

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Regelung gebührenrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Die neue Besondere Gebührenverordnung im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) dient der Schaffung neuer Gebührentatbestände zur kostendeckenden Abrechnung eines Aufgabenzuwachses bei der Bundesnetzagentur in Folge des Inkrafttretens des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016. Des Weiteren wird die Bundesbahngebührenverordnung redaktionell angepasst und zwei Gebührentatbestände im Bereich des Eisenbahn-Bundesamtes überarbeitet.

B. Lösung

Erlass der Änderungsverordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht. Mehreinnahmen entstehen durch die Regelung neuer sowie die Änderung bestehender Gebührentatbestände. Insgesamt ist mit jährlichen Mehreinnahmen in Höhe von ca. 1,4 Mio. Euro im Einzelplan 09 und ca. 1,05 Mio. Euro im Einzelplan 12 zu rechnen.

Bei der Bundesnetzagentur entsteht jährlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand infolge der Zuweisung neuer Aufgaben in Höhe von 140 082 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung bewirkt keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft. Mit einem zusätzlichen Personal- oder Sachaufwand ist nicht zu rechnen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Bei der Bundesnetzagentur entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand infolge der Zuweisung neuer Aufgaben. So ergibt sich ein deutlicher Anstieg der zu vergebührenden Tatbestände für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen. Während in bisher für individuell zu-rechenbare öffentliche Leistungen der Regulierungsbehörde geltenden Bundeseisenbahngebührenverordnung nur insgesamt 15 Gebührenziffern geregelt waren, werden es in der EReg-BGebV insgesamt 31 Gebührentatbestände sein. Hiermit steigt der Aufwand für die Bescheiderstellung. Dies bedeutet für die Regulierungsbehörde einen zusätzlichen Personalbedarf in Form von zwei Stellen des gehobenen Dienstes.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Epl. 09 ausgeglichen.

b) Länder und Gemeinden

Für Länder und Gemeinden entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Zu den bisherigen Aufgaben der Bundesnetzagentur sind mit Inkrafttreten des ERegG u.a. Entscheidungen über die Anträge auf Befreiung von den gesetzlichen Vorgaben, Entscheidungen über Beschwerden von Zugangsberechtigten im Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen nach § 13 Absatz 5 ERegG, Entscheidungen im Zusammenhang mit der Anreizsetzung, Genehmigung der Entgelte sowie Prüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften hinzu gekommen. Die Verordnung schafft die Grundlagen für eine kostendeckende Gebührenerhebung für diese Aufgaben.

Die Verordnung bewirkt außerdem durch die Neugestaltung und Erweiterungen bereits bestehender Gebührennummern für öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes Kosten bei Inhabern einer Instandhaltungsstellenbescheinigung oder einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen für die Instandhaltung von Güterwagen.

Insgesamt ist mit jährlichen Mehrkosten für die Wirtschaft in Höhe von bis zu ca. 2,4 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen.

Auswirkungen auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Regelung gebührenrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich

Vom ...

Auf Grund des § 22 Absatz 1 Satz 1 und 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 und 3 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Besondere Gebührenverordnung für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnregulierung]

(EReg – BGebV)

§ 1

Anwendungsbereich

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Regulierungsbehörde) erhebt für ihre individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Gebühren und Auslagen nach Maßgabe dieser Verordnung.

§ 2

Gebühren

(1) Die gebührenpflichtigen, individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen und die Gebühren ergeben sich aus dem Gebührenverzeichnis der Anlage.

(2) Bei Gebühren, bei denen die Gebührenhöhe durch den Verfahrensaufwand gestaffelt nach einfachen, mittelschweren und komplexen Fällen (Komplexitätsstufen) bestimmt wird, bezeichnet der mittelschwere Fall den in der Praxis am häufigsten eintretenden Fall.

(3) Sofern in Verfahren für die Sachentscheidung notwendige Informationen im Wege eines Auskunftsbefehles eingeholt werden müssen, erfolgt eine Einstufung in die nächst höhere Komplexitätsstufe.

(4) Für Auskunftsbefehle fallen keine Gebühren an.

(5) Für Verfahren der Regulierungsbehörde, in denen keine Entscheidung ergeht, werden keine Gebühren erhoben.

(6) Bei Gebühren, die nach dem Zeitaufwand festzusetzen werden, beträgt der Stundensatz 100 Euro, für jede angefangene Viertelstunde 25 Euro.

(7) Die im Gebührenverzeichnis aufgeführten Gebührentatbestände umfassen jeweils auch die Gebühr für die Gebührenfestsetzung.

§ 3

Stundung, Niederschlagung und Erlass

Die Regulierungsbehörde ist befugt, festgesetzte Gebühren zu stunden, niederzuschlagen und zu erlassen.

§ 4

Auslagen

Auslagen werden vom Gebührenschuldner entsprechend § 12 des Bundesgebührengesetzes gesondert erhoben.

§ 5

Alt-Sachverhalte

Für Sachverhalte, die nach dem 2. September 2016 und vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung nach Artikel 3] entstanden sind, gilt die Anlage mit Wirkung ab dem (einsetzen: Datum des Beginns der Verbändeanhörung).

Artikel 2

Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Die Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Wörter „und die Regulierungsbehörde für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Regulierungsbehörde) erheben“ durch das Wort „erhebt“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 wird gestrichen,
 - b) In dem neuen Satz 1 und werden die Wörter „Teil I und III“ gestrichen.
3. § 3 wird aufgehoben.
4. § 7 wird wie folgt gefasst:

„Alt-Sachverhalte

Für Sachverhalte, die nach dem 15. Februar 2016 entstanden sind, sind die Nummern 1.21 und 1.22 mit Wirkung ab Antragstellung anzuwenden.“

5. Die Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) In Teil I Abschnitt 1 werden die Nummern 1.21 und 1.22 wie folgt gefasst:

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„1.21	Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung einschließlich der Überwachung, um sich zu vergewissern, dass die Instandhaltungsstellen weiterhin die in Anhang III genannten Kriterien der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 erfüllen	§ 7g Absatz 1 und 2 AEG i. V. m. Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011	nach Zeitaufwand, höchstens 350 000 Euro
1.22	Erteilung einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen einschließlich der Überwachung, um sich zu vergewissern, dass die Instandhaltungsfunktionen weiterhin die in Anhang III genannten Kriterien der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 erfüllen	§ 7g Absatz 3 AEG i. V. m. Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011	nach Zeitaufwand, höchstens 300 000 Euro“.

b) Teil II wird aufgehoben.

6. Die Anlagen 2 bis 6 werden aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 1**Gebührenverzeichnis**

(zu Artikel 1 § 2 Absatz 1)

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
1	individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem ERegG und unmittelbar geltenden, europäischen Rechtsakten, die nicht in der nachfolgenden Tabelle geregelt sind	§ 69 ERegG in Verbindung mit den §§ 9 und 22 BGebG	nach Zeitaufwand
2	Befreiung von den gesetzlichen Vorgaben des ERegG	§ 2 Absatz 4 bis 7 und Absatz 9 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand: 1) einfacher Fall: 1 200 Euro 2) mittelschwerer Fall: 1 500 Euro 3) komplexer Fall: 2 200 Euro
3	Anordnung auf unverzügliche Anwendung der in § 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG bezeichneten Vorschriften	§ 2 Absatz 11 ERegG	1 200 Euro
4	Befreiung von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung nach § 7 ERegG	§ 7 Absatz 6 ERegG	2 200 Euro
5	Entscheidung, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegt	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 iVm § 10 Absatz 5 und § 42 Absatz 6 Satz 2 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand: 1) einfacher Fall: 2 800 Euro 2) mittelschwerer Fall: 5 400 Euro 3) komplexer Fall: 20 700 Euro.
6	Zuweisung von Kapazitäten im Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen (die Gebühr fällt nur an, wenn auf die Beschwerde keine tragfähige Alternative gefunden werden kann und eine Kapazitätszuweisung durch die Regulierungsbehörde in der Serviceeinrichtung des Be-	§ 13 Absatz 5 ERegG	Die Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand: 1) einfacher Fall: 850 Euro 2) mittelschwerer Fall: 6 300 Euro 3) komplexer Fall: 29 700 Euro.

	schwerdegegners erfolgt.)		
7	Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 13 Absatz 3 Nummer 5 iVm § 52 Absatz 8 ERegG	§ 13 Absatz 3 Nr. 5 in Verbindung mit § 52 Absatz 8 ERegG	250 Euro
8	Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten, nach § 25 ERegG	§ 25 ERegG	<p>Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge:</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) einfacher Fall: 5 400 Euro 2) mittelschwerer Fall: 10 400 Euro 3) komplexer Fall: 22 500 Euro. <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) einfacher Fall: 208 800 Euro 2) mittelschwerer Fall: 300 000 Euro 3) komplexer Fall: 391 000 Euro.
9	Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten	§§ 25 und 26 ERegG	<p>Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge:</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) einfacher Fall: 1 400 Euro 2) mittelschwerer Fall: 4 200 Euro 3) komplexer Fall: 10 600 Euro. <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) einfacher Fall: 31 400 Euro 2) mittelschwerer Fall: 63 900 Euro 3) komplexer Fall: 86 900 Euro.
10	Anerkennung einer Vereinbarung als qualifizierte Reguliervereinbarung	§ 30 Satz 1 und 2 ERegG	32 000 Euro

11	Befreiung von der Kostendeckungspflicht	§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG	700 Euro
12	Genehmigung der Entgelte für Betreiber der Schienenwege, die von den Entgeltvorschriften nach § 2 ERegG befreit sind	§ 33 Absatz 1 Nr. 1 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand: 1) einfacher Fall: 1 400 Euro 2) mittelschwerer Fall: 4 200 Euro 3) komplexer Fall: 10 600 Euro.
13	Genehmigung der Entgelte für Betreiber von Personenbahnhöfen	§ 33 Absatz 1 Nr. 2 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Anzahl der zu prüfenden Personenbahnhöfe: Bei einem Betreiber von weniger als 1 000 Personenbahnhöfen beträgt die Gebühr: 1) einfacher Fall: 2 700 Euro 2) mittelschwerer Fall: 6 300 Euro 3) komplexer Fall: 14 100 Euro Bei einem Betreiber ab 1 000 Personenbahnhöfen beträgt die Gebühr: 1) einfacher Fall: 62 700 Euro 2) mittelschwerer Fall: 106 500 Euro 3) komplexer Fall: 152 000 Euro.
14	Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze nach § 45 Absatz 1 und § 46 ERegG	§ 45 Absatz 1 und § 46 Absatz 1 bis 4 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge: Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst: 1) einfacher Fall: 2 700 Euro 2) mittelschwerer Fall: 6 300 Euro 3) komplexer Fall: 14 100 Euro. Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst: 1) einfacher Fall: 62 700 Euro 2) mittelschwerer Fall: 106 500 Euro

			3) komplexer Fall: 152 000 Euro.
15	Genehmigung der Laufzeit eines Rahmenvertrages über die Nutzung von Schienewegkapazität mit einer Laufzeit von mehr als 5 Jahren	§ 49 Absatz 6 ERegG	2 000 Euro, zuzüglich 40 Euro je Kapazitätsnummer und 60 Euro je 1 Million Trassenkilometer pro Jahr.
16	Entscheidung im Falle a) einer Beschwerde eines Zugangsberechtigten nach § 66 Absatz 1 und 3 Satz 1, Absatz 4 oder eines Verbandes nach § 66 Absatz 2 b) von Ermittlungen von Amts wegen in den Fällen des § 66 Absatz 3 und 4 wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§ 68 Absatz 1 bis 3 ERegG iVm mit	
16.1	Überprüfung des Entwurfs oder der Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen - und der darin festgelegten Kriterien (Soweit der Schwerpunkt der Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht in der Prüfung der Entgeltregelung liegt.)	§ 66 Absatz 4 Nr. 1, 3 und 8 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge: Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst: 1) einfacher Fall: 5 800 Euro 2) mittelschwerer Fall: 6 100 Euro 3) komplexer Fall: 16 900 Euro. Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst: 1) einfacher Fall: 57 900 Euro 2) Mittelschwerer Fall: 96 900 Euro 3) Komplexer Fall: 139 800 Euro.
16.2	Überprüfung des Entwurfs oder der Endfassung der Nutzungsbedingungen für	§ 66 Absatz 4 Nr. 2, 3 und 8 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand

	<p>Serviceeinrichtungen - und der darin festgelegten Kriterien.</p> <p>(Soweit der Schwerpunkt der Prüfung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nicht in der Prüfung der Entgeltregelung liegt.)</p>		<p>1) einfacher Fall: 5 200 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 8 500 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 70 100 Euro.</p>
<p>16.3</p>	<p>Überprüfung des Zuweisungsverfahrens und dessen Ergebnisses nach Beschwerde gegen einen Betreiber der Schienenwege</p>	<p>§ 66 Absatz 4 Nr. 4 ERegG</p>	<p>Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge:</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 9 800 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 17 500 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 26 900 Euro.</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 20 100 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 40 500 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 48 800 Euro.</p>
<p>16.4</p>	<p>Überprüfung der Entgeltregelung - der Höhe und Struktur der Wegeentgelte - und der Höhe und Struktur der sonstigen Entgelte - die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat</p> <p>(Soweit der Schwerpunkt der Prüfung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen in der Prüfung der Entgeltregelung liegt.)</p>	<p>§ 66 Absatz 4 Nr. 5bis 7 ERegG</p>	<p>Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge:</p> <p>Beschwerde gegen einen Betreiber der Schienenwege:</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge weniger als 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 4 000 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 6 100 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 11 900 Euro</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 52 900 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 89 900 Euro</p>

			<p>3) komplexer Fall: 128 400 Euro.</p> <p>Beschwerde gegen einen Betreiber einer Serviceeinrichtung:</p> <p>1) einfacher Fall: 5 200 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 8 500 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 70 100 Euro</p>
16.5	Sonstige Beschwerden nach Ermittlungen nach § 66 Absatz 4 ERegG	§ 66 Absatz 4 ERegG	nach Zeitaufwand
17	Maßnahmen bei Verstößen gegen das ERegG und unmittelbar geltende Rechtsakte der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes	§ 67 Absatz 1 Satz 1 ERegG	<p>Entscheidung gegen einen Betreiber der Schienenwege: Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge:</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 5 800 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 9 400 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 16 900 Euro.</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 57 900 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 96 900 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 139 800 Euro.</p> <p>Entscheidung gegen einen Betreiber einer Serviceeinrichtung: Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand</p> <p>1) einfacher Fall: 1 400 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 8 500 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 70 100 Euro.</p>
18	Anordnung von Zwangsmitteln im Rahmen der Verwaltungsvollstreckung, soweit diese in einem Verfahren ergehen, dessen Ausgangsbescheid keiner Gebühren-	§ 67 Absatz 1 Satz 1 ERegG	100 Euro

	pfllicht unterlag.		
19	Maßnahme bei Verstoß gegen die Bestimmungen zur Entflechtung nach § 5 bis 8, 12 ERegG	§ 70 Absatz 1 in Verbindung mit § 67 Absatz 1 ERegG	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand 1) einfacher Fall: 13 600 Euro 2) mittelschwerer Fall: 31 400 Euro 3) komplexer Fall: 58 800 Euro.
20	Maßnahmen gegen vorab zu unterrichtende beabsichtigte Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nach § 72 ERegG	§ 73 Absatz 1 ERegG in Verbindung mit	
20.1	Ablehnung von Zugtrassen zum Netzfahrplan	§ 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG:	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand 1. einfacher Fall: 7 000 Euro 2. mittelschwerer Fall: 12 600 Euro 3. komplexer Fall: 18 000 Euro.
20.2	Ablehnung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplans	§ 72 Satz 1 Nr. 2 ERegG:	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand 1. einfacher Fall: 1 600 Euro 2. mittelschwerer Fall: 2 300 Euro 3. komplexer Fall: 4 600 Euro.
20.3	Ablehnung von Zugangsträgern zu Serviceeinrichtungen	§ 72 Satz 1 Nr. 3 ERegG:	Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand 1. einfacher Fall: 4 300 Euro 2. mittelschwerer Fall: 7 300 Euro 3. komplexer Fall: 11 300 Euro.
20.4	Entscheidung über Rahmenverträge	§ 72 Satz 1 Nr. 4 ERegG:	12 600 Euro
20.5	Neufassung oder Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen	§ 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG:	Schienennetz-Nutzungsbedingungen: Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand und der Streckenlänge: Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge von weniger als 10 000 km umfasst:

			<p>1) einfacher Fall: 3 200 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 7 200 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 16 200 Euro.</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Schienennetz eine Streckenlänge ab 10 000 km umfasst:</p> <p>1) einfacher Fall: 24 000 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 55 300 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 80 200 Euro.</p> <p>Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen: Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand</p> <p>1) einfacher Fall: 3 200 Euro</p> <p>2) mittelschwerer Fall: 7 200 Euro</p> <p>3) komplexer Fall: 16 200 Euro.</p>
20.6	Festlegung von (vorab vereinbarten) Zugtrassen i. S. d. Art. 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 –	§ 72 Satz 1 Nr. 6 ERegG:	16 400 Euro
20.7	Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität gemäß § 44 Absatz 1 ERegG	§ 72 Satz 1 Nr. 7 ERegG:	<p>Gebühr bemisst sich nach dem Verfahrensaufwand</p> <p>1. einfacher Fall: 3 100 Euro</p> <p>2. mittelschwerer Fall: 38 000 Euro</p> <p>3. komplexer Fall: 53 800 Euro</p>
21	Prüfung des Verzichts auf Unterrichtung durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 72 ERegG	§ 73 Absatz 4 ERegG in Verbindung mit § 72 ERegG	500 Euro

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt und Ziel der Regelungen

Die neue Besondere Gebührenverordnung im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) dient der Schaffung neuer Gebührentatbestände zur kostendeckenden Abrechnung eines Aufgabenzuwachses bei der Bundesnetzagentur in Folge des Inkrafttretens des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082 – ERegG) am 2. September 2016. Rechtlicher Hintergrund war die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32; L 67 vom 12.3.2015, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist.

Die Gesetzesgrundlagen für die Aufgaben der Bundesnetzagentur wurden durch die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU neu gefasst. Die Regelungen im AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) wurden aufgehoben und in das Eisenbahnregulierungsgesetz überführt. Dieses Gesetz dient als neue Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung sowohl im Rahmen bereits bestehender Tatbestände, die angepasst werden, als auch bei neuen Gebührensachverhalten.

Zu den bisherigen Aufgaben der Bundesnetzagentur sind mit dem ERegG u.a. Entscheidungen über die Anträge auf Befreiung von den gesetzlichen Vorgaben, Entscheidungen über Beschwerden von Zugangsberechtigten im Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen nach § 13 Absatz 5 ERegG, Entscheidungen im Zusammenhang mit der Anreizsetzung, Genehmigung der Entgelte sowie Prüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften hinzugekommen.

In der Gebührenverordnung zum Eisenbahnregulierungsgesetz ist bei der Ermittlung eines äquivalenten Gebührensatzes das Kostendeckungsprinzip für jede individuell zurechenbare Leistung zu Grunde zu legen. Die Höhe der Gebühren muss daher den jeweiligen Verwaltungsaufwand in vollem Umfang (Kostendeckungsgrad 100 %) widerspiegeln.

II. Verordnungsermächtigung

Verordnungsermächtigung ist §22 Absatz 1 Satz 1 und 4 BGebG.

III. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt den Indikator 6 (Staatsverschuldung) in positiver Weise. Durch die Schaffung von neuen Gebührensätzen für die Gebührenerhebung wird der Kostendeckungsgrad der gebührenpflichtigen individuell zurechenbaren Leistungen der Bundesnetzagentur ansteigen. Durch die zu erwartenden erhöhten Einnahmen wird der Bundeshaushalt bei der Finanzierung der Bundesnetzagentur entlastet. Weitere Managementregeln werden nicht berührt. 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.

Mehreinnahmen entstehen durch die Regelung neuer sowie die Änderung bestehender Gebührentatbestände. Insgesamt ist mit jährlichen Mehreinnahmen in Höhe von ca. 1,4 Mio. Euro im Einzelplan 09 und ca. 1,05 Mio. Euro im Einzelplan 12 zu rechnen.

Bei der Bundesnetzagentur entsteht jährlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand infolge der Zuweisung neuer Aufgaben in Höhe von 140 082 Euro.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

V. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung bewirkt keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft. Mit einem zusätzlichen Personal- oder Sachaufwand ist nicht zu rechnen.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Verordnung bewirkt keine geänderten Vorgaben für die Verwaltung. Es ist nicht mit Mehrkosten zu rechnen.

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Bei der Bundesnetzagentur entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Zuweisung neuer Aufgaben. Dies ergibt sich aus dem deutlichen Anstieg der zu vergebührenden Tatbestände für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen. Während in bisher für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Regulierungsbehörde geltenden Bundeseisenbahngebührenverordnung in Anlage 2 und Anlage 3 nur insgesamt 15 Gebühreisziffern geregelt waren, werden es in der EReg-BGebV insgesamt 31 Gebührentatbestände sein. Hinzu kommt, dass durch die materielle Änderung des Eisenbahnregulierungsrechts mit der Einführung des ERegG einhergehend, dass eine deutlich höhere Anzahl von Unternehmen die neuen individuell rechenbaren öffentlichen Leistungen der Regulierungsbehörde in Anspruch nehmen müssen. Vor der Einführung des ERegG waren pro Jahr im Durchschnitt zu circa 25 Verwaltungsverfahren die entsprechenden Gebührenbescheide zu erstellen. Seit der Einführung des ERegG sind gemäß der Beschlusskammerdatenbank der Bundesnetzagentur in den Jahren 2017 und 2018 durchschnittliche 80 Entscheidungen ergangen, für die Gebühren hätten erhoben werden können. Wegen der mit der Einführung der neuen Gebührentatbestände einhergehenden Rechtsfragen, ist für die Verwaltung auch mit einem erhöhten Personalbedarf bei der Führung von Rechtsmittelverfahren zu rechnen. Aus der Gesamtschau dieser Umstände ergibt sich, dass die Zahl der zu erstellenden Gebührenbescheide – im Vergleich zu Zeit vor dem ERegG – deutlich ansteigen wird. Die Verwaltung rechnet mit einem zusätzlichen Arbeitsaufwand von ca. 3 228 Stunden pro Jahr, die vorrangig im gehobenen Dienst erbracht werden. Ausgehend von einem durchschnittlichen Personalkostensatz in Höhe von 43,40 Euro/Stunde entstehen der Verwaltung jährliche Kosten in Höhe von 140 082 Euro, die durch die zu erwartenden Einnahmen aber wieder abgedeckt sind.

Dies bedeutet für die Regulierungsbehörde einen zusätzlichen Personalbedarf in Form von zwei Stellen des gehobenen Dienstes.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Epl. 09 ausgeglichen.

b) Länder und Gemeinden

Für Länder und Gemeinden entsteht kein Erfüllungsaufwand.

VI. Weitere Kosten

Zu Artikel 1 Anlage:

Durch die Neugestaltung der Gebührentatbestände für individuell zurechenbare Leistungen der Bundesnetzagentur entstehen – neben der Anpassung der Gebührenhöhen für die bisher im Allgemeinen Eisenbahngesetz geregelten individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen, deren Gebühren in der Bundeseisenbahngebührenverordnung geregelt waren - Kosten für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die einen Befreiungsantrag stellen oder die einen Antrag auf Verzicht einer Unterrichtung nach § 72 ERegG erklären. Auch beim Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen nach § 13 Absatz 5 ERegG sowie für die Durchführung eines sich anschließenden Höchstpreisverfahrens nach § 13 Absatz 5 ERegG in Verbindung mit § 52 Absatz 8 ERegG haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechende Mehrkosten zu tragen. Zudem entstehen Mehrkosten für die Prüfung der beabsichtigten Neu-fassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen. Ebenso werden gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Gebühren geltend gemacht für die Prüfung und Erteilung der Entgeltgenehmigungen sowie für die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten, für die Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten einschließlich der Überprüfung, Anpassung und Korrektur unter Berücksichtigung der Ausnahmen nach §§ 25 und 26 ERegG. Desgleichen entstehen Mehrkosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Prüfung der Einhaltung der Bestimmungen zur Entflechtung.

Sowohl bei den neuen Gebührensätzen als auch bei den angepassten Gebührensätzen (die bisher in der Bundeseisenbahngebührenverordnung geregelt waren) konnten, abgesehen von zwei Fallgestaltungen – Gebührensätzen 1 und 16.5 , für die individuell zurechenbaren Leistungen und des damit verbundenen Aufwandes eine Festgebühr ermittelt werden. Je nach Gebührensatz wurde die Festgebühr unterschiedlich festgesetzt. Bei manchen Gebührensätzen konnte eine einheitliche Festgebühr ermittelt werden, da es sich um eine homogene Prüfung handelt, die einen gleichartigen Personal- und Sachaufwand erfordert. Bei anderen Gebührensätzen bietet sich das nicht an, da unterschiedliche Fallkonstellationen zu einem niedrigeren oder höheren Personal- und Sachaufwand führen. Zu unterscheiden sind hier einfache, mittelschwere und komplexe Fälle. Je nach Komplexität des Verfahrens erhöhen sich der Prüfaufwand und demnach auch die Gebühr. Zudem werden die Festgebühren bei einigen Gebührensätzen an bestimmten Kriterien festgemacht, wie zum Beispiel im Fall der Genehmigung für langlaufende Rahmenverträge an der Kapazitätsnummer und den jährlichen Trassenkilometern oder bei manchen Gebührensätzen an der Streckenlänge bzw. an der Anzahl der Personenbahnhöfe. Diese Kriterien sind maßgeblich für die Höhe des Personal- und Sachaufwands und spiegeln sich in der Gebühr wider.

Die Auswertung der Zeiterfassung hat als Gemeinsamkeit für alle Prüfverfahren ergeben, dass ein grundlegender verwaltungsinterner Arbeitsaufwand für beispielsweise das Vergeben eines Verfahrenszeichens, das Anlegen einer Akte, der Feststellung der formellen Plausibilität im Rahmen einer Beschwerde bzw. einer Änderungs- oder Ablehnungsmitteilung sowie der Fertigung eines Einleitungsschreibens an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von mindestens einer Stunde inbegriffen ist.

Sind Gebührentatbestände in die Kategorien „einfacher Fall“, „mittelschwerer Fall“ und „komplexer Fall“ aufgegliedert, so ist der „mittelschwere Fall“ als der in der Praxis regelmäßig eintretende Fall vorgesehen.

Hierzu zählen insbesondere folgende Tätigkeiten: Die Anforderung von erforderlichen Unterlagen, die inhaltliche Auswertung der eingereichten Unterlagen und die anschließende Klärung von unklaren Sachverhalten anhand von schriftlichen Anhörungen, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen oder/und Vor-Ort-Terminen, die

Durchführung einer mündlichen Verhandlung sowie die Erarbeitung einer Entscheidung. Die Geltendmachung gegenüber dem Gebührenschuldner bedarf in diesem Fall keiner Begründung. Lediglich wenn das Prüfverfahren als komplexer Fall einzustufen ist, ist die Geltendmachung der erhöhten Gebühren zu begründen, da der Gebührenschuldner gegenüber dem Normalfall stärker in Anspruch genommen werden soll.

Die Mehrkosten sind auf 1,410 Mio. €/Jahr zu beziffern.

Artikel 2, Anlage 1, Teil 1, Abschnitt 1, Nummern:1.21 und 1.22:

Durch die Erweiterung der Gebührennummern 1.21 und 1.22 ist mit jährlichen Mehrkosten der Wirtschaft für öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes in Höhe von insgesamt bis zu 1,05 Mio. Euro/Jahr zu rechnen. Diese Gebühren werden weiterhin als Zeitgebühren mit Obergrenze erhoben. Betroffen sind davon Inhaber einer Instandhaltungsstellenbescheinigung oder einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen für die Instandhaltung von Güterwagen. Der Maximalbetrag wurde anhand des Aufwands der vergangenen Jahre ermittelt.

Der Zeitaufwand hängt dabei von der Größe und Komplexität der zu bewertenden Organisation und dem Einsatz von Verwaltungshelfern ab. Die bisherigen Erfahrungen des EBA haben gezeigt, dass für die Bestimmung des Zeitaufwands die Kriterien der Organisationsstruktur des Antragstellers, die Untervergabe von Funktionen oder Teilen davon in Verbindung mit der Qualifikation der Unterauftragnehmer, den vorhandene Qualifikationen des Antragstellers oder seiner Unterauftragnehmer (z.B. gültige Zertifizierungen als Schweißfachbetrieb) maßgeblich sind.

Auswirkungen auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherniveau sind nicht zu erwarten. Es entstehen keine zusätzlichen Bürokratiekosten.

VII. Geschlechterspezifische Auswirkungen

Die Verordnung hat keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

VIII. Demographie-Check

Von dem Vorhaben sind keine demographischen Auswirkungen zu erwarten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Die Vorschrift definiert den Anwendungsbereich der Verordnung. Danach wird die Gebührenerhebung durch die Bundesnetzagentur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungs-gesetz geregelt.

Zu § 2 (Gebühren)

Die Vorschrift enthält die Regelungen aufgrund derer die Bestimmung der konkreten Gebührenhöhe vorzunehmen ist. Die gebührenpflichtigen, individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen ergeben sich aus der Anlage zur dieser Gebührenverordnung. Die Gebühren sind für die individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das am 2. September 2016 in

Kraft getreten ist, als Festgebühren im Sinne des § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) ausgestaltet.

Absatz 2 regelt, dass bei Gebührentatbeständen mit nach Verwaltungsaufwand gestaffelten Gebührensätzen, der mittelschwere Fall den Verwaltungsaufwand repräsentiert, in dem sich der durchschnittliche Verwaltungsaufwand des für den entsprechenden Gebührentatbestand typischen Verwaltungsaufwands widerspiegelt. Eine Absenkung auf das Niveau des „schlichten Falls“ oder ein Ansteigen der Gebühr auf das Niveau des „komplexen Falls“ ergibt sich dann durch bestimmte Fallgestaltungen, die zu einer Verringerung beziehungsweise Erhöhung des Verwaltungsaufwandes im Einzelfall führen.

Das Vorliegen der in Absatz 3 benannten Fallgruppe – die Informationseinholung im Wege eines Auskunftsbekandes – erhöht die Komplexität der nach Absatz 2 festgestellten Gebühren automatisch auf das nächste Komplexitätsniveau. Aus einem schlichtem Fall würde bei Einschlägigkeit ein mittelschwerer Fall; aus einem mittelschweren Fall würde ein komplexer Fall. Auskunftsbekände sind in den Gebührensätzen – und insbesondere durch die Erhöhung des Komplexitätsniveaus bereits berücksichtigt. Es bedarf daher keiner gesonderten Gebührenbekände für ergangene Auskunftsbekände.

Sollte für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen die Ausgestaltung des Gebührensatzes als Festgebühr nicht möglich sein, wird in § 2 Absatz 3 ein Stundensatz für die Höhe von 100 Euro pro Stunde Zeitgebühren vorgesehen. Die Zeitgebühren sollen pro angefangene Viertelstunde abgerechnet werden können. Der Kalkulation der Zeitgebührensätze liegen die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der Allgemeinen Gebührenverordnung (AGebV) zugrunde, wobei die personelle Struktur der Abteilung 7 und der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde bei der anteilmäßigen Gewichtung Personalkosten für die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes mit berücksichtigt wurde.

Die Gebühren nach dieser Verordnung werden nicht für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen erhoben, in denen die Verfahren durch den Eintritt einer Genehmigungsfiktion abgeschlossen werden.

Zu § 3 (Stundung, Niederschlagung und Erlass)

Gemäß § 17 BGebG in Verbindung mit § 59 Bundeshaushaltsordnung (BHO) kann das BMVI seine Befugnis, festgesetzte Gebührenforderungen zu stunden, niederzuschlagen oder zu erlassen übertragen. § 3 sieht eine Übertragung auf die Bundesnetzagentur vor. Dies ist insofern sachgerecht, als die Bundesnetzagentur auch für die Festsetzung der Gebühren zuständig ist. Die Übertragung entspricht folglich dem Gedanken des *actus contrarius*.

Zu § 4 (Auslagen)

Die Vorschrift regelt die Erhebung von Auslagen gemäß den Vorgaben des § 12 BGebG.

Zu § 5 (Alt-Sachverhalte)

Durch die Einführung der Gebührensätze der Anlage 1 werden erstmals die Gebührenpositionen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt.

Der festgelegte Zeitpunkt __.__.2019 (einsetzen: Datum des Beginns der Verbändeanhörung) als Beginn der Geltendmachung von Gebührenansprüchen ergibt sich aus folgendem Grund: An die Einführung von neuen Gebührentatbeständen in Folge des Inkrafttretens eines neuen Gesetzes sind – vor dem Hintergrund des Vertrauensschutzes – bestimmte Anforderungen an die fehlende Schutzwürdigkeit des Vertrauens zu stellen. Dies

bedeutet konkret, dass eine etwaige Vertrauensposition eines Antragsstellers oder Gebührenschuldners durch die Einleitung eines förmlichen – auf die Einführung des neuen Gebührentatbestands zielenden – Änderungsverfahrens beseitigt werden kann, sofern ihm die Änderungsabsicht bekannt ist.

Durch die Einleitung der Verbändeanhörung zur ERegG-GebV am __.__.2019 wurden die betroffenen Interessenverbände über die Absicht des Ordnungsgebers informiert, eine Gebührenerhebung einzuleiten. Darüber hinaus wurde ab dem Zeitpunkt der Einleitung der Verbändeanhörung jeder Bescheid mit einem Hinweis auf die bevorstehende Gebührenerhebung und den Zeitpunkt der Einleitung der Verbändeanhörung versehen, schutzwürdiges Vertrauen wurde rechtswirksam beseitigt. Somit tritt spätestens am __.__.2019 bei allen Betroffenen finanzielle Planungssicherheit anstelle eines schutzwürdigen Vertrauens in die Nichterhebung ein.

Zur Anlage Gebührenverzeichnis:

Zu Gebührenziffer 1 (§ 69 ERegG in Verbindung mit den §§ 9 und 22 BGebG als Rechtsgrundlage)

(individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und unmittelbar geltenden, europäischen Rechtsakten, die nicht in der nachfolgenden Tabelle geregelt sind)

Grundlegendes

Durch die Neufassung (Recast) der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32) – welche auch die Grundlage für die Schaffung des ERegG war - wurde der Europäischen Kommission die Kompetenz zum Erlass einer Vielzahl von Durchführungsrechtsakten eingeräumt. Diese Durchführungsrechtsakte gelten nach deren Inkrafttreten unmittelbar im nationalen Recht – und müssen dann auch unmittelbar durch die Regulierungsbehörde angewendet werden. Für diese individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen soll es ermöglicht werden, Gebühren nach der Maßgabe des § 9 BGebG zu erheben.

Eine vergleichbare Situation kann sich nach Änderungen des ERegG ergeben, da für die in den Änderungen des ERegG vorgesehenen neuen individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen regelmäßig noch keine neuen Gebührentatbestände vorgesehen sind. Auch hier soll eine Deckung der mit der Erbringung der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung verbundenen Kosten nach Maßgabe des § 9 BGebG erfolgen können, bis die neuen individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen in die Verordnung aufgenommen wurden.

Zu Gebührenziffer 2 (§ 2 Absatz 4 bis 7 und Absatz 9 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Entscheidung über Anträge auf Befreiung von den gesetzlichen Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes)

Grundlegendes

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes besteht die Möglichkeit, Eisenbahninfrastrukturunternehmen von regulatorischen Anforderungen zu befreien. Wo die Voraussetzungen gegeben sind, sollen die Unternehmen von unnötigem Verwaltungsaufwand befreit werden. Die Befreiungstatbestände sind in § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG geregelt und an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft. Diese müssen von der Bundesnetzagentur für jeden Antrag individuell geprüft werden. So wird es für die Befreiung unter anderem darauf ankommen, ob eine „Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist“ oder ob die „Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrs-

marktes nicht von strategischer Bedeutung sind“. Hierfür müssen Unterlagen angefordert und ausgewertet werden. Anhand der Ergebnisse erfolgt dann die Entscheidung der Bundesnetzagentur, ob einer Befreiung stattgegeben wird oder nicht.

Kalkulation

Die Gebühr der Gebührensiffer 2 ist eine gestaffelte Festgebühr, die schlichte, mittelschwere und komplexe Fallgestaltungen abdeckt. Sie beträgt für den schlichten Fall 1 200 Euro, für den mittelschweren Fall 1 500 Euro und für den komplexen Fall 2 200 Euro. Bei den Befreiungsverfahren nach § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG fallen typischerweise folgende Arbeitsschritte an: Befreiungsverfahren anlegen, Eröffnungsschreiben erstellen und versenden, Sachverhalt ermitteln und prüfen, eventuell fehlende Daten nachfordern und Beschluss erlassen. Zur Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen:

Bei einem einfachen Fall der Befreiungsverfahren nach § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG ist nur ein geringer Kommunikationsaufwand erforderlich; es müssen maximal einmal Daten (mündlich oder schriftlich) nachgefordert werden. Auch bei der Sachverhaltsermittlung ist nur ein geringer Aufwand erforderlich, da alle relevanten Informationen bereits vorliegen. Die Angaben des Antragstellers sind ausreichend, die zu befreiende Eisenbahninfrastruktur kann rechtlich eindeutig zugeordnet werden. Zu den eher schlichten Fällen zählen in der Regel die Befreiung von Schienenwegen nach § 2 Absatz 7 ERegG und die Befreiung ausschließlich museal genutzter Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 6 ERegG.

Bei den Befreiungen in einem einfachen Fall fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 13 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen sich unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 1 200 Euro ergibt.

Ein mittelschwerer Fall der Befreiungsverfahren nach § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG macht einen durchschnittlichen Kommunikationsaufwand erforderlich, bei dem bis zu zwei Mal Daten oder Sachverhaltsinformationen nachgefordert werden. Die beim mittelschweren Fall durchschnittlich komplexe Sachverhaltsaufklärung beinhaltet, dass die Angaben des Antragstellers geprüft und hinterfragt werden. Die zu befreiende Eisenbahninfrastruktur kann rechtlich eindeutig zugeordnet werden. Im Gegensatz zum schlichten Fall ist eine vertiefte Prüfung durchzuführen. Zu den mittelschweren Befreiungsfällen zählen in der Regel die Befreiung von Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 5 ERegG. Bei den Befreiungen in einem mittelschweren Fall fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 17,5 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 1 500 Euro ermittelt wurde.

Für einen komplexen Fall der Befreiungsverfahren nach § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG fällt ein hoher Kommunikationsaufwand an, bei dem mindestens drei Mal Daten oder Sachverhaltsinformationen nachgefordert werden. Komplexe Fälle erfordern einen hohen Aufwand bei der Sachverhaltsermittlung bzw. -aufklärung. Die Angaben des Antragstellers müssen vertieft überprüft und umfangreich hinterfragt werden. Die zu befreiende Eisenbahninfrastruktur kann ohne vertiefte rechtliche Prüfung nicht eindeutig zugeordnet werden. Zudem ist die Prüfung der Konzernstruktur sowie der Verflechtungen zu anderen Eisenbahnen zu prüfen. Zu den komplexen Fällen zählt in der Regel die Befreiung von den Vorschriften über die Entflechtung nach § 2 Absatz 4 ERegG. Bei den Befreiungen in einem komplexen Fall fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 25,5 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 2 200 Euro ermittelt wurde.

Zu Gebührenziffer 3 (§ 2 Absatz 11 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Antrag auf unverzügliche Anwendung der in § 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG bezeichneten Vorschriften)

Grundlegendes

Nach § 2 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe b ERegG sind Betreiber der Schienenwege, die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen, so weit die Betreiber der Schienenwege nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben, von den §§ 8, 9, 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4 und den §§ 35, 36 und 38 ERegG gesetzlich befreit. Dies gilt allerdings nur solange, bis ein Zugangsberechtigter die Zuweisung von Schienenwegkapazität auf einem betroffenen Schienennetz beantragt. Liegt ein solcher Fall vor, ist die Bundesnetzagentur verpflichtet, unverzüglich die Anwendung der nach § 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG bezeichneten Vorschriften anzuordnen. Der jeweilige Antrag ist individuell zu prüfen. Unter Umständen müssen weitere Unterlagen angefordert und ausgewertet werden.

Kalkulation

Die Gebühr der Gebührennummer 3 ist eine Festgebühr und beträgt 1 200 Euro. Bei der Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: Für die Auswertung des eingereichten Antrags des Zugangsberechtigten, die Prüfung des sich darstellenden Sachverhaltes mit eventuell auftretenden Nachfragen und die Erstellung des Anordnungsschreibens beträgt die Bearbeitungszeit über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 13,0 Stunden. Aus diesen Bearbeitungszeiten wurde unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 1 200 Euro ermittelt.

Zu Gebührenziffer 4 (§ 7 Absatz 6 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Entscheidung über die Befreiung von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung nach § 7 ERegG)

Grundlegendes

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes wurde die Zuständigkeit der Überwachung der Entflechtungsvorschriften auf die Bundesnetzagentur übertragen. Die Bundesnetzagentur hat nun über die Anträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Befreiung von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung nach § 7 Absatz 1, 2 und 4 ERegG zu entscheiden. Voraussetzung ist, dass eine „Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist“. Ob diese Voraussetzung gegeben ist, prüft die Bundesnetzagentur.

Kalkulation

Die Gebühr der Ziffer 3 ist eine Festgebühr und beträgt 2 200 Euro. Als Arbeitsschritte bei den Befreiungsverfahren zur den Vorschriften der getrennten Rechnungslegung nach § 7 Absatz 6 ERegG fallen das Anlegen des Verfahrens, das Erstellen und Versenden der Eröffnungsschreiben, das Ermitteln und Prüfen des Sachverhalts, eventuell die Nachforderung fehlender Daten und das Verfassen und Erlassen des Beschlusses an. Bei der Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen:

Bei den Befreiungsverfahren fällt ein Verwaltungsaufwand an, der dem der komplexen Befreiungsverfahren nach § 2 Absatz 4 bis 7 und 9 ERegG (Gebührensatz 2- komplexer Fall) vergleichbar ist. Wegen des vergleichbaren Prüfungsgegenstandes, fällt auch in diesen Verfahren ein vergleichsweise hoher Kommunikationsaufwand und ein vergleichbar hoher Aufwand bei der Sachverhaltsermittlung an, bei der die Angaben des Antragstellers vertieft überprüft und umfangreich hinterfragt werden müssen. Es bedarf einer vertieften rechtlichen Prüfung, um die zu befreiende Eisenbahninfrastruktur eindeutig zuordnen zu können. Zudem ist ebenfalls die Prüfung der Konzernstruktur sowie der Verflechtungen zu anderen Eisenbahnen zu prüfen. Bei den Befreiungen nach § 7 Absatz 6 ERegG fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 25,5 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 2 200 Euro ermittelt wurde. Dieser Betrag wurde als einheitlicher Gebührensatz angesetzt, da die bei den Befreiungstatbestand § 7 Absatz 6 ERegG betroffene Unternehmen in der Regel einer homogenen Struktur unterfallen, bei denen ein gleichgelagerter Prüfungs- und Entscheidungsaufwand anfällt.

Zu Gebührensatz 5 (Durchführungsverordnung (EU) 869/2014 (§ 10 Absatz 5 und § 42 Absatz 6 Satz 2 ERegG) als Rechtsgrundlage)

(Hauptzweck eines Verkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Verkehr)

Grundlegendes

Die Bundesnetzagentur legt auf Antrag eines betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens fest, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt. Hier gilt es zu prüfen, ob das betroffene Unternehmen durch einen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst beeinträchtigt werden könnte. Die Prüfungsbefugnis war bislang in § 14g AEG mit einem entsprechenden Gebührentatbestand in der BEGebV (Teil II Nummer 8) geregelt. Mit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes – und der Durchführungsverordnung (EU) 869/2014 hat sich die Rechtsgrundlage geändert.

Kalkulation

Bislang bildete die Gebührensatz keine verschiedenen Kategorien des Prüfungsaufwandes ab, sondern eine Rahmengebühr von 200 bis 600 Euro. Mit der Neufassung wird die Gebühr gestaffelt in Form von drei Gebührenhöhen unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der besseren Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Antragstellers. Die Kategorien werden anhand des Prüf- und Entscheidungsaufwandes gebildet. Hierbei ist zwischen einem einfachen, mittelschweren und komplexen Fall zu unterscheiden.

Ein schlichter Fall liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Der Prüfungs- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird.

Die Entscheidung kann anhand der vorliegenden Unterlagen eindeutig und schnell feststellbar getroffen werden; eine weitergehende Aufklärung des Falles ist nicht notwendig. Einer weiteren Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber oder einer anderen Regulierungsbehörde bedarf es nicht. Für die Bearbeitung eines schlichten Falles bedarf es einen Einsatz von maximal drei Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über

die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 31 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 2 800 Euro ergeben.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand. Die Fälle sind in der Regel schwieriger als bei den schlichten Fällen und bedürfen einer vertieften Prüfung. Für die Ermittlung des Sachverhalts, die Auswertung der Unterlagen (unter anderem der Nachweise des Reisenden-Aufkommens) und die anschließende Klärung von unklaren Sachverhalten sind Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen und gegebenenfalls eines Vor-Ort-Termins zur Abstimmungen mit dem Betreiber notwendig. Für die Bearbeitung eines mittelschweren Falles bedarf es einen Einsatz von drei bis vier Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 62 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 400 Euro ergeben.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Bearbeiter umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen zu beantworten haben. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem hohen Personal- und Sachaufwand. Für die Ermittlung des Sachverhalts, die Auswertung der Unterlagen (unter anderem der Nachweise des Reisenden-Aufkommens und Auswertung von Reisenden-Zählungen) und die anschließende Klärung von unklaren Sachverhalten sind mehrere Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen und gegebenenfalls eines Vor-Ort-Termins zur Abstimmungen mit dem Betreiber notwendig. Für die Bearbeitung eines komplexen Falles bedarf es einen Einsatz von über vier Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 235 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 20 700 Euro ergeben.

Zu Gebührenziffer 6 (§ 13 Absatz 5 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Beschwerde von Zugangsberechtigten im Koordinierungsverfahren)

Grundlegendes

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes sind neue Regelungen im Zusammenhang mit der Koordinierung von Serviceeinrichtungen eingefügt worden. Hiernach ist die Bundesnetzagentur nun verpflichtet, Beschwerden von Zugangsberechtigten zu prüfen, wenn deren Zugangsantrag zu einer Serviceeinrichtung abgelehnt wurde und der Zugangsberechtigte seine Beschwerde bei der Bundesnetzagentur innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Antragsablehnung eingelegt hat. Die Bundesnetzagentur prüft die Beschwerde und wird tätig, um dem Zugangsberechtigten einen angemessenen Teil der Kapazität zuzuweisen, wenn keine tragfähige Alternative besteht. Im Rahmen der Verfahren nach § 13 Absatz 5 ERegG ist ein Stellungnahmeverfahren nach § 77 Absatz 6 ERegG durchzuführen. Die Beschwerden nach § 13 Absatz 5 ERegG sind dann begründet, wenn bei einer Ablehnung des Zugangs zu einer Serviceeinrichtung keine tragfähigen Alternativen zur Verfügung stehen, und durch die Regulierungsbehörde in der Serviceeinrichtung des Beschwerdegegners – unter Eingriff in bestehende Verträge mit Dritten – ein angemessener Teil der Kapazitäten für den Beschwerdeführer zugewiesen werden können. Für den Beschwerdeführer sind die Verfahren – auch im Fall einer unbegründeten Beschwerde – gebührenfrei. Die Gebührenfreiheit für den Beschwerdeführer soll es auch kleinen und kleinsten Unternehmen ermöglichen, durch Einlegung der Beschwerde ihre Rechte zu wahren. Würde die Einlegung der Beschwerde mit Gebühren verknüpft, wür-

den diese Gebühren für diese kleinen und kleinsten Unternehmen eine zum Teil unüberwindbare Hürde darstellen.

Kalkulation

Die Gebühr der Gebührenziffer 6 sind Festgebühren und dienen der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers von Serviceeinrichtungen oder der beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Aufwand für die Prüfung der Beschwerde und der Zuweisung eines angemessenen Teils der Kapazität durch die Bundesnetzagentur ist abhängig von Inhalt und Umfang des Prüfverfahrens und kann von Beschwerde zu Beschwerde sehr unterschiedlich sein. So sind Ablauf und Arbeitsschritte des Verfahrens abhängig vom Umfang der Sachverhaltsermittlung und des damit verbundenen Kommunikationsaufwandes, der Zahl der Verfahrensbeteiligten und der Komplexität der zu beurteilenden rechtlichen, ökonomischen und eisenbahntechnischen Fragestellungen. Da nicht alle Prüfungsverfahren gleich verlaufen und die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen den Prüfaufwand maßgeblich beeinflussen, werden die Gebühren nach dem Prüfaufwand für den jeweiligen Fall gestaffelt. Bei den Verfahren zur Überprüfung der Zuweisung von Kapazität in Serviceeinrichtungen werden daher auch nach der Komplexität nach schlichten, mittelschweren und komplexen Fällen unterschieden.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich ohne zeitlich umfangreichen Prüfaufwand feststellen lässt, dass die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Erfolg führen kann. In diesen Fällen ist nur ein geringer Kommunikationsaufwand erforderlich, da in diesen Fällen typischerweise – außer der Anhörung des betroffenen Betreibers der Serviceeinrichtung nur ein anderen Nutzer der Serviceeinrichtung angehört werden muss. Daher ist kaum externe Kommunikation erforderlich. Wegen der offenkundigen Begründetheit des Überprüfungsantrages stellen sich nur geringe Anforderungen an die Ermessens- oder Auslegungsspielräume, woraus eine geringe Komplexität bei der Beurteilung der rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen ergibt.

In einem schlichten Fall der Überprüfung der der Zuweisung von Kapazität in Serviceeinrichtungen fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 10 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen sich unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 850 Euro ergibt.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den schlichten Fällen. Eine vertiefte Prüfung ist erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst in diesem Fall einen durchschnittlichen Aufwand bei der Sachverhaltsermittlung und dem Kommunikationsaufwand. Es müssen neben dem Antragsteller mindestens zwei Verfahrensbeteiligte in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen angehört werden. Die so erhaltenen Informationen müssen ausgewertet und beurteilt werden. Die in einem mittelschweren Fall aufgeworfenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen können zum Teil Ermessens- und Auslegungsspielräume enthalten – insgesamt aber von mittlerer Komplexität.

In einem mittelschweren Fall der Überprüfung der der Zuweisung von Kapazität in Serviceeinrichtungen fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 70 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen sich unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 6 300 Euro ergibt.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel komplexe Fälle. In diesen Fällen wird typischerweise eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Der Prüfungsumfang umfasst in diesem Fall einen hohen Aufwand bei der Sachverhaltsermittlung und beim Kommunikationsaufwand. Neben der Anhörung von drei oder mehr Verfahrensbeteiligten sind in einem komplexen Fall auch Abstimmungen mit anderen Behörden (zum Beispiel dem Eisenbahn-Bundesamt oder dem Bundeskartellamt) oder die Einholung von externen Stellungnahmen notwendig. Bei komplexen Fällen ist im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung typischerweise auch die Durchführung eines Vor-Ort-Termins notwendig, da Entscheidungen nur anhand der Aktenlage in diesen Fällen oft nicht zu treffen sind. Die zu beurteilenden rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen sind wegen der großen Ermessensspielräume sehr komplex. Sie erfordern insbesondere juristische Begründungsarbeit, weil durch die Entscheidungen Anweisungen zum Eingriff in bestehende Verträge anderer Zugangsberechtigter dieser Serviceeinrichtung erteilt werden.

In einem komplexen Fall der Überprüfung der der Zuweisung von Kapazität in Serviceeinrichtungen fallen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 330 Stunden Bearbeitungszeit an, aus denen sich unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 29 700 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 7 (§ 13 Absatz 3 Satz1 Nummer 5 in Verbindung mit § 52 Absatz 8 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit § 52 Absatz 8 ERegG)

Grundlegendes

Gemäß §§ 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit 52 Absatz 8 Satz 3 bis 7 ERegG ist die Bundesnetzagentur verpflichtet, im Rahmen eines durch den Betreiber einer Serviceeinrichtung durchzuführenden Höchstpreisverfahrens die Angebote der Bieter zu sammeln, diese nach Ablauf der Frist von fünf Arbeitstagen zu öffnen und die Bieter und den Betreiber der Serviceeinrichtung über die Angebote und deren Höhe zu informieren. Diese Befugnis war bislang für Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht geregelt. Einige Betreiber von Serviceeinrichtungen hatten ein entsprechendes Verfahren in ihren Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen vorgesehen. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes liegt nun eine entsprechende Rechtsgrundlage für alle Betreiber von Serviceeinrichtungen vor.

Kalkulation

Die Gebühr der Gebührenziffer 7 ist eine Festgebühr und beträgt 250 Euro. Bei der Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: Die Durchführung eines Höchstpreisverfahrens im Rahmen der gesetzlichen Prozessvorgaben – Sammeln und Öffnen der Gebote, formelle Prüfung der Gebote, Dokumentation des Ergebnisses, Informieren über das Ergebnis, Akten anlegen – beinhaltet einen Arbeitsaufwand von durchschnittlich drei Stunden. Werden die drei Stunden für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1

Nummer 1 der AGebV abgerechnet, ergibt dies ein Kostensatz in Höhe von 250 Euro, der dann als Gebühr für die Erbringung der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung zu erheben ist, Dieser Betrag wurde als einheitlicher Gebührensatz angesetzt, da es sich bei dem Höchstpreisverfahren um ein standardisiertes Verfahren mit einem gleichgelagerten Prüfungsaufwand handelt, dessen Ablauf und Arbeitsschritte unabhängig von Art und Größe einer Serviceeinrichtung erfolgen.

Zu Gebührenziffer 8 (§ 25 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz ERegG)

Grundlegendes

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist der Bundesnetzagentur die Aufgabe übertragen worden, über die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten zu entscheiden. Die Prüfung betrifft aufgrund der Ausnahme des § 2 Absatz 3 ERegG und der Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 2 Absatz 7 ERegG nur strategisch bedeutsame Unternehmen. Wegen der besonderen Marktlage hinsichtlich der sich trotzdem noch immer stark in ihrer Größe voneinander unterscheidenden betroffenen Unternehmen – und der sich daraus ergebenden Unterschiede beim Aufwand der Prüfung dieser Unternehmen - ist es geboten, den Gebührentatbestand nach zwei Größenkategorien zu staffeln.

Kalkulation

Die Gebührenhöhen der Gebührenziffer 8 werden unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der maximal anfallenden Gebühren des Einzelfalls zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bundesnetzagentur einen Ermessensspielraum bei der Tiefe der vorzunehmenden Prüfung hat. Insbesondere hat die Bundesnetzagentur die Entscheidung zu treffen, auf wie viele Jahre sich die Bemessung und Prüfung des Basisjahres erstreckt. Hierdurch entsteht ein sehr unterschiedlicher Prüfaufwand. Der Ermessensspielraum ist jedoch so auszufüllen, dass größere, für den Markt wichtige Eisenbahninfrastrukturbetreiber vertieft geprüft werden. Das bedeutet, dass bei den größten und marktmächtigsten Unternehmen das Basisjahr in der Regel als Mittel über mehrere Jahre ermittelt wird und bei kleineren, für den Markt weniger bedeutenden Unternehmen über eine geringere Jahresanzahl. Auch die Prüfungstiefe ist bei den größten, bedeutendsten Unternehmen ausgeprägter. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass, unabhängig von der Bedeutung und Größe der Unternehmen, nicht alle Prüfungsverfahren gleich verlaufen. Die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen beeinflussen den Prüfaufwand maßgeblich. Die Gebühren werden daher nach dem Prüfaufwand für den jeweiligen Fall und der Streckenlänge des Betreibers der Schienenwege in zwei Größenkategorien (Betreiber von Schienenwegen mit weniger als 10.000 km Streckenlänge und ab 10.000 km Streckenlänge) gestaffelt, um so die durch die unterschiedliche Unternehmensgröße und Unternehmenskomplexität sowie die unterschiedlich hohe Anzahl an notwendigen Anhörungen, Hinzuziehungen oder ähnlichen Tätigkeiten abzubilden. Bei den Verfahren zur Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten der Betreiber der Schienenwege wird neben der Staffelung der Unternehmen nach Streckenlänge von weniger als 10.000 km und ab 10.000 km dann auch die Komplexität der jeweiligen Verfahren nach einfachem, mittelschweren und komplexen Fälle unterschieden. Auf diese Weise wird sowohl der Bedeutung der Betreiber für den Gesamtmarkt Rechnung getragen als auch dem Prüfaufwand anhand der Komplexität des Falles.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle, bei denen eine

vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen wird in diesen Fällen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. In diesen Fällen erfolgen bei kleineren Betreibern in der Regel Anhörungen zu maximal fünf Anhebungsfragen und der Einsatz von maximal zwei Bearbeitern. Bei den größeren Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüflichte und der größeren Datenmenge ein schlichter Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen zu maximal fünf Anhebungsfragen notwendig sind. Die Bearbeitung eines schlichten Falls eines großen Unternehmens erfordert maximal fünf Bearbeiter.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fragestellungen als bei den schlichten Fällen. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Bei kleineren Unternehmen sind Anhörungen von bis zu vier Anhebungsfragen erforderlich. Zur vertieften Prüfung in einem mittelschweren Fall eines kleineren Unternehmens sind zwei bis vier Bearbeiter erforderlich. Für größere Unternehmen ist beim mittelschweren Fall mit Anhörungen von bis zu 19 Anhebungsfragen zu rechnen. Für derartige Verfahren sind sechs bis sieben Bearbeiter erforderlich.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. In diesen Fällen erfolgen bei kleineren Betreibern in der Regel Anhörungen von mehr als fünf Anhebungsfragen. Hierfür ist ein Einsatz von über fünf Bearbeitern erforderlich. Bei den größten Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüflichte und der größeren Datenmenge in der Regel ein komplexer Fall vor, wenn im Rahmen einer Anhörung mindestens 20 Anhebungsfragen erforderlich sind. Für die Bearbeitung eines komplexen Falls eines großen Unternehmens sind mindestens acht Bearbeiter erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 64 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 400 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen von 120 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 10 400 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 256 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 22 500 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist für die Gebührenziffer 7 in - unter den gegebenen Umständen - schlichten Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 2400 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 208 000 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 3.360 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 300 000 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen ist von einem Prüfaufwand von 4.320 Stunden über die Laufbahngruppen auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 391 000 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 9 (§§ 25, 26, 27 Absatz 1, 29 Absatz 5 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten nach § 25, 26, 27 Absatz 1, 29 Absatz 5 Absatz ERegG)

Grundlegendes

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist der Bundesnetzagentur die Aufgabe übertragen worden, die Obergrenze der Gesamtkosten für die Betreiber der Schienenwege jeweils für die Dauer eines Netzfahrplans zu bestimmen und zu prüfen sowie insoweit jeweils notwendige Anpassungen und Korrekturen an der Obergrenze unter Berücksichtigung der gesetzlichen Ausnahmetatbestände zu genehmigen. Die Prüfung betrifft aufgrund der Ausnahme des § 2 Absatz 3 ERegG und der Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 2 Absatz 7 ERegG nur vergleichbar bedeutsame Unternehmen. Wegen der besonderen Marktlage hinsichtlich der der sich trotzdem noch immer stark unterscheidenden Größe der betroffenen Unternehmen – und der sich daraus ergebenden Unterschiede beim Aufwand der Prüfung dieser Unternehmen - ist es geboten, den Gebührentatbestand nach zwei Größenkategorien zu staffeln.

Kalkulation

Die Gebührenhöhen der Gebührenziffer 9 werden unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden, unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der maximal anfallenden Gebühren des Einzelfalls zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Prüftiefe nach dem Umfang der nach den §§ 26 und 27 ERegG beantragten Ausnahmen variiert. Hinzu kommt die signifikante Erhöhung des Prüfaufwandes, wenn für die Feststellung der Obergrenze der Gesamtkosten die Auswirkungen von qualifizierten Regulierungsvereinbarungen nach § 29 Absatz 5 ERegG zu berücksichtigen ist. Hierdurch entsteht ein sehr unterschiedlicher Prüfaufwand. Daneben besteht bei der Prüftiefe auch ein Ermessensspielraum der Bundesnetzagentur. Dieser Ermessensspielraum ist so auszufüllen, dass größere, für den Markt wichtige Eisenbahninfrastrukturbetreiber vertieft geprüft werden. Das bedeutet, dass sich bei den größten und marktmächtigsten Unternehmen wegen des größeren Volumens der Kostenbasis und eines komplizierteren Systems der Zuschuss- und Finanzierungsstrukturen ein intensiverer Prüfumfang ergibt. Auch die Prüfungstiefe ist bei den größten, bedeutendsten Unternehmen ausgeprägter. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass, unabhängig von der Bedeutung und Größe der Unternehmen, nicht alle Prüfverfahren gleich verlaufen. Die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen beeinflussen den Prüfaufwand maßgeblich. Die Gebühren werden daher nach dem Prüfaufwand für den jeweiligen Fall und der Streckenlänge des Betreibers der Schienenwege in zwei Größenkategorien (Betreiber von Schienenwegen weniger als 10.000 km Streckenlänge und ab 10.000 km Streckenlänge) gestaffelt, um so die durch die unterschiedliche Unternehmensgröße und Unternehmenskomplexität sowie die unterschiedlich hohe Anzahl an notwendigen Anhörungen, Hinzuziehungen oder ähnlichen Tätigkeiten abzubilden. Bei den Verfahren zur Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten der Betreiber der Schienenwege wird neben der Staffellung der Unternehmen nach Streckenlänge von weniger als 10.000 km und ab 10.000 km dann auch die Komplexität der jeweiligen Verfahren nach einfachen, mittelschweren und komplexen Fällen unterschieden. Auf diese Weise wird sowohl der Bedeutung der Betreiber für den Gesamtmarkt Rechnung getragen als auch dem Prüfaufwand anhand der Komplexität des Falles.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen wird in diesen Fällen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. In diesen Fällen erfolgen bei kleineren Betreibern in der Regel Anhörungen zu maximal fünf Anhörungsfragen und der Einsatz von maximal zwei Bearbeitern. Bei den größten Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge ein schlichter Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen von maximal fünf Anhörungsfragen notwendig sind. Die Bearbeitung eines schlichten Falls eines großen Unternehmens erfordert bis zu drei Bearbeiter.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fragestellungen als bei den schlichten Fällen. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Bei kleineren Unternehmen sind Anhörungen von bis zu 19 Anhörungsfragen erforderlich. Zur vertieften Prüfung eines mittelschweren Falls eines kleineren Unternehmens sind drei bis vier Bearbeiter erforderlich. Für größere Unternehmen ist beim mittelschweren Fall im Rahmen einer Anhörung mit bis zu 19 Anhörungsfragen zu rechnen. Für derartige Verfahren sind vier bis fünf Bearbeiter erforderlich.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Bei kleineren Betreibern erfolgen in diesen Fällen in der Regel Anhörungen mit mindestens 20 Fragen. Hierfür ist regelmäßig ein Einsatz von über vier Bearbeitern erforderlich. Bei den größten Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüflichte und der größeren Datenmenge in der Regel ein komplexer Fall vor, wenn im Rahmen einer Anhörung mindestens 20 Fragen erforderlich sind. Für die Bearbeitung eines komplexen Falls eines großen Unternehmens sind mindestens sechs Bearbeiter erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 16 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 1400 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 48 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 4 200 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 120 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 10 600 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist für die Gebührensätze 8 in - unter den gegebenen Umständen - schlichten Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 360 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 31 400 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 720 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 63 900 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 960 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 86 900 Euro ergibt.

Zu Gebührensätze 10 (§ 30 Satz 1 und 2 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Anerkennung einer Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung)

Grundlegendes

Die Bundesnetzagentur prüft auf Antrag eines Betreibers der Schienenwege, ob eine zwischen ihm und einer Gebietskörperschaft geschlossene Regulierungsvereinbarung die Vorgaben der in Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes geforderten Grundsätze und Eckdaten einhält. Sollten die Voraussetzungen vorliegen, erkennt die Bundesnetzagentur die Regulierungsvereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung an. Sie kann die Anerkennung der Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung jedoch auch ablehnen, wenn die Grundsätze und Eckdaten der Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht ausreichend eingehalten werden.

Kalkulation

Die Gebührenhöhe der Gebührensiffer 10 wird unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden anfallenden Personal- und Sachaufwandes ermittelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Die Bundesnetzagentur hat die vorgelegten Regulierungsvereinbarungen zu prüfen. Für Fälle in denen die vorgelegte Regulierungsvereinbarung den Anforderungen der Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes entspricht, ist ein Sach- und Personalaufwand von mindestens 360 Arbeitsstunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt erforderlich. Der Aufwand zur Feststellung der Einhaltung der Kriterien der Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes umfasst Tätigkeiten wie zum Beispiel die Prüfung der eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit und ihre inhaltliche Auswertung. Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen daher Kostensätze in Höhe von 32 000 Euro an.

Zu Gebührensiffer 11 (§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Antrag auf Befreiung von der Kostendeckungspflicht)

Grundlegendes

Der Betreiber der Schienenwege hat die Pflicht durch die ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Die Bundesnetzagentur kann auf Antrag Ausnahmen von dieser Kostendeckungspflicht zulassen, wenn die Kostenunterdeckung voraussichtlich nur vorübergehend auftritt oder die Kosten anderweitig gedeckt werden.

Kalkulation

Die Gebührenhöhe der Ziffer 11 wird unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden anfallenden Personal- und Sachaufwandes ermittelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Für die Prüfung des Antrags auf Befreiung eines Betreibers der Schienenwege von der Kostendeckungspflicht ist ein Sach- und Personalaufwand von mindestens acht Arbeitsstunden erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst regelmäßig Tätigkeiten wie zum Beispiel die Prüfung der eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit und ihre inhaltliche Auswertung. Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen daher Kostensätze in Höhe von 700 Euro an.

Zu Gebührensiffer 12 (§ 33 Absatz 1 Nummer 1 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Genehmigung der Entgelte für Betreiber der Schienenwege, die von den Entgeltvorschriften nach § 2 ERegG befreit sind)

Grundlegendes

Betreiber der Schienenwege, die nach § 2 ERegG von der für Betreiber der Schienenwege spezifischen Entgeltvorschriften befreit worden sind, müssen ihre Entgelte gemäß § 33 Absatz 1 Nummer 1 ERegG unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 32 ERegG bilden und von der Bundesnetzagentur genehmigen lassen.

Kalkulation

Die Gebühr der Ziffer 12 ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Die Gebührenhöhen werden unter Berücksichtigung des jeweils

zu erwarten-den unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Prüfungsverfahren gleich verlaufen. Die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen beeinflussen den Prüfaufwand maßgeblich. Die Gebühren werden daher nach dem Prüfaufwand für die zu genehmigenden Entgelte in schlichte, mittelschwere und komplexe Fälle unterteilt.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich ist. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird in diesen Fällen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Die Entscheidung kann in vielen Fällen anhand der vor-liegenden Unterlagen getroffen werden. Anhörungen erfolgen – wenn nötig – bis zu maximal zehn Anhörungsfragen und erfordern einen Einsatz von maximal zwei Bearbeitern. Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 16 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 1 400 Euro ergeben.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fragestellungen als bei den einfachen Fällen. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Eine vertiefte Prüfung ist hier jedoch erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der Unterlagen sowie die anschließende Erörterung von unklaren Sachverhalten. Hierfür sind regelmäßig Anhörungen, in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig. Mit den betroffenen Unternehmen werden bei Anhörungen in mittelschweren Fällen circa 10 bis 19 Anhörungsfragen erörtert. Mittelschwere Fälle dieser Gebührenziffer benötigen regelmäßig den Einsatz von drei bis vier Bearbeitern. Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in mittelschweren Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 48 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 4 200 Euro ergeben.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Es ist eine vertiefte Prüfung erforderlich, bei der regelmäßig über 4 Bearbeiter an der Erarbeitung beteiligt sind. In der Regel sind komplexe Fälle betroffen. Die Entscheidung kann nicht nur anhand der vorliegenden Unterlagen getroffen werden; weitere Unterlagen müssen nachgefordert werden und eine mehrfache Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber ist erforderlich. Hierfür sind Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig. Mit den betroffenen Unternehmen werden bei Anhörungen in komplexen Fällen regelmäßig über 20 Anhörungsfragen erörtert. Komplexe Fälle dieser Gebührenziffer benötigen regelmäßig den Einsatz von mindestens fünf Bearbeitern. Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in komplexen Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 120 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 10 600 Euro ergeben.

Zu Gebührenziffer 13 (§ 33 Absatz 1 Nummer 2 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Genehmigung der Entgelte für Betreiber von Personenbahnhöfen)

Grundlegendes

Die Betreiber von Personenbahnhöfen müssen ihre Entgelte von der Bundesnetzagentur genehmigen lassen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Anforderungen des § 32 ERegG erfüllt sind. Die Bundesnetzagentur hat das Vorliegen der Anforderungen zu prüfen und eine entsprechende Genehmigung zu erteilen. Wegen der besonderen Marktlage hinsichtlich der Größe der betroffenen Unternehmen – und der sich daraus ergebenden Unterschiede beim Aufwand der Prüfung dieser Unternehmen - ist es geboten, den Gebührentatbestand nach zwei Größenkategorien zu staffeln.

Kalkulation

Die Gebühren der Ziffer 13 sind Festgebühren und dienen der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Personenbahnhöfe. Da nicht alle Prüfungsverfahren gleich verlaufen und die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen den Prüfaufwand maßgeblich beeinflussen, werden die Gebühren nach dem Prüfaufwand für den jeweiligen Fall und der Anzahl der Personenbahnhöfe in zwei Größenkategorien (Betreiber von weniger als 1.000 und Betreiber ab 1.000 Personenbahnhöfen) gestaffelt, um so eine die durch die unterschiedliche Unternehmensgröße und Unternehmenskomplexität unterschiedlich hohe Anzahl an notwendigen Anhörungen oder ähnlichen Tätigkeiten abzubilden. Bei den Verfahren zur Genehmigung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnhöfe wird daher neben der Staffelung der Unternehmen mit einer Anzahl weniger als 1.000 und ab 1.000 Stationen ebenso nach der Komplexität in schlichte, mittelschwere und komplexe Fälle unterschieden. Auf diese Weise wird der Bedeutung der Betreiber für den Gesamtmarkt sowie dem Prüfaufwand anhand der Komplexität des Falles Rechnung getragen.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich ist. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird in diesen Fällen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. In diesen Fällen erfolgen bei kleineren Betreibern in der Regel Anhörungen mit bis zu 10 Anhörungsfragen. Einfache Fälle von kleinen Personenbahnhöfbetreibern erfordern einen Personalaufwand von maximal zwei Bearbeitern. Bei den größten Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge ein schlichter Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen zu maximal zehn Anhörungsfragen durchgeführt werden. Einfache Fälle von großen Personenbahnhöfbetreibern erfordern einen Personalaufwand von maximal drei Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fallgestaltungen, als bei den einfachen Fällen. Eine vertiefte Prüfung ist erforderlich. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der Unterlagen sowie die anschließende Erörterung von unklaren Sachverhalten. Hierfür sind bei kleineren Betreibern von Personenbahnhöfen Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen zur Abstimmungen mit dem Betreiber mit circa 11 bis 19 Anhörungsfragen notwendig. Mittelschwere Fälle von kleinen Personenbahnhöfbetreibern erfordern einen Personalaufwand von drei bis vier Bearbeitern. Bei den größeren Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge ein mittelschwerer Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen zu 11 bis 19 Anhörungsfragen durchgeführt werden. Einfache Fälle von großen Personenbahnhöfbetreibern erfordern einen Personalaufwand von vier bis fünf Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel komplexe Fälle. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Bei kleineren Betreibern erfolgen in diesen Fällen in der Regel Anhörungen zu mehr als 20 Anhörungsfragen. Komplexe Fälle von kleinen Personenbahnhofsbetreibern erfordern einen Personalaufwand von mindestens vier Bearbeitern. Bei den größeren Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge ein komplexer Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen zu mehr als 20 Anhörungsfragen durchgeführt werden. Komplexe Fälle von größeren Personenbahnhofsbetreibern erfordern einen Personalaufwand von mindestens sechs Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber von Personenbahnhöfen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 32 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 2 700 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen von 72 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 6 300 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 160 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 14 100 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zu-grunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist für die Gebührenziffer 8 in - unter den gegebenen Umständen - einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 720 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 62 700 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 1200 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 106 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 1680 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 152 000 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 14 (§§ 45 Absatz 1 und 46 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze nach den §§ 45 Absatz 1 und 46 ERegG)

Grundlegendes

Die Entgelte für die Erbringung der Leistungen des Mindestzugangspakets durch die Betreiber der Schienenwege unterliegen der Genehmigungspflicht. Die Genehmigung ist gemäß § 46 ERegG durch den Betreiber der Schienenwege bei der Bundesnetzagentur zu beantragen. Die Genehmigung ist mindestens für einen Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen und grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen. Das Verfahren beinhaltet u.a. folgende Arbeitsschritte: Bestätigung des Antragseingangs, Hinweis auf fehlende oder unrichtige Unterlagen, Veröffentlichung der beantragten Entgelte auf der Internetseite der Bundesnetzagentur. Die Bundesnetzagentur kann auch ein vorläufiges Entgelt festsetzen und von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren einleiten, wenn eine Genehmigung von einem Betreiber nicht fristgerecht beantragt wird oder die zur Genehmigung erforderlichen Unterlagen fehlerhaft oder unrichtig sind. Auch wenn von der Entgeltgenehmigung nach den §§ 45 Absatz 1 und 46 ERegG nur vergleichsweise große Unternehmen betroffen sind, ist es wegen der besonderen Marktlage hinsichtlich der sich trotzdem noch immer stark unterscheidenden Größe der betroffenen Unternehmen – und der sich daraus ergebenden Unterschiede beim Aufwand der Prüfung dieser Unternehmen – geboten, den Gebührentatbestand nach zwei Größenkategorien zu staffeln.

Kalkulation

Die Gebührenhöhen der Ziffer 14 werden unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Die Gebühren werden nach dem Prüfaufwand des jeweiligen Falls und der Streckenlänge des Betreibers der Schienenwege in zwei Größenkategorien (Betreiber von Schienenwegen mit weniger als 10.000 km Streckenlänge und ab 10.000 km Streckenlänge) gestaffelt, um so die durch die unterschiedliche Unternehmensgröße und Unternehmenskomplexität sowie die unterschiedlich hohe Anzahl an notwendigen Anhörungen, Hinzuziehungen oder ähnlichen Tätigkeiten abzubilden. Bei den Verfahren der Entgeltgenehmigung nach den §§ 45 Absatz 1 und 46 ERegG für die Betreiber der Schienenwege wird neben der Staffelung der Unternehmen nach Streckenlänge von weniger als 10.000 km und einer Streckenlänge ab 10.000 km auch die Komplexität der jeweiligen Verfahren nach einfachen, mittelschweren und komplexen Fällen unterschieden. Auf diese Weise wird der Bedeutung der Betreiber für den Gesamtmarkt Rechnung getragen sowie dem Prüfaufwand anhand der Komplexität des Falles.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich ist. Seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen wird in diesen Fällen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Dies wird in der Regel dann der Fall sein, wenn die nach § 25 Absatz 2 ERegG ermittelte jährliche Obergrenze der Gesamtkosten unverändert übernommen werden kann - kein Antrag nach § 26 Absatz 1 ERegG - und die Preisbildung aufgrund einer homo-genen Nachfragestruktur einfach gelagert ist (nur einzelne Marktsegmente). In diesen Fällen erfolgen bei kleineren Betreibern in der Regel Anhörungen zu maximal zehn Anhörungsfragen und der Einsatz von maximal zwei Bearbeitern. Bei den größten Betreibern liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge ein schlichter Fall in der Regel vor, wenn Anhörungen zu maximal zehn Anhörungsfragen notwendig sind. Die Bearbeitung eines einfachen Falls eines großen Unternehmens erfordert maximal drei Bearbeiter.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand. Erfasst sind schwierigere Fälle als bei den schlichten Fällen, die eine vertiefte Prüfung erfordern. Durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Bei kleineren Unternehmen sind Anhörungen mit circa 11 bis 19 Anhörungsfragen erforderlich. Zur vertieften Prüfung in einem mittelschweren Fall eines kleineren Unternehmens sind drei bis vier Bearbeiter erforderlich. Für größere Unternehmen ist beim mittelschweren Fall ebenfalls mit Anhörungen zu circa 11 bis 19 Anhörungsfragen zu rechnen. Für derartige Verfahren sind vier bis fünf Bearbeiter erforderlich.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. Dies wird in der Regel der Fall sein, wenn bezüglich der nach § 25 Absatz 2 ERegG ermittelten jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten ein Antrag gemäß § 26 Absatz 1 ERegG auf Anpassung gestellt wird oder aufgrund einer komplexen Nachfragesituation eine ausdifferenzierte Preisbildung vorzunehmen ist (mehrere Marktsegmente). In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Bei der Entgeltprüfung komplexer Fälle nach den §§ 45 Absatz 1 und 46 ERegG erfolgen bei kleineren Betreibern der Schienenwege in der Regel Anhörungen zu mehr als zwanzig Anhörungsfragen. Hierfür ist ein Einsatz von über vier Bear-

beitern erforderlich. Bei den größten Betreibern der Schienenwege liegt aufgrund der regelmäßig höheren Prüfdichte und der größeren Datenmenge in der Regel ein komplexer Fall vor, wenn Anhörungen zu mehr als 20 Anhörungsfragen erforderlich sind. Für die Bearbeitung eines komplexen Falls eines großen Unternehmens sind über fünf Bearbeiter erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber von Personenbahnhöfen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 32 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 2 700 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen von 72 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 6 300 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 160 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 14 100 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist für die Gebührenziffer 8 in - unter den gegebenen Umständen - einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 720 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 62 700 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 1200 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 106 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 1680 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 152 000 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 15 (§ 49 Absatz. 6 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Genehmigung der Laufzeit eines Rahmenvertrages über die Nutzung von Schienenwegkapazität mit einer Laufzeit von mehr als 5 Jahren)

Grundlegendes

Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedürfen grundsätzlich der Genehmigung. Die Bundesnetzagentur hat zu prüfen, ob die in § 49 Absatz 5 ERegG genannten Elemente, mithin das Bestehen geschäftlicher Verträge, besondere Investitionen oder Risiken für den Antragsteller, rechtmäßig sind.

Kalkulation

Die Gebühr der Ziffer 15 ist eine individuelle Gebühr, die sich aus dem Arbeitsaufwand für die Bundesnetzagentur ergibt, der entsteht, um über die Genehmigung der langlaufenden Rahmenverträge zu entscheiden. Die Prüfungsbefugnis war bislang in § 14a AEG mit einem entsprechenden Gebührentatbestand in der BEGebV (Teil II Nummer 1) geregelt. Hiernach wurden die Gebühren nach Zeitaufwand abgerechnet. Da sich die Rechtsgrundlage durch das Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes verändert hat, ist eine Anpassung notwendig. Um eine bessere Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Antragstellers zu erreichen und den Verwaltungsaufwand künftig zu reduzieren, wurde eine Festgebühr eingeführt.

Als Grundlage für die Festlegung der Gebühr dient die bisherige Erfahrung aus den vergangenen Verfahren. Der Aufwand für die Prüfung der langlaufenden Rahmenverträge durch die Bundesnetzagentur ist abhängig von Inhalt und Umfang des Prüfverfahrens und kann von Rahmenvertrag zu Rahmenvertrag sehr unterschiedlich sein. Anhand der Gebührenbescheide konnten jedoch sowohl fixe als auch variable Kostenbestandteile identifiziert werden. Der fixe Bestandteil spiegelt den allgemeinen Verwaltungsaufwand des

Verfahrens und die Prüfung der Investitionsrechnung wider. Der variable Bestandteil der Kosten erfasst den individuellen Prüfungsaufwand des jeweiligen Verfahrens. So sind Ablauf und Arbeitsschritte des Verfahrens abhängig von der „Anzahl der Kapazitätsnummern“ und der „Anzahl der Trassen-kilometer“. Die Erhebung der Gebühr erfolgt daher individuell über eine Formel, welche dem zu erwartenden, unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwand Rechnung trägt. Die individuelle Gebührenerhebung erlaubt es, den Aufwand der Bundesnetzagentur verursacher-gerecht zuzurechnen und die Betreiber der Schienenwege entsprechend des Aufwandes zu belasten. Die Gebühr berechnet sich danach wie folgt:

Für den allgemeinen Verwaltungsaufwand ist in der Regel von einem Arbeitsaufwand von mindestens dreiundzwanzig Arbeitsstunden auszugehen. aus denen sich Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV für den allgemeinen Verwaltungsaufwand bei der Prüfung der langlaufenden Rahmenverträge ein Kostensatz in Höhe von 2 000 Euro ergibt. Die Prüfung der Genehmigung erfasst unter anderem folgende Tätigkeiten: Verfahrenseinleitung, Einleitungsschreiben erstellen, Prüfung der zugrunde liegenden Genehmigung, Durchführung eines Stellungnahmeverfahrens nach § 77 Absatz 6 ERegG und Treffen der behördlichen Entscheidung einschließlich einer mündlichen Verhandlung. Der individuelle Prüfungsaufwand des jeweiligen Verfahrens hängt hingegen von der „Anzahl der Kapazitätsnummern“ und der „Anzahl der Trassenkilometer“ ab. Je mehr Kapazitätsnummern und Trassenkilometer einbezogen sind, desto größer wird insbesondere der Aufwand das Betriebsprogramm abzugleichen sowie die Fahrzeugumläufe nachvollziehen und zuordnen zu können. Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass die Bearbeitungszeit mit einer höheren Anzahl an Kapazitätsnummern und Trassenkilometern ansteigt, da die eben dargestellten Tätigkeiten umfangreicher und aufwendiger werden. Im Bereich der Kapazitätsnummern ließ sich unter Berücksichtigung der bisherigen Gebührenbescheide ein durchschnittlicher Wert von 40 Euro je Kapazitätsnummern errechnen. Für die Trassenkilometer ergab sich ein durchschnittlicher Betrag in Höhe von 60 Euro je 1 Million Trassenkilometer. Entsprechend dem jeweiligen Einzelfall sind die variablen Gebührenpositionen für weitere Kapazitätsnummern bzw. für höhere Trassenkilometer der Grundgebühr hinzuzurechnen. Damit wird dem steigenden Aufwand hinsichtlich der Prüfung der Genehmigung Rechnung getragen. Sie spiegeln die Komplexität und den Schwierigkeitsgrad des Einzelfalles wider und erlauben eine Vergebührung.

Zu Gebührenziffer 16 (§ 66 und § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Entscheidung im Falle einer Beschwerde eines Zugangsberechtigten oder eines Verbandes oder nach Ermittlungen von Amts wegen, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde.)

Die Prüf- und Entscheidungsbefugnis war vor Inkrafttreten des ERegG in § 14f AEG mit einem entsprechenden Gebührentatbestand in der BEGebV (Teil II Nummer 7) geregelt. Diese bezog sich auf zugangs- und entgeltrelevante Fragen. Hiernach wurden die Gebühren nach Zeitaufwand abgerechnet. Da sich die Rechtsgrundlage durch das Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes verändert hat, ist eine Anpassung notwendig, insbesondere da neue Tatbestände eingefügt wurden wie zum Beispiel die Prüfung einer Beschwerde eines Verbandes nach § 66 Absatz 2 ERegG. Um eine bessere Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers zu erreichen und den Verwaltungsaufwand künftig zu reduzieren, wurden – soweit möglich – Festgebühren eingeführt (Ausnahme Gebührenziffer 16.6 – zu den Gründen siehe dort). Als Grundlage für die Festlegung der Gebühr dient die bisherige Erfahrung aus den vergangenen Verfahren.

Grundsätzlich ist bei der Ermittlung des Prüfaufwandes zu unterscheiden, ob es sich um ein Verfahren handelt, das gegen Betreiber von Eisenbahnanlagen oder gegen Betreiber

von Serviceeinrichtungen geführt wird. Die Struktur und Größe der Unternehmen sowie die verschiedenartigen Fallgestaltungen erfordern eine solche Unterscheidung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Prüfaufwand nicht bei allen Prüfungsverfahren gleich verläuft. Die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen beeinflussen den Prüfaufwand maßgeblich. Die Gebühren der Gebührengruppe 16 werden daher unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt, um so eine unterschiedlich hohe Anzahl an notwendigen Anhörungen, Abstimmungen mit den Betreibern, Vor-Ort-Terminen oder verwaltungs-internen Tätigkeiten abzubilden. Wird ein Verstoß gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder über Entgelte festgestellt, hat die Bundesnetzagentur im Wege von Verwaltungsakten, Allgemeinverfügungen oder sonstigen Maßnahmen vorzugehen. Die Maßnahmen dienen der Herstellung von eisenbahnrechtskonformen Zuständen. In diesem Zusammenhang ist die Bundesnetzagentur befugt, Anweisungen zur Einhaltung sämtlicher Pflichten zu erteilen.

Grundsätzlich gilt für die Gebühren der Gebührengruppe 16:

Die Gebührenpflicht der Gebührentatbestände der Gebührentatbestandsgruppe 16 treffen – abweichend von den allgemeinen Regeln zur Gebührentragung – den Gegner einer Beschwerde oder eines von Amtswegen eingeleiteten Überprüfungsverfahrens nur, wenn sich im Rahmen der Beschwerdeprüfung beziehungsweise bei der Prüfung von Amtswegen herausgestellt hat, dass der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst, oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde. Für einen Beschwerdeführer ist das Verfahren – auch im Falle einer unbegründeten Beschwerde – gebührenfrei. Die Gebührenfreiheit für den Beschwerdeführer soll es auch kleinen und kleinsten Unternehmen ermöglichen, durch Einlegung der Beschwerde ihre Rechte zu wahren. Würde die Einlegung der Beschwerde mit Gebühren verknüpft, würden diese Gebühren für diese kleinen und kleinsten Unternehmen eine zum Teil unüberwindbare Hürde darstellen.

Zu Gebührencyiffer 16.1 (§ 66 Absatz 4 Nummer 1, 3 und 8 in Verbindung mit § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Überprüfung des Entwurfs oder der Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen - und der darin festgelegten Kriterien)

Grundlegendes

Durch Beschwerden von Zugangsberechtigten oder in § 66 Absatz 2 ERegG benannten Verbänden – oder im Wege von Amtswegen durchgeführten Ermittlungen – können Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf Ihre Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht überprüft werden. Dies umfasst im Fall der Nummer 1 und 3 von § 66 Absatz 4 ERegG nur die zugangsrechtlichen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Das Verfahren beinhaltet u.a. folgende Arbeitsschritte: Eröffnung des Verfahrens inklusive Anforderung von notwendigen Unterlagen, Abstimmung mit den beteiligten Unternehmen und Verbänden, Prüfung der rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen, ggf. die Durchführung von öffentlich-mündlichen Verhandlungen durch die Beschlusskammer und das Verfassen der Entscheidung.

Soweit im Rahmen einer Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch Fragen zu den Entgeltregelungen für die Nutzung der Schienenwege (Gebühr nach Gebührencyiffer 16.4) aufgeworfen werden, entscheidet der Schwerpunkt der aufgeworfenen Fragestellungen, ob das Verfahren nach Gebührencyiffer 16.1 oder 16.4 vergebührt wird.

Kalkulation

Ein schlichter Fall liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Ein schlichter Fall der Überprüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen kleiner Betreiber der Schienenwege erfordert nur einen geringen Kommunikationsaufwand, bei dem neben der Anhörung keine weitere externe Kommunikation erforderlich ist. Die Sachverhaltsaufklärung ist ebenso nur in geringem Umfang erforderlich, da die entscheidungserheblichen Tatsachen vorliegen oder im Wege einer einfachen Anhörung ermittelt werden können. Bei schlichten Fällen sind die entscheidungserheblichen Fragen typischerweise rechtlich eindeutig zu klären. Es bestehen dabei in der Regel keine Auslegungs- oder Ermessensspielräume. Zur Prüfung des schlichten Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind drei Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz bis zu 5 Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den schlichten Fällen. Die Überprüfung mittelschwerer Fälle von Entwürfen oder der Endfassungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen - und der darin festgelegten Kriterien bei kleineren Betreibern der Schienenwege macht einen durchschnittlichen Kommunikationsaufwand mit schriftlichen und telefonischen Nachfragen erforderlich. Bei der Sachverhaltsaufklärung sind mindestens zwei Verfahrensbeteiligte anzuhören und es sind mehrere telefonische oder schriftliche Nachfragen erforderlich. Die rechtlichen Probleme und Fragestellungen sind trotz Vorliegens von Ermessensspielräumen von durchschnittlicher Komplexität. Zur Prüfung des mittelschweren Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind drei bis fünf Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz von fünf bis sieben Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. Für die Überprüfung von komplexen Fällen bei kleinen Betreibern der Schienenwege ist ein hoher Kommunikationsaufwand erforderlich, der neben den Anhörungen der Verfahrensbeteiligten auch mehrfache schriftliche und telefonische Nachfragen erforderlich macht. Hinzu kommen Abstimmungen mit anderen Behörden, Institutionen, etc. (z.B. dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Eisenbahn-Bundesamt, oder anderen Institutionen). Der Aufwand für die Sachverhaltsaufklärung ist bei komplexen Fällen wegen des zusätzlichen Aufwandes bei der Einholung von externen Stellungnahmen, der zum Teil notwendigen Durchführung von Vor-Ort-Terminen oder der Einbindung von mehreren Beteiligten überdurchschnittlich hoch. Die rechtlichen Fragestellungen sind sehr komplex und umfassen eine Vielzahl von Ermessensspielräumen oder zum Teil sehr weitreichende Möglichkeiten der Ermessensausübung. Zur Prüfung des komplexen Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind über fünf Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz von über sieben Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen bei kleineren Betreibern der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobe-

nen und höheren Dienstes insgesamt 64 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 800 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüf-aufwand über die Laufbahngruppen von 70 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 6 100 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 191 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 16 900 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist für die Gebührenziffer 16.1 in - unter den gegebenen Umständen - schlichten Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 664 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 57 900 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 1091 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 96 900 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 1546 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 139 800 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 16.2 (§ 66 Absatz 4 Nummer 2, 3 und 8 in Verbindung mit § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Überprüfung des Entwurfs oder der Endfassung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - und der darin festgelegten Kriterien)

Grundlegendes

Durch Beschwerden von Zugangsberechtigten oder in § 66 Absatz 2 ERegG benannten Verbänden – oder im Wege von Amts wegen durchgeführten Ermittlungen – können Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen auf Ihre Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht überprüft werden. Dies umfasst im Fall der Nummer 2 und 3 von § 66 Absatz 4 ERegG nur die zugangsrechtlichen Teile der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen. Das Verfahren beinhaltet u.a. folgende Arbeitsschritte: Anschreiben hinsichtlich der Eröffnung des Verfahrens inklusive Anforderung von notwendigen Unterlagen, Abstimmung mit den beteiligten Unternehmen und Verbänden, Prüfung der rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen, ggf. die Durchführung von öffentlich-mündlichen Verhandlungen durch die Beschlusskammer und das Verfassen der getroffenen Entscheidung.

Soweit im Rahmen einer Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen auch Fragen zu den Entgeltregelungen für die Nutzung der Serviceeinrichtung (Gebühr nach Gebührenziffer 16.4) aufgeworfen werden, entscheidet der Schwerpunkt der aufgeworfenen Fragestellungen, ob das Verfahren nach Gebührenziffer 16.2 oder 16.4 vergewährt wird.

Kalkulation

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Ein einfacher Fall der Überprüfung von Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen erfordert nur einen geringen Kommunikationsaufwand, bei dem neben der Anhörung keine weitere externe Kommunikation erforderlich ist. Die Sachverhaltsaufklärung ist ebenso nur in geringem Umfang erforderlich, da die entscheidungserheblichen Tatsachen vorliegen. Bei einfachen Fällen sind die entscheidungserheblichen Fragen typischerweise rechtlich eindeutig zu klären. Es bestehen dabei in der Regel keine Auslegungs- oder Ermessensspielräume.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt

mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den einfachen Fällen. Die Überprüfung mittelschwerer Fälle von Entwürfen oder der Endfassungen von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - und der darin festgelegten Kriterien macht einen durchschnittlichen Kommunikationsaufwand mit telefonischen Recherchen und unter Umständen der Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen erforderlich. Bei der Sachverhaltsaufklärung sind mindestens zwei Beteiligte anzuhören und es sind mehrere telefonische oder schriftliche Nachfragen erforderlich. Die rechtlichen Probleme und Fragestellungen sind trotz Vorliegens von Ermessensspielräumen von durchschnittlicher Komplexität.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. Für die Bearbeitung von komplexen Fällen ist ein hoher Kommunikationsaufwand erforderlich der neben den Anhörungen von mehreren Beteiligten auch mehrfache schriftliche und telefonische Nachfragen erforderlich macht. Hinzu kommen Abstimmungen mit anderen Behörden, Institutionen, etc. (z.B. dem Eisenbahn-Bundesamt). Der Aufwand für die Sachverhaltsaufklärung ist bei komplexen Fällen wegen des zusätzlichen Aufwandes bei der Einholung von externen Stellungnahmen, der Durchführung von Ortsterminen, und der Einbindung von drei oder mehr Beteiligten überdurchschnittlich hoch. Die rechtlichen Fragestellungen sind sehr komplex und umfassen eine Vielzahl von Ermessensspielräumen oder zum Teil sehr weitreichende Möglichkeiten der Ermessensausübung.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei Betreibern von Serviceeinrichtungen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 57 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 200 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüf-aufwand über die Laufbahngruppen von 98 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 8 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 777 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 70 100 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 16.3 (§ 66 Absatz 4 Nummer 4 in Verbindung mit § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Überprüfung des Zuweisungsverfahrens und dessen Ergebnisses)

Grundlegendes

Durch Beschwerden von Zugangsberechtigten oder in § 66 Absatz 2 ERegG benannten Verbänden – oder von Amtswegen wegen durchgeführten Ermittlungen – können ein Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnisses auf Ihre Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht überprüft werden. Das Verfahren beinhaltet u.a. folgende Arbeitsschritte: An-schreiben hinsichtlich der Eröffnung des Verfahrens inklusive Anforderung von notwendigen Unterlagen, Abstimmung mit den beteiligten Unternehmen und Verbänden, Prüfung der rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen, ggf. die Durchführung von öffentlich-mündlichen Verhandlungen durch die Beschlusskammer und das Verfassen der getroffenen Entscheidung.

Kalkulation

Ein einfacher Fall der Überprüfung des Zuweisungsverfahrens und dessen Ergebnisses liegt vor, wenn einfache bzw. unkomplizierte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Bei einem einfachen Fall der Überprüfungsverfahren wird durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet.

Die Entscheidung bei einem einfachen Fall eines kleinen Betreibers der Schienenwege kann in vielen Fällen anhand der vorliegenden Unterlagen getroffen werden. Anhörungen erfolgen – wenn nötig – bis zu maximal 15 Anhörungsfragen. Bei kleinen Betreibern der Schienenwege ist Einsatz von maximal drei Bearbeitern erforderlich.

Ein einfacher Fall eines großen Betreibers der Schienenwege erfordert wegen der durch die Unternehmensgröße bedingten zunehmenden Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen den Einsatz von bis zu maximal vier Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den einfachen Fällen. Durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Eine vertiefte Prüfung ist hier jedoch erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der Unterlagen sowie die anschließende Erörterung von unklaren Sachverhalten. Hierfür sind bei einem mittelschweren Fall regelmäßig Anhörungen, in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig.

Mit den betroffenen Unternehmen werden in mittelschweren Fällen bei kleinen Betreibern der Schienenwege Anhörungen zu circa 15 bis 20 Anhörungsfragen erörtert. Dies erfordert den Einsatz von drei bis vier Bearbeitern.

Bei großen Betreibern der Schienenwege werden üblicherweise Anhörungen zu circa 15 bis 25 Anhörungsfragen erörtert, wodurch vier bis fünf Bearbeiter erforderlich werden.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. In der Regel sind hiervon hochkomplexe Fälle betroffen. Die Entscheidung kann nicht anhand der vorliegenden Unterlagen getroffen werden; weitere Unterlagen müssen nachgefordert werden und eine mehrfache Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber ist erforderlich. Hierfür sind Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig.

Mit den betroffenen Unternehmen werden in komplexen Fällen bei kleinen Betreibern der Schienenwege Anhörungen zu über 21 Anhörungsfragen erörtert. Dies erfordert den Einsatz von über vier Bearbeitern.

Bei großen Betreibern der Schienenwege werden üblicherweise Anhörungen zu über 25 Anhörungsfragen erörtert, wodurch über fünf Bearbeiter erforderlich werden.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreibern der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 108 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 9 800 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 197 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 17 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 301 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 26 900 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist in - unter den gegebenen Umständen - einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 228 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 20 100 Euro ergibt.

Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 454 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 40 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 548 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 48 800 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 16.4 (§ 66 Absatz 4 Nummer 5, 6 und 7 in Verbindung mit § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Überprüfung der Entgeltregelung - der Höhe und Struktur der Wegeentgelte - und der Höhe und Struktur der sonstigen Entgelte - die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte)

Grundlegendes

Aufgrund von Beschwerden von Zugangsberechtigten oder in § 66 Absatz 2 ERegG benannten Verbänden – oder im Wege von Amts wegen durchgeführten Ermittlungen – können Entgeltregelungen sowie Höhe oder Struktur der Wegeentgelte oder sonstigen Entgelten, die der Zugangsberechtigte zu zahlen haben oder hätten, auf Ihre Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht überprüft werden. Dies umfasst im Fall der Nummer 5, 6 und 7 von § 66 Absatz 4 ERegG nur die entgeltrechtlichen Teile von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen oder sonstigen vergleichbaren Regelungen von Betreibern von Eisenbahninfrastrukturen. Das Verfahren beinhaltet u.a. folgende Arbeitsschritte: Anschreiben hinsichtlich der Eröffnung des Verfahrens inklusive Anforderung von notwendigen Unterlagen, Abstimmung mit den beteiligten Unternehmen und Verbänden, Prüfung der rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen, ggf. die Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen durch die Beschlusskammer und das Verfassen der getroffenen Entscheidung.

Soweit im Rahmen einer Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Gebühr nach Gebührenziffer 16.1) beziehungsweise Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (Gebühr nach Gebührenziffer 16.2) auch Fragen zu den Entgeltregelungen und der Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege beziehungsweise von sonstigen Entgelten aufgeworfen werden, entscheidet der Schwerpunkt der aufgeworfenen Fragestellungen, ob das Verfahren nach Gebührenziffer 16.1 bzw. 16.2 oder nach Gebührenziffer 16.4 verbührt wird.

Kalkulation

Ein einfacher Fall der Überprüfung zu Entgelten beziehungsweise zur Entgelthöhe liegt vor, wenn keine rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Bei einem einfachen Fall der Überprüfungsverfahren wird seitens der betroffenen Unternehmen und der Hinzugezogenen grundsätzlich auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet.

Die Entscheidung bei einem einfachen Fall eines kleinen Betreibers der Schienenwege und bei Betreibern von Serviceeinrichtungen kann in vielen Fällen anhand der vorliegenden Unterlagen getroffen werden. Anhörungen erfolgen – wenn nötig – bis zu maximal zehn Anhörungsfragen. Bei kleinen Betreibern der Schienenwege und bei Betreibern von Serviceeinrichtungen ist bei Entgeltfragen der Einsatz von maximal zwei Bearbeitern erforderlich.

Ein einfacher Fall eines großen Betreibers der Schienenwege erfordert wegen der durch die Unternehmensgröße bedingten zunehmenden Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen den Einsatz von bis zu drei Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fragestellungen als bei den einfachen Fällen. Durch die betroffenen Unternehmen und die Hinzugezogenen wird auch bei mittelschweren Fällen auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung typischerweise verzichtet. Eine vertiefte Prüfung ist hier jedoch erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der Unterlagen sowie die anschließende Erörterung von unklaren Sachverhalten. Hierfür sind bei einem mittelschweren Fall regelmäßig Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig. Mit den betroffenen Unternehmen werden bei Anhörungen in mittelschweren Fällen circa 10 bis 19 Anhörungsfragen erörtert.

Mittelschwere Fälle eines kleinen Betreibers der Schienenwege dieser Gebührensätze benötigen regelmäßig den Einsatz von drei bis vier Bearbeitern.

Bei Betreibern von Serviceeinrichtungen erfordert die Bearbeitung eines mittelschweren Falles den Einsatz von drei bis vier Bearbeitern.

Überprüfungen von Entgelten und Entgelthöhen bei großen Betreibern der Schienenwege erfordern üblicherweise vier bis fünf Bearbeiter.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüfungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand. In diesen Fällen wird immer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. In der Regel sind hiervon hochkomplexe Fälle betroffen. Die Entscheidung kann nicht nur anhand der vorliegenden Unterlagen getroffen werden; weitere Unterlagen müssen nachgefordert werden und eine mehrfache Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber ist erforderlich. Hierfür sind Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen notwendig. Mit den betroffenen Unternehmen werden bei Anhörungen in komplexen Fällen regelmäßig über 20 Anhörungsfragen erörtert.

Komplexe Fälle der Entgelte und Entgelthöhen kleiner Betreibers von Schienenwegen benötigen regelmäßig den Einsatz von mindestens fünf Bearbeitern.

Bei großen Betreibern der Schienenwege und bei Betreibern von Serviceeinrichtungen ist bei diesen Überprüfungsverfahren mindestens ein Personaleinsatz von sechs Bearbeitern erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreibern der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 44 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 4.000,00 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen von 70 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 6 100 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 135 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 11 900 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist in - unter den gegebenen Umständen - einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 608 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 52 900 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 1.013 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 89 900 Euro ergibt.

Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 1418 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 128 400 Euro ergibt.

Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen fallen unter Zugrundelegung der Personal-einzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV in einfachen Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 57 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5.200,00 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüf-aufwand über die Lauf-bahngruppen von 98 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 8 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 777 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 70 100 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 16.5 (§ 66 Absatz 4 Verbindung mit § 68 Absatz 2 und 3 ERegG als Rechtsgrundlage)

(sonstige Überprüfungen nach § 66 Absatz 4 ERegG)

Grundlegendes

Die in § 66 Absatz 4 ERegG benannten Gründe für Überprüfungen – die von Amts wegen oder auf Grund von Beschwerden eingeleitet werden können, stellen keine abschließende Aufzählung dar. Dies wird durch das der Aufzählung vorangehende Wort „insbesondere“ verdeutlicht. Beschwerden oder von Amts wegen eröffnete Überprüfungsverfahren können daher auch zu Themenbereichen erfolgen, die der Gesetzgeber des ERegG nicht voraussehen konnte. Gleichwohl sind für die im Rahmen der Überprüfungen erbrachten individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen Gebühren nach Maßgabe von § 9 BGebG zu erheben. Da die über den Kanon der in § 66 Absatz 4 ERegG hinausgehenden Fälle hinsichtlich des Um-fangs des anfallenden Verwaltungsaufwandes nicht abgeschätzt werden können, ist hier eine Vergebühung nach Zeitaufwand für die Bearbeitung der Fälle der geeignetste Weg.

Zu Gebührenziffer 17 (§ 67 Absatz 1 Satz 1 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Maßnahmen zur Herstellung von eisenbahnrechtskonformen Zuständen)

Grundlegendes

Wird ein Verstoß gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder über Entgelte festgestellt, hat die Bundesnetzagentur im Wege von Verwaltungsakten, Allgemeinverfügungen oder sonstigen Maßnahmen vorzugehen. Die Maßnahmen dienen der Herstellung von eisenbahnrechtskonformen Zuständen. In diesem Zusammenhang ist die Bundesnetzagentur befugt, Anweisungen zur Einhaltung sämtlicher Pflichten zu erteilen.

Kalkulation

Die Prüf- und Entscheidungsbefugnis war bislang in § 14c AEG mit einem entsprechenden Gebührentatbestand in der BEGebV (Teil II Nummer 3) geregelt. Diese bezog sich auf Maß-nahmen, die bei Verstößen gegen die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über Entgelte getroffen wurden. Hiernach wurden die Gebühren nach Zeitaufwand abgerechnet. Da sich die Rechtsgrundlage durch das Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes verändert hat, ist eine Anpassung notwendig. Um eine bessere Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers zu erreichen und den Verwaltungsaufwand künftig zu reduzieren, wurde eine Festgebühr eingeführt.

Da die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen nicht nur den Prüfaufwand, sondern auch die Erarbei-

Die Höhe der Gebühren für die Prüfung von Entscheidungen je nach Fallkonstellation beeinflussen kann, ist auch hier die Gebühr unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes zu staffeln. Ebenfalls ist hier zu unterscheiden, ob es sich um ein Verfahren handelt, das gegen Betreiber von Eisenbahnanlagen oder gegen Betreiber von Serviceeinrichtungen geführt wird. Bei den Betreibern von Eisenbahnanlagen wird zwischen Unternehmen mit einer Streckenlänge mit weniger als 10.000 km und einer Streckenlänge ab 10.000 km unterschieden. Daneben findet eine Unterscheidung nach der Komplexität des Falles - einfach, mittelschwer oder komplex – sowohl bei großen und kleinen Betreibern der Schienenwege und bei den Betreibern der Serviceeinrichtungen statt.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen nur im geringen Umfang zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird.

Ein einfacher Fall eines kleinen Betreibers der Schienenwege erfordert nur einen geringen Kommunikationsaufwand, bei dem neben der Anhörung keine weitere externe Kommunikation erforderlich ist. Die Sachverhaltsaufklärung ist ebenso nur in geringem Umfang erforderlich, da die entscheidungserheblichen Tatsachen vorliegen oder im Wege einer einfachen Anhörung ermittelt werden können. Bei einfachen Fällen sind die entscheidungserheblichen Fragen typischerweise rechtlich eindeutig zu klären. Es bestehen dabei in der Regel keine Auslegungs- oder Ermessensspielräume. Zur Prüfung des schlichten Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind drei Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz bis zu 5 Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Erarbeitung der Entscheidung einen größeren Aufwand beinhaltet, da rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären und in die Entscheidung einzuarbeiten sind. Die Fälle sind in der Regel schwieriger als die einfachen Fälle und bedürfen einer vertieften Ausarbeitung.

Die Überprüfung mittelschwerer Fälle bei kleineren Betreibern der Schienenwege macht einen durchschnittlichen Kommunikationsaufwand mit schriftlichen und telefonischen Nachfragen erforderlich. Bei der Sachverhaltsaufklärung sind in der Regel mindestens zwei Verfahrensbeteiligte anzuhören und es sind mehrere telefonische oder schriftliche Nachfragen erforderlich. Die rechtlichen Probleme und Fragestellungen sind trotz Vorliegens von Ermessensspielräumen von durchschnittlicher Komplexität. Zur Prüfung des mittelschweren Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind drei bis fünf Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz von fünf bis sieben Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn der Prüf- und Entscheidungsumfang mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand erfolgt. Es ist eine vertiefte Prüfung erforderlich, bei der umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind.

Für die Überprüfung von komplexen Fällen bei kleinen Betreibern der Schienenwege ist ein hoher Kommunikationsaufwand erforderlich, der neben den Anhörungen der Verfahrensbeteiligten auch mehrfache schriftliche und telefonische Nachfragen erforderlich macht. Hinzu kommen Abstimmungen mit anderen Behörden, Institutionen, etc. (z.B. dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Eisenbahn-Bundesamt oder anderen Institutionen). Der Aufwand für die Sachverhaltsaufklärung ist bei komplexen Fällen wegen des zusätzlichen Aufwandes bei der Einholung von externen Stellungnah-

men, der zum Teil notwendigen Durchführung von Vor-Ort-Terminen oder der Einbindung von mehreren Beteiligten überdurchschnittlich hoch. Die rechtlichen Fragestellungen sind sehr komplex und umfassen eine Vielzahl von Ermessensspielräumen oder zum Teil sehr weitreichende Möglichkeiten der Ermessensausübung. Zur Prüfung des komplexen Falls beim kleinen Betreiber der Schienenwege sind über fünf Bearbeiter erforderlich.

Wegen der durch die Unternehmensgröße deutlich höheren Komplexität der Prüfungen, erfordert die Überprüfung bei großen Betreibern der Schienenwege den Einsatz von über sieben Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 64 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 800 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüf-aufwand über die Laufbahngruppen 105 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 9 400 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 191 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 16 900 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist in einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 664 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 57 900 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 1091 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 96 900 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand von 1546 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 139 800 Euro ergibt.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei Betreibern von Serviceeinrichtungen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 57 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 5 200 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüf-aufwand über die Laufbahngruppen von 98 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 8 500 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 777 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 70 100 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 18 (§ 67 Absatz 1 Satz 2 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Maßnahmen der Vollstreckung von Anordnungen der Regulierungsbehörde)

Grundlegendes

In § 67 Absatz 1 Satz 2 ERegG wird vorgesehen, dass die Regulierungsbehörde ihre Anordnungen im Wege des Verwaltungszwangs durchsetzen kann. Die Kosten der Verwaltungsaufwände sind in den Gebühren der einzelnen Gebührentatbestände derart mit erfasst, dass diese die Komplexität des jeweiligen Falles um auf die nächsthöhere Komplexitätsstufe erhöhen.

Soweit jedoch die Anwendung Anordnung von Mitteln des Verwaltungszwangs für einen Ausgangsbescheid, der von der Gebührenerhebung befreit war – oder für den Ausgangsbescheid keine Staffelung der Komplexität bei den Gebührentatbeständen vorgesehen ist – erforderlich wurde, muss eine Gebührenerhebung für den Bescheid der Festsetzung dieses Zwangsmittels möglich sein. Die Festsetzung des Zwangsmittels ist dem Betroffenen auch individuell zurechenbar, da dieser durch sein nichtbefolgen der Anordnung der Regulierungs-behörde die Festsetzung des Zwangsmittels erforderlich gemacht hat.

Kalkulation

Die Gebühr der Gebührenziffer 18 ist eine Festgebühr und beträgt 100,00 Euro. Bei der Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: In den zu vollstreckenden Anordnungen der Regulierungsbehörde wurden die wesentlichen Sachentscheidungen zum jeweiligen Sachverhalt und der Androhung des Zwangsmittels bereits mit angestellt. Diese sind entweder von der Gebührenbefreiung des Anordnungsbescheides oder von dessen Verwaltungsgebühr mit umfasst. Soweit ein Gebührentatbestand keine Staffelung nach Komplexitätsgraden vorsieht, können die Verwaltungskosten einer Vollstreckungsmaßnahme nicht durch die Erhöhung der Komplexität abgedeckt werden. Gleiches gilt, wenn für den Anordnungsbescheid keine Gebühren erhoben werden. Für die Überwachung der Umsetzung der Ausgangsanordnung inklusive der erforderlichen Kommunikation mit dem Betroffenen und das Erlassen des Bescheides über die Festsetzung des Zwangsmittels beträgt die Bearbeitungszeit über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 1,5 Stunden. Aus diesen Bearbeitungszeiten wurde unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 100 Euro ermittelt.

Zu Gebührenziffer 19 (§ 70 Absatz 1 in Verbindung mit § 67 Absatz 1 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Maßnahme bei Verstoß gegen die Bestimmungen zur Entflechtung nach §§ 5 bis 8, 12 ERegG)

Grundlegendes

Bei einem Verstoß gegen die Bestimmungen der Entflechtungsvorschriften durch den Betreiber der Schienenwege hat die Bundesnetzagentur Maßnahmen zu ergreifen, um den Verstoß zukünftig zu vermeiden. In der Regel wird die Bundesnetzagentur einen Beschluss entwerfen und erlassen.

Kalkulation

Die Gebührenhöhen der Ziffer 19 werden unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes gestaffelt. Die Gebühr ist eine Festgebühr und dient der Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers der Schienenwege. Die Gebühren werden nach dem Prüfaufwand des jeweiligen Falls gestaffelt, um so auch der unterschiedlichen Komplexität der jeweiligen Verfahren – unterteilt nach jeweils in einfachen, mittelschweren und komplexen Fällen – Rechnung zu tragen.

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen nur im geringen Umfang zu klären sind. In der Regel handelt es sich um einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Ein einfacher Fall erfordert nur einen geringen Kommunikationsaufwand, bei dem neben der Anhörung keine weitere externe Kommunikation erforderlich ist. Die Sachverhaltsaufklärung ist ebenso nur in geringem Umfang erforderlich, da die entscheidungserheblichen Tatsachen vorliegen oder im Wege einer einfachen Anhörung ermittelt werden können. Bei einfachen Fällen sind die entscheidungserheblichen Fragen typischerweise eindeutig zu klären.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Erarbeitung der Entscheidung einen größeren Aufwand beinhaltet, da rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären und in die Entscheidung einzuarbeiten sind. Die Fälle sind in der Regel schwieriger als bei den schlichten Fällen und bedürfen einer vertieften Ausarbeitung. Die Überprüfung mittelschwerer Fälle macht einen durchschnittlichen Kommunikationsaufwand mit schriftlichen und telefonischen Nachfragen erforderlich. Die Sachhal-

tsaufklärung deutlich komplexer als beim einfachen Fall und erfordert die Auswertung der Unterlagen und die anschließende Klärung von unklaren Sachverhalten. Hierfür sind Anhörungen in Form von Schreiben, E-Mails, Telefonaten, Video- oder Telefonkonferenzen und gegebenenfalls der Durchführung von Vor-Ort-Terminen zur Abstimmungen mit dem Betroffenen notwendig. Die rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Probleme und Fragestellungen sind durch die komplexeren Sachverhalte deutlich vielfältiger und komplexer als bei einfachen Fällen. In einigen Fällen kann die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung der Beschlusskammer erforderlich sein.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn der Prüf- und Entscheidungsumfang mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand erfolgt. Es ist eine vertiefte Prüfung erforderlich, bei der umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind. Für die Überprüfung von komplexen Fällen ist ein hoher Kommunikationsaufwand erforderlich, der neben den Anhörungen der Verfahrensbeteiligten auch mehrfache schriftliche und telefonische Nachfragen erforderlich macht. Neben den Abstimmungen mit den Betroffenen können auch Abstimmungen mit anderen Behörden, Institutionen, etc. (zum Beispiel dem Bundeskartellamt) für das Verfahren erforderlich sein. Der Aufwand für die Sachverhaltsaufklärung ist bei komplexen Fällen unter anderem auch wegen des zusätzlichen Aufwandes bei der Einholung von externen Stellungnahmen und der zum Teil notwendigen Durchführung von Vor-Ort-Terminen überdurchschnittlich hoch. Die rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Probleme und Fragestellungen sind sehr komplex. Bei komplexen Fällen ist die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung der Beschlusskammer typischerweise erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 149 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 13 600 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 349 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 31.400,00 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 649 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 58 800 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 20 (§ 73 Absatz 1 in Verbindung mit § 72 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Maßnahmen gegen vorab zu unterrichtende beabsichtigte Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen)

Grundlegendes

Die Bundesnetzagentur ist berechtigt gegen beabsichtigte Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen oder Festlegungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen Maßnahmen zu erlassen, wenn diese nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen. In einem solchen Fall erfasst die Gebühr sowohl den Prüfungsaufwand als auch den Arbeitsaufwand für die Erstellung eines Beschlusses.

Kalkulation

Die Prüf- und Entscheidungsbefugnis war bislang in § 14e AEG mit einem entsprechenden Gebührentatbestand in der BEGebV (Teil II Nummer 5) geregelt. Diese bezog sich auf Maßnahmen, die bei Verstößen gegen die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über Entgelte getroffen wurden. Hiernach wurden die Gebühren nach Zeitaufwand abgerechnet. Da sich die Rechtsgrundlage durch das Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes verändert hat, ist eine Anpassung notwendig. Um eine bessere Transparenz und Vorhersehbarkeit der im Einzelfall maximal anfallenden Gebühren zu Gunsten des jeweiligen Betreibers zu erreichen und den Verwaltungsaufwand künftig zu reduzieren, wurde eine Festgebühr eingeführt. Als Grundlage für die Festlegung der Gebühr dient die bisherige Erfahrung aus den vergangenen Verfahren.

Da die Anzahl und das Gewicht der aufgetretenen rechtlichen, ökonomischen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen nicht nur den Prüfaufwand, sondern auch die Erarbeitung von Entscheidungen je nach Fallkonstellation beeinflussen kann, ist auch hier - soweit dies bei den nach folgenden Gebührentatbeständen der Gebührengruppe 20 dem jeweiligen Verwaltungsaufwand angemessen ist - die Gebühr unter Berücksichtigung des jeweils zu erwartenden unterschiedlich anfallenden Personal- und Sachaufwandes zu staffeln. Die Kategorien werden anhand des Aufwandes zur Erstellung des Beschlusses gebildet. Hierbei ist zwischen einem einfachen, mittelschweren und komplexen Fall zu unterscheiden. Daneben wird in einigen Fällen auch nach der Größe der betroffenen Betreiber der Schienenwege unterschieden, wo die Art der Verfahren diese Unterscheidung notwendig macht.

Zu Gebührenziffer 20.1 (§ 73 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 1 ERegG

(Ablehnung von Zugtrassen zum Netzfahrplan)

Grundlegendes

Soweit durch einen Betreiber der Schienenwege Zugtrassen ganz oder teilweise abgelehnt werden, übermittelt der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde die für die Beurteilung der Ablehnung erheblichen Unterlagen inklusive einer Bilddokumentation des elektronischen Trassenkonstruktionsprozesses. Wegen der sehr kurzen Fristen (10 Tage für eine abgelehnte Trasse, die zum Netzfahrplan angemeldet werden sollte, gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 1 ERegG) erfolgen die Prüfungen mit vergleichsweise hohem personellem Aufwand. Anhörungen und Stellungnahmen werden in der Regel auf telefonischem Weg eingeholt.

Kalkulation

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn einfache bzw. unkomplizierte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Die Prüfung des zugrunde liegenden Sachverhaltes und die Erarbeitung der behördlichen Entscheidung erfolgen mit einem geringeren Personal- und Sachaufwand. Bei einem schlichten Fall kommt vor dem Hintergrund der 10-Tages-Frist die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung nicht in Betracht.

Die Entscheidung bei einem einfachen Fall kann in vielen Fällen anhand der vom Betreiber der Schienenwege vorgelegten Unterlagen getroffen werden. Die Erörterung von Anhörungsfragen erfolgt – wenn nötig – nur in geringem Umfang. Die Bearbeitung von Ablehnungen in schlichten Fällen macht den Einsatz von maximal zwei Bearbeitern erforderlich.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung und Entscheidung gegen eine Ablehnungsmitteilung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den einfach gelagerten Fällen. Hierbei ist eine vertiefte Darstellung der Entscheidungsgründe erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die anschließende, meist telefonische Erörterung von unklaren Sachverhalten. Mit den betroffenen Unternehmen werden in mittelschweren Fällen bis maximal zehn Anhörungsfragen erörtert. Die Bearbeitung eines mittelschweren Falls erfordert den Einsatz von zwei bis drei Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung und Maßnahme gegen eine Ablehnungsmitteilung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierige Fälle. Bei einem komplexen

Fälle sind Anhebungsfragen in größerem Umfang – zum Teil auch mit mehreren Beteiligten zu erörtern. Trotz der kurzen Frist von 10 Tagen wird bei komplexen Fällen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, bei der anhand des Trassenkonstruktionsprogrammes Rut-K die Gründe für die Trassenablehnung nachvollzogen werden. Die Bearbeitung eines komplexen Falls erfordert den Einsatz von über drei Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 78 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 7 000 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 142 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 12 600 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 204 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 18 000 Euro ergibt.

Zu Gebührensnummer 20.2 (§ 73 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 2 ERegG)

(Ablehnung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplans)

Grundlegendes

Soweit durch einen Betreiber der Schienenwege Zugtrassen ganz oder teilweise abgelehnt werden sollten, übermittelt der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde die für die Beurteilung der Ablehnung erheblichen Unterlagen inklusive einer Bilddokumentation des elektronischen Trassenkonstruktionsprozesses. Wegen der sehr kurzen Fristen (1-Tages-Frist für eine abgelehnte Trasse, die nicht zum Netzfahrplan angemeldet werden sollte – gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 2 ERegG) erfolgen die Prüfungen mit vergleichsweise hohem personellem Aufwand. Anhörungen und Stellungnahmen werden in der Regel auf elektronischem Weg eingeholt. Wegen der 1-Tages-Frist können grundsätzlich keine öffentlichen mündlichen Verhandlungen erfolgen.

Kalkulation

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn einfache bzw. unkomplizierte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragen zu klären sind. Die Prüfung des zugrunde liegenden Sachverhaltes und die Erarbeitung der behördlichen Entscheidung erfolgen mit einem geringeren Personal- und Sachaufwand. Die Entscheidung bei einem einfachen Fall kann anhand der vom Betreiber der Schienenwege vorgelegten Unterlagen getroffen werden. Anhörungen erfolgen nicht. Bei der Bearbeitung der aufgeworfenen rechtlichen und eisenbahnbetrieblichen Fragestellungen bestehen keine Auslegungs- und Ermessensspielräume. Die Bearbeitung von Ablehnungen in einfachen Fällen macht den Einsatz von maximal zwei Bearbeitern erforderlich.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung und Maßnahme gegen eine Ablehnungsmitteilung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den einfach gelagerten Fällen. Hierbei ist eine vertiefte Darstellung der Entscheidungsgründe erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die anschließende, telefonische Erörterung von unklaren Sachverhalten. Mit den betroffenen Unternehmen wird in mittelschweren Fällen eine Anhebungsfrage erörtert. Die Bearbeitung eines mittelschweren Falls erfordert den Einsatz von zwei Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung und Maßnahme gegen eine Ablehnungsmitteilung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Perso-

nal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierige Fälle. Es ist eine tiefere Prüfung erforderlich, bei der regelmäßig bis zu drei Bearbeiter an der Erarbeitung beteiligt sind. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die anschließende, telefonische Erörterung von unklaren Sachverhalten. Mit den betroffenen Unternehmen werden in komplexen Fällen bis zu zwei Anhörungsfragen erörtert. Die Bearbeitung eines komplexen Falls erfordert den Einsatz von über zwei Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 19 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 1 600 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 26 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 2 300 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 52 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 4 600 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 20.3 (§ 73 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 3 ERegG)

(Ablehnung von Zugangsansprüchen zu Serviceeinrichtungen)

Grundlegendes

Soweit durch einen Betreiber einer Serviceeinrichtung der Zugang zur Serviceeinrichtung ganz oder teilweise abgelehnt werden sollten, übermittelt der Betreiber der Serviceeinrichtung der Regulierungsbehörde die für die Beurteilung der Ablehnung erheblichen Unterlagen. Wegen der sehr kurzen Fristen (Zehn Tage für den abgelehnten Zugang zur Serviceeinrichtung – gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 1 ERegG) erfolgt die Prüfung mit vergleichsweise hohem personellem Aufwand. Anhörungen und Stellungnahmen werden in der Regel auf telefonischem Weg eingeholt.

