

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius,
Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2585 –**

Städtebauliche Bedeutung von Bahnhöfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Bahnhöfe sind nicht nur Verkehrsknotenpunkte. Sie sind darüber hinaus für viele das Tor zur Stadt und haben damit auch stadtentwicklungspolitisch eine besondere Rolle in vielen Innenstädten. Bahnhofsgebäude, die als solche genutzt werden, sind eine elementare Dienstleistung am Kunden der Bahn, des öffentlichen Nahverkehrs und des öffentlichen Raumes. Bei zahlreichen Bahnhöfen häufen sich jedoch Beschwerden über ungepflegte Bahnsteige und nicht beseitigte Schäden an Empfangsgebäuden. Damit werden die vielfachen Bemühungen der Länder, Aufgabenträger, Kreise und Gemeinden, durch freundlichere Stationen mehr Fahrgäste in die Bahn zu bekommen, ad absurdum geführt.

Bei der Nutzung der Liegenschaften unterteilt die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Bahnhöfe in Empfangsgebäude und Bahnsteige. Bei Bahnhöfen mit niedriger Fahrgastfrequenz werden die Empfangsgebäude nicht mehr als betriebsnotwendig angesehen und an private Investoren verkauft. Langfristig möchte die DB AG nur noch 600 der ca. 3 000 Bahnhofsgebäude in Deutschland selbst betreiben. Zahlreiche Bahnhofsgebäude wurden bereits an ein Konsortium aus Patron Capital Limited, London und Procom Invest GmbH & Co. KG Hamburg verkauft. Die Folgen sind gravierend. In vielen Klein- und Mittelstädten wurden Empfangsgebäude zweckentfremdet und weder für den Reiseverkehr noch für die betroffenen Städte aufgewertet. Zu einem attraktiven Bahnverkehr und Stadtbild gehört jedoch ein gepflegter Bahnhof mit Wartemöglichkeiten, Beratung und Service.

Für den Betrieb und die Modernisierung der Bahnsteige erhebt die DB Station & Service AG Stationsentgelte. Die Ausgestaltung dieses Preissystems hat die Bundesnetzagentur mangels Transparenz für ungültig erklärt. Auch die Verwendung der Entgelte wirft Fragen auf. In den letzten Jahren ist in vielen großen Bahnhöfen eine Modernisierung zu beobachten. Zahlreiche kleine Bahnhöfe befinden sich jedoch in einem schlechten Zustand. Trotzdem führt die DB Station & Service AG Gewinne an den Gesamtkonzern ab. Ausbleibende Investitionen in Bahnhöfen haben negative Auswirkungen auf die Qualität des gesamten Bahnhofsumfelds und werfen so auch Probleme für die Stadtentwicklung auf.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Zuge der Umsetzung der Bahnreform des Jahres 1994 erhielten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes das Eigentum an den Schienenwegen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Der DB Station & Service AG wurde das Eigentum an den entsprechenden Personenbahnhöfen übertragen. Sie ist Bauherrin und entscheidet unternehmerisch eigenständig über die Investitionen in ihre Personenbahnhöfe und über deren Höhe. Informationen zu ihrer wirtschaftlichen Lage veröffentlicht die DB Station & Service AG jährlich in den im Internet zugänglichen Geschäftsberichten.

Sanierung und Instandhaltung von Bahnhöfen

1. Wie viele der 300 Mio. Euro aus den sogenannten Konjunkturpaketen I und II zur Sanierung der Personenbahnhöfe sind bisher ausgezahlt worden (nach Bundesländern aufgeschlüsselt)?

Der Mittelabfluss beläuft sich bislang auf rund 82 Mio. Euro. Auf Bundesländer bezogene Daten liegen dem Bund nicht vor.

