



DB Regio



An die Verkehrsminister der Länder

692. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats am 5. September 2018; hier:

TOP 16:

Zweite Verordnung zur Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Berlin, 29. August 2018

Sehr geehrte Damen und Herren Minister,

der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Entwurf zur Neufassung der Bundeseisenbahngebührenverordnung würde die Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Falle seines Inkrafttretens erheblich zusätzlich belasten.

Die Neufassung soll der Umsetzung von EU-Vorschriften in deutsches Recht dienen. Konkret geht es um die Gebühren zur erstmaligen Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen (Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen), für die laufende Überwachung und Verlängerung bestehender Sicherheitsbescheinigung sowie für die Erteilung sowie Überwachung und Verlängerung so genannter „Nationaler Bescheinigungen“ (betrifft nichtdeutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits eine ausländische Sicherheitsbescheinigung besitzen).

Dazu ist zu bemerken, dass die zugrundeliegenden EU-Rechtsänderungen seit den Jahren 2011 und 2012 beschlossen waren und seit 2013 in Kraft sind. Einen Entwurf vorgelegt hat das zuständige Ministerium aber erstmals im Sommer 2016. Nach einhelliger Ablehnung durch die Verbände und die Unternehmen der Branche folgte im Frühjahr 2017 ein lediglich in Details angepasster Entwurf, der die wiederum massiven Kritikpunkte der Branchenverbände und der Eisenbahnunternehmen nicht ansatzweise berücksichtigte.



DB Regio



Der Ihnen nun als Bundesratsdrucksache 348/18 zugeleitete Entwurf wurde den Verbänden leider nicht mehr zur Konsultation vorgelegt, weswegen wir uns nun direkt an Sie als Vertreter im Bundesrat wenden. Sie können die Überarbeitung oder besser: Rücknahme der BMVI-Initiative bewirken.

Wie bereits angedeutet, haben in vorhergehenden Verfahrensstadien sowohl die Verbände der Bahnbranche sowie eine große Anzahl einzelner Unternehmen ihre Ablehnung deutlich gemacht. Auf diese Stellungnahmen – u.a. vom VDV, von der BAG-SPNV und von mofair – sei verwiesen. Zusammenfassend seien hier jedoch noch einmal die wichtigsten Kritikpunkte dargestellt:

#### Keine Berechtigung der Gebühren, Benachteiligung im intermodalen Wettbewerb

Wir stellen in Frage, ob überhaupt Gebühren erhoben werden müssen. Beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße ist kein vergleichbares Sicherheitsmanagementsystem vorgeschrieben. Über die Zulassung der Fahrzeuge hinaus gibt es keine weiteren Anforderungen. Die Zahl der Unfälle ist, im Vergleich zum Eisenbahnverkehr, um ein Vielfaches höher. Kontrollen im Straßenpersonen- und Güterverkehr werden verkehrspolizeilich als hoheitliche Aufgabe betrachtet und als solche nicht mit laufenden Gebühren belastet. Lediglich im Fall von Beanstandungen gibt es finanzielle Sanktionen.

Im Eisenbahnbereich ist es anders. Die Kontrollen der Sicherheitsmanagementprozesse der Unternehmen durch das Eisenbahn-Bundesamt sollen kostendeckend durch den Sektor selbst finanziert werden. Die Überprüfungen durch das EBA werden nun laut dem neuen Wortlaut als „individuell zurechenbare Leistungen“ betrachtet und damit ähnlich behandelt, als handele es sich um vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen veranlasste Zertifizierungsaudits. Die Überprüfungen sind aber mitnichten freiwillig.

Dies ist nicht nachvollziehbar und benachteiligt den Schienenverkehr grundsätzlich und erheblich. Es steht zudem in eklatantem Gegensatz zu den im Koalitionsvertrag von Union und SPD erklärten verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung und zudem ganz konkret im Gegensatz zu dem im Sommer 2017 zwischen den Vertretern der Branche und dem BMVI vereinbarten „Masterplan Schienengüterverkehr“. In diesem war explizit zugesagt worden, dass eine Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung nicht zu Mehrbelastungen des Sektors führen solle.

Das BMVI bezieht sich zur Begründung der Gebührensteigerung auf den Grundsatz, dass das Bundesgebührengesetz grundsätzlich vorsehe, dass Aufwände der Prüfbehörde durch die zu Überprüfenden zu decken seien. Von diesem Grundsatz dürfe nicht abgegangen werden. Das trifft aber nicht zu: Das Gesetz räumt einen weiten Ermessensspielraum ein. Im Jahr 2017 hat die Bundesregierung zugunsten des Luftverkehrs davon Gebrauch gemacht: Nicht nur wur-



DB Regio



den die Gebühren für die Flugsicherung direkt abgesenkt, sondern zusätzlich wurde durch eine Einlage des Eigenkapital der Deutschen Flugsicherung gestärkt, um für die kommenden Jahre Gebührenstabilität bzw. sogar weitere Gebührensenkungen zu ermöglichen.

### Aufwand beim EBA

In dem Stand des Verordnungsentwurfs vom vergangenen Jahr blieb ein krasses Missverhältnis zwischen Mehreinnahmen durch Gebühren (geschätzt damals gut 14 Mio. Euro / Jahr) und den neu zu schaffenden Stellen beim EBA – seinerzeit war von vier Stellen die Rede. Hier wurde also nicht nur der Mehraufwand gedeckt, sondern offensichtlich erheblich mehr. Der aktuelle Entwurf trifft hierzu keine Aussage mehr.

### Individuelle Kostensteigerung bei Unternehmen

Die pauschale Kostensteigerung von gut 14 Mio. Euro schädigt die Eisenbahnbranche insgesamt massiv. Noch dramatischer werden die Verwerfungen, wenn man die bisherigen Kosten für die Sicherheitsbescheinigungen nach dem heutigen Rechtsstand vergleicht mit den künftig zu erwartenden Kosten bei konkreten Unternehmen.

Nach dem zweiten Entwurf 2017 gab es Steigerungen bis auf das 70-fache. Durch die Änderungen zu dem nun vorliegenden dritten Entwurf ergeben sich hier Änderungen; derzeit laufen die Berechnungen. Eine krasse bereits errechnete Steigerung eines Unternehmens liegt beim 24-fachen der bisherigen Gebührenbelastung. Bei einem anderen müssten wir eine Steigerung auf das 16-fache verzeichnen.

Für uns als Unternehmen des SPNV kommt erschwerend folgendes hinzu: Für die Kalkulation der laufenden Verkehrsverträge wurden die bisher üblichen Gebührensätze fortgeschrieben. Massive Steigerungen, wie sie jetzt anstünden, wenn der vorliegende Entwurf in Kraft träte, konnten für laufenden Verkehrsverträge keiner Weise kalkuliert werden und gefährden die Auskömmlichkeit der Verträge erheblich. Die entstehenden Mehraufwände können nicht an Aufgabenträger oder gar die Fahrgäste weitergegeben werden. Für künftige Verträge könnten sie zwar kalkuliert werden, würden dann aber über die Länder bezahlt.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen ebenfalls zusätzliche Gebührenlasten tragen, können diese aber über die Trassenpreise auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen überwälzen. Letztere werden zumindest auf einem Teil dieser Mehrkosten sitzen bleiben.



DB Regio



### Verzerrungen im intermodalen Wettbewerb

Bisher wurden die Gebührenbescheide nach Aufwand festgesetzt. D.h. dass bei einer leicht durchzuführenden Überprüfung, die zu keinen Beanstandungen führt, weniger Gebühren anfallen als bei einer komplizierten, die zu Beanstandungen oder Auflagen führt. Das war auch sachgerecht. Künftig plant das BMVI mit dem Ziel einer bürokratischen Vereinfachung, und um mehr „Transparenz“ zu erreichen, pauschale Werte. Diese sollen für Eisenbahnverkehrsunternehmen anhand der jährlichen Betriebsleistung festgelegt werden.

Der erste Entwurf 2016 sah dafür drei Größenklassen vor, der zweite 2017 deren fünf und der Ihnen vorliegende nun deren sieben. Auch wenn die schlimmsten Wettbewerbsverzerrungen durch die Änderungen abgemildert worden sind, bleibt das grundsätzliche Problem erhalten: Kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen werden relativ zu größeren Unternehmen stärker belastet. Unternehmen, deren Verkehrsleistungen knapp über einem Schwellenwert liegen, haben entsprechend mit massiven sprungfixen Kosten zu kämpfen. Verzerrungen des Wettbewerbs können nur dann ausgeschlossen werden, wenn jeder Zugkilometer mit demselben Durchschnittssatz belegt werden würde.

### Rückwirkung

Ebenfalls trotz massiver Klagen aus der Branche hält das BMVI daran fest, dass die neue Gebührenordnung rückwirkend zu Februar 2016 ihre Wirkung entfalten werde. Dem widersprechen wir weiter eindeutig: Wenn es zu neuen Gebührensätzen kommt, können diese nur nach dem Inkrafttreten einer geänderten VO Gültigkeit erlangen, keinesfalls rückwirkend. Das bereits mehrfach von uns geäußerte Argument, dass es nicht die Schuld der Branche ist, dass das BMVI es bis 2016 verabsäumt hatte, auf die geänderten europarechtlichen Änderungen durch eine Verordnungsänderung einzugehen, gilt nach wie vor. Auch dass auf die erhebliche Kritik der Verbände und der Eisenbahnunternehmen jeweils nur ungenügend eingegangen wurde und dass im Umfeld der Bundestagswahl und der Regierungsbildung die Angelegenheit ruhte, ist kein Versäumnis der Normadressaten.

### Fazit

Als Vertreter der größten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bitten wir Sie, dem vorgelegten Entwurf des BMVI Ihre Zustimmung zu verweigern. Wir bitten Sie ferner, darauf hinzuwirken,



DB Regio



- dass das Eisenbahn-Bundesamt in die Lage versetzt wird, mit eigenem Personal die Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems bei den Eisenbahnunternehmen vorzunehmen,
- dass dieses als hoheitliche Aufgabe betrachtet wird und also nicht gesondert bei den zu Kontrollierenden in Rechnung gestellt wird.

Nur so kann fairer intermodaler Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr – zumindest in dieser Hinsicht – erreicht werden.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Stephan Krenz  
CEO Abellio

Dr. Michael Vulpus  
CEO BeNEX

Dr. Jörg Sandvoß  
CEO DB Regio

Stefan Krispin  
CEO Go Ahead

Magali Euvette  
CEO Keolis

Marcel Winter  
COO National Express Rail

Jost Knebel  
CEO Netinera

Dr. Tobias Heinemann  
CEO Transdev