VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Eisenbahnverkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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

13. April 2022

Ihr Zeichen: E 14/5161.7/9-06 | Ihre Nachricht vom: 15.03.2022 (E-Mail)
Unser Zeichen: ER-20220413 mr

Wir lieben EUROPA

We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę

www.vdv.de/wirliebeneuropa

wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt. Von der eingeräumten Fristverlängerung bis zum 25. April 2022 machen wir dankend Gebrauch.

Der Entwurf zur Änderung der genannten Verordnung kommt für unsere Mitgliedsunternehmen überraschend und zeitlich äußerst ungelegen. Die Diskussion um die Gebührenbelastung der Eisenbahnen in Deutschland wird mittlerweile seit wenigstens 2016 geführt. Zwischenzeitlich wurden die Argumente aus Sicht unserer Unternehmen wie auch seitens der regulierenden Behörde(n) bzw. des Gesetzgebers mehrfach und inhaltlich wiederkehrend ausgetauscht.

Wenn sich diese auch im Kern nicht substantiell geändert haben, so haben sich doch die Rahmenbedingungen seither deutlich, wenn nicht gar dramatisch und überwiegend zum Nachteil der Branche gewandelt. Die sich gegenseitig verschärfenden Herausforderungen, denen sich die Verkehrsunternehmen der öffentlichen Mobilität immer wieder neu und in immer kürzeren Zeitabständen zu stellen haben, erreichen mittlerweile Dimensionen, die viele Unternehmen in diesem Umfang schwer bewältigen können.

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.
deutschland-mobil-2030.de

Der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt sieht vor:

- Festgebühren für die jährliche Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt über das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

sowie

- eine rückwirkende Zahlungsverpflichtung für diese Aufsichtstätigkeiten.

Beide Merkmale dieses Änderungsentwurfs lehnen der VDV und die von ihm vertretenen Unternehmen ab.

Nachstehende Erwägungen sind hierfür leitend:

I. Die Verkehrsunternehmen der öffentlichen Mobilität haben seit Beginn der Corona-Pandemie die besondere Aufgabe, OHNE Einschränkungen bei der Fahrleistung die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger vollständig aufrecht zu erhalten. Dem sind die Unternehmen trotz erheblicher Einnahmeausfälle bislang nachgekommen. Für das Gesamtjahr 2020 belaufen sich die durch die Pandemie verursachten wirtschaftlichen Schäden bei den Eisenbahnunternehmen allein im deutschen Personenfernverkehr auf knapp 2.5 Mrd Euro (so auch die BNetzA vom 19.5.21).

   Angesichts dieser ökonomischen Verwerfungen erscheint die Einführung neuer Gebührentatbestände unverständlich und riskant und kommt mithin zur Unzeit.

   Wir verkennen dabei nicht, dass die Einnahmeausfälle staatlicherseits teils durch die Rettungsschirme des Bundes ausgeglichen wurden. Auch die Reduzierung der Trassenpreise als Folge staatlicher Förderung ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen. Es macht jedoch ökonomisch keinen Sinn, staatliche Unterstützungsleistungen einerseits durch die Verankerung neuer Gebührentatbestände andererseits zu egalisieren. Der Nachfrageeinbruch infolge der Pandemie stellt eine unverändert hohe Herausforderung für die Eisenbahnunternehmen dar, die rückläufigen Passagierzahlen erreichen bei weitem noch immer nicht das Vorkrisenniveau.

II. Der Schienenverkehr in Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern eine beeindruckende Klimabilanz: Die Treibhausgasemissionen im Personenfernverkehr und Güterverkehr liegen um bis zu siebenfach unterhalb der Emissionen anderer Verkehrsträger, im Personennahverkehr immerhin noch um bis zu dreifach. Noch beeindruckender ist diese Bilanz bei den verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen: Hier beträgt die Differenz zugunsten der Eisenbahn das bis zu 33fache. Unbestritten ist der Verkehrsträgers Schiene DER wesentliche Faktor, um die von der Europäischen Union bzw. Bundesregierung nachgeschärften Klimaziele im Verkehrssektor überhaupt erreichen zu können.

