

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4779 –**

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2015 hat die Deutsche Bahn AG ihre sogenannte Stationsoffensive angekündigt. Aus Tausenden potenzieller zusätzlicher Haltepunkte sollten insgesamt 350 herausgesucht werden, die gebaut werden sollten. Ziel war es, rund 2 Millionen Bürgern einen Anschluss an den Regionalverkehr zu verschaffen (www.n-tv.de/ticker/Bahn-startet-Stationsoffensive-article14705576.html).

Die Fraktion der AfD im Deutschen Bundestag hat sowohl in der 19. Wahlperiode als auch in der 20. Wahlperiode Kleine Anfragen zum Fortschritt und zur Finanzierung des Programms gestellt (Bundestagsdrucksachen 19/19172, 20/375). Die Antwort der Bundesregierung darauf hat ergeben, dass die DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2019 keine einzige Station in Betrieb nehmen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20181) und dass bis zum 31. Dezember 2020 lediglich ein Haltepunkt in Coburg-Beiersdorf im Freistaat Bayern in Betrieb genommen werden konnte sowie für keine weiteren Haltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive mit dem Bau begonnen wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 20/668).

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts Stationsoffensive vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind im Jahr 2021 keine weiteren Stationen fertiggestellt worden. Vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 wurde für die im folgenden aufgelisteten 35 Verkehrsstationen die Planung bzw. Planungsvorbereitung oder die Realisierung im Rahmen der Stationsoffensive 2021 begonnen:

Bayern:

- Bad Reichenhall Nord,
- Bischofswiesen-Winkl,
- Ittling Industriegebiet (Straubing Hafen),
- Kaufbeuren Nord (Haken),
- Kaufbeuren-Neugablonz,
- Marktoberdorf Nord.

Brandenburg:

- Eberswalde-Nordend.

Hessen:

- Rimbach Schulzentrum.

Mecklenburg-Vorpommern:

- Rövershagen Karls Erlebnisdorf,
- Schwerin Industriepark.

Niedersachsen:

- Adendorf,
- Altenwalde,
- Belm,
- Belm-Vehrte,
- Braunschweig-Bienrode,
- Braunschweig-Leiferde Ostseite,
- Braunschweig-Leiferde Westseite,
- Braunschweig-West (ehem. Broitzem),
- Bunde,
- Hildesheim-Himmelsthür,
- Ihrhove,
- Isenbüttel,
- Kirchlinteln,
- Neermoor,
- Osnabrück Rosenplatz,
- Rosdorf,
- Salzgitter-Thiede,
- Springe-Deisterpforte,
- Wendessen,
- Wolfsburg-Sandkamp (ehem. Wolfsburg-West, Tor 6).

Rheinland-Pfalz:

- Zweibrücken-Rosengarten.

Schleswig-Holstein:

- Bad Oldesloe Fuchsberg,
- Preetz Krankenhaus (ehem. Preetz Nord),
- Preetz Nord (ehem. Preetz Glindskoppelweg),
- Rendsburg-Büdelndorf.

2. Für welche bis zum 31. Dezember 2021 fertiggestellten Haltepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Park-and-Ride-Plätze eingerichtet, um Kunden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzubieten, und bei welchen der bis zum 31. Dezember 2021 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive wird dies der Fall sein?

Die Zuständigkeit für Park-and-Ride-Plätze liegt bei den jeweiligen Gebietskörperschaften. Für die im Rahmen der Stationsoffensive in Bau befindliche Station Zweibrücken-Rosengarten beabsichtigt die Stadt nach Auskunft der DB Station&Service AG eine Park-and-Ride-Anlage zu errichten.

3. Wie hoch liegen die Investitionskosten bei den im Jahr 2021 im Rahmen der „Stationsoffensive“ fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkten, und wie verteilen sich die jeweiligen Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG) und Bestellerorganisationen anteilig?

Im Jahr 2021 wurde mit den beiden Stationen Zweibrücken-Rosengarten (Rheinland-Pfalz) und Marktobendorf Nord (Bayern) begonnen. Für Zweibrücken-Rosengarten belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 1,2 Mio. Euro, wovon 75 Prozent durch das Land und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen werden. Für Marktobendorf Nord belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 1,7 Mio. Euro, wovon 75 Prozent durch den Freistaat Bayern und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen werden.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Haltepunkt Coburg-Beiersdorf in die Preisklasse 7 der Stationspreisliste 2021 fiel und ein Nahverkehrshalt mit 2,66 Euro berechnet wurde (vgl. <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/5655916/0b387b3eac2f03f4f327dcef827e60d3/Stationpreisliste-2021-data.pdf>), und wie hoch war der Gesamterlös aus den Stationsentgelten im Geschäftsjahr 2021?

Die Station ist in der Preisklasse 7 des Aufgabenträgergebietes der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) eingeordnet. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Gesamterlöse aus Stationsentgelten an dem Haltepunkt Coburg-Beiersdorf in Höhe von rund 27 000 Euro erzielt.

5. Wie hoch waren im Geschäftsjahr der Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf und die Finanzierungskosten?

Die erbetenen Informationen zum Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf berühren geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Station&Service AG. Die Offenlegung der Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG beeinträchtigen, Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen.

