

Stellungnahme zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt, 15.03.2022

Aus Sicht von Mehr Bahnen! ist der Entwurf grundsätzlich **abzulehnen**.

Der Verein Mehr Bahnen! setzt sich schon dem Namen nach für mehr Schienenverkehr und auch für einen anderen und besseren Schienenverkehr in Deutschland und Europa ein. Die neue Gebührenverordnung würde die Kosten der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die eine Sicherheitsgenehmigung besitzen, für Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes um weitere 13,7 Mio. € erhöhen und damit zum Gegenteil führen, nämlich zu weniger Schienenverkehr:

- Weitere und irrelevante Kosten wirken kontraproduktiv im Hinblick auf die postulierte Verkehrswende, da sie die Unternehmen des Schienenverkehrs im intermodalen Kostenwettbewerb zusätzlich belasten.
- Die Gebührenverordnung trägt dazu bei, die Kostennachteile, die der Schienenverkehr im intermodalen Wettbewerb bereits seit Jahren erleidet, weiter verstärken.
- Es werden die falschen Anreize gesetzt, indem **alle** Unternehmen **verhaltensunabhängig** (z.B. Schadensfreiheit, Regelkonformität) mit weiteren Kosten der Überwachung belastet werden.

Mit Blick auf mehr als ein **Vierteljahrhundert der Bahnreform** bzw. der Marktöffnung im Schienenverkehr ist festzustellen, dass „Schiene“ hier intermodal betrachtet keinen Schritt weitergekommen ist. Die stagnierenden und bisweilen sogar rückläufigen Marktanteilsentwicklungen bereits vor dem pandemiebedingten Ausnahmejahr 2020 sind an dieser Stelle in ihrer Aussage jedenfalls eindeutig (vgl. Tabelle). Ganz offensichtlich werden hier auch im dritten Jahrzehnt der Marktöffnung noch immer nicht die richtigen Anreize gesetzt, um den Verkehrsträger Schiene auf das richtige Gleis zu setzen und ihm zu einer deutlich vergrößerten Marktrelevanz zu verhelfen.

Marktanteilsentwicklung im Schienenverkehr seit 2016 (gem. Verkehr in Zahlen 2022)

Verkehrs-Leistung	2016	2017	2018	2019	2020
Personenverkehr (pkm)	7,8	8,3	8,4	8,7	6,1
Güterverkehr (tkm)	20,1	20,0	19,8	19,7	19,1

Den **unbefriedigend niedrigen Marktanteilen** im Sinne „mehr Verkehr auf die Schiene“ stehen ebenso **unbefriedigend hohe Mittelzuflüsse** aus öffentlichen Haushalten gegenüber. Vor der „Bahnreform“ 1994 wurde vielfach kritisiert, dass mit rd. 40 Mrd. DM pro Jahr der Zufluss an öffentlichen Mitteln in den Schienenverkehr zu hoch sei. Bereits im Kontext der erneuten Diskussion der Strukturreform im März 2004 im Bundestag wurde jedoch auch deutlich, dass das Einsparungsziel nicht dauerhaft erreicht würde. Waren es zunächst ca. 16 Mrd. € an jährlichen Zuflüssen (DR-Altlastenausgleich, Regionalisierungsmittel, BEV, Infrastrukturbudgets, ohne Tilgung zinsloser Darlehen usw.), sind es heute bereits wieder deutlich mehr als 20 Mrd. € (2022: Investitionen Bund 11,7 Mrd., Reg-Mittel 8,9 Md. €).

Für die **Bepreisung der Gebühren, die durch die Überwachung des Schienenverkehrs entstehen, sollte die Systematik des Straßenverkehrs als Vorbild herangezogen werden.** Die Verkehrsteilnehmer zahlen dort nur im Falle eines festgestellten Verstoßes; eine anlasslose Kontrolle durch die Polizei löst dort keine Strafzahlungen aus. Dies jedoch soll die Regel für den Schienenverkehr darstellen. Doch auch hier ist es dringend notwendig, ggf. identifizierte „schwarze Schafe“ zu sanktionieren und zu Verhaltensänderungen veranlassen zu können. Umgekehrt sind einwandfrei agierende Eisenbahnverkehrsunternehmen von solchen Kosten freizustellen; ein deutlicher Anreiz für verantwortungsvolle Planung und Umsetzung der Geschäftsprozesse muss aufrechterhalten bleiben.

Aus Sicht unseres Vereins sollte daher die **Überwachung** der Einhaltung aller Vorschriften aller Verkehrsträger zu den allgemeinen staatlichen Aufgaben gehören, die **gebührenfrei** zu erbringen sind und die Sanktionierung von Fehlverhalten anlassbezogen erfolgen.