

POSITIONS | PAPIER

Zustand und Zukunft von Nahverkehrs-Bahnstationen

27.02.2009

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Tel. 030 590021-27
Fax 030 590021-29
info@bag-spnv.de
www.bag-spnv.de

POSITIONS | PAPIER

Berlin, 27.02.2009

Zustand und Zukunft von Nahverkehrs-Bahnstationen

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist eine Erfolgsgeschichte. In den vergangenen 10 Jahren wurden bundesweit ca. 25 % mehr Zugkm von den Aufgabenträgern bestellt und die Zahl der Fahrgäste stieg ähnlich stark an. Fast 500 km neue Nahverkehrsstrecken wurden in Betrieb genommen und insgesamt erleichtern in Deutschland über 300 neue Bahnstationen den Zugang zum Verkehrsmittel Bahn. Finanziert wurden diese neuen Stationen fast ausschließlich mit Mitteln der Länder oder der Kommunen, bzw. mit für Nahverkehrsprojekte bestimmten Bundesmitteln. Vielfach war die neue Verantwortung für den SPNV auch Anlass für regions- oder landesweite Bahnhofsprogramme, mit denen veraltete Bahnhofsanlagen, in die mitunter jahrzehntelang nicht investiert wurde, grundlegend modernisiert oder – wo die finanziellen Mittel nicht ausreichen – zumindest umfassend aufgefrischt und mit neuem Bahnsteigmobiliar (Wartehäuschen, Sitzbänke, Infovitrienen) versehen werden. Neben den von den Eisenbahnunternehmen zu entrichtenden, durch die Aufgabenträger aber finanzierten Stationsentgelten (derzeit im SPNV ca. 550 Mio. € jährlich, entsprechend ca. 85 % der gesamten Stationsentgelte), d.h. den Gebühren für einen Zughalt an einem Bahnhof, sind über diese Stationsprogramme in den vergangenen Jahren insgesamt bundesweit mindestens eine Milliarde Euro Investitionsmittel von Ländern, Verbänden, Kreisen und Kommunen in die Bahnhofsinfrastruktur der DB AG geflossen. Diese Investitionen haben an vielen Orten für eine deutliche Verbesserung von Wartekomfort und Erscheinungsbild der Stationen gesorgt haben und die durch die Vielzahl von Projekten im Bereich der Barrierefreiheit die



Abb. 1: Eröffnung neuer Stationen in Lensahn (Schleswig-Holstein) und Stockach (Baden-Württemberg)

Im Internet unter
www.bag-spnv.de

Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen am öffentlichen Leben wesentlich verbessert.

Die Aufgabenträger arbeiten mit der für den Betrieb der Bahnstationen zuständigen DB Station&Service AG intensiv und gut zusammen, auch wenn Ansichten über Prioritäten manchmal divergieren und teilweise hausgemachte Schwerefälle bei der Umsetzung von Projekten bei den an der Finanzierung beteiligten Partnern für Unmut sorgen. Große Sorgen machen sich die Aufgabenträger aber um die Nachhaltigkeit ihrer Investitionen und um einen sinkenden Ausstattungsstandard kleiner und mittlerer Stationen. Auslöser für die großen Sorgen ist zunächst das 2005 eingeführte neue Stationspreissystem und eine in diesem Zusammenhang erfolgte Anpassung der so genannten ABP (Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen) der DB Station&Service AG.

Stationspreissystem und ABP – Erfordernisse kleiner und mittlerer Stationen werden nicht berücksichtigt

Im Jahr 2005 hat die DB Station&Service AG ohne Abstimmung mit ihren Hauptkunden, den Bundesländern beziehungsweise den SPNV-Aufgabenträgern, ein neues Stationspreissystem eingeführt. Statt – wie in den Jahren davor – individuelle Preise für jede Station zu berechnen, wurden nun alle Stationen in 6 Kategorien eingeordnet, für die ein bundeslandesweit einheitlicher Stationspreis berechnet wurde. Einen Vorteil dieser Kategorienbildung sieht die DB Station&Service AG in „standardisierten Qualitätskriterien“ und einem „einheitlichen Produktversprechen“ für die jeweiligen Stationen. Eine Strategie ohne Bezug zur Realität, sind doch unter den über 4.500 Stationen der Kategorien 5 und 6 so viele unterschiedliche Stationen, dass ein einheitlicher Preis je Stationshalt an den tatsächlichen Bedürfnissen vorbei geht. In Schleswig-Holstein sind beispielsweise der monumentale Lübeck-Travemünder Strandbahnhof des mondänen Seebads und verträumte Kleinstationen wie beispielsweise die Station Sandwehle an der Nebenstrecke nach Bad St. Peter-Ording in der Kategorie 6 („Nahverkehrshalt“), Kosten je Zughalt derzeit: 2,82 €.



Abb. 2: Dieselbe Stationspreiskategorie: Strandbahnhof Travemünde und Kleinhaltepunkt Sandwehle

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de

Deutlich wird die Diskrepanz zwischen der DB-Strategie und den Zielen der Aufgabenträger auch bei der Betrachtung der so genannten „Basisleistungen“ der Verkehrsstationen. Gemeint sind damit die Ausstattungen, die durch die DB AG an den Stationen garantiert vorgehalten werden. Ein Wetterschutz ist laut ABP nur an knapp über 900 der rund 5.400 Stationen ein Teil der so genannten Basisleistungen. An allen anderen Stationen haben die Eisenbahnunternehmen und damit auch die Reisenden also keinen Anspruch auf das Vorhandensein eines Wetterschutzes. Zwar sind in der Realität weit mehr Stationen mit Wetterschutzhäuschen oder sogar größeren Bahnsteigdächern ausgestattet, handelt es sich doch auch bei den Stationen der betroffenen Kategorien 5 und 6 um Stationen, die bis zu 5.000 Ein- und Aussteiger/Tag haben können, doch ist vielfach zu beobachten, dass Pflege und Schadensbeseitigung gerade an diesen Stationen besonders problematisch sind. Zumindest offiziell wird seitens der DB AG zwar beteuert, dass bestehende Ausstattungen, die über die „Basisleistungen“ hinausgehen, nur in Ausnahmefällen abgebaut werden sollen, in der Realität sieht es jedoch anders aus, und bei erforderlichen Neuinvestitionen wird es noch schwieriger: Da können dann schon einmal defekte Informationsanzeiger auch an Großstadtbahnhöfen monate- bis jahrelang nicht ausgetauscht werden und kaputte Scheiben von Wetterschutzhäuschen monatelang nicht ersetzt werden.

Der Aufgabenträger in Bayern - die BEG Bayerische Eisenbahngesellschaft - hat errechnet, an wie vielen der ca. 900 DB-Stationen in Bayern bei konsequenter Anwendung der in den ABP festgeschriebenen „Basisausstattungen“ ein Rückbau von Ausstattungselementen befürchtet werden muss. Das Ergebnis ist erschreckend. So könnten 83 % der Stationen den Wetterschutz verlieren und fast 60 % ohne jegliche Sitzgelegenheit sein. Derartige Serviceverschlechterungen können nicht akzeptiert werden, vor allen Dingen nicht, wenn berücksichtigt wird, dass bei Stationspreisen von beispielsweise 2,50 €/Halt und dem üblichen Stundentakt jährliche Stationsentgelte in Höhe von über 30.000 € anfallen.