Für den Betrieb einer Verkehrsstation sind unterschiedliche Dienstleistungen erforderlich. Dazu zählen beispielsweise Reinigung, Winterdienst und Grünpflege. Bei einem Bekanntwerden des Betriebsaufwands könnten aktuelle und potenzielle Dienstleister (z. B. Reinigungsfirmen, Handwerksbetriebe, Bauunternehmen) ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB Station&Service AG ausrichten. Sie erhalten durch die Veröffentlichung Transparenz über Kosten, die sie bei künftigen Verhandlungen an der Station Coburg-Beiersdorf oder bei Ausschreibungen für andere Stationen nutzen könnten, um für die DB Station&Service AG nachteilige Konditionen wie Preissteigerungen zu fordern und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG zu beeinträchtigen. Auch wenn die Betriebskosten eine Sammelgröße darstellen, so könnten daraus Rückschlüsse auf die grundsätzliche Größenordnung der Zahlungsbereitschaft der DB Station&Service AG gezogen werden. Insofern würde die Funktionsfähigkeit wettbewerblicher Vergabeverfahren beeinträchtigt. Die Vergabesituation in vielen für den Betrieb von Verkehrsstationen benötigten Dienstleistungen ist angespannt, so dass das Risiko zusätzlicher Preissteigerungen vermieden werden muss, um einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten zu können.

Nach Abwägung zwischen den beiden konfligierenden Verfassungsgütern des parlamentarischen Auskunftsrechts einerseits und des Staatswohls sowie dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB Station&Service AG unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits, stellt es einen angemessenen Ausgleich zwischen den beiden Verfassungsgütern dar, wenn die angefragten Informationen zu den Auftragswerten als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft werden. Daher sind die gewünschten Informationen in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und können dort eingesehen werden.*

6. Erscheinen der Bundesregierung die Umsatzerlöse abzüglich der Betriebs- und Kapitalkosten für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – die DB Station&Service AG hat nur 25 Prozent der Investitionskosten, rund 225 000 Euro (vgl. Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/668), zur Errichtung der Station Coburg-Beiersdorf beigetragen, erhält jedoch 100 Prozent der Stationsentgelte – als angemessen oder zu hoch?

Das Neubauprojekt Coburg-Beiersdorf wurde durch eine wirtschaftliche Einzelfallbetrachtung bewertet, bei der individuelle Vereinbarungen mit Vertragspartnern gefunden wurden.

Mit den Stationsentgelten finanziert die DB Station&Service AG den laufenden Betrieb der Bahnhöfe. Stationsentgelte sind Nutzungsentgelte für Serviceeinrichtungen. Die Entgelte dürfen die Kosten für die Leistungserbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen. Soweit der Betreiber die Errichtung nicht selbst finanziert hat, fallen keine Abschreibungen an, so dass auch das Stationsentgelt keinen entsprechenden Kostenbestandteil enthält. Die Entgelte für Personenbahnhöfe werden von der Bundesnetzagentur (BNetzA) am Maßstab des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) gemessen und genehmigt. Ausschließlich die von der BNetzA genehmigten Entgelte dürfen erhoben werden.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat Teile der Antwort als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimchutzordnung eingesehen werden.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Höhe der Rendite der DB Station&Service AG vor dem Hintergrund, dass der Gewinn der DB Station&Service AG an die Deutsche Bahn AG abgeführt und zur Finanzierung aller Konzernaktivitäten, auch der internationalen, genutzt wird, die Instandhaltungsinvestitionen jedoch durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – also den Bundeshaushalt – erfolgen sollen (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/20181)?

Gemäß § 8d Absatz 1 ERegG ist es verboten, dass Einnahmen aus dem Betrieb von Eisenbahnanlagen (auch Personenbahnsteige und Zugangswege) in der DB AG verbleiben und dort zur Finanzierung von Konzernaktivitäten verwendet werden. Die Einnahmen müssen entweder in dem Infrastrukturunternehmen selbst verbleiben und zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit genutzt werden oder sie müssen an den Eigentümer des Konzerns abgeführt werden, also die Bundesrepublik Deutschland (vgl. § 8d Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 ERegG). Die BNetzA überwacht dies.

Für die Verwendung der Gewinne aus dem Betrieb der Serviceeinrichtung (Bahnhofsgebäude selbst) macht das ERegG keine Vorgaben. Über den Finanzierungskreislauf Schiene wird jedoch sichergestellt, dass die aus der Infrastruktur stammenden Gewinne direkt wieder zurück in die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB AG fließen und somit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland verwendet werden. Aus dem Bundeshaushalt wird keine Instandhaltung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gefördert. Die Instandhaltung ist neben dem Betrieb der Anlagen durch Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sicher zu stellen. Für die Gewinne der EIU ist im § 2a der LuFV III festgelegt, dass die Dividende aus dem Nachsteuergewinn an den Bund auszuschütten ist, der diese wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf).

8. Wie hoch war die Zahl der Halte an der Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2021?

Die Station Coburg-Beiersdorf ist im Dezember 2020 in Betrieb gegangen. Im Jahr 2021 fanden rund 10 000 Zughalte im Schienenpersonennahverkehr an der Station Coburg-Beiersdorf statt. Aufgrund der Pandemie-Situation im Jahr 2021 kann keine repräsentative Reisendenzahl angegeben werden. Reisendenzahlen der Jahre 2020 und 2021 werden aufgrund statistischer Verzerrungen infolge der Lockdowns und Reisebeschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht für Auswertungen genutzt.

