

Kleine Anfrage
des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort
des Ministeriums für Verkehr

Stationspreise in Bezug auf Barrierefreiheit

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Mitteln werden die Stationspreise finanziert?
2. Welchen Nutzen haben die Bahndienstleister (wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG oder AVG) in Bezug auf die Stationspreise?
3. Inwieweit profitieren Bahndienstleister (wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG) mehr von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante im Vergleich zu 55 cm in Bezug auf die Stationspreise?
4. Inwieweit profitieren andere Beteiligte (wie beispielsweise das Land oder der Bund) mehr von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante im Vergleich zu 55 cm in Bezug auf die Stationspreise?
5. Wie beurteilt sie, dass durch die stärkere Gewichtung der Anzahl der Bahnsteigkanten und der Bahnsteiglänge beim Stationspreissystem ein Bahnhof mit nicht barrierefreien Bahnsteigen bessergestellt ist als ein Bahnhof mit barrierefreien Bahnsteigen?
6. Inwieweit hat sie aufgrund der unterschiedlichen Gewichtung von Barrierefreiheit und Bahnsteigkanten in Erwägung gezogen, Bahnhöfe nur an einzelnen Bahnsteigen barrierefrei auszubauen?
7. Inwieweit ist ihr bewusst, dass die notwendigen Bahnsteigverlängerungen durch den Verzicht auf Doppelstockzüge einen Mehrwert bei den Stationspreisen bedeutet?

12. 01. 2018

Dr. Schweickert FDP/DVP

Eingegangen: 12. 01. 2018 / Ausgegeben: 22. 02. 2018

1

Begründung

Nach dem Stationspreissystem SPS 11 von DB Netze wird bei der Kategorisierung der Bahnhöfe das Kriterium „technische Stufenfreiheit“ nur mit 5 Prozent gewichtet, wohingegen „Anzahl der Bahnsteigkanten“ und „maximale Länge Bahnsteig“ mit jeweils 20 Prozent gewichtet werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. Februar 2018 Nr. 3-3822.0-00/1928 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchen Mitteln werden die Stationspreise finanziert?

Die Stationspreise werden von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gezahlt. Soweit der SPNV betroffen ist, finanzieren die EVU diese aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen des Landes. Die Zuschüsse des Landes werden aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

2. Welchen Nutzen haben die Bahndienstleister (wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG oder AVG) in Bezug auf die Stationspreise?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzieren u. a. aus den Stationspreisen die laufenden Betriebskosten (Reinigung, Winterdienst, Instandhaltung etc.) der Stationen.

3. Inwieweit profitieren Bahndienstleister (wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG) mehr von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante im Vergleich zu 55 cm in Bezug auf die Stationspreise?

4. Inwieweit profitieren andere Beteiligte (wie beispielsweise das Land oder der Bund) mehr von einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante im Vergleich zu 55 cm in Bezug auf die Stationspreise?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bahnsteighöhe ist kein stationspreisrelevantes Kriterium.

5. Wie beurteilt sie, dass durch die stärkere Gewichtung der Anzahl der Bahnsteigkanten und der Bahnsteiglänge beim Stationspreissystem ein Bahnhof mit nicht barrierefreien Bahnsteigen bessergestellt ist als ein Bahnhof mit barrierefreien Bahnsteigen?

Bei der Ermittlung der Zuordnung einer Verkehrsstation zur jeweiligen Bahnhofskategorie fließen unter anderem die Anzahl der Bahnsteigkanten, die max. Bahnsteigbaulänge und die technische Stufenfreiheit (Aufzugsanlagen) mit ein. Das Kriterium „barrierefreie Bahnsteige“ ist bei der Ermittlung der Zuordnung zur jeweiligen Bahnsteigkategorie nicht relevant.

6. Inwieweit hat sie aufgrund der unterschiedlichen Gewichtung von Barrierefreiheit und Bahnsteigkanten in Erwägung gezogen, Bahnhöfe nur an einzelnen Bahnsteigen barrierefrei auszubauen?

Siehe dazu die Ausführungen zur Frage 5.

7. Inwieweit ist ihr bewusst, dass die notwendigen Bahnsteigverlängerungen durch den Verzicht auf Doppelstockzüge einen Mehrwert bei den Stationspreisen bedeutet?

Das Verkehrsministerium prüft bei allen Vergaben den verpflichtenden Einsatz von Doppelstockzügen. Dieser wurde z. B. für den Expressverkehr im Rheintal Karlsruhe–Basel vorgegeben. Im Fall der Stuttgarter Netze wurde auf einen verpflichtenden Einsatz verzichtet, weil zum Zeitpunkt der Vergabe kein ausreichender Herstellermarkt für Doppelstocktriebwagen gegeben war und somit sehr hohe Preise zu erwarten gewesen wären. Auch sind die Fahrgastwechselzeiten bei Doppelstockzügen im Agglomerationsverkehr höher anzusetzen.

Mit Inkrafttreten der Änderungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 2. September 2016 ist keine automatische Einfreisung von Mehrkosten, z. B. durch Anlagenmehrung, mehr möglich. Dieser Höchstpreisregulierung wurde der Preisstand des Jahres 2017 zugrunde gelegt, welcher fortan mit der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel (derzeit 1,8 %) fortgeschrieben wird. Bahnsteigverlängerungen haben somit keinen unmittelbaren Einfluss auf die Stationspreise. Das ERegG sieht in § 37 Abs. 3 Ausnahmen für eine Einfreisung von Mehrkosten aus z. B. Anlagenmehrung vor, wenn diese vertraglich mit einer Gebietskörperschaft vereinbart wurden. Nur bei einer entsprechenden Vereinbarung könnte die Länge der Bahnsteige daher eine Rolle spielen. In den großen und aufkommensstarken Stationen sind in der Regel jedoch ausreichend lange Bahnsteige vorhanden.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor