



Autorenpapier

Mindestqualität in Bahnhöfen festlegen – und durchsetzen!

Ausgangslage

Immer wieder wird in Personenbahnhöfen (im Weiteren wird von „Stationen“ gesprochen, da dieser Begriff auch Haltepunkte einschließt) des Nah- und Regionalverkehrs bemängelt, dass Aufzüge und Rolltreppen defekt sind und sich Reparaturen teilweise über Monate hinauszögern, Müllkörbe überquellen und die Bahnsteige vermüllt sind, Anzeigetafeln mit Reisendeninformationen nicht funktionieren usw.

Die Stationen werden von DB Station & Service betrieben. Die Aufgabenträger für den Nah- und Regionalverkehr (dies sind die Bundesländer oder von den Bundesländern benannte Aufgabenträger bzw. Bestellorganisationen; im Raum Stuttgart beispielsweise wurde die Zuständigkeit auf den Verband Region Stuttgart übertragen) bestellen den Verkehr in der Regel durch Ausschreibungen. Aktuell betreibt DB Regio - von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich – noch etwa 80 Prozent der Zugkilometer in Deutschland. Der Aufgabenträger schließt den Verkehrsvertrag mit dem im Wettbewerb ermittelten Betreiber (DB Regio oder anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen). Eine direkte Einflussmöglichkeit auf DB Station & Service haben die Aufgabenträger nicht, da zwischen ihnen und DB Station & Service kein Vertrag zustande kommt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellen die Halte bei DB Station & Service und schließen hierfür einen Stationsnutzungsvertrag ab. Die Aufgabenträger wären als Zugangsberechtigte zwar ebenfalls in der Lage Halte zu bestellen, tun dies in der Praxis aber nicht. Die Leistungen, auf die die EVU mit Abschluss eines Stationsnutzungsvertrages Anspruch haben, werden in den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INPB) festgehalten. Ein großes Problem ist, dass hier jedoch für wesentliche Bereiche keine Qualitätsstandards für die Stationen festgeschrieben sind. Daraus ergibt sich die Situation, dass Standards gegenüber DB Station & Service nicht durchgesetzt werden können, weil sie nirgends festgeschrieben dezidiert zugesagt wurden. Die Einwirkungsmöglichkeiten zur Abstellung von Schlechtleistungen seitens der Aufgabenträger auf den Stationsbetreiber sind damit gleich doppelt begrenzt: Erstens besteht kein Vertragsverhältnis und zweitens existieren keine Qualitätsdefinitionen.¹

¹ Nach Information der Bundesnetzagentur hat derzeit kein einziger Aufgabenträger einen Nutzungsvertrag mit der DB Station & Service abgeschlossen, obwohl die Aufgabenträger nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz selbst Zugangsberechtigte sind. Der Grund hierfür dürfte nach jetzigem Stand u.a. darin zu finden sein, dass die notwendigen Vertragswerke sehr komplex sind und die Aufgabenträger sich für die Vertragsausgestaltung und die Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarung eigene Kompetenzen mit entsprechendem Personal aufbauen müssten.

Die politische Diskussion

Die Bundesnetzagentur reguliert gesetzliche Pflichtleistungen und wacht über die Einhaltung von Leistungsverpflichtungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Bundesnetzagentur berichtet den Mitgliedern des Eisenbahninfrastrukturbeirates über ihre Tätigkeiten. Diesem Gremium gehören mehrere Landesverkehrsminister und Abgeordnete der Bundestagsfraktionen an. Dazu gehören Verkehrsminister Winfried Hermann (Baden-Württemberg) und MdB Matthias Gastel (Bündnis 90/DIE GRÜNEN). Beide hatten beantragt, dass die geschilderte Problematik im Eisenbahninfrastrukturbeirat erörtert wird und die Behörde mögliche Maßnahmen für ein besseres Anreizsystem für Stationen vorstellt. Dies ist in einer der letzten Sitzungen des Beirates geschehen.

Problemeingrenzung und mögliche Lösungsansätze

Die Leistungsbeschreibungen in den jetzigen Vertragswerken zwischen DB Station & Service einerseits und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. DB Regio, Transdev, Abellio) sind unpräzise. Aufgrund dieser vertraglichen Situation ist es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen kaum möglich, auf eine Verbesserung der Stationsqualität hinzuwirken. Faktisch bedeutet dies, dass der Stationsbetreiber – abgesehen von reinen Ausstattungsmerkmalen wie Sitzgelegenheit vorhanden ja/nein - weitgehend selber darüber befinden kann, welche Leistung er für die vereinnahmten Stationsentgelte erbringt. Erschwerend kommt hinzu, dass die bisherigen Entgeltzuschüsse für den Fall unzureichender Qualität im Promillebereich der Umsatzerlöse des Stationsbetreibers liegen (genauer liegen diese zwischen 0,002 und 0,0054% der Umsatzerlöse; ein bayesisches Eisenbahnverkehrsunternehmen erhielt im Jahr 2013 bspw. 8,33 Euro zurück). Eine Arbeitsgemeinschaft, die von der Bundesnetzagentur einberufen wurde, um Standards für Stationen zu definieren, wurde von DB Station & Service verlassen und die Bereitschaft zur Mitwirkung wurde aufgekündigt. Diese Verweigerungshaltung der DB ist angesichts des offenkundigen Handlungsbedarfs ein Skandal! Daher muss aus unserer Sicht dringend geklärt werden, inwiefern hier regulierend eingegriffen werden kann, um verbindliche Qualitätsstandards in Stationen durchzusetzen. Dafür sehen wir zwei Ansatzpunkte:

1. Die Gesetzgebung

Eine Möglichkeit stellt die Änderung von § 24 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsordnung (EIBV)² dar.

Auszug aus § 24 Abs. 1 EIBV:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile (...) Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten.“

² Die EIBV soll Teil des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) werden

Dort können vom Gesetzgeber u. a. konkrete Fristen für die Behebung von Störungen aufgenommen werden.

2. Die Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INPB) von DB Station & Service

Die INPB von DB Station & Service entsprechen den Allgemeinen Geschäftsbedingungen im allgemeinen Geschäftsbetrieb. Darin legt die DB Station & Service das vertraglich geschuldete Leistungsniveau selber fest – ohne es näher zu definieren. So ist beispielsweise von einer „regelmäßigen“ Reinigung die Rede. Ob mit „regelmäßig“ jedoch täglich, wöchentlich oder monatlich gemeint ist lässt sie offen. Hinsichtlich der Verfügbarkeitsquote von Fahrtreppen oder Aufzügen werden keinerlei Werte benannt.

Politische Forderung

Wir Grünen fordern, dass der Bund als Eigentümer des Bahnkonzerns auf eine Änderung der INPB drängt. Wenn er eine solche gegenüber der Aktiengesellschaft nicht durchsetzen kann oder sich dieser Weg als nicht zielführend erweist, muss die Bundesregierung eine Änderung der EIBV in die Wege leiten. Dabei geht es uns ausdrücklich nicht darum, generell höhere Leistungen von DB Station & Service zu fordern, was möglicherweise höhere Stationsgebühren zur Folge hätte. Uns geht es vielmehr darum, dass für die bezahlten Stationspreisen eine klar definierte Leistungsqualität gewährleistet wird – und bei fehlerhafter Leistungserbringung zu viel gezahlte Stationsentgelte in Form einer Minderung zurück gefordert werden können.

Welcher der beiden oben skizzierten Wege auch immer eingeschlagen wird: Die Eisenbahnunternehmen und Aufgabenträger müssen in die Lage versetzt werden, unzureichende Leistungen in Sachen Stationsqualität in einer Höhe zu sanktionieren, die zu einer Vermeidung bzw. Behebung von Qualitätsmängeln innerhalb kurzer Fristen führt.