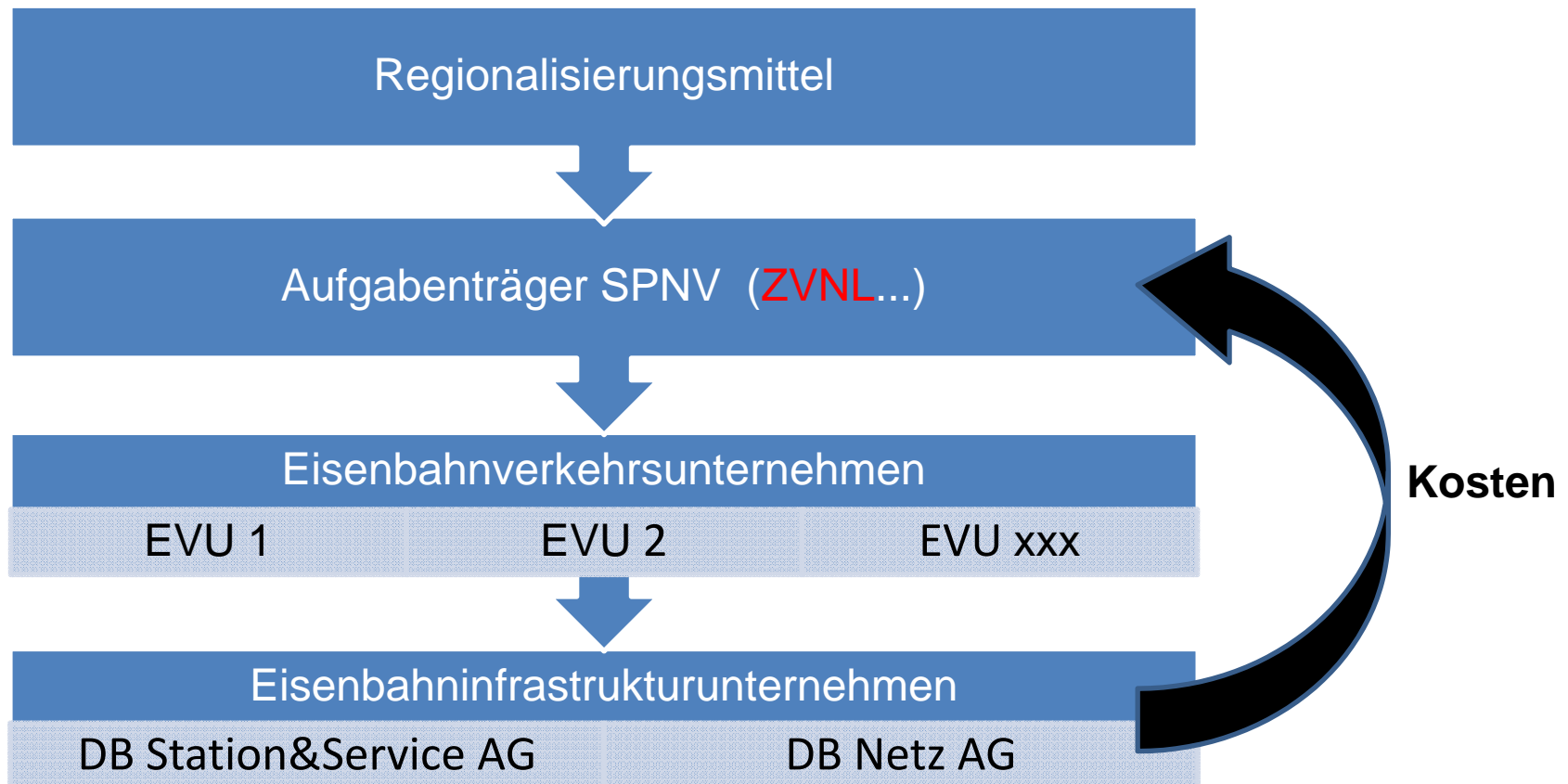
Kompetenzen bei der unabhängigen juristischen Bewertung  
eisenbahnspezifischer Fragen



**Basis der Leistungserbringung und Abrechnung** an Stationen sind zurzeit im Verbandsgebiet:

- Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Stations&Service AG (ABP)
- Stationspreiskatalog

## Finanzierungsläufe SPNV-Infrastruktur





## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

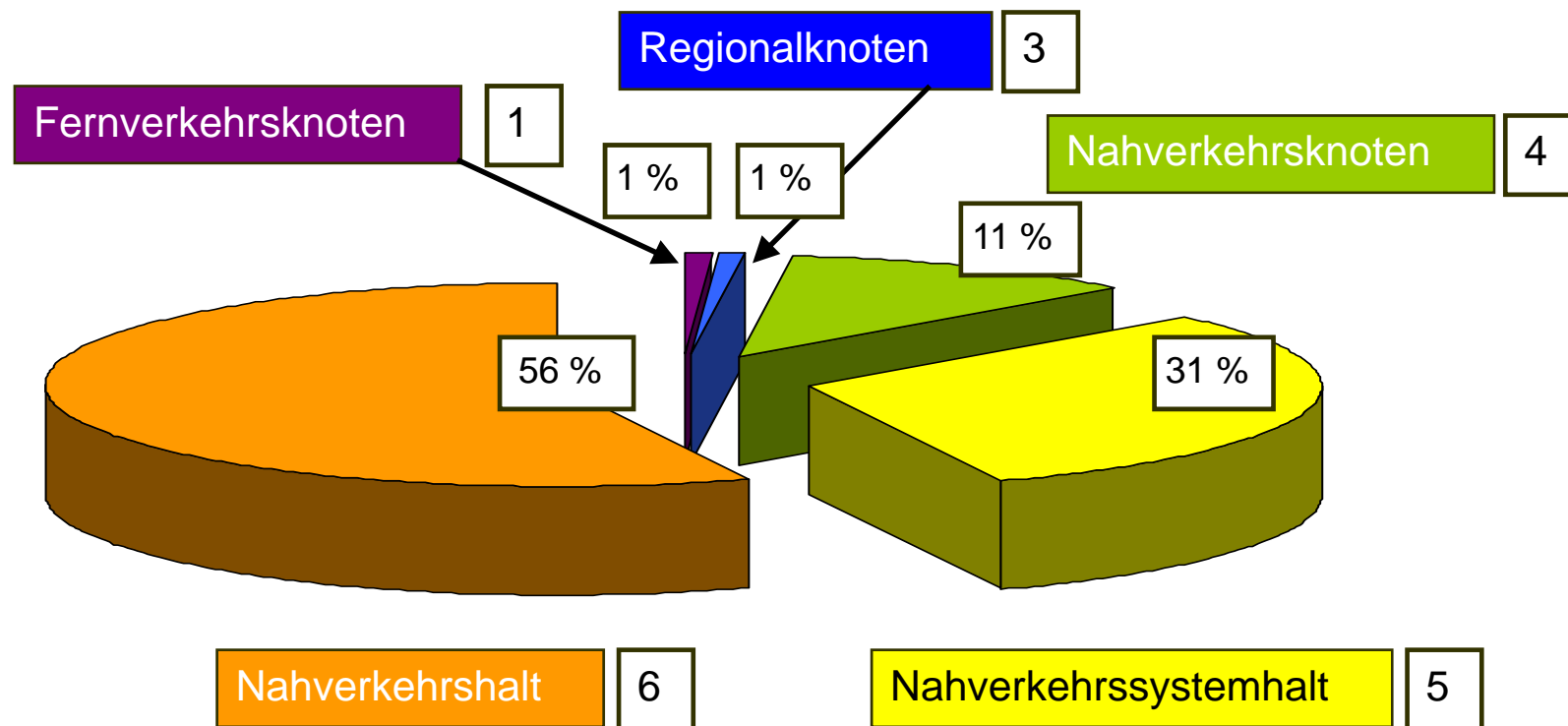
---



### Empfangsgebäude (EG) ↔ Verkehrsstationen

- im Verbandsgebiet wurden alle EG an Dritte verkauft, Leipzig Hbf verpachtet
- von 114 Verkehrsstationen haben 12 Stationen ein genutztes EG und davon 8 mit teilweiser Nutzung durch den SPNV
- Problem: fehlende Investoren, schlechter Unterhaltungszustand, Größe/Zuschnitt
- Vision: insbesondere im Stadtgebiet und in bebauten Bereichen  
**Förderprogramm Mobilitätszentralen**

### Aufteilung der 114 Stationen des ZVNL auf die Kategorien



- Es gibt im wesentlichen nur 3 Kategorien; diese erfüllen die gleichen Aufgaben. Keine Differenzierung erforderlich.

# Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen



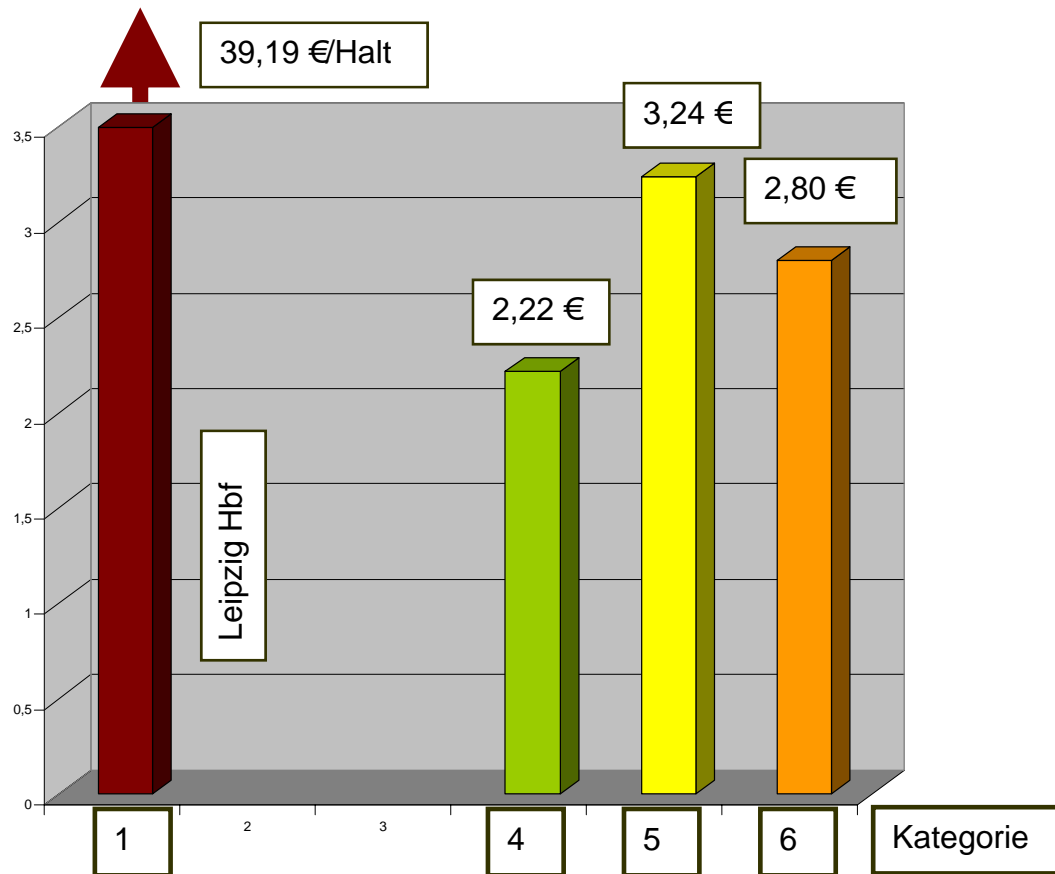
Merkmal	Basisleistungen je Kategorie														
	Bahnsteig	Bahnhofsnamensschild	Fahplanaushang	Flächen für Fahkartenautomaten und Wegeleitsystem	regelmäßige Reinigung	Abfallbehälter	Koordination durch 3-S-Zentrale	Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen	Bahnhofsuhr	Sitzgelegenheit	Wetterschutz	F/A (Zuganzeiger oder Lausprecher)	Bahnsteigabschnittsmarkierungen	Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)	Service-Point
Kat. 1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kat. 2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Kat. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Kat. 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Kat. 5	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Kat. 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
	Basisleistungen nach I.								Basisleistungen nach II.						

