

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1373
des Abgeordneten Steeven Bretz
der CDU-Fraktion
Drucksache 6/3344

Aufzüge und Rolltreppen im Potsdamer Hauptbahnhof

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1373 vom 15.01.2016:

„Irgendeine ist immer kaputt“, so die PNN über die Rolltreppen im Potsdamer Hauptbahnhof (PNN v. 31.12.2015, Die Aufreger des Jahres). Rolltreppen und Aufzüge im Potsdamer Hauptbahnhof sind oft wochenlang außer Betrieb. Von den zahlreichen Fahrgästen sind besonders Rollstuhlfahrer, gehbehinderte Menschen und Kinderwagen von den ständigen Ausfällen betroffen. Der Deutsche-Bahnkunden-Verband (DBV) fordert von der Deutschen Bahn AG, „die Aufzüge in Potsdam Hbf. endlich [zu] modernisieren“ (DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg, Pressedienst v. 7.11.15). Das Land Brandenburg ist Gesellschafter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB).

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der Sachstand aus Sicht der Landesregierung dar?
2. Welche Gespräche hat die Landesregierung bisher mit der Deutschen Bahn AG über die defekten Aufzüge und Rolltreppen im Potsdamer Hauptbahnhof geführt?
3. Inwiefern könnte die Landesregierung auf die Deutsche Bahn AG einwirken, damit diese einen reibungslosen Betrieb der Aufzüge und Rolltreppen gewährleistet?
4. Welche Maßnahmen könnte aus Sicht der Landesregierung der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ergreifen, um die Missstände zu beseitigen?
5. Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag des Deutschen-Bahnkunden-Verbandes, den VBB zu ermächtigen, die Ausfälle und Stillstände bei der BVG und der Deutschen Bahn AG finanziell zu ahnden?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie stellt sich der Sachstand aus Sicht der Landesregierung dar?

Zu Frage 1:

Der Bahnhof Potsdam Hauptbahnhof ist die meistfrequentierte Station in Brandenburg. Die Station verfügt über drei Inselbahnsteige, welche jeweils über zwei Fahrtreppen, eine feste Treppe sowie einen Aufzug erschlossen sind. Die hohe Frequentierung der Station führt bei den Förderanlagen zu steigendem Verschleiß und zu einer erhöhten öffentlichen Wahrnehmung von Störungen.

Frage 2:

Welche Gespräche hat die Landesregierung bisher mit der Deutschen Bahn AG über die defekten Aufzüge und Rolltreppen im Potsdamer Hauptbahnhof geführt?

zu Frage 2:

Im Rahmen seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht das Land Brandenburg in regelmäßigem Kontakt mit dem Stationsbetreiber DB Station & Service AG und bespricht u. a. auch Möglichkeiten zur Verbesserung der Verfügbarkeit von Fördertechnik sowie einer umfassenden Ausweitung der entsprechenden Verfügbarkeitsinformationen im Internet für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Neben den Aufzügen und Fahrtreppen der DB Station & Service AG, die direkt zu den Bahnsteigen führen, nutzen die Reisenden am Potsdam Hbf. auch die vorhandene Fördertechnik des Centerbetreibers, da ein öffentlicher Zugang zu den Bahnsteigen nur über dessen Flächen möglich ist. Zu den einzelvertraglichen Regelungen zwischen privatem Centerbetreiber und bundeseigener DB Station & Service AG liegen dem Land Brandenburg keine Erkenntnisse vor.

Frage 3:

Inwiefern könnte die Landesregierung auf die Deutsche Bahn AG einwirken, damit diese einen reibungslosen Betrieb der Aufzüge und Rolltreppen gewährleistet?

zu Frage 3:

Die Landesregierung hat keine direkte Möglichkeit zur Einflussnahme auf den bundeseigenen Stationsbetreiber. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen könnte aus Sicht der Landesregierung der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ergreifen, um die Missstände zu beseitigen?

zu Frage 4:

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) organisiert die Vorbereitung der Ausschreibungen von SPNV-Verkehrsleistungen, führt das Vergabeverfahren durch und übernimmt das jeweilige Vertragscontrolling sowie die Abrechnung für diese SPNV-Vertragsleistungen. In diesen Verträgen zwischen den betroffenen Ländern und dem jeweils beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist grundsätzlich vereinbart, dass die anfallenden Stations- und Trassenpreise der vertraglichen Leistungen den EVU erstattet werden. Weder die Länder noch die EVU haben direkten Einfluss auf die Preisgestaltung der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunter-

nehmen oder deren allgemeine oder besondere Vertrags- bzw. Infrastrukturnutzungsbedingungen. Der Bund hat zur kartellrechtlichen Überwachung aller Netzbetreiber, so auch der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Bundesnetzagentur geschaffen, die u. a. grundsätzlich auch die Preisbildung für Trassen- und Stationsentgelte überwacht. Der VBB ist somit vertragsrechtlich nicht in der Lage, Maßnahmen zur Beseitigung derartiger Missstände durchzusetzen.

Frage 5:

Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag des Deutschen Bahnkunden-Verbandes, den VBB zu ermächtigen, die Ausfälle und Stillstände bei der BVG und der Deutschen Bahn AG finanziell zu ahnden?

zu Frage 5:

Das Land Brandenburg ist als Aufgabenträger für die Verkehrsleistung im SPNV zuständig und hat dazu gemeinsam mit dem Land Berlin die notwendigen Strukturen innerhalb des VBB für die Organisation der Verkehrsleistungen geschaffen. Für die Sicherstellung der Verfügbarkeit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur sowie deren Ausbau hingegen ist der jeweilige Betreiber zuständig.

Die BVG ist kein EIU und agiert als kommunales Unternehmen nicht im Bereich der Zuständigkeit des Landes Brandenburg als Aufgabenträger für den SPNV.

Wie in der Antwort zu Frage 4 erläutert, besteht zwischen dem Aufgabenträger SPNV und den EIU kein direktes Vertragsverhältnis. Das mit der Erbringung der Verkehrsleistung beauftragte EVU kann die Infrastruktur ausschließlich zu den von der Bundesnetzagentur überwachten Konditionen des EIU für fahrplanmäßige Trassen und Halte nutzen.

Der Aufgabenträger SPNV hat den VBB mit der lückenlosen Überwachung der vertragskonformen Erbringung der Verkehrsleistung durch das EVU beauftragt, deren Abweichungen einzelvertraglich pönalisiert sind.

Das EVU meldet Fahrt- und Haltewünsche bei den jeweiligen EIU an, welche daraufhin diskriminierungsfreie Angebote zu nicht verhandelbaren Konditionen vorlegen. Diese selbst erstellten Konditionen schließen Entgeltminderung durch die EVU gegenüber dem jeweiligen EIU weitestgehend aus, so dass die Annahme des EIU-Angebotes für das EVU alternativlos ist. Die Aufgabenträger SPNV können derartige Ausfälle sekundärer Infrastruktur nicht über das EVU pönalisieren, da dies vertragsrechtlich zu Lasten Dritter nicht möglich ist. Aus dieser Konstellation heraus ist der o. a. Vorschlag des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e.V. für Stillstände und Ausfälle von Fördertechnik nicht umsetzbar.