

# Verbändeanhörung: Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt

Berlin, 04.04.2022

## Vorbemerkungen

Wie bereits in unseren Stellungnahmen vom 18.06.2019 und 19.02.2021 formuliert, stellt aus Sicht des Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) die geplante Ausweitung der Gebührentatbestände sowie die rückwirkende Erhebung von Gebühren eine erhebliche Mehrbelastung des Schienensektors dar und sollte grundsätzlich nicht weiterverfolgt werden.

Die Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr auf der Straße, wird weiter zementiert. Der Straßenverkehr erhält durch Zahlung der einschlägigen und überschaubaren Steuern bereits ein All-Inclusive Paket, in welchem die Kosten für hohheitliche Aufgaben bereits enthalten sind, während der Schiene weitere neue Kosten aufgebürdet werden, die schlussendlich das Angebot an Verkehrsleistungen schmälern könnten.

Schon heute stehen die hohen Gebühren im Schienenverkehr (z. B. Trassen- und Stationsentgelte) in einem harten Gegensatz zu den politisch vorgegebenen und im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP festgeschriebenen Zielen der Verkehrsverlagerung. Bis zum Jahr 2030 soll die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppelt werden<sup>1</sup> – ein ambitioniertes Ziel, das nur erreicht werden kann, wenn dem Schienenverkehr keine zusätzlichen Belastungen aufgebürdet werden.

Vor diesem Hintergrund lehnen wir die Einführung neuer Gebühren für den Schienenverkehr grundsätzlich ab. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger beendet wird und diejenigen Verkehrsarten mit den größten positiven Wirkungen auf den Klimaschutz entsprechend gefördert werden.

## Art der Darstellung

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit bitten wir um eine übersichtlichere Darstellung der geplanten Änderungen. Dies könnte in Form der Synopse oder Dokumenten im Änderungsmodus geschehen. Die Form der zur Verfügung gestellten Dokumente erschwert die Prüfung.

---

<sup>1</sup> Vgl. Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen SPD, FDP und Grünen; S. 39.

# Zu den Änderungen im Einzelnen

## § 4a Alt-Sachverhalte

Unabhängig davon, dass wir die Einführung neuer Gebühren generell ablehnen, halten wir eine rückwirkende Fälligkeit zum Tag des Beginns der Anhörung (15. März 2022) für inakzeptabel sowie der Klima- und Verkehrswende entgegenwirkend. Wenn neue Gebühren eingeführt werden, dann sollten diese auch erst frühestens ab dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung erhoben werden dürfen. Dies gilt umso mehr als es sich in der Vergangenheit gezeigt hat, dass der zur Anhörung der Verbände versandte Entwurf häufig noch verändert wurde, bis eine finale Fassung vorlag. Somit wäre es eben gerade nicht möglich – wie dargestellt – dass sich die Branche bereits mit der Entwurfsfassung auf die auf sie zukommenden zusätzlichen Ausgaben einstellen könnte. Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass zusätzliche Gebühren in bereits geschlossene Verträge nicht einkalkuliert werden können und somit das Ergebnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) belasten.

## Anlage Teil I Abschnitt 6

Besonders kritisch sehen wir die geplante Einführung einer „jährlichen Aufsicht über das Sicherheitsmanagement“ bei Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen. Wie zu Beginn bereits ausgeführt, ist die Einführung neuer Gebühren im Schienenverkehr mit einer weiteren Verfestigung der Ungleichbehandlung zwischen den Verkehrsträgern verbunden.

Der vorliegende Entwurf sieht eine Klassenbildung zur Ermittlung der Gebühr für die „jährliche Aufsicht über das Sicherheitsmanagementsystem eines EVU“ vor. Neben der grundsätzlichen Steigerung der Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern wird hier im Detail sogar eine Ungleichbehandlung zwischen den EVU manifestiert. Je nach Größe der EVU, definiert durch die gefahrenen Zugkilometer (Zkm) pro Jahr, werden andere Gebührensätze zur Anwendung gebracht, die besonders die kleinen EVU härter treffen. Legt man die Gebühr auf gefahrene Zkm um, so entstehen für große EVU (ab 10 Mio. Zkm/Jahr) Kosten von ca. 0,3 Ct. je Zkm, während bei kleinen EVU (bis 1 Mio. Zkm/Jahr) ganze 8 Ct. je Zkm und mehr anfallen können. (vgl. Abbildung 1). Vergabeentscheidungen in vergangenen Ausschreibungsverfahren wurden sogar schon wegen geringerer Cent-Unterschiede je Zkm getroffen.