Vergleich Anzahl Stationen in Bayern mit Ausstattungsmerkmalen vorhanden bzw. gemäß ABP geplant

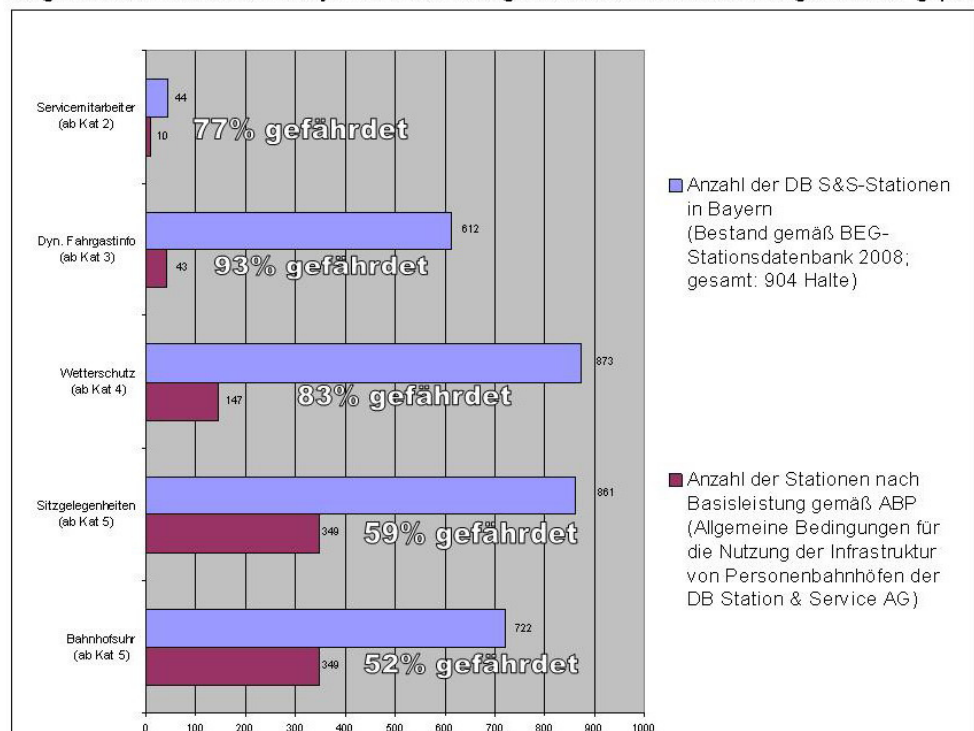


Abb. 3: Gefährdete Ausstattungsmerkmale von Stationen in Bayern

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de



Abb. 4: Nicht Mindestausstattung nach ABP: Fahrgastinformationsanlage in Otze (Kat. .5) und Wetterschutz in Neckarelz (Kat. 5)

Problematisch sind auch Geisterbahnhöfe, die im Zusammenhang mit der Automatisierung der Leit- und Sicherungstechnik der Strecken entstehen. Dann gibt es an vielen Stationen kein Personal mehr, Bahnhofsgebäude verweisen, Wartebereiche müssen geschlossen werden, Lautsprecherdurchsagen und Informationsmöglichkeiten entfallen ganz oder werden mit eingeschränkter Funktionalität automatisiert. Von den erheblich reduzierten Betriebskosten profitieren weder Fahrgäste noch Aufgabenträger.

Pflege und Instandhaltung der Stationen oft mangelhaft.

Bei zahlreichen Aufgabenträgern häufen sich Beschwerden über ungepflegte Stationen und nicht beseitigte Schäden. Es ist offenbar so, dass in den vergangenen Jahren Reinigungsintervalle reduziert und Jahresbudgets für Instandhaltungsmaßnahmen heruntergefahren wurden. Damit werden die vielfachen Bemühungen der Länder, Aufgabenträger, Kreise und Gemeinden, durch freundlichere Stationen mehr Fahrgäste in die Bahn zu bekommen, konterkariert. Den zu entrichtenden Stationsentgelten stehen oftmals keine nachvollziehbaren Leistungen gegenüber.



Abb. 5: Solche Stationen fördern nicht das Image des SPNV. Wenn Tags, Aufkleber etc. aber nicht entfernt werden, werden Bahnstationen zur willkommenen Bühne für Graffiti und andere Verschmutzungen bis hin zu Zerstörungen. Ebenso sorgen verfallende Bahnhofsgebäude für einen negativen Gesamteindruck

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de

Vandalismusschäden sind ein Problem, doch sie werden noch problematischer, wenn sie monatelang nicht beseitigt werden. An der Kategorisierung und den Niveaus für die Basisausstattung orientierte Instandhaltungsbudgets sorgen für einen äußerst restriktiven Umgang mit der Beseitigung von Schäden an kleinen und mittleren Stationen, unabhängig davon, ob sie durch Vandalismus oder durch gewöhnliche Abnutzung entstanden sind.

Kundenbefragungen dokumentieren die Unzufriedenheit der Fahrgäste mit den Stationen. Zwar hat die DB AG in den vergangenen Jahren viel für die großen Bahnhöfe getan, wo die Aufenthaltsqualität spürbar besser geworden ist, doch beginnen oder enden viele Fahrten meistens an einer kleinen und mittleren Station.

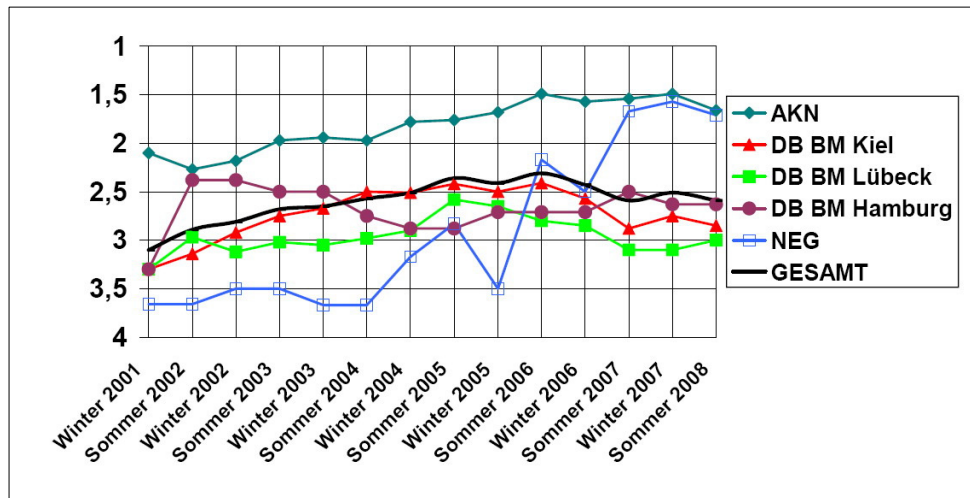


Abb. 6: Entwicklung der Qualität der Bahnstationen in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein wird seit 2001 die Qualität der Bahnstationen systematisch dokumentiert und bewertet. Einer kontinuierlichen Aufwärtsbewegung bis 2005 steht bei den Bahnhofsmanagements der DB AG seit 2005 eine deutliche Verschlechterung des Zustands entgegen. Die beiden nichtbundeseigenen Bahnen AKN und NEG, die ein eigenes Bahnnetz und damit auch eigene Bahnstationen haben, konnten hingegen die Qualität an ihren Stationen noch deutlich verbessern. Dass die im Hamburger Umland verkehrende AKN ein sehr hohes Niveau (die Durchschnittsnoten schwanken hier zwischen „sehr gut“ und „gut“) halten kann, ist deutliches Indiz dafür, dass auch in vandalismusgefährdeten Bereichen, wie in den Vorstädten eines großen Ballungsraums, durch eine kontinuierliche Pflege der Stationen und eine schnelle Reparatur von Schäden eine hohe Qualität der Bahnstationen erreicht werden kann.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) führt im Rahmen seines Qualitätsinstrumentariums zur Messung und monetären Bewertung der Angebotsqualität seit 1998 regelmäßige Vor-Ort-Erhebungen und Kundenbefragungen auch an Stationen und Bahnhöfen durch, die vertraglich mit DB Regio vereinbart wurden. Fahrgäste werden mit einem standardisierten Fragebogen nach Zufriedenheit

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de

und Wichtigkeit gefragt. Daraus wird eine gewichtete mittlere Bewertung aller Einzelkriterien wie Sauberkeit, Schadensfreiheit, Sicherheit etc. gebildet. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den stationären Qualitätsstandards Sauberkeit/Schadensfreiheit der Bahnhöfe bewegt sich innerhalb der letzten Jahre zwischen 2,2 und 2,7 (objektiv zwischen 88% und 96%). Das Kriterium Info bei Unregelmäßigkeiten (nur subjektiv schneidet dagegen sehr schlecht ab und liegt zwischen 2,9 und 3,3, wobei die Einschätzung der Fahrgäste bezüglich der Information an S-Bahnstationen z.T. noch schlechter ausfällt.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) führt im Rahmen seines Qualitätscontrollings regelmäßige Kundenbefragungen durch. Dabei werden Fahrgäste mittels eines standardisierten Fragebogens nach ihrer Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsstandards befragt. Die Zufriedenheit mit insgesamt 13 Qualitätsstandards wird anhand einer 6-stufigen Zufriedenheitsskala mit Ausprägungen von „sehr zufrieden“ (1) bis „sehr unzufrieden“ (6) erfragt. Die Kundenbefragungen finden – beginnend im Jahr 2004 – auf der Basis eines vorab entwickelten Stichprobenplans drei Mal pro Jahr statt.

Die Abbildung 11 zeigt zum einen die Globalzufriedenheit der Fahrgäste als ungewichteten Mittelwert über alle SPNV-Linien im VRR, die als Zeitreihe seit dem Jahr 2004 dargestellt (graue Linie) ist. Hieran zeigt sich, dass sich die Kundenzufriedenheit mit dem SPNV im VRR in einem Korridor von 2,4 bis 2,8 bewegt.

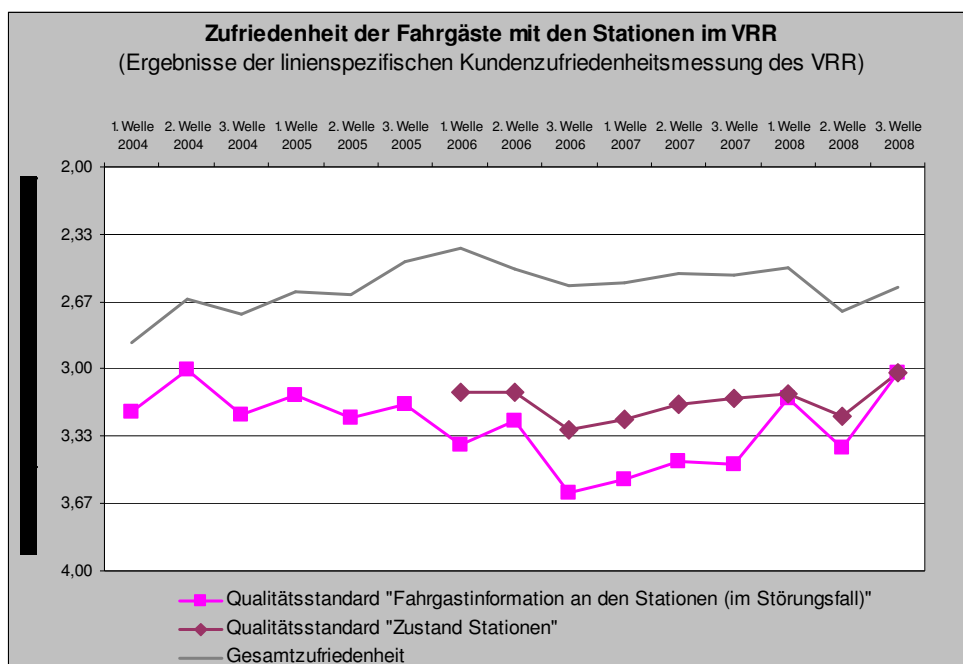


Abb. 7: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Stationen im VRR

Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den stationären Qualitätsstandards (Fahrgastinformation im Störfall und Zustand der Stationen) schneidet deutlich schlechter ab. Die seit dem Jahr 2006 gemessene Zufriedenheit mit dem Zustand der Stationen schneidet dabei mit Werten zwischen 3,0 bis 3,3 noch etwas bes-

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de

ser ab als die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Fahrgastinformation an den Stationen mit Werten zwischen 3,0 und 3,6.

Durch neue LuFV keine Verbesserungen zu erwarten – Der geringe Einfluss des Bundes auf die DB Station&Service AG wird zementiert

Mit der ab 1.1.2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wollen Bund und DB AG ihre Rechten und Pflichten bei Unterhalt und Weiterentwicklung des bundeseigenen Eisenbahnnetzes neu regeln. Mit dem Abschluss dieser LuFV hätte aus Sicht der Aufgabenträger im SPNV prinzipiell die Chance bestanden, dass die DB Station&Service AG mehr finanzielle Mittel und einen ausreichenden Anreiz zu einer flächendeckend adäquaten und fahrgastfreundlichen Verwendung ihrer Mittel erhält. Die Tatsache, dass die Bundesländer an der Ausgestaltung dieser LuFV nicht beteiligt wurden, beziehungsweise dass fast alle Vorschläge der Länder unberücksichtigt blieben, obwohl der durch die Länder finanzierte SPNV Hauptnutzer der Stationen ist, zeigt bereits, dass dies offenbar nicht Ziel des Bundes war. Der Bund lässt auch hier die DB AG lieber unkontrolliert agieren lässt.

Die unterzeichnete LuFV lässt nicht erkennen, wie sichergestellt werden soll, dass der aktuelle Zustand von Bahnhöfen und Haltepunkten in seiner Qualität gesichert und weiterentwickelt wird. Ohne Abstimmung mit den Aufgabenträgern festgelegte Qualitätskennzahlen bewerten die Funktionalität der Bahnsteige. Punkte gibt es beispielsweise für barrierefrei erreichbare Bahnsteige: Ein wichtiges Kriterium. Doch gilt dies im durch die LuFV festgeschriebenen System auch für extrem niedrige Bahnsteige, wo es aufgrund der geringen Bahnsteighöhe schon keinen barrierefreien Zugang in die Züge geben kann. Dafür erfolgt grundlos eine Abwertung der vielerorts vorhandenen und auf die Bedürfnisse des Regionalverkehrs abgestimmten Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm.

Nicht in die Bewertung einbezogen werden viele elementare Ausstattungsgegenstände von Stationen, wie Sitzgelegenheiten, Bahnhofsuhren oder Lautsprecher. Auch dass nach dem festgelegten Bewertungskatalog Stationen mit unter 100 Ein- und Aussteigern/Tag keinen Wetterschutz und Stationen mit zwischen 100 und 1.000 Ein- und Aussteiger/Tag lediglich einen Wetterschutz pro Richtung haben müssen, sorgt für Erstaunen und würde bei einer Umsetzung der Vorgaben dafür sorgen, dass Pendler und Schüler oftmals im Regen stehen müssten. Kleine Stationen sind nicht ausreichend berücksichtigt.

Bis zum 31.3.2009 sollen die feststehenden Qualitätskennzahlen für die Funktionalität der Bahnsteige um Werte für die Bewertung der Anlagenqualität ergänzt werden. Auch diese Werte wurden bisher nicht mit den Aufgabenträgern abgestimmt.

Die Aufgabenträger befürchten, dass es der DB Station&Service AG für die Zukunft gelungen ist, gegenüber dem Bund ein Bewertungsschema und damit verbundene Sanktionen auszuhandeln, die es ihr über Jahre hinaus erlauben werden, Ausstattungen kleiner und mittlerer Stationen nicht zu erneuern. Es ist somit

nicht auszuschließen, dass die für die Finanzierung des Regionalverkehrs auf der Schiene genutzten Landesmittel, die in der Vergangenheit viele Verbesserungen ermöglichten, nicht optimal eingesetzt werden können, da modernen Fahrzeugen und kundenfreundlichen Fahrplänen verrottende Bahnstationen gegenüber stehen.

weitere Positionspapiere
finden Sie im Internet
unter www.bag-spnv.de