

Bericht zu TOP 7.4 der Verkehrsministerkonferenz am 06./07. April 2005 in Berlin „Neues Stationspreissystem der DB AG“

Die DB Station&Service AG hat zum 01.01.2005 ein geändertes Stationspreissystem eingeführt. Die Grundzüge wurden den Ländern im Rahmen der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz am 13./14. Sept. 2004 in Koblenz vorgestellt. Eine formelle Beteiligung oder Anhörung der Länder vor der Einführung des neuen Stationspreissystems fand jedoch nicht statt. Laut der DB Station&Service AG wurde das Stationspreissystem 2005 zuvor informatorisch mit dem Bundeskartellamt und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Grundsätzliche Bedenken seien von beiden Behörden nicht geäußert worden.

Mit dem neuen Stationspreissystem gilt ein Preiskatalog mit sechs länderspezifischen Kategoriepreisen. Die ca. 5.400 Stationen werden nach bundesweit einheitlichen verkehrlichen Merkmalen einer bestimmten Kategorie zugeordnet. Durch diese Pauschalierung reduzieren sich die Stationspreise auf 96 Preise mit jeweils 2 Zuglängenfaktoren. Die Einführung des neuen Stationspreissystems habe laut der DB Station&Service AG entscheidende Vorteile für die Länder: Der Systemwechsel von der bisherigen Vollkostenorientierung zu dem neuen Modell bedeute eine erhebliche Vereinfachung, erhöhte Transparenz und deutliche Stabilisierung des Preissystems. Die spezifischen Vorstellungen der Länder zur Regionalisierung würden überwiegend berücksichtigt. Die bisher automatische Stationspreisanpassung in Folge einzelner Baumaßnahmen entfalle künftig. Die bereits in der VALK angekündigte weitest gehende auswirkungsneutrale Gestaltung des neuen Stationspreissystems im SPNV sei – bezogen auf den status quo der Preisbildung 2004 – voll umfänglich eingehalten worden.

Aufgrund erster Analysen sowie der in den Ländern und in der AG Bahnpolitik geführten Diskussionen ergeben sich jedoch gewichtige Argumente, die eine Ablehnung des neuen Stationspreissystems nahe legen. So zeichnen sich folgende Tendenzen ab:

- Das neue Stationspreissystem entlastet bundesweit den Fernverkehr und belastet den SPNV;
- es entlastet die Stationen der Kategorien 1 und 2 und belastet vor allem die kleinen Stationen im ländlichen Raum (Kategorien 5 und 6), bei denen der Stationspreis teils um ein Vielfaches ansteigt;
- es belastet nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen überproportional, DB Regio wird unterproportional belastet oder sogar entlastet;
- es belastet die Länder als SPNV-Aufgabenträger überproportional, da die finanziellen Auswirkungen bei Verträgen mit Stationspreisen als durchlaufende Posten größer sind als bei Verträgen mit Risiko auf Seiten DB Regio;
- es nivelliert Folgekosten von Ausbaumaßnahmen an einzelnen Stationen durch Umlegung innerhalb einer Kategorie und vernichtet dadurch gezielte Steuerungsanreize;
- die Einstufung der Stationen in den einzelnen Kategorien ist vielfach nicht nachvollziehbar;
- es gibt keine Gewähr für die behauptete Preisstabilität über einen bestimmten Zeitraum;
- das Stationspreissystem begegnet beihilferechtlichen, vertragsrechtlichen, kartellrechtlichen und tarifrechtlichen Bedenken.

Soweit bekannt haben einige SPNV-Aufgabenträger zwischenzeitlich erste Konsequenzen gezogen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit denen sie

Verkehrsverträge abgeschlossen haben, aufgefordert, nur Stationspreise nach dem alten Stationspreissystem 2004 zu zahlen.