## Beseitigung der Kategorisierung

⇒ alle Stationen sollen i.d.R. gleichen Standard aufweisen

- Eine Kategorie für alle SPNV-Stationen
- ggf. Festlegung Standard nach Verkehrsräumen

## Stationspreise Sachsen 2007



- Einheitspreise nach Bundesländern für jede Kategorie
- Preise/Halt nicht vergleichbar
- Anzahl der Halte pro Station und Jahr liefert Vergleichswert

### Beispiele für Stationen der Kategorie 6

Hp Schkeuditz West

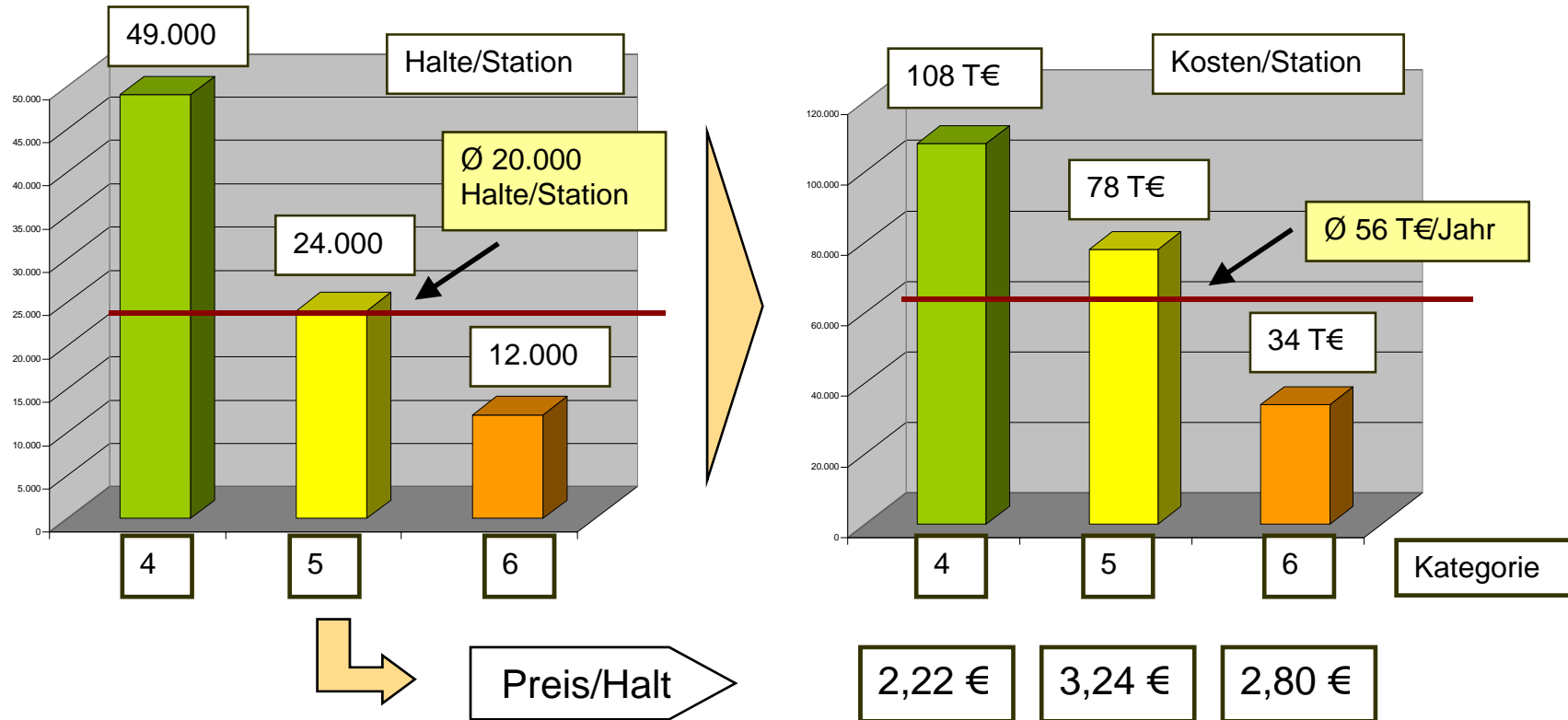


