

Stellungnahme von mofair e. V. mofair zum

Entwurf einer Verordnung zur Schaffung einer Besonderen Gebühren-verordnung für das Eisenbahn-Bundesamt und zur Änderung gebührenrechtlicher Regelungen im Eisenbahnbereich

(Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV)

12. Mai 2021

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir nehmen zufrieden zur Kenntnis, dass der Zeitrahmen zur Kommentierung grundsätzlich angemessen dimensioniert wurde. Das ist nicht immer so.

Erheblich zu kritisieren ist aber die Form der Darstellung. Für jemanden, der nicht in den Details des allgemeinen und besonderen Gebührenrechts bewandert ist, ist es nahezu unmöglich, den Entwurf kenntnisreich zu bewerten. Obwohl der Entwurf den Anforderungen nach Abschätzungen der wirtschaftlichen Folgen beim Bund, bei den Ländern, „der Wirtschaft“ und auf den Verbraucherpreisindex genügen mag und 93 Seiten (!) umfasst, weiß der Leser am Ende dennoch nicht, welche Folgen, erwünschter oder unerwünschter Art, die geplanten Änderungen haben werden.

Im Einzelnen:

1. Verhältnis der neuen Verordnungsgebung zu bisherigen

In den vergangenen Jahren gab es mehrere erfolglose Anläufe des BMVI, eine geänderte Bundeseisenbahngebühren-VO zu erlassen. Mehrere Male waren die Widerstände aus dem Sektor so groß, dass die Entwürfe nicht weiterverfolgt werden konnte. Gründe für die bisherige Ablehnung lagen zum einen in überproportionalen Gebührensteigerungen. Aber auch die eigentlich zur Verwaltungsvereinfachung gedachte Schaffung verschiedener Unternehmensgrößenklassen drohten den Wettbewerb zu verzerren. Schließlich wurde moniert – nicht zuletzt von mofair – dass die Gebühren zu einem erheblichen Teil für Aufgaben erhoben werden sollen, die eigentlich als hoheitliche Aufgaben zu qualifizieren sind

und daher überhaupt nicht mit Gebühren belegt werden sollten – dies umso mehr, als es vergleichbare Gebührentatbestände beim Verkehrsträger Straße gar nicht gibt.

Zu dieser Vorgeschichte schweigt sich der Entwurf leider völlig aus. Um den neuen Entwurf bewerten zu können, wäre aber eine solche „Überleitung“ dringend notwendig. So bleibt der ungute Eindruck beim Leser, die bisher schon sehr umstrittenen geplanten und für die EVU kostentreibenden Gebühren in einem neuen Verordnungsgebilde gleichsam zu verstecken, auf dass es möglichst niemand merke.

2. Darstellung des „Nullfalls“

Es wird nicht deutlich, was passiert, wenn nichts passiert. Was würde es bedeuten, wenn die bisherige Bundeseisenbahngebührenverordnung zum 1. Oktober 2021 tatsächlich außer Kraft treten würde? Welche bisherigen Gebührentatbestände würden dann

- gar nicht mehr erhoben?
- nicht neu erhoben?
- weiter durch bisherige Gebührengläubiger auf Landes- und Bundesebene erhoben?

3. Gebührentatbestände an sich

Es bleibt ebenfalls im Nebel, welche Gebührentatbestände

- wie bisher beim EBA bestehen,
- neu geschaffen werden oder
- weiter bestehen, und nur lediglich von anderen Stellen auf das EBA „verschoben“ werden.

Mindestens für die Punkte 2 und 3. drängt sich eine schematische Darstellung förmlich auf.

4. Gebührenhöhe

Der Entwurf schweigt sich ferner darüber aus, wie sich die Gebührenbelastung insgesamt entwickeln wird. Es wird von Mehreinnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt von 13 Millionen

Euro gesprochen. Dabei wird aber wegen der unter 2. Benannten Unklarheit nicht herausgestellt, wie viel davon Mehrbelastungen der Gebührenschuldner sein werden.

5. Konzept der „individuell zurechenbaren Leistung“

Wir halten unsere bereits mehrfach geäußerte¹ grundsätzliche Kritik am Konzept der „individuell zurechenbaren Leistung“ aufrecht. Den „grünen“ Verkehrsträger Schienen daran zu bemessen und mit Gebühren zu belegen, solange dieses für den „dunkelgrauen“ motorisierten Individualverkehr nicht gilt, wirkt wie aus der Zeit gefallen.

Vor diesem Hintergrund liest sich folgende Passage aus der Begründung wie Hohn:

„1. Nachhaltigkeitsaspekte

[...] Die Verordnung berührt den Indikator 6 (Staatsverschuldung) in positiver Weise. Durch die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen und die Anpassung der Gebührenhöhe bei bestehenden Gebührentatbeständen wird der Kostendeckungsgrad der gebührenpflichtigen individuell zurechenbaren Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes ansteigen. Durch die zu erwartenden Einnahmen wird der Bundeshaushalt bei der Finanzierung des Eisenbahn-Bundesamtes entlastet. [...] *Auch der Indikator 11 (Mobilität) wird zumindest mittelbar positiv berührt, indem der Grundsatz der Kostenwahrheit durch die nachvollziehbare Zurechnung der Kosten zum Verursacher gestärkt wird.*“²

Man stelle sich vor, derlei Ansprüche würden auch nur ansatzweise an den MIV gestellt.

Das Gesagte gilt umso mehr nach dem kürzlich ergangenen Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz.³ Den Verkehrsträger Schiene von Gebühren zu entlasten, wäre ein sehr pragmatischer, allererster Schritt auf dem Weg, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern.

¹ Siehe u.a. hier (Schreiben EVUen von 2018): <https://mofair.de/positionen/positionen/page/4/#positionen/positionen/keine-weitere-benachteiligung-der-schiene/> und hier (2017): https://mofair.de/wp-content/uploads/2017/05/170427_Stellungnahme_mofair_zur_2_-AVBEGebVO.pdf

² Aktueller Entwurf S. 40, Hervorhebung mofair.

³ Beschluss vom 24. März 2021; 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, http://www.bverfg.de/e/rs20210324_1bvr265618.html.