

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

29. Sitzung der Verbandsversammlung am 02.07.2014 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 4

Vorlage: 232/14

Entwicklung Stationspreissystem DB Station&Service

Grundlagen:
ÖPNVG NRW

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:

1. Der Sachstand zur Entwicklung des Stationspreissystems wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, auf der Grundlage des Begründungstextes die Gespräche mit der DB Station&Service AG fortzuführen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Manz'.A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paul Breuer'.

Entwicklung Stationspreissystem DB Station&Service**Öffentliche Sitzung****Begründung****1. Ausgangslage**

Seit der Umstellung des Stationspreissystems der DB im Jahr 2011 wurde in der Verbandsversammlung des NWL mehrmals über Hintergründe und Rahmenbedingungen berichtet. Zu diesem Zeitpunkt hatte die DB das bisher auf Bundesländer aufgebaute Kategoriemodell auf ein aufgabenträgerbezogenes System umgestellt. Hierdurch kam es zwischen den SPNV-Aufgabenträgern bundesweit zu Mehr- oder Minderbelastungen. Im Raum Westfalen-Lippe führte die Systemumstellung zu Mehraufwendungen von ca. 7 Millionen Euro. Diese Mehraufwendungen bzw. Verwerfungen zwischen den Aufgabenträgern in NRW wurden im Rahmen der Revision des ÖPNVG NRW ausgeglichen, so dass beim NWL keine finanziellen Nachteile verblieben. Die mangelnde Transparenz des Preissystems stand aber nach wie vor in der Kritik.

2. Grundzüge Stationspreissystem DB Station&Service

DB Station&Service stellt die Kosten, die durch Vorhaltung und Betrieb der Stationen entstehen, den Nutzern, also den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Nah- und Fernverkehrs in Rechnung. Da die Infrastrukturkosten aufgrund der Vertragsgestaltung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) direkt und in voller Höhe an den NWL durchgereicht werden, trägt der NWL alle in seinem Verbandsgebiet anfallenden Stationskosten, die dem Nahverkehr zuzurechnen sind. Mit Hilfe des Stationspreissystems wird u. a. auch die Verteilung der Kosten zwischen den Nutzergruppen geregelt. In den letzten Jahren gab es - teilweise auch bedingt durch die Eisenbahnregulierung - verschiedene Veränderungen im Preissystem. Seit 2011 hat die DB die Stationen in 7 Kategorien für alle 29 SPNV-Aufgabenträger in Deutschland eingeteilt, davor gab es ein Kategoriemodell bezogen auf die jeweiligen Bundesländer. Die errechneten Kosten pro Station werden durch die Anzahl aller dort vorgesehenen Zughalte geteilt; so erhält man den Stationspreis pro Zughalt. Um den höheren Aufwand, den die Züge des Fernverkehrs verursachen, im Preissystem abbilden zu können, werden die Stationspreise aktuell pro Halt mit dem so genannten „Verkehrsleistungsfaktor“ (VLF) (2,4) multipliziert. Dieser VLF wird derzeit von der Bundesnetzagentur (BNetzA) als zuständige Regulierungsbehörde für Eisenbahnwesen mit der DB Station&Service verhandelt. (s. a. Ziffer 4).

3. Abstimmungen NWL – DB Station&Service

Als Reaktion auf die bisherige Kritik des NWL hat es mehrere Gespräche mit der DB Station&Service und dem NWL gegeben, zuletzt am 14.03.2014. Ziel war es dabei, mehr Transparenz über das Preissystem zu erhalten und auch Möglichkeiten der Steuerung von Stationspreisen zu eruieren. U. a. wurde der DB mit Schreiben vom 19.02.14 ein umfangreicher Fragenkatalog gestellt, um Hintergründe zu den verschiedenen Kostenblöcken wie Primärkosten und anderen nicht direkt zuordbaren Kostenblöcken zu erfahren.

Entwicklung Stationspreissystem DB Station&Service**Öffentliche Sitzung**

In den nachfolgenden Gesprächen hat sich die DB gegenüber dem NWL geöffnet und weitergehende Informationen gegeben. Die betrifft z. B.

- Eingehende Erläuterungen der Struktur des Preissystems
- Darlegung der Berücksichtigung von externen Finanzierungsanteilen (Förderungen) bei Umbaumaßnahmen an Verkehrsstationen (beispielhafte Darlegung von SAP Buchungsunterlagen)
- Darlegung der Kostenstruktur beispielhafter Stationen im NWL
- Möglichkeiten von Kostensenkungspotentialen

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass die DB wesentlich mehr Offenheit und Einblicke in das System gewährt hat, als das bisher der Fall war. Letztlich bleibt es aber bei dem Prinzip, dass die DB Station&Service in erster Linie der Regulierungsbehörde BNetzA verpflichtet ist und der BNetzA somit Einblick in alle Kalkulationsgrundlagen gewähren muss. Darüber hinaus ist die DB der NWL-Forderung nach mehr Transparenz bei der Stationspreisermittlung sehr weitgehend nachgekommen. Gleichzeitig hat sich die Zusammenarbeit sowohl mit der Zentrale als auch mit dem Regionalbereich und den Bahnhofsmanagements erheblich verbessert.

Konkret haben sich der NWL und DB Station&Service darauf verständigt, in regionalen Arbeitsgruppen gemeinsam mit den Bahnhofsmanagements vor Ort fallbezogen Überprüfung der Infrastruktur vorzunehmen. Ziel soll es sein, wenn möglich durch entsprechende Anpassungen Kosteneinsparungen zu generieren.

4. Abstimmung mit der Bundesnetzagentur

Bezüglich der weiteren Entwicklungen der Preissysteme für die Infrastrukturnutzung wurde am 14.05.2014 ein weiteres Gespräch mit der BNetzA geführt.

Aufgaben der BNetzA als Regulierungsbehörde sind neben der Überwachung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und den Serviceeinrichtungen auch die Überwachung der Einhaltung der Grundsätze zur Entgeltbildung wie auch der Entgelthöhen. Die BNetzA kann präventiv und nachträglich sowie auf Beschwerde Dritter oder von Amts wegen tätig werden. So kann die BNetzA Vorgaben machen, nach denen der Infrastrukturbetreiber neu zu entscheiden hat. So hat sie aktuell auf die Bildung des sogenannten Verkehrsleistungsfaktors der DB Station&Service Einfluss genommen und fordert dessen Anpassung.

Derzeit werden die Trassenentgelte einer Prüfung durch die BNetzA unterzogen. Ergebnisse sollen 2014 veröffentlicht werden. In einem nächsten Schritt wird die BNetzA vsl. im Jahr 2015 eine Preisprüfung der Stationsentgelte vornehmen.

Entwicklung Stationspreissystem DB Station&Service**Öffentliche Sitzung**

In dem Gespräch wurde auch die Entwicklung des „Verkehrsleistungsfaktors“ erörtert (s. a. Ziffer 2). Aufgrund eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der BNetzA und der DB soll 2015 ein rechnerisch hergeleiteter Verkehrsleistungsfaktor eingeführt werden. Aufgrund verschiedener Gutachten ist damit zu rechnen, dass der bisherige VLF von 2,4 abgesenkt wird, was zu einer Kostenerhöhung im Regionalverkehr führen würde. Diese Veränderung der Stationskosten bundesweit ist auch Gegenstand der Verhandlungen zwischen Bund und Land zur Revision der Bundesregionalisierungsmittel. Die Länder erwarten, dass solche Mehrbelastungen in den Mittelzuweisungen des Bundes berücksichtigt werden.

5. Modernisierung Verkehrsstationen

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 für Verkehrsstationen wurden und werden etwas bis Ende 2016/17 insgesamt 49 Stationen im NWL barrierefrei umgebaut. Aufgrund eines „Nachrückverfahrens“ kommen die Stationen Paderborn Kasseler Tor und Billerbeck noch hinzu (s. a. Vorlage 225/14 der Verbandsversammlung am 09.04.2014.)

Da auch weiterhin hohe Ausbaunotwendigkeiten bei den Verkehrsstationen im NWL bestehen, wird derzeit über eine Folgevereinbarung zur Modernisierung von Verkehrsstationen verhandelt. Diesbezüglich wird auf die Vorlage zu TOP 13 (238/14) verwiesen.