



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Dorothea Frederking (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zukunft des Bahnhofpunktes in Meißdorf

Kleine Anfrage - **KA 6/8041**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Nach wie vor ist die Zukunft des Bahnhofpunktes in Meißdorf ungewiss. Bei einem öffentlichen Informationsabend auf Einladung der DB am 26. Juni 2013 in Stendal erklärten Vertreter der DB Netz AG vor Bürgerinnen und Bürgern und der anwesenden Presse, dass der Bau des benötigten zweiten Bahnsteiges nur deswegen nicht realisiert werden solle, weil die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) den Haltepunkt abbestellt habe. Die NASA erklärte diese Entscheidung laut dem Stendaler Volksstimme Artikel vom 5. Juli 2013 und der Stendaler Altmark-Zeitung vom 17. August 2013 damit, dass die Bahn das Geld für den notwendigen zweiten Bahnsteig nicht ausgeben wolle. Dem widersprach auf der Veranstaltung ein Vertreter der DB Netz AG und erklärte, dass das Geld für den zweiten Bahnsteig in Meißdorf eingeplant gewesen sei.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

1. Wie erklärt die Landesregierung die widersprüchlichen Aussagen der DB Netz AG und der NASA?

Die Landesregierung kann zu Aussagen einzelner Mitarbeiter der DB Netz AG keine Stellung nehmen. Die Auflassungsprüfung der Zugangsstelle Meißdorf erfolgte seinerzeit sowohl auf der Grundlage der Planungen des Landes als auch auf Anregung der DB AG.

- 2. Wie ist es zu erklären, dass bisher stets eine mangelnde Finanzierung als Grund für die Schließung des Bahnhalt punktes in Meßdorf angegeben wurde?**

Eine mangelnde Finanzierung wurde seitens der Landesregierung bzw. seitens der von ihr beauftragten NASA GmbH nicht als Grund für die Schließung angegeben. Es wurde sowohl in Schreiben an den Landkreis Stendal, an die betroffene Gemeinde als auch an die Fragestellerin selbst darauf verwiesen, dass aus Sicht des Landes (und nach hiesiger Kenntnis auch aus Sicht der DB AG) die sehr geringe Nachfrage an der Station Meßdorf nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den hohen Aufwendungen für den Neubau des zweiten Bahnsteiges und dem mittelfristig notwendigen Ausbau des vorhandenen Bahnsteiges steht.

Die Entscheidung beruht somit nicht auf dem Erfordernis, ein bestimmtes Budget einzusparen, sondern auf der haushaltsrechtlichen Notwendigkeit nur solche Investitionen zu tätigen, die dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung entsprechen und langfristig nachhaltig sind.

- 3. Warum wurde das laut DB Netz AG vorhandene Geld nicht für den Bau des zweiten Bahnsteiges eingesetzt und stattdessen die Schließung beschlossen? Steht bei der DB das Geld zur Finanzierung des zweiten Bahnsteiges noch weiterhin zur Verfügung? Wenn nein, warum nicht und wo wird es eingesetzt?**

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 2 verwiesen. Im Übrigen liegen der Landesregierung über Finanzinterna der DB Netz AG keine Erkenntnisse vor.

- 4. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Peter Ramsauer kündigte laut dem Nachrichtenmagazin „Spiegel“ am 18. August 2013 an, dass die Gewinne der DB Netz AG als Investitionen wieder in das Bahnnetz investiert werden sollen. Welche Maßnahmen gehören dazu? Könnte die Finanzierung des zweiten Bahnsteiges in Meßdorf auch aus diesem Topf gesichert werden?**

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 2 verwiesen. Zum Aufgabenbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann die Landesregierung keine Aussage treffen.

- 5. Zu welcher der 7 Bahnhofskategorien gehört der Haltepunkt Meßdorf gegenwärtig? Würde sich die Bahnhofskategorie nach dem Bau eines zweiten Bahnsteiges verändern? Wenn ja, in welche Kategorie? Mit welchen Erhöhungen des Stationspreises wäre dadurch ggf. für den Halt in Meßdorf unter Berücksichtigung der Stationspreise für das Jahr 2014 zu rechnen?**

Zuständig für das Stationspreissystem ist die DB Station&Service AG. Die entsprechenden Unterlagen sind öffentlich im Internet

<http://www.deutschebahn.com/file/3216478/data/stationspreisliste2013.pfd>

einsehbar. Danach ist Meßdorf aktuell in die Bahnhofskategorie 7 mit einem Preis von 3,06 € je Zughalt in 2013 und 2,77 € je Zughalt in 2014 eingeordnet.

Die Frage nach einer Änderung der Bahnhofskategorie unter bestimmten Umständen fällt nicht in die Zuständigkeit des Landes Sachsen-Anhalt. Die Systematik des Stationspreissystems ist öffentlich zugänglich im Internet unter

http://www.deutschebahn.com/file/3047500/data/stationspreissystem_2011_gueltig_ab_2013.pdf.

Der Darstellung kann entnommen werden, dass die Anzahl der Bahnsteige ein Faktor ist, der in die Berechnung eingeht. So sind beispielsweise die benachbarten Verkehrsstationen Brunau-Packebusch und Hohenwulsch in der nächst höheren und teureren Bahnhofskategorie 6 eingeordnet.

Mehrkosten für das Land Sachsen-Anhalt würden in jedem Fall unabhängig von der Kategorisierung entstehen, weil die von der DB AG aufzubringenden Eigenmittel für den Bahnsteigneubau aus dem Gesamtbetrag der durch Stationspreise in Sachsen-Anhalt entstehenden Einnahmen refinanziert werden müssten.

6. Könnten eventuelle Mehrkosten durch eine höhere Bahnhofskategorie der Station Meßdorf durch ein verändertes Bedienungskonzept ohne Verzicht auf den Halt in Meßdorf ausgeglichen werden?

Siehe Beantwortung zu Frage 5. Da die Refinanzierung der Eigenmittel für die Investition auf die sachsen-anhaltischen Stationsgebühren umgelegt würden, ist dies unabhängig von der Zahl der Verkehrshalte.

7. Wie unterscheidet sich die Anzahl Ein- und Aussteiger in Meßdorf im Tagesverlauf?

Die Zahl der Ein- und Aussteiger am Haltepunkt Meßdorf pendelte im Mittel der vergangenen fünf Jahre zwischen ca. 20 und ca. 30. Die Daten stammen aus dem Reisendenerfassungssystem (RES) der DB Regio AG und weisen im Kontext der geringen Nachfrage (die die statistische Sicherheit ohnehin begrenzt) eine vergleichsweise hohe Belastbarkeit auf. Beispielhaft wurden die auf die halbe Nachkommastelle gerundeten Durchschnittswerte des Jahres 2012 für die Tagesart Dienstag - Donnerstag verwendet. Die Gesamtsumme der Ein- und Aussteiger an dieser Tagesart lag bei ca. 30. An den Wochenenden (Samstag und Sonntag) liegt sie deutlich darunter, an Freitagen höher.

Abfahrtszeit	Durchschnitt je Fahrt und Tag	
	Einsteiger	Aussteiger
ab Stendal		
03:57	0,5	0,0
06:08	1,0	0,0
07:01	0,5	0,0
10:08	0,0	0,0
12:43	0,0	0,5
14:08	0,0	1,5
15:12	0,0	7,5

Abfahrtszeit	Durchschnitt je Fahrt und Tag	
	ab Stendal	Einsteiger
16:08	0,0	2,5
17:16	0,0	2,0
18:08	0,0	1,0
20:08	0,0	0,5
22:21	0,0	3,0

Abfahrtszeit	Durchschnitt je Fahrt und Tag	
	ab Salzwedel	Einsteiger
04:58	1,0	0,0
06:00	4,5	0,0
07:57	1,5	0,0
08:48	0,0	0,0
13:02	0,0	0,0
13:54	0,0	0,5
15:02	0,0	1,0
15:54	0,0	0,5
16:54	0,5	0,0
17:54	0,0	1,0
18:27	0,0	0,0
20:16	0,0	0,0