Kalkulation

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn einfache bzw. unkomplizierte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Die Prüfung des zugrunde liegenden Sachverhaltes und die Erarbeitung der behördlichen Entscheidung erfolgen mit einem geringen Personal- und Sachaufwand. Bei einem einfachen Fall kommt vor dem Hintergrund der 10-Tages-Frist die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung nicht in Betracht.

Die Entscheidung bei einem einfachen Fall kann in vielen Fällen anhand der vom Betreiber der Serviceeinrichtung vorgelegten Unterlagen getroffen werden. Die Erörterung von Anhörungsfragen erfolgt – wenn nötig – nur in geringem Umfang. Die Bearbeitung von Ablehnungen in einfachen Fällen macht den Einsatz von maximal zwei Bearbeitern erforderlich.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung und Maßnahme gegen eine Ablehnungsmittelteil rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den einfach gelagerten Fällen. Hierbei ist eine vertiefte Darstellung der Entscheidungsgründe erforderlich. Der Prüfungsumfang umfasst zum Beispiel die Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die anschließende, meist telefonische Erörterung von unklaren Sachverhalten. Mit den betroffenen Unternehmen werden in mittelschweren Fällen bis maximal zehn Anhörungsfragen erörtert, darunter die Prüfung von tragfähigen Alternativen. Die Bearbeitung eines mittelschweren Falls erfordert den Einsatz von zwei bis drei Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung und Maßnahme gegen eine Ablehnungsmitteilung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierige Fälle. Bei einem komplexen Fall sind Anhörungsfragen in größerem Umfang – auch mit mehreren Beteiligten – zu erörtern. Die zu erörternden Fragestellungen sind – wegen der in diesen Fällen besonders relevanten Fragen zu tragfähigen Alternativen besonders komplex, wenn im Laufe des Verfahrens ein Antrag gemäß § 13 Absatz 5 ERegG eines abgelehnten Bewerbers eingeht. Die Bearbeitung eines komplexen Falls erfordert den Einsatz von über 3 Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in schlichten Fällen über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 49 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 4 300 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 82 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 7 300 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 122 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 11 300 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 20.4 (§ 73 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 4 ERegG

(Ablehnung von Rahmenverträgen)

Grundlegendes

Zugangsberechtigte und Betreiber der Schienenwege können – unter anderem zur Absicherung von langfristigen Investitionen – Vereinbarungen über die Zuweisung von Schienenwegkapazität abschließen, die für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode gelten und keine konkreten Regelungen zu einzelnen Zugtrassen enthalten dürfen (Rahmenverträge). Die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss der Rahmenverträge ist der Regulierungsbehörde anzuzeigen. Die vorzunehmenden Verwaltungshandlungen der Regulierungsbehörde nach Anzeige eines solchen beabsichtigten Rahmenvertrages beinhaltet dessen inhaltliche Prüfung anhand der gesetzlichen Vorgaben zum Abschluss von Rahmenverträgen nach dem ERegG und den unmittelbar anzuwendenden Rechtsakten der Europäischen Union.

Kalkulation

In Vorbereitung der Erstellung eines Beschlusses zur Beanstandung von beabsichtigten Entscheidungen über den Abschluss eines Rahmenvertrages sind im Durchschnitt bis zu zwanzig Nachfragen an die Verfahrensbeteiligten zu stellen. An der Prüfung des Vertrages und Erstellung des Beschlusses sind zwischen drei und fünf Bearbeiter beteiligt. Die Bearbeitungszeit beträgt über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 141 Stunden. Aus diesen Bearbeitungszeiten wurde unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 12 600 Euro ermittelt.

Zu Gebührenziffer 20.5 (§ 73 Absatz 1 Nummer 4 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 5 -Neufassung oder Änderung der SNB bzw. NBS)

Grundlegendes

(Neufassung oder Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen)

Die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Serviceeinrichtungen müssen die Regulierungsbehörde vor der Umsetzung geplanter Neufassungen und Änderungen der Schienenweg-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der darin jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen hierüber unterrichten. Die Regulierungsbehörde prüft dann innerhalb einer Frist von 6 Wochen die Vereinbarkeit der geplanten Neufassungen und Änderungen mit dem ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union.

Kalkulation

Grundsätzlich ist bei der Ermittlung des Verwaltungsaufwandes zu unterscheiden, ob es sich um ein Verfahren handelt, dass die Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Betreiber von Schienenwegen oder die Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen eines Betreiber von Serviceeinrichtungen zum Gegenstand hat. Bei den Betreibern der Schienenwege ist dann nochmals die Struktur und Größe der Unternehmen für die Bestimmung der Höhe der Gebühren relevant, da bedingt durch die Unternehmensgröße bei großen Betreibern der Schienenwege Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen und der mit verbundene notwendige Personalaufwand deutlich zunimmt.

Daneben wird sowohl bei großen und kleinen Betreibern der Schienenwege, als auch bei den Betreibern der Serviceeinrichtungen nach der Komplexität der zu betrachtenden Fälle unterscheiden. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass nicht alle Fälle der Prüfung gleichermaßen umfangreich sind und damit den gleichen Einsatz von Personal- und Sachmitteln erfordern.

Neufassung oder Änderung der SNB

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn sich der mit einer Unterrichtung verbundene Prüf- und Entscheidungsaufwand mit einem geringen Personal- und Sachaufwand erledigen lässt. Vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen stellen sich in der Regel nicht oder lassen sich durch einfache Rückfragen beim Betreiber der Schienenwege mit geringem Aufwand klären. Rein redaktionelle, den Sinngehalt einer Regelung nicht tangierende Änderungen – zum Beispiel sprachliche Klarstellungen unter Beibehaltung des ursprünglichen Sinnes, layoutbezogene Änderungen, Korrekturen von Rechtschreibfehlern, etc. - oder das Aktualisieren von Informationen - beispielsweise Kontaktdaten von Ansprechpartnern oder von Infrastrukturdaten, sofern damit nicht die Einführung neuer technischer Zugangskriterien verbunden ist - sind in der Regel einfache Entscheidungsfälle.

In einfachen Fällen ist nur ein geringer Kommunikations- und Sachaufklärungsaufwand erforderlich. Anhörungen sind nur typischerweise bis zu maximal zehn Anhörungsfragen erforderlich. Eine öffentliche mündliche Verhandlung findet bei schlichten Fällen grundsätzlich nicht statt.

Die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines kleinen Betreibers der Schienenwege erfolgt bei einem einfachen Fall in der Regel mit zwei Bearbeitern.

Bei der Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines großen Betreibers der Schienenwege sind in einem einfachen Fall wegen der durch die Unternehmensgröße bedingten zunehmenden Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen drei Bearbeiter erforderlich.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblich -technische Fragestellungen beinhaltet, die einer mäßig aufwendigen Analyse bedürfen.

Liegt nach Abschluss der Prüfung ein Verstoß gegen die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur vor, ist ein Beschluss an den Betreiber der Schienenwege an-

zufertigen, in dem die Bundesnetzagentur detailliert ihre rechtlichen und/oder eisenbahnbetrieblichen Bedenken zu den beabsichtigten Änderungen darstellt. Abstimmungen mit anderen Organisationseinheiten oder Behörden treten eher selten auf. Es sind jedoch Stellungnahmen von Zugangsberechtigten für die Entscheidungsfindung auszuwerten.

Mittelschwere Fälle sind daher mit einem durchschnittlichen Kommunikations- und Sachaufklärungsaufwand verbunden. Anhörungen sind hierbei durchschnittlich bis zu neunzehn Anhörungsfragen erforderlich. Eine öffentliche mündliche Verhandlung findet bei mittelschweren Fällen gelegentlich statt.

Die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines kleinen Betreibers der Schienenwege erfolgt bei einem mittelschweren Fall in der Regel mit bis zu vier Bearbeitern.

Bei der Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines großen Betreibers der Schienenwege sind in einem mittelschweren Fall wegen der durch die Unternehmensgröße bedingten zunehmenden Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen bis zu fünf Bearbeiter erforderlich.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die aus der Prüfung der Unterrichtung erwachsenden Fragestellungen einen überdurchschnittlichen Grad an Umfang und Komplexität erreichen, so dass eine vertiefte juristische und eisenbahnbetriebliche bzw. –technische Begutachtung erfolgt, die einen entsprechend höheren Personaleinsatz verlangt. Dies gilt beispielsweise für rechtliche und betriebstechnische Fragen, die sich aus der Einführung neuer technischer Systeme oder Organisationsstrukturen ergeben, die in dieser Form bislang noch nicht in der Praxis verbreitet waren. Komplexe Fälle machen typischerweise die Abstimmung mit anderen Behörden – zum Beispiel mit Eisenbahnaufsichtsbehörden hinsichtlich sicherheitstechnischer Beurteilungen – erforderlich. Bei komplexen Fällen gehen auch eine größere Anzahl von Stellungnahmen ein, die zu einem größeren Aufwand bei deren Auswertung führen. Dies führt bei komplexen Fällen zu einem insgesamt hohen Aufwand bei Kommunikation und Sachverhaltsaufklärung. Wegen des großen Interesses der Zugangsberechtigten an den Verfahren finden hier regelmäßig öffentliche mündliche Verhandlungen statt.

Die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines kleinen Betreibers der Schienenwege erfolgt bei einem komplexen Fall in der Regel über vier Bearbeitern.

Bei der Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines großen Betreibers der Schienenwege sind in einem komplexen Fall wegen der durch die Unternehmensgröße bedingten zunehmenden Komplexität der vorzunehmenden Prüfungen über fünf Bearbeiter erforderlich.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 35 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 3 200 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 78 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 7 200 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 177 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 16 200 Euro ergibt.

Auch für die größten Betreiber der Schienenwege wurden die Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV zugrunde gelegt. Bei den größten Betreibern der Schienenwege ist in einfachen Fällen von einem veranschlagten Prüfaufwand in Höhe von 274 Stunden über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt auszugehen, so dass sich ein Kostensatz von 24 000 Euro ergibt. Bei mittelschweren Fällen ergibt sich ein veranschlagter Prüfaufwand in Höhe von 613 Stunden über die Laufbahngruppen, woraus sich ein Kostensatz von 55 300 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen fällt ein Prüfaufwand

von 684 Stunden über die Laufbahngruppen an, so dass sich ein Kostensatz von 80 200 Euro ergibt.

Neufassung oder Änderung der NBS

Ein einfacher Fall der Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen liegt vor, wenn sich der mit einer Unterrichtung verbundene Prüf- und Entscheidungsaufwand mit einem geringen Personal- und Sachaufwand erledigen lässt. Rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen stellen sich in der Regel nicht oder nur vereinzelt und lassen sich durch einfache Rückfragen beim Betreiber der Serviceeinrichtung mit geringem Aufwand klären. Rein redaktionelle, den Sinngehalt einer Regelung nicht tangierende Änderungen – zum Beispiel sprachliche Klarstellungen unter Beibehaltung des ursprünglichen Sinnes, layoutbezogene Änderungen, Korrekturen von Rechtschreibfehlern, etc. - oder das Aktualisieren von Informationen – beispielsweise Kontaktdaten von Ansprechpartnern oder von Infrastrukturdaten, sofern damit nicht die Einführung neuer technischer Zugangskriterien verbunden ist - sind in der Regel schlichte Entscheidungsfälle. Die Ablehnungen beziehen sich in schlichten Fällen auf nicht mehr als zwei Klauseln, denen widersprochen wird.

In einfachen Fällen ist nur ein geringer Kommunikations- und Sachaufklärungsaufwand erforderlich. Anhörungen sind nur typischerweise bis zu maximal zehn Anhörungsfragen erforderlich. Eine öffentliche mündliche Verhandlung findet bei schlichten Fällen grundsätzlich nicht statt.

Die Prüfung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen erfolgt bei einem einfachen Fall in der Regel mit zwei Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Maßnahme rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand. Eine vertiefte Prüfung und anschließende ausführliche Begründung ist erforderlich. Liegt nach Abschluss der Prüfung ein Verstoß gegen die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur vor, ist ein Beschluss an den Betreiber der Schienenwege anzufertigen, in dem die Bundesnetzagentur detailliert ihre rechtlichen und/oder eisenbahnbetrieblichen Bedenken zu den beabsichtigten Änderungen darstellt. Abstimmungen mit anderen Organisationseinheiten oder Behörden treten eher selten auf. Es sind jedoch Stellungnahmen von Zugangsberechtigten für die Entscheidungsfindung auszuwerten. Mittelschwere Fälle sind daher mit einem durchschnittlichen Kommunikations- und Sachaufklärungsaufwand verbunden. Anhörungen umfassen hierbei durchschnittlich bis zu neunzehn Anhörungsfragen. Eine öffentliche mündliche Verhandlung findet bei mittelschweren Fällen gelegentlich statt.

Die Prüfung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen erfolgt bei einem mittelschweren Fall in der Regel mit bis zu vier Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Maßnahme umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierige Fälle. Es ist eine tiefe Prüfung erforderlich. Bei Komplexen Fällen machen typischerweise die Abstimmung mit anderen Behörden – zum Beispiel mit Eisenbahnaufsichtsbehörden hinsichtlich sicherheitstechnischer Beurteilungen – erforderlich. Bei komplexen Fällen gehen auch eine größere Anzahl von Stellungnahmen ein, die zu einem größeren Aufwand bei deren Auswertung führen. Dies führt bei komplexen Fällen zu einem insgesamt hohen Aufwand bei Kommunikation und Sachverhaltsaufklärung. Wegen des großen Interesses der Zugangsberechtigten an den Verfahren finden hier regelmäßig öffentliche mündliche Verhandlungen statt.

Die Prüfung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen erfolgt bei einem komplexen Fall in der Regel mit über vier Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 36 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 3 200 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 78 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 7 200 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 176 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 16 200 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 20.6 (§ 73 Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 6 ERegG

(Ablehnung der Festlegung von (vorab vereinbarten) Zugtrassen i. S. d. Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung EU 913/2010)

Grundlegendes

Die Betreiber der Schienenwege müssen die Regulierungsbehörde von der beabsichtigten Festlegung sogenannter „vorab vereinbarter Zugtrassen“, wie sie durch die Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vorgesehen sind, unterrichten. Diese „vorab vereinbarten Zugtrassen“ eröffnen eine prioritäre Zuweisung von Zugtrassen an bestimmte Güterverkehre auf den sogenannten europäischen Güterverkehrskorridoren.

Die Festlegung der „vorab vereinbarter Zugtrassen“ erfolgt bereits vor der eigentlichen Konstruktionsphase. Wird bei der Prüfung festgestellt, dass die jeweilige beabsichtigte Trasse gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts verstößt bzw. bei der Bewertung des Kapazitätsbedarfs die Vorgaben der VO 913/2010 nicht beachtet worden sind, ist die beabsichtigte Festlegung abzulehnen und die Ablehnung mit entsprechenden Vorgaben zu verbinden. Die Ablehnung erfolgt mittels Verwaltungsakt gegen den Betreiber der Schienenwege.

Kalkulation

Die Prüfung von „vorab vereinbarter Zugtrassen“ beinhaltet grundsätzlich umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen. Der Prüf- und Entscheidungsumfang erfolgt mit einem vergleichsweise sehr hohen Personal- und Sachaufwand. Die Beurteilung der Rechtmäßigkeit bei „vorab vereinbarten Zugtrassen“ kann nur anhand Bilddokumentationen des Trassenkonstruktionsprogrammes Rut-K nachvollzogen werden.

Für die Überprüfung der beabsichtigten Festlegungen von „vorab vereinbarten Zugtrassen“ beträgt die Bearbeitungszeit über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 180 Stunden. Aus diesen Bearbeitungszeiten wurde unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 16 400 Euro ermittelt.

Zu Gebührenziffer 20.7 (§ 73 Absatz 1 Nummer 6 in Verbindung mit § 72 Satz 1 Nummer 7 ERegG

(Ablehnung der Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität)

Grundlegendes

Sind in Folge von Baumaßnahmen die Schienenwegkapazitäten auf einem Schienenweg vorübergehend eingeschränkt – kann der Betreiber der Schienenwege bei einer die Schienenwegkapazität übersteigenden Nachfrage nach Trassen ein besonderes Zuweisungsverfahren für die zur Verfügung stehende Schienenwegkapazität vorsehen. Dieses besondere Zuweisungsverfahren und insbesondere die darin festgeschriebene Verteilung der Verkehrsarten bei der Trassenzuweisung muss nach § 44 Absatz 1 ERegG eine Konsultation der Zugangsberechtigten durchlaufen. Das Ergebnis der Konsultation ist der Regulierungsbehörde nach § 44 Absatz 1 in Verbindung mit § 73 Absatz 1 Nummer 6 und § 72 Satz 1 Nummer 7 ERegG vorzulegen.

Wird bei der Prüfung festgestellt, dass die jeweiligen beabsichtigten Verkehrsartenmixe gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts verstoßen, ist die beabsichtigte Festlegung abzulehnen und mit entsprechenden Vorgaben zu verbinden. Die Ablehnung erfolgt mittels Verwaltungsakt gegen den Betreiber der Schienenwege. Die Gebühren werden nach dem Prüf- und Entscheidungsaufwand für den jeweiligen Fall in einen einfachen, einen mittelschweren und einen komplexen Sachverhalt unterteilt.

Kalkulation

Ein einfacher Fall liegt vor, wenn vereinzelte rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetrieblichen Fragen zu klären sind. Der Prüf- und Entscheidungsaufwand erfolgt mit einem geringen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel einfach gelagerte Fälle, bei denen eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich wird. Das liegt in der Regel vor, wenn zum Beispiel keine Stellungnahmen der Zugangsberechtigten vorliegen bzw. der Verkehrsartenmix ohne tiefgehende Prüfung durch die Bearbeiter nachvollzogen werden kann. Der Arbeitsaufwand für den Entscheidungsentwurf und die anschließende Finalisierung mit entsprechenden Abstimmungen sind gering. Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung ist nicht erforderlich. Die Bearbeitung erfolgt bei einem einfachen Fall in der Regel mit bis zu drei Bearbeitern.

Von einem mittelschweren Fall ist auszugehen, wenn die Prüfung rechtliche, verkehrsmarkt-politische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsaufwand erfolgt mit einem erhöhten Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierigere Fälle als bei den schlichten Fällen. Der Prüfaufwand bezogen auf die Entscheidungskriterien zur Festsetzung des Verkehrsartenmixes ist umfangreich und erfordert Nachfragen bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Darüber hinaus erfordern die im Verfahren vorgebrachten Stellungnahmen der Zugangsberechtigten einen erhöhten Prüfaufwand. Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung kann bei mittelschweren Fällen erforderlich sein. Die Prüfung erfolgt bei einem mittelschweren Fall in der Regel mit bis zu fünf Bearbeitern.

Ein komplexer Fall liegt vor, wenn die Prüfung umfassende rechtliche, ökonomische und eisenbahnbetriebliche Fragestellungen beinhaltet. Der Prüf- und Entscheidungsaufwand erfolgt mit einem sehr hohen Personal- und Sachaufwand und erfasst in der Regel schwierige Fälle. Es sind eine Vielzahl von Zugangsberechtigten betroffen und eine Vielzahl von Stellungnahmen zu prüfen, die eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Auswahl der Kriterien und der daraus gezogenen Schlüsse erfordern. Der Prüfaufwand hinsichtlich der Entscheidungskriterien zur Festsetzung des Verkehrsartenmix ist sehr komplex und erfordert umfangreiche Nachfragen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Zugangsberechtigten. Die Stellungnahmen der Betroffenen sind umfangreich machen einen sehr hohen Prüfaufwand erforderlich. Im Ergebnis der Prüfung müssen deutliche Anpassungen am Verkehrsartenmix vorgenommen werden. Die Prüfung erfolgt bei einem komplexen Fall in der Regel mit über fünf Bearbeitern.

Unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV fallen in einfachen Fällen bei kleineren Betreiber der Schienenwege über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobe-

nen und höheren Dienstes insgesamt 34 Stunden an, so dass sich hieraus Kostensätze in Höhe von 3 100 Euro ergeben. Bei mittelschweren Fällen beträgt der Prüfaufwand über die Laufbahngruppen 422 Stunden, so dass sich hieraus ein Kostensatz von 38 000 Euro ergibt. Bei komplexen Fällen wird ein Prüfaufwand von 602 Stunden über die Laufbahngruppen veranschlagt, so dass sich ein Kostensatz von 53 800 Euro ergibt.