2. Wie viele Einzelmaßnahmen, die im Sonderprogramm Personenbahnhöfe der DB Station & Service AG am 24. April 2009 vom damaligen Infrastrukturvorstand der DB AG, Stefan Garber, vorgestellt wurden, wurden in den sechs Arbeitspaketen bisher realisiert?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

3. Kann die Bundesregierung garantieren, dass die Mittel im vollen Umfang für den ihnen zugeordneten Zweck der Bahnhofssanierung bis zum Auslaufen der Konjunkturprogramme ausgegeben werden?

Der zweckgebundene Einsatz der Mittel ist sichergestellt. Eine Garantie für den vollständigen Mittelabfluss vermag die Bundesregierung nicht zu geben. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Welche regulären Mittel aus dem Bundeshaushalt (ohne Konjunkturpakete) sollen in den Jahren 2010 bis 2014 für die Sanierung von Personenbahnhöfen bereitgestellt werden?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) erhalten vom Bund im Rahmen der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die bis zum Jahr 2013 läuft, jährlich insgesamt 2,5 Mrd. Euro als Infrastrukturbeitrag. Diese Mittel dienen der Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege, zu denen auch die Verkehrsstationen der Personenbahnhöfe, aber nicht deren Empfangsgebäude zählen. Eine konkrete Teilsumme des oben genannten Infrastrukturbeitrages des Bundes, die der Finanzierung von Investitionen in Personenbahnhöfe vorbehalten ist, gibt die LuFV zurzeit nicht vor.

5. Welche Eigenmittel will die DB AG in den Jahren 2010 bis 2014 in die Sanierung von Bahnhöfen investieren?
6. Wie hoch ist das Instandhaltungsbudget für die Bahnstationen in den einzelnen Bundesländern (bitte nach Jahren und Bundesländern aufgeschlüsselt seit 2004 angeben)?

Verkauf von Bahnhofsgebäuden

7. Nach welchen Kriterien werden bzw. wurden die Entscheidungen über den Verbleib der Bahnhofsgebäude im Besitz der DB AG getroffen?
8. Wie viele Bahnhofsempfangsgebäude wurden in den letzten zehn Jahren verkauft (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
9. Wie viele der verkauften Gebäude befinden sich an Bahnstationen mit aktivem Schienenpersonennahverkehr (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
10. In welcher Weise wurden die Kommunen bei der Verkaufsofferte eingebunden?
11. Wie viele Bahnhofsempfangsgebäude wurden an private Investoren verkauft (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
12. Mit welchen Auflagen wurden Bahnhofsgebäude an private Investoren hinsichtlich öffentlicher Zugänglichkeit, Vorhaltung von Warteräumen und Toiletten, Barrierefreiheit und Sanierung verkauft?
13. Welche der an private Investoren verkauften Bahnhofsgebäude werden den Fahrgästen weiterhin zur Nutzung als Warteraum oder (Reise-)Serviceeinrichtung zur Verfügung stehen (bitte Standorte nach Bundesländern sortiert auflisten)?
14. Wie viele Euro wurde bisher von Patron Capital und Procom Invest investiert, die sich beim Erwerb einer zweiten Tranche von Empfangsgebäuden verpflichtet hatten, 15 Mio. Euro innerhalb von fünf Jahren zu investieren?
15. Wie viele Bahnhofsempfangsgebäude wurden an Gemeinden verkauft (bitte nach Jahr und Bundesländern aufschlüsseln)?
16. Mit welchen Auflagen wurden Bahnhofsgebäude an Gemeinden hinsichtlich öffentlicher Zugänglichkeit, Vorhaltung von Warteräumen und Toiletten, Barrierefreiheit und Sanierung verkauft?
17. Wie viel Geld wurde in den letzten zehn Jahren durch Bahnhofsverkäufe eingenommen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
18. In welchem Umfang sind die Einnahmen aus den Verkäufen in die jeweilige Station geflossen (bitte nach Stationen aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

