

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/14380 –**

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2023 und der DB InfraGO AG im Jahr 2024

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 des Deutschen Bundestages Kleine Anfragen zum Fortschritt und zur Finanzierung des Programms gestellt (Bundestagsdrucksachen 19/19172, 20/375, 20/4779 und 20/8191).

Die Antworten der Bundesregierung darauf haben ergeben, dass die DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2019 keine einzige Station (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20181) und im Jahr 2020 lediglich ein Haltepunkt in Coburg-Beiersdorf im Freistaat Bayern in Betrieb genommen werden konnte sowie, dass für keine weiteren Haltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive mit dem Bau begonnen wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 20/668).

Auch im Jahr 2021 konnten keine weiteren Stationen fertiggestellt werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/5386). Im Jahr 2022 konnte zumindest ein weiterer Haltepunkt in Zweibrücken-Rosengarten in Betrieb genommen werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/8567). Folglich konnten von 350 geplanten Projekten bis Ende 2022 ganze zwei Haltepunkte in Betrieb genommen werden.

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 2023 bis zum 31. Dezember 2023 und wie viele der DB InfraGO AG, auf die die DB Station&Service AG verschmolzen wurde, vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?

Die Stationsoffensive ist ein Sonderinvestitionsprogramm, welches die Finanzierung der Planung und Realisierung neuer Haltepunkte zum Ziel hat. In den Jahren 2023 und 2024 wurden die nachfolgenden drei Stationen fertiggestellt:

Bayern:

Straubing Hafen (ehem. Ittling Industriegebiet (Straubing Hafen)).

Mecklenburg-Vorpommern:

Rövershagen Karls Erlebnisdorf,

Schwerin Industriepark.

In den Jahren 2023 und 2024 wurde für die nachfolgenden 30 Stationen die Planung bzw. Planungsvorbereitung oder die Realisierung im Rahmen des Projektes begonnen bzw. fortgeführt:

Schleswig-Holstein:

Bad Oldesloe Ost (ehem. Fuchsberg),

Preetz Krankenhaus (ehem. Preetz Nord),

Preetz Nord (ehem. Preetz Glinskoppelweg),

Rendsburg-Büdelndorf.

Bayern:

Bad Reichenhall Nord,

Bischofswiesen-Winkl,

Füssen West,

Kaufbeuren Haken (ehem. Kaufbeuren Nord (Haken)),

Kaufbeuren-Neugablonz.

Hessen:

Rimbach Schulzentrum.

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).

Aufgrund der speziellen Modalitäten des Programms – beispielsweise ist ohne eine Einigung mit den Ländern im Rahmen einer fest definierten Finanzierungslogik die Nutzung dieses Programms nicht möglich – haben sich fahrplan-technische sowie finanzielle Umsetzungshindernisse ergeben. Diese haben dazu geführt, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG), Bund und Länder zunehmend auf alternative Finanzierungsmöglichkeiten (wie z. B. die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III, Anlage 8.7 oder das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm) zurückgreifen.

2. Für welche in den Jahren 2023 und 2024 fertiggestellten Haltepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung und Auskunft der DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG 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 2024 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive ist dies vorgesehen?

Die Zuständigkeit für Park+Ride-Plätze liegt bei den jeweiligen Gebietskörperschaften. Bei den in Planung befindlichen neuen Haltepunkten steht die DB InfraGO AG eng mit den Kommunen im Austausch, um eine optimale Anbindung u. a. mit Park+Ride-Plätzen zu gewährleisten.

Am neuen Haltepunkt Straubing Hafen hat die Kommune eine Park+Ride- und eine Bike+Ride-Anlage realisiert.

3. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des Haltepunkts Marktoberdorf-Nord (Freistaat Bayern), dessen Baubeginn seitens der Bundesregierung bereits für das Jahr 2021 angekündigt wurde (vgl. Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/5326)?

Der neue Haltepunkt Marktoberdorf Nord soll nach aktuellen Planungen zum Fahrplanwechsel 2025/2026 in Betrieb gehen. Restarbeiten können noch im Jahr 2026 erfolgen.

4. Wie hoch liegen die Investitionskosten für die im Jahr 2023 und im Jahr 2024 im Rahmen der Stationsoffensive fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkte, und wie verteilen sich die jeweiligen Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG) und Ländern bzw. deren Bestellerorganisationen anteilig?

Für die Herstellung der Verkehrsstation Straubing Hafen beliefen sich die Investitionskosten auf ca. 2,1 Mio. Euro, die im Verhältnis zu 63 Prozent durch das Land und zu 37 Prozent durch die DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG getragen wurden.