Hp Großpösna



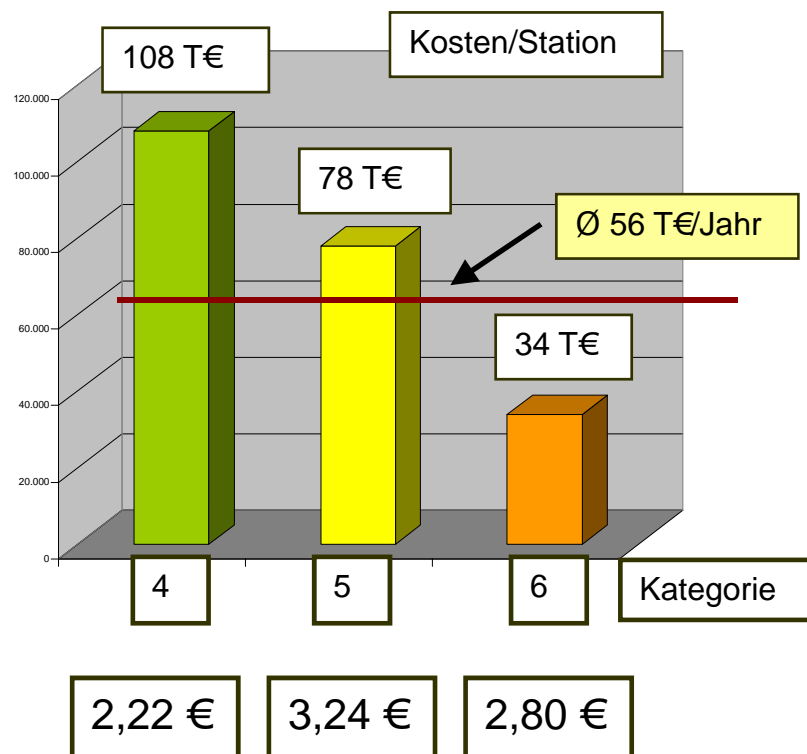
- keine Leistungsanreize gegeben
- kein Leistungsbezug erkennbar

## Vergleich Kosten und Stationskategorien



- Vorhaltung und Betrieb von Stationen haben sehr hohem Fixkostenanteil
- der Preis/Halt unterstellt einen nicht vorhandenen Leistungsbezug pro Halt
- es gibt wahrscheinlich Quersubventionierungen und Gewinnabschöpfung

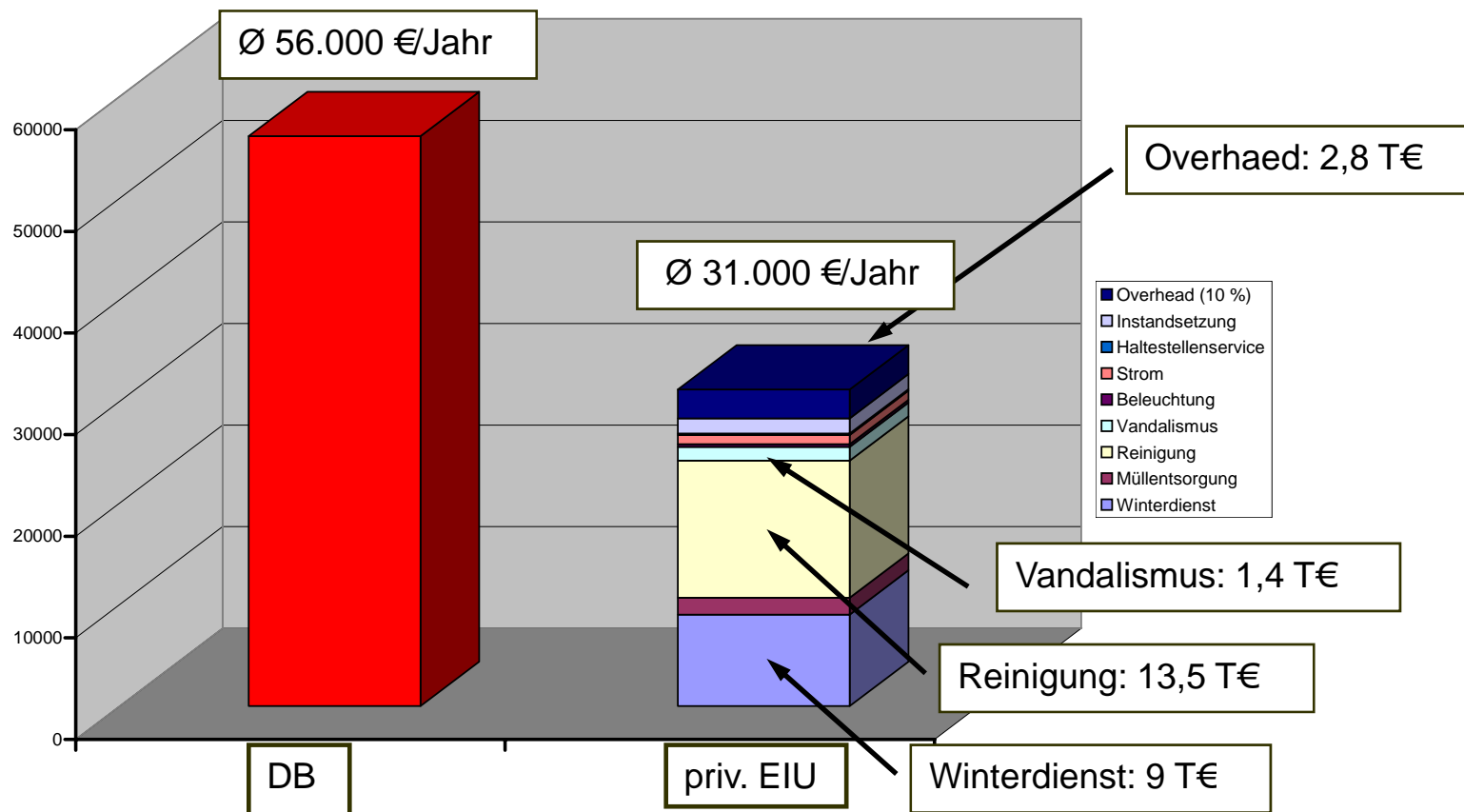
## Vergleich Kosten und Stationskategorien



Der Unterschied zwischen Kategorie 5 und 6 besteht in einer **Bahnhofsuhr** und **Sitzgelegenheit**

**Ausgabendifferenz dafür 44 T€/Jahr !**

## Betriebswirtschaftliche Analyse der Stationskosten

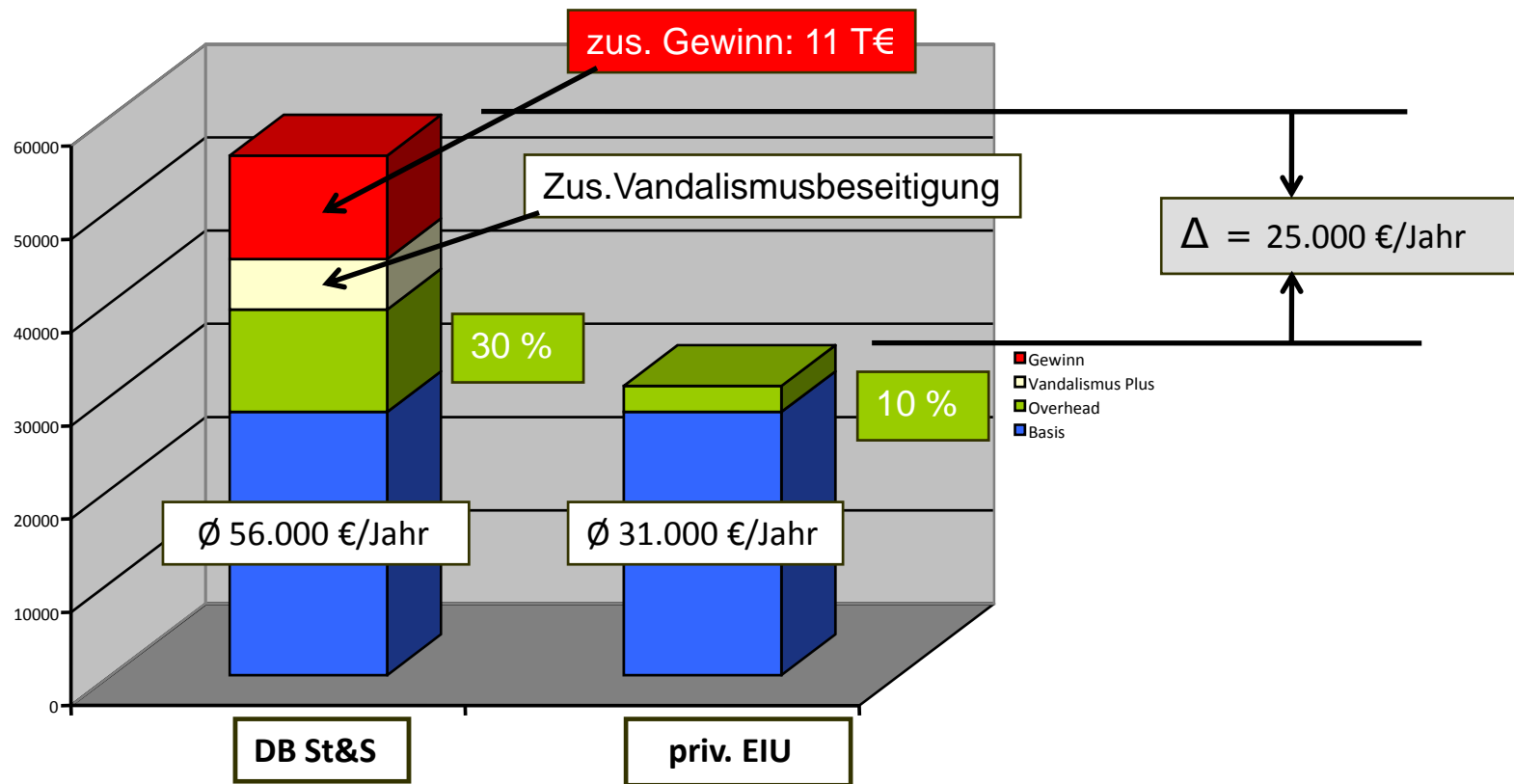




# Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

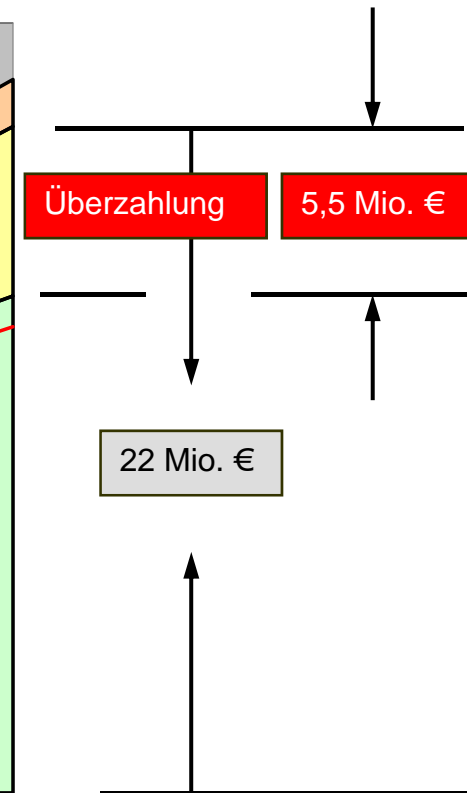
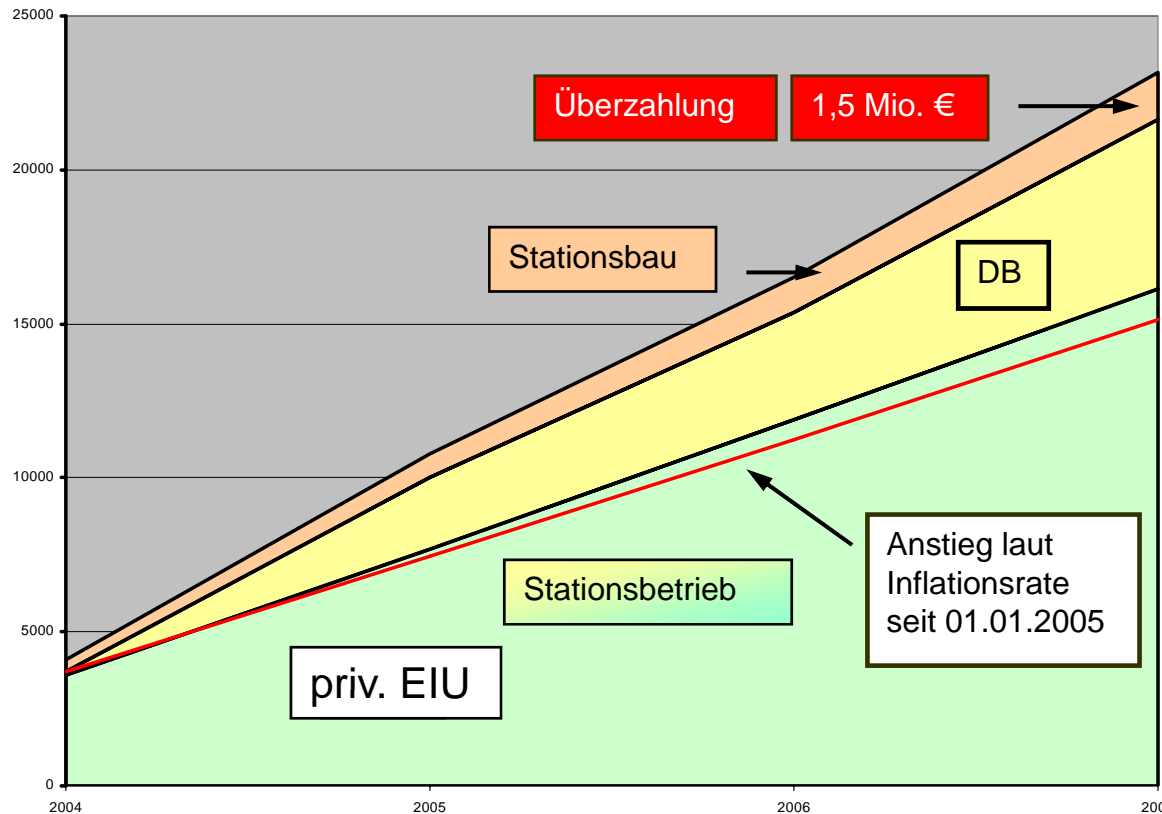