19. Wie bewertet die Bundesregierung den Verkauf von Bahnhofsgebäuden, als Teil von bahnotwenigen Liegenschaften im Sinne des § 20 des Bundeseisenbahnneugliederungsgesetzes und vor dem Hintergrund der staatlichen Infrastrukturverantwortung nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes, an private Investoren?
20. Wie bewertet die Bundesregierung den Verkauf von Bahnhofsgebäuden als Teil eines Planfeststellungsverfahrens an private Investoren?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Übertragung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen der Eisenbahnen des Bundes an Dritte ist in den gesetzlich geregelten Fällen zulässig. Dazu gehören die Abgabe nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die Übertragung von Liegenschaften des Schienenpersonennahverkehrs nach § 26 des Bundeseisenbahnneugliederungsgesetzes.

21. Wie viele Bahnhöfe sollen in den nächsten drei Jahren verkauft werden?
Wie hoch sind die aus den Verkäufen erwarteten Einnahmen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Stationsentgelte

22. Wie hoch waren die Einnahmen aus den Stationsentgelten in den Jahren 2005 bis 2009, und welche Einnahmen werden für die Jahre 2010 bis 2014 von der DB Station & Service AG in die Mittelfristplanung eingestellt?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

23. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung der Bundesnetzagentur, nach der die Entgelte der DB Station & Service AG mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht vereinbar und damit ungültig sind?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung der Bundesnetzagentur. Das Verwaltungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

24. Wie ist, nach Kenntnis der Bundesregierung, der Stand der Erarbeitung eines diskriminierungsfreien Entgeltsystems, das ab dem 1. Mai 2010 gelten sollte?

Die DB Station & Service AG entwickelt derzeit ein überarbeitetes Entgeltsystem. Die Einführung des neuen Preissystems soll möglichst kurzfristig erfolgen.

25. In welchem Umfang werden die Einnahmen aus den Stationsentgelten zum Unterhalt der Bahnstationen insgesamt genutzt (bitte nach Bundesländern aufgeschlüsselt darstellen)?
26. In welchem Umfang werden die Einnahmen aus den Stationsentgelten zum Unterhalt der Empfangsgebäude genutzt (bitte nach Bundesländern aufgeschlüsselt)?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

27. Wie hoch waren die Gewinne der DB Station & Service AG, die an die DB AG abgeführt wurden, in den Jahren 2005 bis 2009, und mit welchen Gewinnen kalkuliert die DB AG aus diesem Geschäftsfeld in den Jahren 2010 bis 2014?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

28. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Gewinne der DB Station & Service AG im Unternehmen zur weiteren Sanierung von Bahnhöfen verbleiben und nicht an die DB Holding abgeführt werden sollten?

Die Bundesregierung prüft – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – ein Finanzierungsmodell, bei dem u. a. die Stationsentgelte zurück in die Infrastruktur fließen sowie Gewinnabführungen an die DB Holding ausgeschlossen werden sollen.

29. In welchem Umfang werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus den Stationsentgelten einzelner Stationen auch zum Unterhalt dieser Station genutzt?
30. Gibt es in der Bundesregierung Pläne, die Investitionen in einzelne Stationen an das Aufkommen von Stationsentgelten einzelner Stationen zu koppeln?
Falls ja, wie sehen diese aus?
31. Wie werden Qualität und Service der Bahnstationen überprüft, dokumentiert und bewertet?
Falls ja, wo sind diese Berichte einzusehen?

Die Fragen 29 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Ausstattung von Bahnhöfen

32. Wie wird die Bundesregierung bei der Festlegung von Basisleistungen von Bahnhofskategorien gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Station & Service AG (ABP) beteiligt?

Die Beschreibung der Basisleistungen an Personenbahnhöfen ist Teil der Anlage 1 der ABP. Diese werden von der DB Station & Service AG erstellt. Gemäß § 14d Satz 1 Nummer 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) haben öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde über beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen zu unterrichten.

