



# Stellungnahme

zum

„Entwurf einer Besonderen Gebührenverordnung für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV)“



## 1. Problem

Es sollen für insgesamt 31 Tätigkeiten der BNetzA Gebührentatbestände geschaffen und deren Exekution z.T. auch rückwirkend (!) in Kraft gesetzt werden. Diese Tätigkeiten betreffen im Wesentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), also in vielen Fällen die DB Netz, aber auch kleinere Infrastrukturbetreiber (z.B. Freistellung von Entflechtungsvorschriften bei kleineren EIU). Ebenfalls betroffen sind Beschlusskammerverfahren, die aufgrund von Beschwerden der EVU bei der Bundesnetzagentur eröffnet und abgeschlossen werden.

Gegenüber dem Entwurf bestehen erhebliche Bedenken.

## 2. Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb

Zwar sind die vermuteten Einnahmen des Bundes mit insgesamt ca. 2,5 Mio. Euro p.a. überschaubar. Es gibt aber auch Schätzungen, die deutlich darüber liegen, und die von eher 5 Mio. Euro ausgehen.

Es handelt sich zudem um eine prinzipielle Frage: Der Eisenbahn als Verkehrsträger werden erneut Kosten aufgebürdet, die es vergleichbar bei der Straße gar nicht gibt und auch nicht geben kann. Auf der Straße existiert keine Regulierung. Daher können auch keine Kosten für deren Durchführung entstehen.

Der Fall ist strukturell vergleichbar mit der Bundeseisenbahngebühren-VO, deren zwischenzeitlich dritter Entwurf im vergangenen September 2018 vom Bundesrat einheitlich abgelehnt wurde. Hier hatten wir gemeinsam mit den anderen Bahnverbänden ähnlich argumentiert; auch dort ging es um Tatbestände, die die Gebührenschildner nicht steuern können und für die es beim direkt konkurrierenden Verkehrsträger, der Straße, keinerlei Entsprechung gibt.

Die Figur der "individuell zurechenbaren Leistung", für die Gebühren von staatlichen Stellen (EBA oder hier: BNetzA) erhoben werden sollen, geht beim Eisenbahnverkehr grundsätzlich ins Leere bzw. benachteiligt diesen zusätzlich: Der „anonyme Autofahrer“ hat buchstäblich keine Adresse, an die ein Gebührenbescheid gesendet werden könnte; ein EVU oder EIU aber schon. Das kann aber in Zeiten des Klimawandels kein Kriterium mehr sein.

## 3. Direkte Auswirkungen für die EIU, indirekte für die EVU

Ein erheblicher Teil der ermittelten Gebührentatbestände betrifft die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, so zum Beispiel Verfahren zur Genehmigung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen, der Infrastrukturnutzungsgebühren, der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen oder der Freistellung von Regulierungsaufgaben bei kleineren EIU.

Die betroffenen EIU können in der Regel nicht steuern, ob ein solches, nun gebührenpflichtiges Verfahren stattfindet. Es ist entweder verpflichtend (Genehmigung der SNB, der TPS oder der NBS), oder geradezu zwangsläufig (Freistellungen bei kleineren EIU).

Diese zusätzlichen Kosten verbleiben aber nicht bei den EIU, sondern werden auf dem Wege der Anreizregulierung früher oder später als zu deckende Kosten in das Ausgangsniveau der Gesamtkosten aufgenommen und so auf die EVU überwältigt. So gelangen sie letzten Endes bei den Ticketpreisen und bei den Frachtraten. Die Eisenbahn als Verkehrsträger wird im intermodalen Wettbewerb geschwächt.

## 4. Direkte Auswirkungen auf die EVU, Schwächung der Regulierung

Ein zentrales Versprechen der Eisenbahnregulierung ist, dass sich die Nutzer der Infrastrukturen, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen, jederzeit an die Bundesnetzagentur wenden können, wenn bei ihnen der Eindruck entsteht, dass ein Infrastrukturunternehmen sie diskriminiert. Die BNetzA entscheidet nach Vorermittlungen in den Fachreferaten, ob ein Beschlusskammerverfahren formal eröffnet wird. Würde es auch abgeschlossen, wäre künftig eine Gebühr fällig.

Damit wird implizit unterstellt, dass das beschwerdeführende EVU der BNetzA zusätzliche (womöglich unnötige!) Arbeit bereitet. Eine Gebühr soll offenbar dazu führen, dass es sich das EVU nochmal überlegt, ob die Beschwerde wirklich notwendig ist. Diese Prüfung findet aber heute schon statt. Jedes EVU ist mit seiner alltäglichen Arbeit gut ausgelastet; Beschwerden bei der Regulierungsbehörde werden nicht „zum Spaß“ gemacht, da sie bei den EVU in jedem Fall erheblichen Mehraufwand auslösen.

Durch eine Gebühr auf Beschlusskammerverfahren wird nach unserer Auffassung letztlich der Rechtsschutz der Eisenbahnverkehrsunternehmen verkürzt. Das ist nicht akzeptabel.

## 5. Fazit

Zwar regelt § 69 ERegG, dass die Bundesnetzagentur für „individuell zurechenbare Leistungen“ Gebühren erhebt. Jedoch geht gerade diese Bestimmung im Eisenbahnbereich fehl. Wir plädieren dafür, entweder gar keine Gebührenordnung zu erlassen oder – höchst hilfsweise – die Gebührentatbestände wesentlich enger zu fassen. Bei einer Revision des ERegG ist der § 69 ersatzlos zu streichen.

Die oben genannten Tatbestände – regelmäßige Verfahren zur Genehmigung von SNB, NBS etc., Freistellungen, oder eben Beschwerdeverfahren – müssen wie hoheitliche Aufgaben behandelt werden, deren Durchführung nicht von der Erhebung von Gebühren abhängig gemacht wird. Die Bundesnetzagentur – wie analog im Falle der Bundeseisenbahngebühren-VO das Eisenbahn-Bundesamt – muss von seiner personellen und finanziellen Ausstattung in die Lage versetzt werden, diese Aufgaben auch bewältigen zu können. Nicht zuletzt bindet die Erstellung von Gebührenbescheiden bei der Regulierungsbehörde Ressourcen, die für inhaltlich-fachliche Arbeit bei der Eisenbahnregulierung produktiver eingesetzt wäre.