

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 11 - Eisenbahnrecht
Frau Claudia Scharrenberg
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartner
Dr. Matthias Stoffregen
Fon +49 (0)30 53 14 91 47-5
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 27. April 2017

Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung (2.AVBEGebVO); hier: Stellungnahme mofair e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Scharrenberg,

zunächst danke ich Ihnen für die Gelegenheit, zu dem Ende März übermittelten neuen Entwurf Stellung zu nehmen.

In Ihrer Nachricht vom 30. März 2017 schrieben Sie, dass in dem geänderten Entwurf die gegenüber dem ersten Entwurf vorgebrachten Anmerkungen „im Wesentlichen“ berücksichtigt worden seien. Dieses ist nach unserer Einschätzung grob irreführend.

Art der Darstellung: Die Unterlagen zum neuen Entwurf stellen die Änderungen nicht transparent dar. Jeder Leser muss sich die heutigen Gebührenhöhen, die Gebührenhöhen aus dem ersten Entwurf und die aus dem neuen Entwurf selbst zusammenstellen, um ein Gefühl für die finanziellen Konsequenzen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhalten. Hier regen wir an, in der Zukunft vermehrt mit tabellarischen Übersichten und (fiktiven) Beispiel-EVU zu arbeiten, um Stellungnahmen zu erleichtern.

Zweifelhafte Rechtsgrundlage: Bereits den ersten Entwurf betreffend wurde die Rechtsgrundlage zur Erhebung von Gebühren grundsätzlich in Frage gestellt. Die Vermutung, dass es sich insbesondere bei der Überwachung im Wesentlichen um hoheitliche Aufgaben der Gefahrenabwehr handelt, die keiner Gebührenpflicht unterliegen, wurde nicht ausgeräumt.

Aufwand bei der Erfüllung der Aufgaben und Mehrkosten für die EVU / EIU: Der Entwurf und seine Begründung betonen an vielen Stellen, dass der Aufwand, der beim EBA für die Überwachung entsteht, durch die Gebühren vollständig zu decken ist – dass aber auch keine Überkompensation erfolgen soll. Die zu erwartenden Einnahmen aus Gebühren stehen aber, anders als dargestellt, in keinem nachvollziehbaren Verhältnis zum Aufwand beim Eisenbahnbundesamt. Es ist nicht verständlich, wie vier Planstellen (2 x A11 und 2 x A12) Mehreinnahmen von insgesamt 14,46 Mio. Euro (!) pro Jahr rechtfertigen sollen.



Hinzu kommt, dass die Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen verschämt unter „weitere Kosten“ versteckt werden, statt sie unter „Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ zu verbuchen. EIU und EVU sind Wirtschaftsunternehmen, die sich am Verkehrsmarkt behaupten müssen.

Höhe der Gebühren: Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Höhe der durchschnittlichen Stundensätze, die als Grundlage der Kalkulation für die Gebühren herangezogen werden, zustande kommen.

Es ist vor allem nicht im Ansatz erkennbar, inwiefern durch den Übergang zu Festbetragsgebühren ein Mehrwert gestiftet wird. Mehr „Transparenz“, wie in der Begründung angeführt wird, schafft die neue Regelung jedenfalls nicht. Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass die Entbürokratisierung hier vor allem als Aufwandsreduktion bei der Berechnung der Gebühren auf Seiten des Bundes gedeutet wurde, ohne die massiven Auswirkungen auf die Gebührenschuldner zu berücksichtigen.

Bei der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung und die anschließende Überwachung sollen künftig alle EVU, die eine Verkehrsleistung von mehr als 10 Mio. Zugkm/a erbringen, Gebühren in Höhe von 850.000 Euro erbringen. Auch ein EVU mit 100 Mio. Zugkm (oder über 400 Mio. Zugkm, wie der Marktführer DB Regio) würde dann die gleichen Gebühren zahlen müssen wie ein Unternehmen, das knapp über 10 Mio. Zugkm/a erbringt. Das ist nicht akzeptabel, denn es verzerrt den Markt enorm und bevorteilt einseitig das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG mit ihren Transporttöchtern DB Regio und DB Fernverkehr. Die gegenüber dem ersten Entwurf hinzugefügten zwei neuen Gebührenklassen für kleine EVU ändern daran nichts Grundlegendes. Für die von mofair e.V. vertretenen Unternehmen des SPNV ändert sich praktisch nichts. Im Einzelfall hätten diese Unternehmen eine Gebührenerhöhung um das 20-fache zu bewältigen! Dies ist nicht leistbar.

Um eine Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, hülfe nur eine strenge Linearität der Gebühren, d.h. die Gebühren pro erbrachtem Zugkm müssten jeweils exakt gleich sein. In jeder Lösung, die mit Größenklassen arbeitet, wird immer das Unternehmen, das am oberen Ende der Klasse rangiert, gegenüber einem EVU bevorteilt, das nur knapp über einem Schwellenwert liegt. Hinzu kommt, dass für Unternehmen, die sich gerade im Bereich eines Schwellenwerts zwischen zwei Gebührenklassen bewegen, ein Anreiz gegeben, *nicht* mehr Verkehr zu erbringen, da sich beim Überschreiten des Schwellenwertes auf einen Schlag die Gebührenlast mehr als verdoppelt. Dies ist ein krasser Fehlanreiz.

Rückwirkung: Der Entwurf beharrt darauf, dass die Gebühren auch rückwirkend zum Februar 2016 zu erheben seien. Auch das bestreiten wir vehement. Selbst eine Kenntnis der europarechtlichen Grundlagen der Umstellung der Gebühren – die man keineswegs bei allen EVU / EIU unterstellen kann – rechtfertigt keine rückwirkende Anpassung, Selbst wenn die Unternehmen diese Grundlagen kannten, wie hätten sie damit umgehen sollen? Etwa durch die



Bildung von Rückstellungen? Und wenn ja, in welcher Höhe? Dass die Bundesregierung seit 2011/12, der Verabschiedung der europarechtlichen Grundlagen, zunächst über vier Jahre benötigt hat, um einen ersten Entwurf vorzulegen, ist sicher nicht in der Verantwortungssphäre der Unternehmen. Dass die Bundesregierung zwischen dem ersten und dem zweiten Entwurf erneut ein Dreivierteljahr hat verstreichen lassen, ebenso wenig,

Übergreifende Folgen: Betrachtet man die Folgen der geplanten Änderungen für die Bahnbranche insgesamt, ergäbe sich eine erneute erhebliche Schwächung des Verkehrsträgers Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Es ist daran zu erinnern, dass Transporteure im Straßenverkehr, sei es im Personen-, sei es im Güterverkehr, keinerlei den Sicherheitsbescheinigungen vergleichbaren Nachweise erbringen müssen, Auch ein Sicherheitsmanagementsystem wird nicht gefordert. Wenn diese Voraussetzungen, überhaupt am Verkehrsgeschehen teilnehmen zu dürfen, jetzt so drastisch verteuert werden, widerspricht das eklatant dem immer wieder geäußerten Ziel, mehr Verkehr auf die Bahn zu bringen. Hinzu kommt, dass die SPNV-EVU keine Chance haben, die ihnen (zuvor nicht kalkulierbaren!) Mehrkosten an ihre Kunden (Aufgabenträger bzw. Fahrgäste) weiterzugeben. Bestehende Verkehrsverträge werden weniger auskömmlich oder gar zum Zuschussgeschäft, künftige Angebote für die öffentliche Hand deutlich teurer. Schließlich bedeuten die Gebühren in der angedachten Höhe auch eine erhebliche weitere Markteintrittshürde für neue Unternehmen.

Insgesamt ist somit auch der zweite Entwurf aus Sicht der Wettbewerbsbahnen unzureichend und bedarf einer umfassenden Überarbeitung. Angesichts der bisher wohl eher geringen Gebühreneinnahmen stellt sich vielmehr die Frage, ob nicht insgesamt auf die Erhebung der Gebühren verzichtet werden sollte. Das strategische Interesse des Bundes und der Länder, auch weiterhin durch einen fairen Wettbewerb wirtschaftlich mit knappen Steuermitteln umzugehen und ein Maximum an Verkehrsleistungen auf der Schiene zu ermöglichen, dürfte in der Abwägung deutlich schwerer wiegen.

Sollten aber die wesentlichen Punkte des Entwurfs wie bisher beabsichtigt tatsächlich in Kraft gesetzt werden, werden mofair-Mitgliedsunternehmen den Klageweg beschreiten.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