   Klimapolitisch muss daher alles unternommen werden, um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene weiter zu fördern. Die Eisenbahnen sind hierzu uneingeschränkt bereit und stehen zu Ihrer Verantwortung. Dies kann aber nur dann gelingen, wenn die regulatorischen Rahmenbedingungen stimmen und die Koordinaten richtig gesetzt werden. Es darf aus finanziellen Gründen,

d.h. unter Kostengesichtspunkten, nicht zur Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße kommen.

Wichtig erscheint uns daher, dass die von einem breiten öffentlichen und politischen Konsens getragene Notwendigkeit, den verkehrsbedingten Schadstoffausstoß dauerhaft zu reduzieren, nicht gefährdet wird.

Neue Gebühren führen aber zu entsprechenden Mehrbelastungen der Schienenverkehrsunternehmen und zu einer damit verbundenen Gefährdung der angestrebte Verkehrswende, im Extremfall sind angesichts der für die Branche typischerweise geringen Margen selbst Marktaustritte einzelner Unternehmen nicht auszuschließen.

III. Die Unternehmen im deutschen Schienenverkehr sehen sich einem massiven intermodalen Wettbewerb ausgesetzt, der den Verkehrsträger Schiene schwächt:

Sicherheitsbescheinigung, -genehmigung, Instandhaltungsstellen-bescheinigung und Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen bedeuten für die Eisenbahnen Verwaltungsaufwand, der konkurrierende Verkehrsträger, insbesondere die Straße, nicht trifft. Neben diesem hohen technischen und dokumentarischen Verwaltungsaufwand begründen die vom EBA erhobenen Gebühren unmittelbar weitere (Kosten-)Nachteile für die Eisenbahnen. Gleichzeitig schaffen sie eine zusätzliche Eintritts-schranke für potenzielle Marktteilnehmer.

Mit der Einführung neuer Gebühren verschärft der Änderungsentwurf die strukturellen Nachteile des Verkehrsträgers Schiene weiter und setzt sich damit nicht nur zu den Aussagen des Klimaschutzplans 2050 zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Widerspruch. In die gleiche Richtung wie der Klimaschutzplan 2050 zielt der Masterplan Schienengüterverkehr: Dieser sieht ausdrücklich vor, dass Mehrbelastungen der Schiene möglichst zu vermeiden sind.

Um den Abstand zwischen den Verkehrsträgern nicht noch weiter zu vergrößern, ist der Verordnungsgeber angehalten, die Schiene nicht mit neuen Gebühren zu belasten und die Kostenposition der Schienenverkehrsunternehmen zu schmälern.

Die Eisenbahnen investieren zudem hohe Summen in die Gewinnung von Fach- und Nachwuchskräften sowie in deren Aus- und Weiterbildung. Auch am Arbeitsmarkt sieht sich die Eisenbahn einem intensiven Wettbewerb anderen Industriezweigen gegenüber ausgesetzt und unternimmt große Anstrengungen, die eigene Branche als attraktiv darzustellen. Es erscheint aus unserer Sicht nicht vertretbar, den Eisenbahnen in Deutschland die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen finanziellen Mittel zu schmälern, die diese nicht nur für die Ausstattung mit Personal, sondern auch zum Bau, Betrieb und Erhalt des feingliedrigen und sehr kapitalintensiven Eisenbahnverkehrssystems dringend benötigen.

IV. Die Schienenverkehrsunternehmen sehen sich momentan einer Steigerung der Energiepreise gegenüber, die in Geschwindigkeit und Anstieg bislang unbekannte Höhen erreicht. Auf absehbare Zeit ist nicht davon auszugehen, dass sowohl Strom- als auch Dieselpreise – die beiden Hauptenergieträger unserer Branche – das Vorkrisenniveau (jedenfalls bezogen auf den Krieg in der Ukraine) wieder erreichen.

Wir verkennen hierbei nicht, dass auch die anderen Verkehrsträger diesem Preisanstieg ausgesetzt sind. Gleichwohl ist die Schienenverkehrsbranche von den Energiepreissteigerungen aufgrund ihres Auftrags, öffentliche Mobilität auch in Krisenzeiten unverändert zu gewährleisten, besonders betroffen. Die damit einhergehenden Belastungen und Herausforderungen sind bereits ohne steigende Energiekosten enorm.

Alles, was an zusätzlicher Belastung in der gegenwärtigen Situation (hier: Einführung neuer Gebühren) vermeidbar ist, sollte auch tatsächlich unterlassen werden, um den gegenwärtigen Krisenmodus nicht weiter zu verschlechtern.

Das Bundesgebührengesetz räumt zudem in § 9 Abs. 4 BGebG dem Verordnungsgeber ausdrücklich die Möglichkeit ein, von dem in der Begründung des Änderungsentwurfs „A. Allgemeiner Teil, Ziffer I" bemühten Grundsatz der Kostendeckung nach § 9 Abs. 1 BGebG Ausnahmen vorzusehen, falls diese aus Gründen des öffentlichen Interesses oder der Billigkeit wegen angezeigt sind: Ausweislich der amtlichen Begründung zu § 9 Abs. 4 BGebG (BT-Drs. 17/10422, S. 105) ist dies unter anderem zur Verfolgung wirtschafts- und ordnungspolitischer Ziele wie beispielsweise der Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen (s.o.) angezeigt.

V. Die Eisenbahnen werden bereits durch die Eisenbahnregulierungs-Gebührenverordnung vom 03. Mai 2021 mit Mehrkosten in Höhe von gut 1.1 Mio € p.a. belastet. Die Besondere Gebührenverordnung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamts, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (EBABGebV) vom 21. Juli 2021, deren Änderung bereits weniger als ein Jahr seit deren Inkrafttreten nun eingeleitet werden soll, schlägt für den Verkehrsträger Schiene mit weiteren Kosten von 8.4 Mio € p.a. (so die Kostenabschätzung Ihres Hauses) zu Buche.

Wenn nun durch die Änderung der EBABGebV ein neuer Gebührentatbestand eingeführt wird, zieht dies lt. Seite 2 des Referentenentwurfs (Buchstabe F) weitere Folgekosten von knapp 13.7 Mio € p.a. nach sich. Bezogen auf einen Überwachungszeitraum von jeweils fünf Jahren führt dies zu einer Mehrbelastung von 68.5 Mio €, die damit der Eisenbahn insgesamt zur Erfüllung ihrer verkehrspolitischen Ziele nicht mehr zur Verfügung stehen. Ausbleibende Investitionen und die Streichung von Modernisierungsvorhaben wären zwangsläufig.

Wir halten die dargelegten Kosten wirtschaftlich nicht für vertretbar und mahnen dringend an, diesen Änderungsentwurf daher nicht weiter zu verfolgen.

Nicht nachvollziehen können wir in diesem Zusammenhang die unter „F. Weitere Kosten" in der Vorbemerkung ebenso wie in der Begründung „A. Allgemeiner Teil/ V., 4. Weitere Kosten" enthaltene Behauptung, wonach eine Auswirkung auf das Preisniveau nicht zu erwarten sei. Neben Preissteigerungen im Bereich der Warenlogistik wäre die Erhöhung der Ticketpreise eine zwangsläufige Folge.

Angesichts dieser gesamthaft dargestellten Herausforderungen der Eisenbahnen halten wir die unter IV. aufgezeigte Möglichkeit des Gebührenverzichts für angezeigt, um die Eisenbahnen bei der Erfüllung ihrer dem Klimaschutz und der Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs dienenden Aufgaben zu unterstützen.

Diese Ausführungen vorausgeschickt, nehmen wir zum Entwurf der Verordnung zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt in rechtlicher Hinsicht Stellung wie folgt:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1:**

   Ein im Änderungsentwurf vorgesehener § 4a sieht die Einführung der neuen Gebührentatbestände teil-rückwirkend zum 15. März 2022 vor. Die Festlegung dieses Zeitpunkts wird mit dem Entfall des schutzwürdigen Vertrauens der Gebührenschuldner spätestens mit der Einleitung der Verbändeanhörung begründet.

   Wir bringen über diese Rechtsansicht unser Befremden zum Ausdruck, da nach hiesiger Meinung frühestens das Inkrafttreten einer Verordnung geeignet und hinreichend rechtssicher sein dürfte, um Vertrauenstatbestände zu beseitigen. Der bloße Beginn einer Anhörung betroffener Kreise (hier: Verbände und Unternehmen) bzw. die Ankündigung hierzu vermag dies nicht zu bewirken –zumal eine flächendeckende Information aller Stakeholder nicht hinreichend gewährleistet sein dürfte. Entsprechend sollte hierfür ein späterer und im verfassungsrechtlichen Sinne geeigneterer Zeitpunkt gewählt werden.

   Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf eine Gebührenverordnung geändert werden soll, die erst seit weniger als einem Jahr in Kraft ist. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen können und dürfen nicht davon ausgehen, dass eine vor kurzem in Kraft getretene Verordnung binnen Jahresfrist erneut und aus Sicht der Betroffenen durch nachgeschobene Gebührentatbestände nachteilig verändert wird.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2:**

   Dessen ungeachtet lehnen wir den neu in Erwägung gezogenen Gebührentatbestand, umzusetzen wie vorgeschlagen durch eine Änderung der EBABGebV, Anlage Teil I, Abschnitt 6, Ziffern 6.3 bzw. 6.5 ab:

   Die erstmalige Einführung von Festgebühren für die jährliche Aufsicht über das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – die neben die bereits bekannten Gebührentatbestände für die Erteilung, Änderung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung treten – führen nicht nur wie dargestellt zu weiteren finanziellen Belastungen, sondern sind auch rechtlich und sachlich nicht gerechtfertigt:

   a) Unbestritten obliegt dem EBA als nationale Sicherheitsbehörde die Aufsicht darüber, ob EVU bzw. EIU, die am übergeordneten Netz teilnehmen, ihrer rechtlichen Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) zuverlässig nachkommen (vgl. Art. 9; 10 Absatz 1 (EU) VO 2016/798 i.V.m. §§ 7a Absatz 1; 5 Absatz 1 und 1a Nr. 4 AEG). Geprüft wird dabei neben der Wirksamkeit eines SMS insbesondere, ob die Unternehmen die Vorgaben des SMS im Interesse der Bahnsicherheit einhalten (Art. 17 Absatz 1 i.V.m. Art. 9 (EU) VO 2016/798). Diese Form der Aufsicht hat in der Folge entscheidende Bedeutung für die Erteilung/ Nicht-Erteilung der Sicherheitsgenehmigung bzw. -bescheinigung und damit für das hohe, zuverlässige und im Übrigen nie bestrittene Sicherheitsniveau aller in Deutschland verkehrenden Eisenbahnen.

Die aktuelle Rechtslage sieht vor, dass die Voraussetzungen einer Sicherheitsgenehmigung/ Sicherheitsbescheinigung im Zeitpunkt ihrer Erteilung vorliegen; nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung bzw. nach Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung prüft das EBA als nationale Sicherheitsbehörde, ob die Vorgaben des SMS während des Verkehrsbetriebs eingehalten werden, um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Voraussetzungen zu jedem Zeitpunkt erfüllt werden (vgl. Erwägungsgrund 4, EU-VO 2018/761). Die EU-VO 2018/761 stellt für das hierbei zu beachtende Verfahren formelle Grundsätze auf und hält ebenso inhaltliche Leitlinien bereit, bestimmt also lediglich das „Wie" dieser nachgelagerten Aufsicht.

Übergeordnete Zielsetzung dieser Aufsicht ist, wie anhand der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden. Nach Anhang I, Ziffer 5 d bzw. 6 c (EU) VO 2018/761 sind folgerichtig aus der unterjährigen Aufsicht gewonnene Erkenntnisse zur Verbesserung des sicherheitsrechtlichen Regelungsrahmens auch den Mitgliedsstaaten selbst zu melden. Diese sollen dadurch in die Lage versetzt werden, die Sicherheit des Eisenbahnsystems als Ganzes zu gewährleisten.

Deutlicher als der Unionsgesetzgeber selbst hätte man nicht zum Ausdruck bringen können, dass damit diese Aufsichtsaufgabe – also die unterjährige Aufsicht über einen Zeitrahmen von fünf Jahren, die der Laufzeit der Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung entspricht – gerade nicht im überwiegenden Interesse des Inhabers der Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung an der Aufrechterhaltung seines betrieblichen Sicherheitsniveaus und am Fortbestand des Betriebs liegt. Vielmehr schließt die delegierte Verordnung (EU) 2018/761 die Wertung der jährlichen Aufsicht über das SMS als individuell-zurechenbare Leistung gerade aus mit der Folge, dass die regelmäßige Überwachungs- und Aufsichtspflicht des EBA, die außerhalb des eigentlichen Antragsverfahrens auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung liegt, im allgemeinen öffentlichen Interesse liegt und Ausdruck der generellen Aufsichtspflicht des EBA nach § 5 AEG ist.

Hierin kommt das überwiegende öffentliche Interesse an der sicheren Durchführung des Eisenbahnverkehrs mithilfe einer gesicherten und betriebsbereiten Infrastruktur zum Ausdruck. Es erscheint nicht im gebotenen öffentlichen Interesse, das Sicherheitsbedürfnis des öffentlichen Verkehrs hinter das Interesse des Eisenbahnunternehmens an der Aufrechterhaltung des Betriebs zurücktreten zu lassen. Die in diesem Sinne verstandene Aufsichtstätigkeit dient dominierend neben dem Erhalt der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs primär der Fortentwicklung des unionsrechtlichen und nationalen Rechtsrahmens im Bereich der Eisenbahnsicherheit. Die nachgelagerte Überwachung ist nicht mehr als Mittel zum Zweck, ohne dass ein individuell zurechenbarer Zusammenhang hergestellt werden kann: Konsequenterweise wäre die behördliche Überwachung innerhalb der fünfjährigen Laufzeit der Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung allenfalls dann mit einer anlastbaren Gebühr zu belegen, wenn im Zuge dieser Regelüberwachung Rechtsverstöße festgestellt werden.

Der dem Änderungsentwurf zugrunde liegende Gedanke, dass im Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung zugleich ein wenigstens konkludent erklärter Antrag auf unterjährige Aufsicht liege, verfängt infolgedessen nicht.

Hieran ändert auch § 3 BGebG nichts: Zwar sind Überwachungsmaßnahmen nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 BGebG individuell zurechenbare öffentliche Leistungen. Jedoch gilt dies nach § 3 Abs. 2 nur, wenn die Zurechenbarkeit auch konkret gegeben ist: Nach § 3 Abs. 2 Nr. 4 BGebG ist eine Leistung individuell zurechenbar, wenn diese „im Pflichtenkreis des von der Leistung Betroffenen rechtlich begründet ist".

Dies ist nach (EU) VO 2018/761 jedoch gerade nicht der Fall, wie oben ausgeführt: Die Überprüfung der Wirksamkeit des SMS außerhalb eines Antragsverfahrens liegt (i.ü. auch mangels gesetzlicher Grundlage) nicht im Pflichtenkreis eines Eisenbahnunternehmens und lässt die individuelle Zurechenbarkeit folglich entfallen.

b) Hieran vermag auch die ausführliche und teils artifiziell anmutende Begründung unter „B. Besonderer Teil, Zu Artikel 1, Zu Nummer 2, Zu Gebührennummer 6.2" nichts zu ändern: Wenn es dort heißt, dass „*die Aufrechterhaltung und Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung und damit die Durchführung einer hoch sicherheitsrelevanten Tätigkeit durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen ... einer kontinuierlichen Aufsicht über die Einhaltung von Anforderungen insbesondere an ein Sicherheitsmanagementsystem in Form von Auditierungen, Stichprobenprüfungen und Schwerpunktprüfungen durch das Eisenbahn-Bundesamt*" bedarf, so kommt hierin nichts anderes als die typische Charakteristik des Aufsichtswesens zum Ausdruck, wie diese nach § 5 Absatz 1, 1a, 1e AEG ihren Niederschlag gefunden hat.

c) Ebenso wenig verfängt der Hinweis auf das Zertifizierungsverfahren ISO 9001, da dieses freiwilliger Natur ist und von Unternehmen genutzt wird, um etwa Kunden gegenüber eine besondere Zuverlässigkeit der eigenen Prozesse nachzuweisen. Auch ist die Kostenstruktur eines Verfahrens nach ISO nicht vergleichbar mit der Gebührenordnung eines gesetzlich vorgeschriebenen, öffentlich-rechtlichen Aufsichtsverfahrens.