Für die Herstellung der Verkehrsstation Rövershagen Karls Erlebnisdorf beliefen sich die Investitionskosten auf ca. 1,7 Mio. Euro, die im Verhältnis zu 75 Prozent durch das Land und zu 25 Prozent durch die DB Station&Service AG bzw. DB InfraGO AG getragen wurden.

Für die Herstellung der Verkehrsstation Schwerin Industriepark beliefen sich die Investitionskosten auf ca. 1,9 Mio. Euro, die im Verhältnis zu 75 Prozent durch das Land und zu 25 Prozent durch die DB Station&Service AG bzw. die DB InfraGO AG getragen wurden.

5. Wie hoch war die Zahl der Halte und die Zahl der Fahrgäste an den in den Jahren 2021 und 2022 in Betrieb genommenen Stationen Coburg-Beiersdorf sowie Zweibrücken-Rosengarten im Geschäftsjahr 2023 nach Auskunft der DB InfraGO AG?

Nach Angaben der DB InfraGO AG fanden im Jahr 2023 rund 9 300 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Zughalte an der Station Coburg-Beiersdorf statt. Die Zahl der täglichen Reisenden lag im Jahr 2023 bei rund 20. Für 2024 erwartet die DB InfraGO eine Steigerung der Reisenden, da 2023 das Deutschlandticket noch nicht voll gewirkt hat, es erfahrungsgemäß drei bis fünf Jahre dauert, bis ein neuer Haltepunkt sein Potenzial voll ausschöpfen kann und das Jahr 2023 zudem durch längere Streckensperrungen im Knoten Coburg geprägt war, was sich negativ auf die Nachfrage ausgewirkt hat.

Im Jahr 2023 fanden rund 11 900 SPNV-Zughalte an der Station Zweibrücken-Rosengarten statt. Die Zahl der täglichen Reisenden lag im Jahr 2023 bei rund 200.

6. Wie hoch waren die Gesamterlöse aus Stationsentgelten, die die damalige DB Station&Service AG im Geschäftsjahr 2023 erzielte
 - a) für Halte in Coburg-Beiersdorf, für den die DB Station&Service AG anteilige Investitionskosten von ca. 0,2 Mio. Euro übernahm (vgl. Bundestagsdrucksache 20/668),

Im Geschäftsjahr 2023 lag der Umsatz aus Stationsentgelten für Coburg-Beiersdorf bei rund 25,7 T Euro.

- b) für Halte in Zweibrücken-Rosengarten, für den die DB Station&Service AG anteilige Investitionskosten von ca. 0,3 Mio. Euro übernahm (vgl. Bundestagsdrucksache 20/8507)?

Im Geschäftsjahr 2023 lag der Umsatz aus Stationsentgelten für Zweibrücken-Rosengarten bei rund 32,4 T Euro.

7. Rechnet die Bundesregierung damit, dass etwaige Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen für die bislang errichteten Stationen des Programms Stationsoffensive durch die seitens des Bundeshaushalts durch die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) oder eine Nachfolgevereinbarung zur Verfügung gestellten Mittel abgedeckt werden?

Die Bundesregierung hat seit 2009 (Start der LuFV I) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die benötigten Mittel für die regulären Ersatzinvestitionen ausgereicht. Es ist geplant, dies auch zukünftig zu tun. Seit Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) 2024 kann der Bund auch für die Instandhaltung der von ihm finanzierten Anlagen notwendige Bundesmittel bereitstellen.

Der Umfang der Bundesmittel, die für die notwendigen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen ausgereicht werden können, richtet sich grundsätzlich an den durch den Gesetzgeber jährlich zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln aus.

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass die Errichtung von neuen Haltepunkten im Rahmen der Stationsoffensive zwar von den Ländern bestellt und anteilig mit in der Regel 75 Prozent der Investitionssumme bezuschusst werden, deren Instandhaltung und Ersatzinvestitionen jedoch weitgehend aus dem Bundeshaushalt finanziert werden müssen?

Der Bund finanziert auf Grundlage des § 8 (2) BSWAG auch Investitionen in den Nahverkehr. Im § 8 (7) der LuFV I bis III ist dies für die Ersatzinvestitionen vertraglich vereinbart.

Gemäß dem neuen § 11 (2) BSWAG kann sich der Bund optional auch an der Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes beteiligen.

Inhalt, Umfang und Zweck bundesfinanzierter Instandhaltungsmaßnahmen werden mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgestimmt und unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen vertraglich festgelegt.