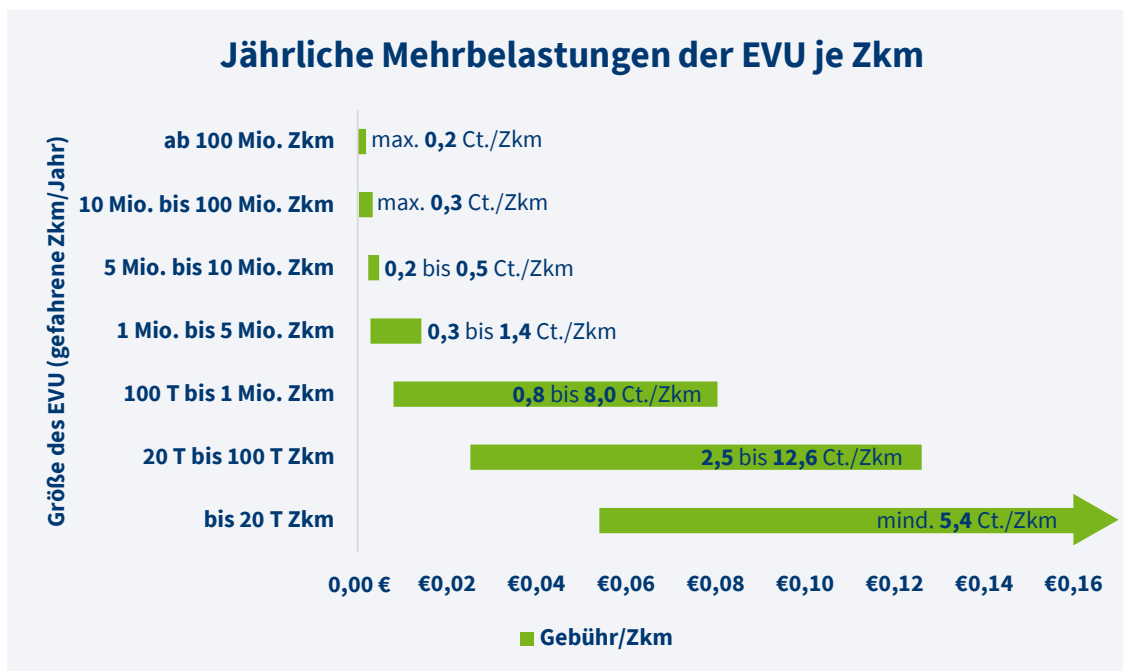


Abbildung 1: Jährliche Mehrbelastungen der EVU in den festgelegten Klassen in Ct. je Zkm

In Tabelle 1 sind die zu erwartenden Mehrkosten pro Jahr beispielhaft für drei unterschiedlich große EVU aufgeführt. Während die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nach Lösungen suchen, wie im Sinne der Fahrgäste eine Steigerung des Wettbewerbs erreicht und der Markteintritt für kleinere EVU erleichtert werden kann, wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hiermit eine Gebührenverordnung vorgelegt, die große und etablierte EVU bevorzugt behandelt und für kleine EVU eine neue Markteintrittsbarriere schafft.

	Mio. Zkm/Jahr	Gebühr in €	Gebühr/Zkm in €-Ct.
<b>EVU 1</b>	96,5	34.080	<b>0,04</b>
<b>EVU 2</b>	15,3	34.080	<b>0,22</b>
<b>EVU 3</b>	0,1	8.040	<b>8,04</b>

Tabelle 1: Jährliche Mehrbelastung beispielhafter EVU in Ct. je km

Insbesondere bei den kleineren EVU entstehen hier beachtliche Mehrkosten, die über ganze Vergabeverfahren entscheiden können.

Die Klassenbildung führt außerdem dazu, dass es an den Klassengrenzen zu sprunghaftigen Kostensteigerungen kommen kann. Sollte ein EVU nun beispielsweise aufgrund der Bestellung von Mehrleistungen oder des Gewinns eines Vergabeverfahrens nur knapp die Grenze zur nächsthöheren Klasse überschreiten, müssten die dadurch entstehenden Mehrkosten komplett auf die neu hinzugekommenen Leistungen umgelegt werden. Dies wiederum würde einerseits zu einer Mehrbelastung der Aufgabenträger führen und andererseits die Wettbewerbsposition des EVU schwächen.

## Fazit

Der zur Diskussion stehende Entwurf der Verordnung zur Änderung der besonderen Gebührenverordnung des Eisenbahn-Bundesamtes widerspricht den verkehrspolitischen Zielen des Koalitionsvertrages und stellt eine erneute Ungleichbehandlung des Schienenverkehrs gegenüber dem Verkehrsträger Straße dar. Darüber hinaus würde damit auch noch durch den Bund in den funktionierenden Wettbewerb durch unterschiedliche Kostensätze je Zkm eingegriffen.

Aus den vorstehenden Gründen lehnen wir den Entwurf ab.