- im Vergleich zu anderen EIU ca. **40 % höhere Kosten** bei DB St&S



## Einsparungspotentiale seit 2005

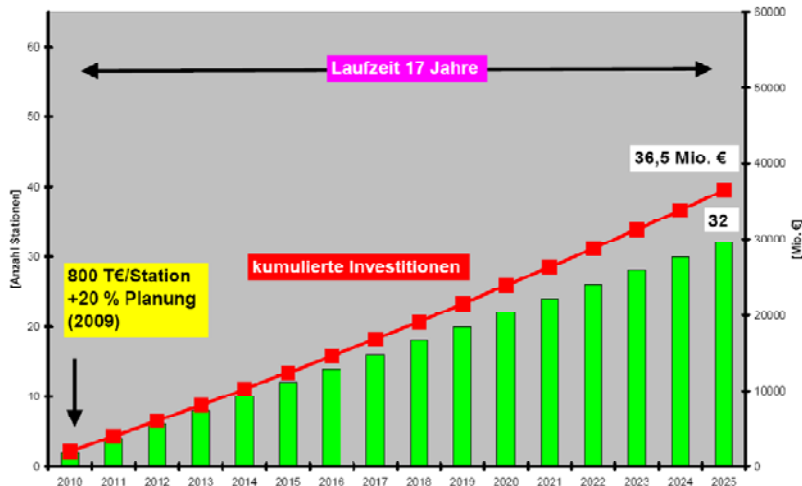
(ohne Leipzig Hbf und Flughafen)



Ab 2005 neues Stationspreissystem der DB St&S

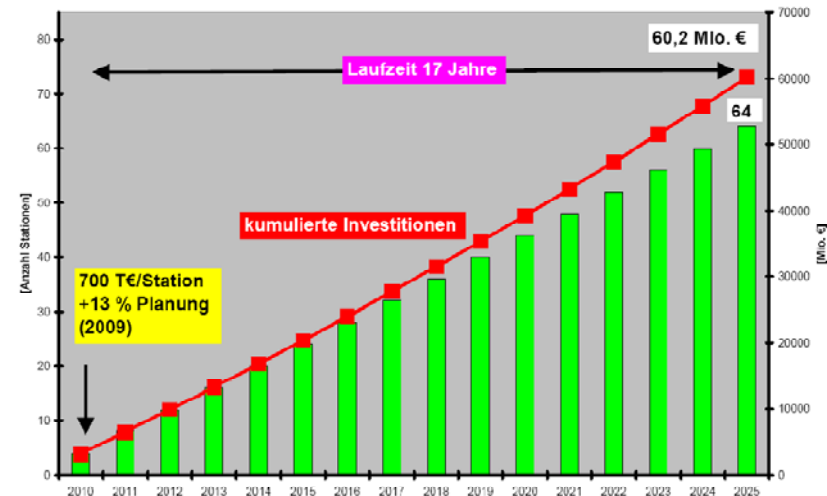
## Verwendung ersparter Mittel

Status Quo



50% Bedarfsdeckung

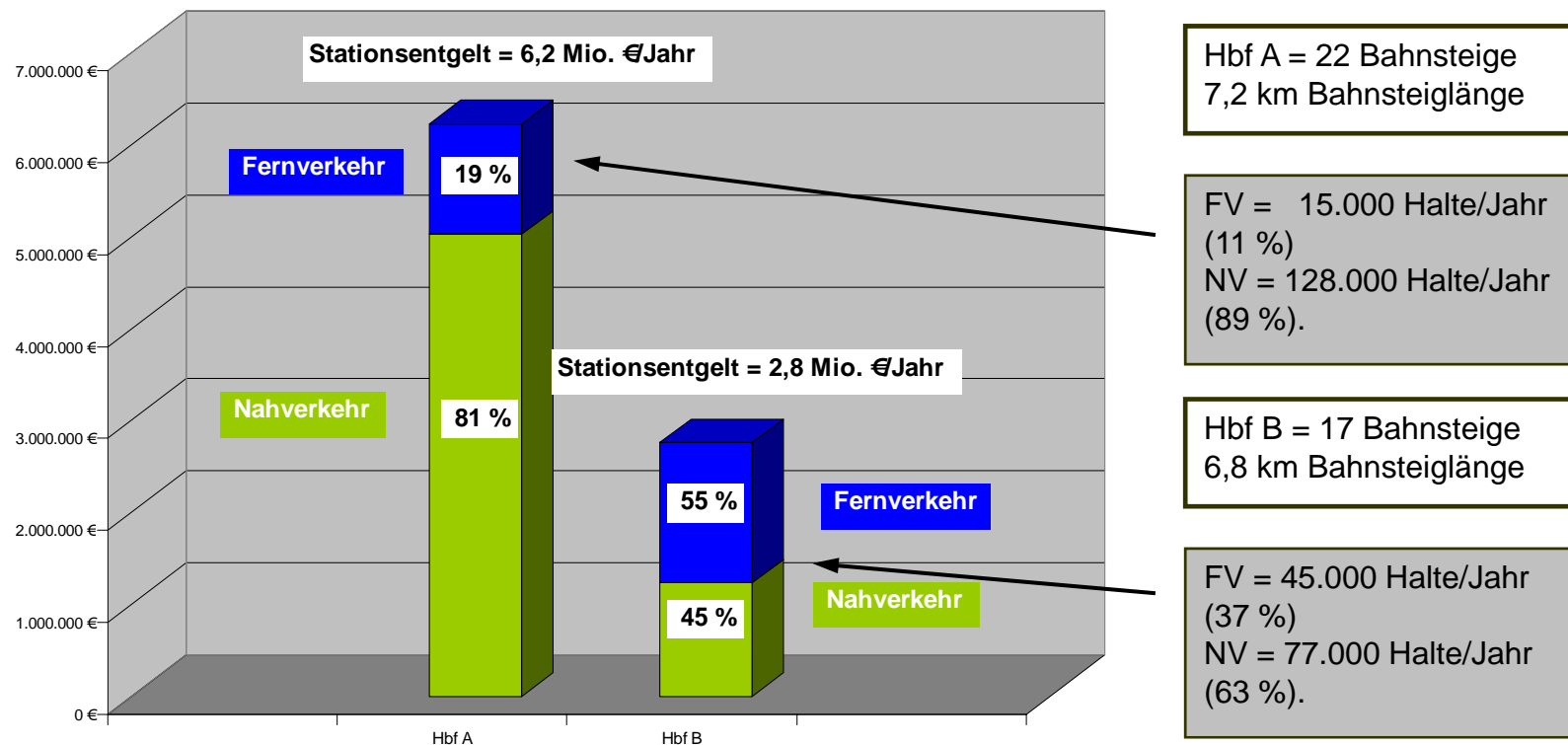
optimiertes Betreibermodell



100% Bedarfsdeckung

- Halbierung der Zeit zur Bedarfsdeckung durch optimiertes Betreibermodell möglich

## Beseitigung Quersubventionierung des Fernverkehrs



- **Nahverkehr subventioniert den Fernverkehr, wenn dessen Anteil gering ist (Zuglängenfaktor 2 in der Regel zu niedrig)**
- **mit Reduzierung Fernverkehr steigen Preise/Kosten für den Nahverkehr. Große Unterschiede der Ausgaben/Jahr bei fast gleicher Gesamtbahnsteiglänge**

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen



Rechtliche Bewertung des status quo	
1.	▪ Abgrenzung nach Bundesländern bedenklich
2.	▪ Kalkulation intransparent
3.	▪ Einhaltung des Kostenmaßstabs nicht erkennbar
4.	▪ Kosten für Fern- und Nahverkehr werden vermengt
5.	▪ Berücksichtigung öffentlicher Mittel unklar
6.	▪ Anreizsystem unvollständig
7.	▪ Kostensenkungspotenziale bleiben ungenutzt
8.	▪ Preisdifferenz zwischen Kategorien nicht nachvollziehbar

- Es bestehen zahlreiche Anhaltspunkte für die Rechtswidrigkeit des Stationspreissystems. Es laufen bereits Klageverfahren hierzu.
- Ohne Offenlegung der Preiskalkulation lässt sich die Rechtmäßigkeit nicht belegen.

## Errichtung / Erneuerung der Stationen

Errichtung neuer Stationen auf Grundlage der Widmung?	
1.	▪ Duldungspflicht des Eigentümers setzt fortbestehende Widmung voraus.
2.	▪ Die Widmung geht i.d.R. nur durch eine sog. Freistellung verloren (§ 23 AEG), nicht jedoch durch eine bloße Stilllegung.
3.	▪ Stillgelegte Stationen können aufgrund der Widmung reaktiviert werden.

4.	▪ Laufende Stationen können dem Betreiber nicht entzogen werden.
----	--

Errichtung neuer Stationen neben bestehenden Stationen?	
1.	▪ Ist die benötigte Fläche nicht gewidmet, sind Kauf oder Enteignung erforderlich.
2.	▪ Die Planfeststellung einer neuen Station setzt eine umfassende Abwägung voraus.

3.	▪ Erfüllen die bereits bestehenden Stationen das Verkehrsbedürfnis, dürfte die Errichtung neuer Stationen nicht zu rechtfertigen sein.
----	--

## Betreibermodelle

<b>A Übernahme durch die öffentliche Hand</b>	
1.	▪ Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit kann Übernahme rechtfertigen.
2.	▪ Für eine Eigengesellschaft müsste die Form der GmbH gewählt werden.
3.	▪ Eine private Beteiligung ist grundsätzlich möglich.
4.	▪ Die eisenbahnrechtliche Widmung kann als Grundlage genügen.

<b>B Übernahme durch Dritte</b>	
1.	▪ Konzessionsmodelle belassen Kontrolle bei der öffentlichen Hand.
2.	▪ Auftragsvergabe ermöglicht Auswahl des wirtschaftlichsten Betreibers.

<b>C Ausgliederung der DB St&amp;S</b>	
1.	▪ Konzernverbund begünstigt Diskriminierungen.
2.	▪ Sämtliche Infrastrukturen könnten gemeinsam ausgegliedert werden.

- **Kontrolle über die Qualität und Wirtschaftlichkeit kann durch neue Betreibermodelle stark verbessert werden**

## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

---



### Hauptergebnisse

- Keine Kosten und leistungsorientierte Kategorisierung bei DB St&S
- Im Vergleich zu anderen EIU ca. 40% höhere Kosten bei DB St&S
- Abfluss Stationsgebühren aus dem Verbandsgebiet
- Quersubventionierung des Fernverkehrs (bes. Problematik Leipzig Hbf.)
- neue Betreibermodelle nur im Einvernehmen mit DB St&S möglich



## Konzeptionelle Studie Verkehrsstationen

---



### Fazit

- Grundlegende Änderungen zurzeit nur über win-win-Modell mit DB St&S denkbar      ⇨ Einsparpotential theor. bis 22 Mio. EUR in 17 Jahren
- Bei neuen Betreibermodellen bessere Einfluß- und Gestaltungsmöglichkeiten durch die Kommunen
- es bestehen zahlreiche Anhaltspunkte für die Rechtswidrigkeit des Stationspreissystems      ⇨ Verfolgung der Rechtsprechung

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**