Zu Gebührenziffer 21 (§ 73 Absatz 4 in Verbindung mit § 72 ERegG als Rechtsgrundlage)

(Verzicht auf Unterrichtung durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 72 ERegG)

Grundlegendes

Die umfangreichen Mitteilungspflichten nach § 73 Absatz 1 ERegG sind kein Selbstzweck, sondern dienen der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur. Sofern wirksamer Wettbewerb vorhanden ist und sich ein funktionierender Wettbewerb etabliert hat, kann auf Unterrichtungspflichten ganz oder teilweise verzichtet werden.

Die Prüfung, ob ein Verzicht auf eine Mitteilung erfolgen kann, erfolgt anhand der Informationen, die zum grundsätzlich mitteilungspflichtigen Unternehmen vorliegen sowie anhand derer über den mitteilungsbedürftigen Sachverhalt. Da alle benötigten Informationen unternehmensspezifisch sind, sind die mit der Prüfung verbundenen Tätigkeiten auch dem Unternehmen, dem gegenüber der Verzicht erklärt werden soll, individuell zurechenbar.

Kalkulation

Die Gebührenhöhen der Ziffer 20 ist eine Festgebühr und beträgt 500 Euro. Bei der Bildung der Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: Die für die Entscheidung relevanten Informationen zum Unternehmen liegen der Regulierungsbehörde auf Grund der verschiedenartigen Mitteilungs- und Berichtspflichten aus dem ERegG typischerweise bereits vor. Dies gilt insbesondere auch für die Informationen, aus denen sich die wettbewerbliche Relevanz der Infrastruktur ergibt. Die Bearbeitungszeit beträgt über die Laufbahngruppen des mittleren, gehobenen und höheren Dienstes insgesamt 6 Stunden. Aus diesen Bearbeitungszeiten wurde unter Zugrundelegung der Personaleinzel- und Sachkosten gemäß Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 3 Nummer 1 der AGebV ein Kostensatz in Höhe von 500 Euro ermittelt.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält die notwendigen Folgeänderungen in der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV), die sich aus der Tatsache ergeben, dass die auf die Bundesnetzagentur bezogenen Regelungen aus der BEGebV entfernt werden.

Zu § 1 Anwendungsbereich

Die Bundesnetzagentur wird aus dem Anwendungsbereich der BEGebV entfernt. Ihr steht künftig im Bereich der Eisenbahnregulierung eine eigene Gebührenverordnung zur Verfügung. Der Wortlaut wird außerdem grammatikalisch angepasst.

Zu § 2 Gebühren

In Absatz 2 verbleiben nur noch die auf das Eisenbahnbundesamt bezogenen Regelungsteile.

Zu § 3 Gebührenbefreiung

Der auf die Bundesnetzagentur bezogene Satzteil wird gestrichen. Im Übrigen besteht kein Regelungsbedarf.

Zu § 7 Alt-Sachverhalte

Die bislang in den Absätzen 1 bis 7 geregelten Sachverhalte haben aufgrund Zeitablaufes keinen Anwendungsbereich mehr, sie können daher entfallen. Stattdessen wird eine Regelung vorgesehen, die es dem Eisenbahn-Bundesamt ermöglicht, bezogen auf die Tatbestände 1.21 und 1.22 der Anlage 1 rückwirkend Gebühren zu erheben.

Der Zeitpunkt ergibt sich aus Folgendem: Muss ein Gebührentatbestand wie hier neu eingeführt werden, da seit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122/22 vom 11.5.2011) noch keine entsprechenden Gebührenregelungen für die der jeweiligen Erteilung nachgelagerte Überwachung bestanden, so sind im Lichte des Vertrauensschutzes bestimmte Anforderungen an eine fehlende Schutzwürdigkeit des Vertrauens des Antragstellers zu stellen: Konkret bedeutet dies, dass eine Vertrauensposition des Antragstellers bzw. potentiellen Gebührenschuldners durch die Einleitung eines förmlichen, auf die Einführung des neuen Gebührentatbestandes zielenden Änderungsverfahrens beseitigt werden kann, sofern ihm die Änderungsabsicht bekannt ist.

Übertragen auf die Regelungen des § 7 folgt daraus, dass die Schutzwürdigkeit des Vertrauens der Unternehmen rechtswirksam beseitigt wurde nach förmlicher Einleitung der Ressortabstimmung des Entwurfs der Zweiten Änderungsverordnung am 31. Juli 2015 verbunden mit einem Informationsschreiben an jedes einzelne betroffene Unternehmen, in dem die Sach- und Rechtslage erläutert wird.

Die entsprechenden Informationsschreiben an alle von den neuen EU-Vorgaben betroffenen Unternehmen im Rahmen der CSM-Überwachung nach der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung (ABl. L 320/3 vom 17.11.2012) legen als Beginn für den gebührenpflichtigen Überwachungszeitraum den 15. Februar 2016 fest. Soweit die ECM-Überwachung nach der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 betroffen ist, sind die Unternehmen stets jeweils anlässlich konkreter Überwachungstätigkeiten durch das Eisenbahn-Bundesamt umfassend über künftig zu zahlende Gebühren und Auslagen informiert worden.

Spätestens ab dem 15. Februar 2016 tritt somit für alle Unternehmen an die Stelle von schutzwürdigen Vertrauenspositionen finanzielle Planungssicherheit, so dass sich gebührenrechtliche Verpflichtungstatbestände insbesondere auch aus § 34 Absatz 1 Bundeshaushaltsordnung (BHO) ergeben, wonach Einnahmen rechtzeitig und vollständig zu erheben sind. Die Neuregelungen berücksichtigen auch die Tatsache, dass seit dem Inkrafttreten der Neuregelungen über die Überwachung ein erster 5 Jahres-Zeitraum bei einigen Antragstellern bereits abgeschlossen ist. In abgeschlossene Sachverhalte soll nicht eingegriffen werden. Die Gebührenerhebung beginnt in diesen Fällen rückwirkend mit der Antragstellung.

Zu Anlage 1, Teil I Abschnitt I Nummer 1.21 und 1.22:

Grundlegendes

Die bisherigen Gebührennummern zur Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen werden neu gefasst. Bisher war nur die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen geregelt. Mit der Neufassung wird zusätzlich zur individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung „Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen“ die Abrechenbarkeit des Personal- und Sachaufwands für die nachgelagerte Überwachung geregelt. Die Überwachung findet auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission

vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 statt. Danach hat das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Zertifizierungsstelle gemäß Artikel 7 Absatz 6 die Pflicht, mindestens einmal im Jahr an ausgewählten Betriebsstätten eine Überwachung durchzuführen, um sich zu vergewissern, dass die Stellen weiterhin die in Anhang III der Verordnung genannten Kriterien erfüllen. Die ausgewählten Betriebsstätten müssen geografisch und funktionell für die Tätigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die das Eisenbahn-Bundesamt zertifiziert hat, repräsentativ sein.

Bei den erweiterten Gebührensätzen der Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen konnte wegen der Verschiedenartigkeit der öffentlichen Leistungen und des damit im Einzelfall verbundenen Aufwands keine Festgebühren ermittelt werden. Aus Gründen der Gebührenklarheit und -sicherheit wurden Obergrenzen gebildet, deren Grenzen sich an dem zu erwartenden Personal- und Sachaufwand orientieren. Dieser Aufwand wurde durch Auswertung der Zeiterfassungen durch den Fachdienst ermittelt.

Da die Gebühr weiterhin als Zeitgebühr ausgestaltet ist, soll auch weiterhin der konkret entstandene Aufwand viertelstundengenau abgerechnet werden. Der Personal- und Sachaufwand für die Überwachung wurde dabei über einen Zeitraum von fünf Jahren entsprechend der Gültigkeitsdauer einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen kalkuliert.

Individuelle Zurechenbarkeit

Die Erhebung einer kostendeckenden Gebühr für die Überwachung auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 neben einer Gebühr für die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen ist dem Grunde nach zulässig. Denn die Überwachung ist den jeweiligen Inhabern einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen nach § 3 Absatz 2 Nummer 4 BGebG individuell zurechenbar: Die Überwachung nach der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 findet im Rahmen eines besonderen Leistungsverhältnisses zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und dem jeweiligen Inhaber einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen statt. Der Inhaber hat mit seiner Antragstellung auf Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen auch die nach der Erteilung durch die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 für 5 Jahre entsprechend der Gültigkeitsdauer einer Instandhaltungsstellenbescheinigung gemäß Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung zu erfolgende Überwachung mit veranlasst. Die durch die Verordnung vorgeschriebene Überwachung dient damit überwiegend dem Inhaber einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen zur unbeanstandeten Fortführung seiner Instandhaltungstätigkeiten. Die Aufrechterhaltung der Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen und damit die Durchführung einer hoch sicherheitsrelevanten Tätigkeit (Instandhaltung von Güterwagen) durch den Antragsteller bedarf einer kontinuierlichen Überwachung der Anforderungen an die Erteilung einer solchen Bescheinigung in Form von Auditierungen, Stichprobenprüfungen und Schwerpunktprüfungen durch das Eisenbahn-Bundesamt. Da sich auch die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung an anderen gängigen Zertifizierungsverfahren wie etwa ISO 9001 orientiert, denen eine nach der Zertifizierung stattfindende kontinuierliche Überwachung zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Zertifizierung immanent ist, dient auch die Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt überwiegend dem Interesse des Inhabers der Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen an der Aufrechterhaltung seines Sicherheitsniveaus und damit dem Fortbestand seines Betriebs. Dadurch steht der Inhaber einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen dieser Überwachung auch näher als die Allgemeinheit. Die Überwachung ist für den Inhaber einer Instandhaltungsstel-

lenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen planbar und in ihrem Umfang vorhersehbar, da die Überwachung nach der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 jährlich stattzufinden hat, vgl. Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung. Damit unterscheidet sich die Überwachung nach der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 wegen ihrer individuellen Zurechenbarkeit zu dem jeweiligen Inhaber einer Instandhaltungsstellenbescheinigung bzw. einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen von der Wahrnehmung allgemeiner staatlicher Aufsicht über die Einhaltung von Rechtsvorschriften und zum Zwecke der Gefahrenabwehr. Diese öffentliche Leistung ist damit auch nicht von der Allgemeinheit aus Steuermitteln zu finanzieren. Die genannten Gebühren fallen an, wenn das EBA die Erteilung bzw. Überwachung der Bescheinigungen selbst durchführt.

Im Falle des Einsatzes von Verwaltungshelfern reduziert sich der Aufwand und somit die Gebühr des EBA um den Teil, der dann als Auslage für den Verwaltungshelfer anfällt.

Kalkulation von Ziffer 1.21

Die Gebühr der Gebührennummer 1.21 ist eine Zeitgebühr und beträgt höchstens 350 000 Euro. Bei der Bildung dieser Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: Der Höchstwert ergibt sich aus dem kalkulierten Maximalaufwand für die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung zuzüglich des kalkulierten maximalen Aufwandes für die fünfjährige Überwachung.

Nach Auswertung des Aufwandes durch den Fachdienst beträgt der durchschnittliche Aufwand für die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung 1 250 Stunden. Werden die 1 250 Stunden für die Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung mit jeweils 120 Euro entsprechend dem Stundensatz nach § 2 Absatz 2 BEGebV abgerechnet, ergibt dies den Betrag in Höhe von 150 000 Euro. Die Überwachung der Unternehmen ist von erheblichem Umfang und weitaus aufwändiger als die Arbeiten zur Erteilung der nötigen Genehmigung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Aufgabe zu überprüfen, ob das Instandhaltungssystem in seiner Anwendung wirksam und effizient ist. Von der Überwachung werden also sowohl das Prozessaudit als auch das Produktaudit erfasst. Dies bedeutet im Gegensatz zu den Arbeiten zur Erteilung der Genehmigung, dass im Außen-dienst der gesamte Geschäftsbetrieb sowie die Ergebnisse überprüft werden müssen.

Gemäß § 5 Absatz 1e) Nummer 2 b) in Verbindung mit § 7g Absatz 1 und 3 AEG und Artikel 7 Absatz 6 sowie Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 führt die Aufsichtsbehörde sowohl planmäßige Überwachung als auch anlassbedingte Überwachung durch.

Im Rahmen der planmäßigen Überwachung gemäß Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 muss die ECM-Zertifizierungsstelle mindestens einmal im Jahr an ausgewählten Betriebsstätten, die geografisch und funktionell für alle Aktivitäten derjenigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen repräsentativ sind, die sie zertifiziert hat, eine Überwachung durchführen, um sich zu vergewissern, dass die Stellen weiterhin die in Anhang III der Verordnung (EU) 445/2011 genannten Kriterien erfüllen.

Im Rahmen der anlassbedingte Überwachung gemäß Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 unterrichtet ein am Instandhaltungsprozess Beteiligter (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturunternehmen, Halter, ...) oder eine ausländische nationale Sicherheitsbehörde die ECM-Zertifizierungsstelle EBA darüber, dass Grund zu der Annahme besteht, dass eine bestimmte, von ihr zertifizierte Stelle die Anforderungen von Artikel 14a Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG oder die Zertifizierungsanforderungen der Verordnung 445/2011 nicht einhält. Sodann muss die ECM-Zertifizierungsstelle EBA prüfen, ob die Behauptung einer Nichtübereinstimmung begründet ist.

Die Prüfung kann eine zusätzliche, anlassbedingte Überwachung der zertifizierten Stelle erfordern. Der Zeitaufwand hängt von der Größe und Komplexität der zu bewertenden

Organisation ab. Die ECM-Zertifizierungsstelle EBA erstellt auf der Basis der Antragsdokumentation und eines „Fragebogens zur Aufwandsermittlung“ eine Aufwandskalkulation für die Durchführung der Zertifizierung. Jeder Antragsteller erhält eine Mitteilung über die voraussichtliche Höhe der Kosten. Jedem Antragsteller wird die Möglichkeit eingeräumt, seinen Antrag zurückzunehmen oder einzuschränken.

Teilt der Inhaber einer Bescheinigung bezüglich der Instandhaltung der ECM-Zertifizierungsstelle EBA wesentliche Änderungen der Umstände, die zum Zeitpunkt der Erteilung der ursprünglichen Zertifizierung galten, mit, muss die ECM-Zertifizierungsstelle EBA eine Entscheidung über deren Änderung, Erneuerung oder Aufhebung treffen. Dieser Entscheidung kann eine zusätzliche, anlassbedingte Überwachung der zertifizierten Stelle vorausgehen (Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011).

Der diesbezügliche Personal- und Sachaufwand spiegelt sich im angesetzten Höchstwert wider: Es wird von einem maximalen jährlichen Aufwand von bis zu 416,7 Stunden ausgegangen, was multipliziert mit einem Stundensatz von 120 Euro den Betrag von 50 000 Euro jährlich ergibt. In diesem Umfang werden die Unternehmen nach der Erteilung der Bescheinigung im ersten Jahr weitere vier Jahre vom Eisenbahn-Bundesamt bzw. durch Verwaltungshelfer des EBA überwacht.

Mit dieser Verordnung soll der Teil des Aufwandes abgerechnet werden, welcher der Ermittlung dient, ob die im Antrag auf Erteilung einer Instandhaltungsstellenbescheinigung genannten Ergebnisse im Betrieb tatsächlich erbracht werden und ob alle geltenden Anforderungen zu jedem Zeitpunkt erfüllt werden. Es handelt sich also um die Umsetzung der neuen Aufgabe aus den zitierten Vorschriften. Da der im Gebührentatbestand abgebildete Überwachungszeitraum insgesamt fünf Jahre beträgt, ergibt sich damit ein Höchstwert in Höhe von 350 000 Euro.

Kalkulation von Ziffer 1.22

Die Gebühr der Gebührennummer 1.22 ist eine Zeitgebühr und beträgt höchstens 300 000 Euro. Bei der Bildung dieser Gebühr wurde unter Berücksichtigung des voraussichtlich anfallenden Personal- und Sachaufwands folgende Kalkulation vorgenommen: Der Höchstwert ergibt sich aus dem kalkulierten Maximalaufwand für die Erteilung einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen zuzüglich des kalkulierten maximalen Aufwandes für die fünfjährige Überwachung. Nach Auswertung des Aufwandes durch den Fachdienst beträgt der durchschnittliche Aufwand für die Erteilung einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen 835 Stunden. Werden diese Stunden mit jeweils 120 Euro entsprechend dem Stundensatz nach § 2 Absatz 2 BEGebV abgerechnet, ergibt dies den Betrag in Höhe von 100 200 Euro. Der Zeitaufwand hängt von der Größe und Komplexität der zu bewertenden Organisation und von der Anzahl der beantragten Funktionen ab und muss individuell kalkuliert werden.

Die ECM-Zertifizierungsstelle EBA erstellt auf der Basis der Antragsdokumentation und eines „Fragebogens zur Aufwandsermittlung“ eine Aufwandskalkulation für die Durchführung der Zertifizierung.

Jeder Antragsteller erhält eine Mitteilung über die voraussichtliche Höhe der Kosten. Jedem Antragsteller wird die Möglichkeit eingeräumt, seinen Antrag zurückzunehmen oder einzuschränken. Die Überwachung der Unternehmen ist von erheblichem Umfang und weitaus aufwändiger als die Arbeiten zur Erteilung der nötigen Genehmigung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Aufgabe zu überprüfen, ob das Instandhaltungssystem in seiner Anwendung wirksam und effizient ist. Von der Überwachung werden also sowohl das Prozessaudit als auch das Produktaudit erfasst. Dies bedeutet im Gegensatz zu den Arbeiten zur Erteilung der Genehmigung, dass im Außendienst der gesamte Geschäftsbetrieb sowie die Ergebnisse überprüft werden müssen.

Gemäß § 5 Absatz 1e) Nummer 2 b) in Verbindung mit § 7g Absatz 3 AEG und Artikel 8 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 führt die Aufsichtsbehörde sowohl planmäßige Überwachung als auch anlassbedingte Überwachung durch.

Im Rahmen der planmäßigen Überwachung gemäß Artikel 8 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 muss die ECM-Zertifizierungsstelle mindestens einmal im Jahr an ausgewählten Betriebsstätten, die geografisch und funktionell für alle Aktivitäten derjenigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen repräsentativ sind, die sie zertifiziert hat, eine Überwachung durchführen, um sich zu vergewissern, dass die Stellen weiterhin die in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 genannten Kriterien erfüllen.

Im Rahmen der anlassbedingte Überwachung gemäß Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 unterrichtet ein am Instandhaltungsprozess Beteiligter (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturunternehmen, Halter, ...) oder eine ausländische nationale Sicherheitsbehörde die ECM-Zertifizierungsstelle EBA darüber, dass Grund zu der Annahme besteht, dass eine bestimmte, vom ihr zertifizierte Stelle die Anforderungen von Artikel 14a Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG oder die Zertifizierungsanforderungen der Verordnung Nummer 445/2011 nicht einhält. Sodann muss die ECM-Zertifizierungsstelle EBA prüfen, ob die Behauptung einer Nichtübereinstimmung begründet ist.

Die Prüfung kann eine zusätzliche, anlassbedingte Überwachung der zertifizierten Stelle erfordern. Teilt der Inhaber einer Bescheinigung bezüglich der Instandhaltung der ECM-Zertifizierungsstelle EBA wesentliche Änderungen der Umstände, die zum Zeitpunkt der Erteilung der ursprünglichen Zertifizierung galten, mit, muss die ECM-Zertifizierungsstelle EBA eine Entscheidung über deren Änderung, Erneuerung oder Aufhebung treffen. Dieser Entscheidung kann eine zusätzliche, anlassbedingte Überwachung der zertifizierten Stelle vorausgehen (Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011).

Der diesbezügliche Personal- und Sachaufwand spiegelt sich im angesetzten Höchstwert wider: Es wird von einem maximalen jährlichen Aufwand von bis zu 416,7 Stunden ausgegangen, was multipliziert mit einem Stundensatz von 120 Euro den Betrag von 50 000 Euro jährlich ergibt. In diesem Umfang werden die Unternehmen nach der Erteilung der Bescheinigung im ersten Jahr weitere vier Jahre vom Eisenbahn-Bundesamt bzw. durch Verwaltungshelfer des EBA überwacht.

Mit dieser Verordnung soll der Teil des Aufwandes abgerechnet werden, welcher der Ermittlung dient, ob die im Antrag auf Erteilung einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen genannten Ergebnisse im Betrieb tatsächlich erbracht werden und ob alle geltenden Anforderungen zu jedem Zeitpunkt erfüllt werden. Es handelt sich also um die Umsetzung der neuen Aufgabe aus den zitierten Vorschriften. Da der im Gebührentatbestand abgebildete Überwachungszeitraum fünf Jahre beträgt, ergibt sich damit ein Höchstwert in Höhe von 300 000 Euro.

Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.