d) Der Änderungsentwurf sieht vor, dass die Gebühr vom Eisenbahn-Bundesamt erhoben wird, wenn dieses als Sicherheitsbescheinigungsstelle tätig geworden ist. Die vorgeschlagene Änderung von Anlage Teil I, Abschnitt 6, Nr. 6.2 nennt hierfür als Rechtsgrundlage §§ 4; 5 Abs. 1 ESiV. Unklar bleibt jedoch die Kostenfolge für den Fall, dass nicht das EBA, sondern die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) Sicherheits-bescheinigungsstelle ist. Eine Ungleichbehandlung der Gebührenschuldner je nachdem, bei welcher Behörde der Antrag auf Erteilung der Sicherheitsbescheinigung gestellt wird (vgl. § 6 ESiV), ist zu vermeiden.

e) Hinsichtlich der vorgeschlagenen Gebührensystematik halten wir es für problematisch und mittelstandsfeindlich, dass diese große Unternehmen deutlich bevorzugt, hingegen mittlere und kleine Unternehmen überproportional höher belastet: mithin wird ein kleines, in Zeile 5 fallendes EVU proportional um fast 7000% finanziell stärker belastet als ein in Zeile 1 fallendes, großes EVU:

Zeile	€	Zug-km	€/Zug-km	Faktor
1	185.640 €	100.000.000	0,0018564	1
2	34.080 €	10.000.000	0,003408	1,84
3	14.280 €	1.000.000	0,01428	7,69
4	5.040 €	100.000	0,0504	27,15
5	2.520 €	20.000	0,126	67,87
6	1.080 €	100	10,8	5817,71

Dieser Ansatz widerspricht dem politischen Ziel, den Wettbewerb auf der Schiene zu fördern.

f) Durch die vorgeschlagene Gebührentabelle kommt es außerdem zu einer Ungleichbehandlung zwischen EVU und EIU: Als Bemessungsgröße bei EVU wird eine Leistungs-Kennziffer (Zug-km/Jahr) zugrunde gelegt, während bei EIU eine statische Kennziffer (Strecken-km) vorgesehen ist. Doch sagt alleine die Länge des Netzes eines EIU noch nichts über dessen Erlöse aus.

Wenngleich uns bewusst ist, dass die Gebührenziffer 6.3 derzeit nur für sehr wenige EIU relevant ist, so möchten wir diesen Punkt – vor dem Hintergrund des laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahrens – dennoch kritisch betrachten: Zwei EIU mit bspw. jeweils 10 km Streckenlänge würden mit einer Jahresgebühr von je 3480 Euro belastet. Die Erlössituation der beiden Strecken kann jedoch sehr unterschiedlich sein: Ist die Strecke bspw. mit Taktverkehr des SPNV belegt, entstehen Trasseneinnahmen aus 20 oder mehr Zugfahrten pro Tag. Wird die Strecke hingegen nur für den Gelegenheitsverkehr vorgehalten, entstehen möglicherweise nur Trasseneinnahmen aus wenigen Zugfahrten pro Monat.

Wir regen daher im Hinblick auf den Erhalt der lokalen Eisenbahninfrastruktur und aufgrund der Feingliedrigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes an, auch für EIU eine leistungsbezogene Kennziffer zur Gebührenbemessung vorzusehen (etwa: „verkaufte Trassenkilometer/Jahr" oder „verkaufte Verkehrshalte/Jahr"). Ferner ist für schwach genutzte Infrastrukturen eine deutliche Senkung der Jahresgebühr erforderlich.

Aus den oben dargestellten wirtschafts-, umwelt- und klimapolitischen Erwägungen bitten wir, von der Änderung der EBABGebV dringend abzusehen.

Angesichts der von den Eisenbahnunternehmen aktuell zu bewältigenden Herausforderungen wie oben dargestellt und der heute schon erdrückenden Gebührenlast plädieren wir für eine hinreichende Ausstattung des Eisenbahn-Bundesamts durch den Bund, damit dieses seinen gesetzlichen Aufgaben zuverlässig nachkommen kann, ohne dass dies mit weiteren v.a. finanziellen Belastungen der Eisenbahnunternehmen verbunden ist.

Für Rückfragen stehen wir in bewährter Form unverändert zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen