



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

An das  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat E 23 – Eisenbahnrecht  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 29. Juli 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 24. Mai wurde der Entwurf einer Verordnung zur Regelung gebührenrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich zur Stellungnahme an die Verbände versandt.

Zunächst aufgrund eines Büroversehens und darüber hinaus aus zeitlichen Gründen war es dem Verband bis dato leider nicht möglich, hierzu Stellung zu beziehen. Wir reichen die folgende Stellungnahme nach und würden uns freuen, wenn unsere Einschätzungen in die weitere Beratung noch eingebracht würden.

Aus Sicht des Verbandes werden im Aufgabenbereich der Eisenbahnregulierung, also der Tätigkeit der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen keine „individuell zurechenbaren Leistungen“ erbracht, so dass mangels rechtlicher Grundlage (§ 69 ERegG beschränkt die Möglichkeit der Gebührenerhebung auf solche Leistungen) die Verordnung keine Ermächtigungsgrundlage hat.

Die gesamte Eisenbahnregulierung ist als staatliche Aufgabe in Folge der politischen Grundsatzentscheidung, den lange Zeit durch staatliche Organisation („Verkehrsbehörde“) dominierten Eisenbahnsektor neu zu organisieren und dabei zwischen hoheitlichen Aufgaben und der Möglichkeit, Verkehrs- und andere Dienstleistungen durch Unternehmen im freien Wettbewerb zu erbringen, entstanden und naturgemäß geprägt. Die Politik hat sich von einer wettbewerbsorientiert ausgestalteten Eisenbahnorganisation eine Steigerung der Effizienz im gesamten Sektor und somit erhebliche volkswirtschaftliche Effekte versprochen. Sie hat zugleich Vorkehrungen dafür treffen müssen, dass der politische Wille auch umgesetzt wird.

Die Notwendigkeit, die Marktentwicklung zu überwachen und ggf. regulierend einzugreifen, hat sich zum einen dadurch ergeben, dass weiterhin marktbeherrschende Stellungen von Verkehrs- und Dienstleistungsunternehmen aus dem Bereich der ehemals staatlichen Eisenbahnorganisation im Markt existierten bzw. existieren und zum anderen durch die notwendige Gewährleistung des freien sowie diskriminierungsfreien Zugangs zu den natürlichen Monopolen der Infrastruktur.

Die Entscheidung, eine Regulierungsgesetzgebung und eine entsprechende Behördenstruktur einzurichten, ist demnach per se Ergebnis einer politischen Überlegung und soll die Öffnung des Marktes absichern. Die demnach auf diese Sicherung gerichteten Maßnahmen und Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind keine unternehmensnützigen Entscheidungen, sondern grundsätzlich als unternehmensunabhängig marktnützige Entscheidungen

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

zu qualifizieren. Jede Entscheidung dient im Zweifelsfall nicht einem Unternehmen, sondern dem gesamten Markt. Sie können demnach auch nicht als individuell zurechenbare Leistungen angesehen werden.

Dies gilt besonders für die Entscheidungen gegenüber Infrastrukturbetreibern, die aufgrund der geltenden Vorschriften zur Bemessung ihrer Kostenbasis, die wiederum in Form von Nutzergebühren auf ebendiese Nutzer vollständig umgelegt werden können, keinerlei wirtschaftliche Folgen aus – im Zweifelsfall beliebig hohen - Gebühren zu gewähren hätten.

Die Durchsicht der vorgesehenen Gebührentatbestände kommt zu keinem anderen (Detail-)Ergebnis.

Im Bereich der eigenwirtschaftlich zu betreibenden Eisenbahnverkehre würde der Erlass der Verordnung auch dem politischen Ziel der Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene widersprechen – im Bereich des SPNV würde sich angesichts des hohen Anteils der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes erbrachten Leistungen der Staat selbst querfinanzieren (und zugleich das Angebot an Verkehrsleistungen schmälern).

Unabhängig von dieser Bewertung würde der Erlass der Verordnung sogar aufgrund des verwaltungstechnischen Aufwandes für die Weiterberechnung des behördlichen Aufwandes den wirtschaftlichen Schaden für alle Beteiligten noch größer machen. Obwohl Punkt E.2 des Entwurfs behauptet, die Verordnung bewirke „keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft (und...) mit einem zusätzlichen Personal- oder Sachaufwand (sei) nicht zu rechnen“, ist das Gegenteil der Fall. Selbstverständlich müsste auch bei den mit künftigen Gebühren belasteten Unternehmen personeller und Sachaufwand für die Prüfung und Abwicklung geschaffen/weiter vorgehalten/erbracht werden.

Im Ergebnis fordern wir, das Vorhaben ersatzlos aufzugeben – und ggf. § 69 ERegG bei der bevorstehenden Überprüfung mangels absehbarer Anwendungsgrundlage ersatzlos zu streichen.

Wir verbleiben mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer