

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

18. Sitzung der Verbandsversammlung des NWL am 20.10.2011 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 8

Vorlage: 129/11

Stationspreise DB

Grundlagen:

ÖPNVG NRW, AEG

Berichterstatter:

Herr Bastisch

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X
--	-----	--	-------	----------

Einfache Mehrheit:	X	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	---------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

A handwritten signature in black ink, reading 'Hermann Paßlick'.A handwritten signature in black ink, reading 'Paul Breuer'.

Stationspreise DB**Öffentliche Sitzung****Begründung****1. Einführung**

In den vergangenen Verbandsversammlungen wurde über die Einführung des neuen Stationspreissystems der DB berichtet. Hintergrund ist die seit dem Jahr 2011 geänderte Stationspreissystematik, wonach die Stationspreise nicht mehr länderbezogen sondern aufgabenträgerscharf kalkuliert werden. Die Umstellung auf die drei Preissysteme der Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen war zwar landesweit neutral, hat aber bei den SPNV Aufgabenträgern zu unterschiedlichen Be- und Entlastungen geführt. Wie in der Vorlage 102/11 vom 13.04.2011 dargestellt ist, ergeben sich für den NWL durch die Einführung des neuen Stationspreissystems Mehrbelastungen in Höhe von rd. 7,5 Mio. Euro. Weitere Belastungen im NVR führen gemeinsam mit einer deutlichen Entlastung im VRR dazu, dass die Kostensteigerung in NRW insgesamt einer „normalen“ jährlichen Dynamisierung um rd. 2,0 % entspricht.

2. Landesinterner Ausgleich der finanziellen Verwerfungen

Aus diesem Grund wurde in der Verbandsversammlung am 13.04.2011 der Vorstandsvorsteher beauftragt, beim Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW einzufordern, dass im Rahmen der Revision des Regionalisierungsgesetzes NRW die Grundlage für einen landesinternen Ausgleich zwischen den Zweckverbänden geschaffen wird. Im Zuge der Revision hat das Land ein Gutachten zur Ermittlung der finanziellen Belastungen der SPNV-Aufgabenträger in Auftrag gegeben mit dem Ziel, die Mittelfristplanung von 2011 bis 2014 zu überprüfen. Wesentliche Grundlage der Mittelüberprüfung bilden die gemeldeten Aufwendungen in den NWL-Verkehrsverträgen. Das neue Stationspreissystem 2011 ist in den Meldungen ebenso berücksichtigt wie die veränderten Trassenpreise ab 2012 (Entfall der Regionalfaktoren). Über den aktuellen Sachstand der Revision des ÖPNVG NRW berichtet die Vorlage 130/11 zum TOP 10. Das Verfahren zur Revision sowie die Novellierung des ÖPNVG NRW sind noch nicht abgeschlossen. Nach derzeitigem Stand kann davon ausgegangen werden, dass die Verwerfungen innerhalb NRW, welche durch die Einführung des Stationspreissystems 2011 aufgetreten sind, durch die Revision ausgeglichen werden.

3. Überprüfung der Kategorisierungsparameter sowie der Kostenstrukturen im NWL-Preissystem

Um die Gründe der veränderten Kostenstrukturen im NWL-Preissystem zu erfahren, hat der NWL am 26.08.2011 mit der DB ein weiteres Gespräch in den Räumen der Hauptgeschäftsstelle in Unna geführt. Außerdem wurden die vom NWL festgestellten Abweichungen bei den Parametern, die zur Eingruppierung der Stationen in eine der sieben Kategorien führen, besprochen.

Stationspreise DB**Öffentliche Sitzung****a) Kategorisierungsparameter**

Der NWL hatte die von der DB bereit gestellten Kategorisierungsparameter von 16 NWL-Stationen geprüft und bei einigen Parametern Abweichungen festgestellt. Die DB erklärt, dass die teilweise berechtigten Korrekturen des NWL bei vier Stationen zu einer neuen Eingruppierung in das bestehende Kategorienmodell (Soest, Telgte, Porta Westfalica, Olpe) führen, bei den restlichen Stationen bleibt die derzeitige Kategorie bestehen (z. B. Altenbeken). Dies hat jedoch keinen Einfluss auf die insgesamt vom NWL über die Verkehrsverträge zu finanzierenden Stationskosten. Die Kategorisierung und Eingruppierung der Stationen muss losgelöst von den Kostenpositionen der einzelnen Parameter betrachtet werden. So ist z. B. bei der Kategorisierung die maximale Bahnsteiglänge oder das Vorhandensein von Aufzügen relevant. Kostenseitig werden aber die stationsspezifischen Gegebenheiten berücksichtigt. Veränderungen in den Kategorien innerhalb des NWL führen in Summe zu keinen Be- oder Entlastungen, da die Gesamtkosten im NWL-System lediglich anders auf die Kategorien verteilt werden.

b) Kostenstrukturen

Neben den Kategorisierungsparametern wurde dem NWL die Kostenstruktur des Preissystems in einigen Punkten anhand von Beispielstationen näher erläutert. Es besteht in diesem Zusammenhang von Seiten der DB Station&Service AG keine Auskunftspflicht gegenüber den Zugangsberechtigten. Der NWL als SPNV-Aufgabenträger ist gem. den eisenbahnrechtlichen Vorschriften Zugangsberechtigter wie die EVU und kann auch selbst Verträge zur Stationsnutzung mit der DB abschließen. Eisenbahnrechtlich ist die DB nur gegenüber der Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur (BNetzA) verpflichtet, Auskunft zu erteilen. Die Bundesnetzagentur hat der Einführung des neuen Stationspreissystems per Bescheid jedoch nicht widersprochen, wenngleich einige Klarstellungen in der Preisbildungssystematik eingefordert worden sind (vgl. Punkt 4).

Nach Aussagen der DB sind im NWL insbesondere folgende zwei Punkte für die Preisbildung der im Vergleich zum Bundesdurchschnitt höheren Kosten der Kategorien 6 und 7 entscheidend: Neben dem Instandhaltungs- und Sanierungsaufwand von maroden und beschädigten Bahnsteigkanten werden die Aufwendungen in Folge von Vandalismus angeführt. Möglichkeiten der Kostensenkung beim Instandhaltungsaufwand bestehen überwiegend im dauerhaften Rückbau von nicht benötigten Bahnsteiglängen und Bahnsteigkanten, welcher jedoch finanziell gefördert werden müsste und somit keine Option für den NWL darstellt. Insgesamt muss konstatiert werden, dass die Einflussmöglichkeiten des NWL, preissenkend Einfluss zu nehmen, äußerst gering sind. Es besteht aber weiterhin die Möglichkeit, über die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde Einzelfragen klären zu lassen. Diesbezüglich ist der NWL mit der Bundesnetzagentur in Kontakt.

4. Sachstand Entscheidung der BNetzA zum Verfahren nach 14 f AEG zur Stationsnutzung von EVU im NWL

In einigen Fällen hat die BNetzA ein behördliches Verfahren gemäß §14 f AEG eingeleitet, um die Fragen des Netzzugangs zu prüfen. Dies betrifft im NWL die EVU NWB und Keolis. Hintergrund dieser Verfahren ist die Tatsache, dass für die im NWL (und

Stationspreise DB**Öffentliche Sitzung**

VRR und Niedersachsen) tätigen EVU formal aufgrund von fehlerhaften Anmeldedaten noch keine Vereinbarung zur Stationsnutzung abgeschlossen ist. In der Vorlage 121/11 der Verbandsversammlung am 19.07.2011 wurden die Hintergründe des Verfahrens nach § 14 f AEG ausführlich dargestellt.

Die BNetzA hat im Bescheid vom 06.06.2011 entschieden, dass die DB Station & Service den EVU NWB und Keolis ein Angebot zur Stationsnutzung auf Basis einer korrigierten Anmeldung und den veröffentlichten Stationspreisen 2011 machen muss. Mittlerweile ist auf der Grundlage dieses Bescheides die Stationsnutzung zwischen NWB und Keolis mit der DB Station & Service vereinbart. Der Bescheid führt dazu aus, dass das Kalkulationsrisiko bei der Preisbildung beim Infrastrukturunternehmen liegt. Die Anordnung der BNetzA führt zu der Kostenunterdeckung auf Seiten der DB von 1,7 Mio. Euro (im NWL ca. 0,7 Mio. Euro).

Die DB hat gegen den Bescheid Widerspruch bei der BNetzA eingelegt und diesen mit Schreiben vom 03.08.2011 ausführlich begründet. Nachdem die betroffenen EVU daraufhin zur Widerspruchsbegründung der DB Stellung genommen haben, wird die BNetzA in Kürze eine Entscheidung treffen. Ob die DB ggf. verwaltungsgerichtlich gegen den Bescheid vorgehen wird, ist derzeit nicht abzusehen.

5. Ausblick und Zusammenfassung

Wie unter Punkt 3 ausgeführt, besteht aufgrund des BNetzA-Bescheides zum neuen Stationspreissystem noch Erklärungsbedarf von der DB zum Thema Zuglängenfaktor. Die BNetzA hatte in ihrem Bescheid gefordert, dass die DB das Zustandekommen der gewählten Schwellenwerte (90m und 170m) rechnerisch begründen soll. Obwohl die von der BNetzA festgelegte Frist vom 01.09.2011 verstrichen ist, läuft derzeit noch der Abstimmungsprozess zur Ausgestaltung des Zuglängenfaktors im Stationspreissystem 2012. Es stehen verschiedene Varianten im Raum, die vom ersatzlosen Wegfall der Zuglängenfaktoren (→ Mehrbelastungen für den SPNV) über eine Modifikation des derzeitigen Faktors (→ geringere Umverteilungseffekte) bis hin zu einem kostenbasierten Verkehrsleistungsfaktor (→ größere Umverteilungseffekte zwischen SPNV und SFNV) reicht. Die Diskussion ob und in welcher Form der Zuglängenfaktor im Stationspreissystem 2012 zur Anwendung kommt ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass es zumindest 2012 eine Übergangsfrist auf Basis des derzeitigen Systems geben könnte.

Unabhängig von dieser Frage ist zum 01.01.2012 mit einer Neukalkulation der Stationspreise für 2012 zu rechnen (anstelle der jährlichen Dynamisierung um 2 %), um u. a. die fehlerhafte Kalkulation für 2011 aufgrund der nicht korrekten Anmeldungen der NWB und Keolis zu korrigieren.

Durch die eisenbahnrechtlich verankerten Rollen besteht für den NWL kein Anspruch auf eine vollumfängliche Einsicht in kalkulatorische Berechnungsgrundlagen. Das Zustandekommen von Preissteigerungen an bestimmten Bahnhöfen ist deshalb und vor dem Hintergrund, dass es sich um ein Kategorienmodell handelt (andere Bahnhöfe in einer Kategorie tragen zum Stationspreis mit bei), nur sehr schwer konkret zu begründen. Auf Landesebene zeichnet sich darüber hinaus ein landesinterner finanzieller Ausgleich in Folge der Revisionsergebnisse ab.

Stationspreise DB**Öffentliche Sitzung**

Das System der Stationspreise steht derzeit zum Thema Zuglängenfaktor ebenfalls noch auf dem Prüfstand. In den nächsten Jahren ist zu diesem Punkt mit erneuten Veränderungen zu rechnen, wobei die dadurch resultierenden Verteilungseffekte noch nicht abzuschätzen sind.