Nach Eingang einer Mitteilung nach § 14d AEG kann die Bundesnetzagentur innerhalb von vier Wochen der beabsichtigten Neufassung oder Änderung widersprechen, soweit die beabsichtigten Entscheidungen nicht den Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entsprechen. Zu den maßgeblichen Vorschriften gehört insbesondere § 3 Absatz 1 Satz 1 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV), nach dem Betreiber von Personenbahnhöfen die mit der Benutzung „verbundenen Leistungen“ erbringen müssen.

33. Wie bewertet die Bundesregierung, dass 85 Prozent der deutschen Bahnstationen nach den ABP keinen Anspruch auf Wetterschutz haben?
34. Wie bewertet die Bundesregierung, dass elementare Ausstattungsgegenstände, wie Sitzgelegenheiten, Bahnhofsuhren oder Lautsprecher, bei klei-

neren Stationen nicht mehr vorhanden sind und nicht vorhanden sein müssen?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ABP regulieren den Mindeststandard. Im Rahmen der LuFV gewährt der Bund ein deutlich höheres Ausstattungsniveau. Auch die Konjunkturpakete des Bundes lassen deutlich höhere Ausstattungsstandards zu.

35. Wie viele Bahnstationen sind mit Stand 1. Juli 2010 noch nicht barrierefrei, und wie viele Projekte zur Herstellung von Barrierefreiheit sollen bis Ende 2011 noch fertiggestellt werden (bitte nach Bundesländern und Stationskategorien aufschlüsseln)?
36. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, die Zuständigkeit bzw. Arbeitsteilung zwischen DB Station & Service AG und Kommunen bezüglich Erhalt und Pflege von Bahnstationen und ihrem Umfeld neu zu regeln?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

37. Wie bewertet die Bundesregierung, dass Barrierefreiheit in den Basisleistungen keiner Bahnhofskategorie nach den ABP enthalten ist?

Barrierefreiheit umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte oder kleine Personen, blinde oder sehbehinderte Personen sowie hörbehinderte Personen. Maßnahmen für die einzelnen Teilmerkmale sind im Programm der DB AG dargestellt. In die Einteilung der Bahnhofskategorien gehen gemäß Anlage 2 ABP verschiedene verkehrliche Größen ein. Eine Zuordnung der Zielerfüllung der einzelnen Teilmerkmale der Barrierefreiheit auf die verschiedenen Bahnhofskategorien ist daher nicht möglich. Vielmehr informiert die DB Station & Service AG gemäß Nr. 3.3.1 APB die Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere Zugangsberechtigte im Internet über die Bahnsteighöhen sowie über barrierefreie Zugänge und die bauliche Länge von Bahnsteigen der einzelnen Verkehrsstationen.

38. Nach welchen Kriterien werden die Instandhaltungsbudgets für Bahnstationen bemessen und überprüft?
39. Wie viele Bahnstationen verfügen weder über einen Schalter noch über einen DB-Fahrkartenautomaten, an denen Fahrplanauskünfte getätigt werden können (bitte nach Stationskategorien aufschlüsseln)?
40. Wie hoch ist der Anteil der DB-Fahrkartenautomaten, an denen Fahrplanauskünfte auch für Anschlussfahrten mit Verkehrsunternehmen, die nicht zur DB AG gehören, angezeigt werden?

Die Fragen 38 bis 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

41. Sieht die Bundesregierung einen besonderen Bedarf, Briefkästen an Bahnhöfen aufzustellen, der über die allgemeinen Vorgaben in der Post-Universaldienstleistungsverordnung hinausgeht?

Die durch die Kriterien der Post-Universaldienstleistungsverordnung festgelegte Netzdichte für Annahmefachkästen wird von der Bundesregierung auch im Hinblick auf die tendenziell eher zurückgehende Briefsendungsmenge als ausreichend angesehen. Ein besonderer Bedarf für die Einrichtung von zusätzlichen Annahmefachkästen in Bahnhofsbereichen ist nicht erkennbar.

