

Bericht zum Pilotprojekt

**Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz
(SGFFG)**

– Nachmessung Erfüllungsaufwand und Evaluierung

Stand: Mai 2015

Statistisches Bundesamt

Inhaltsverzeichnis

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	2
<i>Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen</i>	4
<i>Abkürzungen</i>	5
0 Zusammenfassung	6
1 Einleitung	8
2 Untersuchungsgegenstand und Projektziele	10
2.1 Untersuchungsgegenstand	10
2.2 Projektziele.....	11
3 Methodische Grundlagen	14
3.1 Erfüllungsaufwand	14
3.2 Evaluierung.....	17
4 Projektumsetzung	19
4.1 Projektablauf	19
4.2 Auswahl der Befragten.....	20
4.3 Erhebungsmodus	21
4.4 Erhebungsinstrumente	21
4.5 Datenauswertung Erfüllungsaufwand der Wirtschaft	23
4.6 Datenauswertung Evaluierung	24
5 Ergebnisse	26
5.1 Ausschöpfung und Struktur der Stichproben	26
5.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft	28
5.3 Arbeitsprozesse der Verwaltung und Verbesserungsvorschläge	32
5.4 Evaluierung.....	35
5.4.1 Motive und Hürden der Antragstellung.....	36
5.4.2 Formale und inhaltliche Bewertung des Gesetzes	37
5.4.3 Prozess der Antragserstellung	41
5.4.4 Fristen und Abläufe	46
5.4.5 Rankingverfahren	46
5.4.6 Zukünftiges Potenzial des SGFFG.....	49
5.4.7 Weitere Verbesserungsvorschläge	50
6 Anhang	52
Anhang 1: Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG)	52
Anhang 2: Leitfaden zur Messung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft	55

Anhang 3: Leitfaden zur Messung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung.....	61
Anhang 4: Leitfaden Evaluierung Antragsteller	67
Anhang 5: Leitfaden Evaluierung potenzielle Antragsteller.....	77

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen

Tabellen

Tabelle 1: Lohnsätze in Euro des Wirtschaftszweiges H 49 nach Unternehmensgröße und Qualifikationsniveau.....	24
Tabelle 2: Struktur der Stichproben in den Zielgruppen des Normadressaten Wirtschaft.....	26
Tabelle 3: Regionale Verteilung der Stichproben in den Zielgruppen des Normadressaten Wirtschaft	28
Tabelle 4: Laufender Erfüllungsaufwand der Wirtschaft.....	29

Abbildungen

Abbildung 1: Ablauf eines Projektförderverfahrens mit Bundesmitteln.....	12
Abbildung 2: Berechnungsmodell zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands einer Vorgabe	14
Abbildung 3: Darstellung der Phasen im Projekt zum SGFFG	19
Abbildung 4: Prozess der Antragstellung.....	30
Abbildung 5: Prozess einer typischen Antragsbearbeitung im EBA	32
Abbildung 6: "Wie wurden Sie auf das SGFFG aufmerksam?"	35
Abbildung 7: "Ist das Gesetz Ihrer Meinung nach verständlich formuliert?"	38
Abbildung 8: "Ist Ihrer Meinung nach die Förderhöhe angemessen?"	39
Abbildung 9: "Ist Ihrer Meinung nach der Förderumfang, d.h. was grundsätzlich förderfähig ist, angemessen?"	40
Abbildung 10: "Gab es Punkte in der Antragstellung, die Sie als schwierig empfunden haben? Wenn ja, welche Punkte waren das genau?"	42
Abbildung 11: "Ist die Anleitung zum Vollzug des SGFFG Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?"	44
Abbildung 12: "Halten Sie dieses Rankingverfahren für angemessen?"	47
Abbildung 13: "Was halten Sie von der Idee, die Produktivität, also die Höhe der Auslastung des Schienenwegs bzw. des Stell- oder Verantwortungsbereiches (Tonnenkilometer pro Zeiteinheit) in das Rankingverfahren einzubeziehen?"	48

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DB	Deutsche Bahn
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EBKrg	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GBü	Geschäftsstelle Bürokratieabbau
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
INTERREG	Europäische territoriale Zusammenarbeit
IT	Informationstechnik
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KV	Kombinierter Verkehr
LEFG	Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz
LIP/ZIP	Landesinfrastrukturprogramm/Zukunftsinvestitionsprogramm
NE-Bahnen	Nicht bundeseigene Eisenbahnen
NKR	Nationaler Normenkontrollrat
NKRG	Gesetz zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
SGFFG	Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz
SNB	Schienennutzungsbedingungen
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

0 Zusammenfassung

Das vorliegende Projekt zum Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) untersucht zum einen den Erfüllungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung¹ hinsichtlich der Vorgaben Antragstellung und -bearbeitung. Zum anderen wird das Gesetz in Bezug auf Zielerreichung und Optimierungspotenzial evaluiert.

Der laufende Erfüllungsaufwand beträgt für den Normadressat Wirtschaft für die Vorgabe „Antragstellung“ insgesamt 342.880 Euro pro Jahr.

Zentrale Ergebnisse der Evaluierung sind:

- Die Einführung des SGFFG wird durchgängig positiv gesehen und begrüßt.
- Das Hauptmotiv für eine Antragstellung ist der Erhalt der eigenen Infrastruktur und damit einhergehend eine Steigerung der Wirtschaftsleistung des Unternehmens.
- Die Fördervoraussetzungen (Streckengeschwindigkeit und durchgängiger Schienengüterverkehr über mindestens 50 Kilometer) sind der Hauptgrund, warum Unternehmen bislang noch keinen Antrag auf Förderung nach dem SGFFG gestellt haben.
- Die befragten Unternehmen sind der Meinung, dass die Förderung auf Instandhaltungsmaßnahmen, Reparaturen und sinnvolle Aus- und Neubauten ausgeweitet werden sollte. Gerade der Erhalt der eigenen Infrastruktur ist mit eigenen Mitteln schwer zu bewältigen, allerdings Voraussetzung für eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).
- Die festgelegten Vorhaltefristen werden als unrealistisch beurteilt. Die damit verbundene Rückzahlungsverpflichtung stellt für viele Befragte eine Hürde dar.
- Die Förderquote von 50 % wird mehrheitlich als zu niedrig angesehen. Die Unternehmen halten eine Anpassung bzw. Gleichstellung von Förderquote und Fördervolumen an die Förderung der bundeseigenen Bahn für wünschenswert.
- Den Gesetzestext finden die befragten Unternehmen gut verständlich. Die Formulierungen des Anwendungsbereichs (§ 1 SGFFG) und der Finanzierung (§ 3 SGFFG) sollten eindeutiger sein, und die förderfähigen Planungs- und Baukosten (§ 2 SGFFG) genauer beschrieben werden.

¹ Die Ergebnisse des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung können in der hier vorliegenden Veröffentlichung nicht berücksichtigt werden, da hierüber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch Abstimmungsbedarf zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Statistischen Bundesamt besteht.

- Der Antrag inklusive aller geforderten Anlagen und Nachweise wird – auch im Vergleich zu anderen Förderungen – als zu umfangreich und aufwändig erachtet. Insbesondere die Beantragung von Bankbürgschaften ist kostenintensiv und zeitaufwändig. Die Unternehmen fordern eine größere Akzeptanz für alternative Sicherheiten bzw. ein Überdenken der Notwendigkeit einer Bürgschaft.
- Die Anleitungen zum Vollzug in den Versionen von 2014 sowie die aktuell verfügbaren Muster und Anlagen sind gut verständlich und reichen der Mehrheit der Befragten aus, um den Antrag zu bearbeiten. Musteranträge oder detailliertere Erläuterungen zu Nachweisen wären ein „Nice-to-have“.
- Eine Bereitstellung der Fördergelder circa sieben Monate nach Antragstellung wirkt sich ggfs. negativ auf die unternehmensinterne Planung, Angebote externer Dienstleister und auf die Mitfinanzierung des Bundeslandes aus. Äußerst problematisch wäre auch die Umsetzung einer Maßnahme vor dem Hintergrund des Jährlichkeitsprinzips.
- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist in der Phase der Antragstellung ein wichtiger Ansprechpartner für die Unternehmen. Die Zusammenarbeit mit den Mitarbeiter/-innen wird positiv bewertet. Dennoch wünschen sich die EIU eine bessere Erreichbarkeit der Sachbearbeiter/-innen sowie eine feste Ansprechpartnerin bzw. einen festen Ansprechpartner.
- Das aktuell angewendete Rankingverfahren kritisieren die befragten Unternehmen stark, vor allem, weil punktuelle Maßnahmen von vornherein schlechte Chancen auf Förderung haben. Die Produktivität kann nach Meinung der Unternehmen maximal ein ergänzendes Entscheidungskriterium sein. Die Unternehmen fänden es generell wichtig, die Notwendigkeit einer Maßnahme für die Infrastruktur eines Unternehmens sowie intervenierende Faktoren, wie die wirtschaftliche Entwicklung einer Region, in die Entscheidung einfließen zu lassen.
- Das angedachte Abrufverfahren ist zu aufwändig.
- Eventuell anfallende Gebühren für die Bearbeitung der eingehenden Anträge sowie bei Bewilligung der Förderung stoßen bei den Unternehmen auf Unverständnis.
- Basierend auf den Angaben der Befragten kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der Anträge auf Fördergelder nach dem SGFFG ansteigen wird.

Neben den genannten Ergebnissen der Evaluierung, ergab sich aus den Gesprächen mit den Sachbearbeiter/-innen des EBA Verbesserungspotenzial, vor allem hinsichtlich der Interaktion mit den Antragstellern und beim Rankingverfahren.

1 Einleitung

Die Bundesregierung hat im Staatssekretärsausschuss „Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung“ mit Wirkung zum 01. März 2013 das Konzept zur Evaluierung neuer Regelungsvorhaben beschlossen. Das Konzept gibt vor, dass „bei wesentlichen Regelungsvorhaben in angemessener Frist nach in Kraft treten die Ressorts systematisch überprüfen, ob und inwieweit der bei Verabschiedung ermittelte Aufwand sich im Nachhinein als zutreffend erwiesen hat“². Zusätzlich soll bewertet werden, ob das mit dem Gesetz beabsichtigte Ziel erreicht wurde.

Um erste Erfahrungen mit dem Konzept zu sammeln und es auf seine Praxistauglichkeit hin zu testen, wurden im Staatssekretärsausschuss vom 30. August 2013 acht Regelungsvorhaben als Pilotvorhaben definiert. Mit dem Projekt zum Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) wurde eines dieser acht Pilotvorhaben umgesetzt. Die Ergebnisse sind im vorliegenden Bericht dargestellt.

Die Federführung des Projektes liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das Statistische Bundesamt wurde mit der Projektkonzeption, Durchführung und Auswertung der Ergebnisse betraut. Thematisch-inhaltlich standen sowohl das BMVI als auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unterstützend zu Seite.

Das SGFFG eignet sich als Pilotprojekt, weil es sich zum einen um ein neues Gesetz handelt. Ein zentrales Ziel der Evaluierung sollte deshalb sein, Erfahrungen von Unternehmen, die bereits einen Antrag auf Förderung gestellt hatten bzw. von Verwaltungsmitarbeiter/-innen, die die Anträge bearbeitet hatten, zu sammeln und entsprechendes Optimierungspotenzial aufzuzeigen. Zum anderen wurden 2014 die von der Bundesregierung bereitgestellten Fördergelder nicht ausgeschöpft. Für die Evaluierung war deshalb weiterhin die Frage maßgeblich, welche Ursachen hinter dieser Tatsache stecken.

Der Bericht gliedert sich folgendermaßen:

Kapitel 2 erläutert das SGFFG als Untersuchungsgegenstand und geht anschließend auf die Ziele des Projektes ein, d. h. auf die Nachmessung des Erfüllungsaufwands und die einzelnen Teilziele der Evaluierung. Kapitel 3 beschreibt die Methodik des Erfüllungsaufwands und das zugrundeliegende Berechnungsmodell sowie das Konzept der Evaluierung. Der Projektablauf wird in Kapitel 4 zunächst skizziert und anschließend die konkrete Projektumsetzung

² *Die Bundesregierung* (Hrsg.), Arbeitsprogramm bessere Rechtsetzung. Kabinettsbeschluss vom 28.03.2012, Berlin, 2012, Ziffer II.3.

beschrieben. Das Kapitel befasst sich weiter mit der Auswahl der Befragten sowie dem gewählten Erhebungsmodus und der Konzeption der verschiedenen Erhebungsinstrumente. Den Abschluss bildet die Darstellung der Vorgehensweise bei der Auswertung des Erfüllungsaufwands getrennt nach den Normadressaten Wirtschaft und Verwaltung³. Zudem wird auf die Auswertung der Evaluierung eingegangen.

Kapitel 5 widmet sich den Ergebnissen des Projektes. Zunächst wird die Ausschöpfung und Verteilung der Stichproben beschrieben. Die Ergebnisse der Erfüllungsaufwandsmessung werden für Wirtschaft und Verwaltung⁴ getrennt erläutert; die Darstellung der Befunde aus den Evaluierungsbefragungen von Unternehmen, die bereits einen Antrag gestellt hatten und Unternehmen, die noch keinen Antrag gestellt hatten, erfolgt, wo sinnvoll, im Vergleich zueinander. In den Unterkapiteln sind konkrete Verbesserungsvorschläge der Befragten enthalten, die zu einer Erleichterung des Antragverfahrens für die Wirtschaft und ggfs. zu einer Reduzierung des Erfüllungsaufwands beitragen könnten.

³ Siehe Fußnote 1.

⁴ Siehe Fußnote 1.

2 Untersuchungsgegenstand und Projektziele

2.1 Untersuchungsgegenstand

Gesetzliche Grundlage ist das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr – Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) in der Fassung vom 07. August 2013.

Das Ziel des Gesetzes ist die Förderung von Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, um zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr in Deutschland zu schaffen und den Verkehrsnutzen, d. h. die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zu stärken. Mit dem Gesetz fördert der Bund erstmalig die nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur.

Antragsberechtigt sind Unternehmen, welche öffentliche nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur betreiben und über eine Genehmigung gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verfügen.

Nach dem SGFFG sind Schienenwege und Schienenwege in Serviceeinrichtungen (Rangierbahnhöfe, Abstellgleise, Häfen, Zugbildungseinrichtungen) förderfähig, die:

- von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 km/h befahren werden können,
- durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
- von einer nicht bundeseigenen Eisenbahn betrieben werden und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,
- und auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr, d. h. Schienengütertransporte über eine Mindestdistanz von 50 Kilometer, stattgefunden hat bzw. erkennbar ist, dass künftig Schienengüterfernverkehr stattfinden wird.

Es werden ausschließlich Maßnahmen gefördert, die als Ersatzinvestitionen gelten. Bei Ersatzinvestitionen handelt es sich um den Ersatz einer technisch abgängigen Anlage durch eine neue Anlage, welche die gleiche oder ähnliche Funktion, bei gleichzeitiger Anpassung an den technischen Fortschritt hat. Instandhaltungsmaßnahmen, Neubauten und die Reaktivierung von Anlagen werden nicht gefördert.

Die Finanzierung erfolgt mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen als Anteilfinanzierung auf dem Wege der Projektförderung. Es können maximal 50 % der Kosten der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Dabei sind 50 % der Planungskosten zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 % der Baukosten nicht übersteigen.

In den Jahren 2013 und 2014 standen bzw. stehen dem Bundeshaushalt für die Förderung jeweils 25 Millionen Euro zur Verfügung. Dieser Betrag ist auch für die kommenden Jahre vorgesehen.

2.2 Projektziele

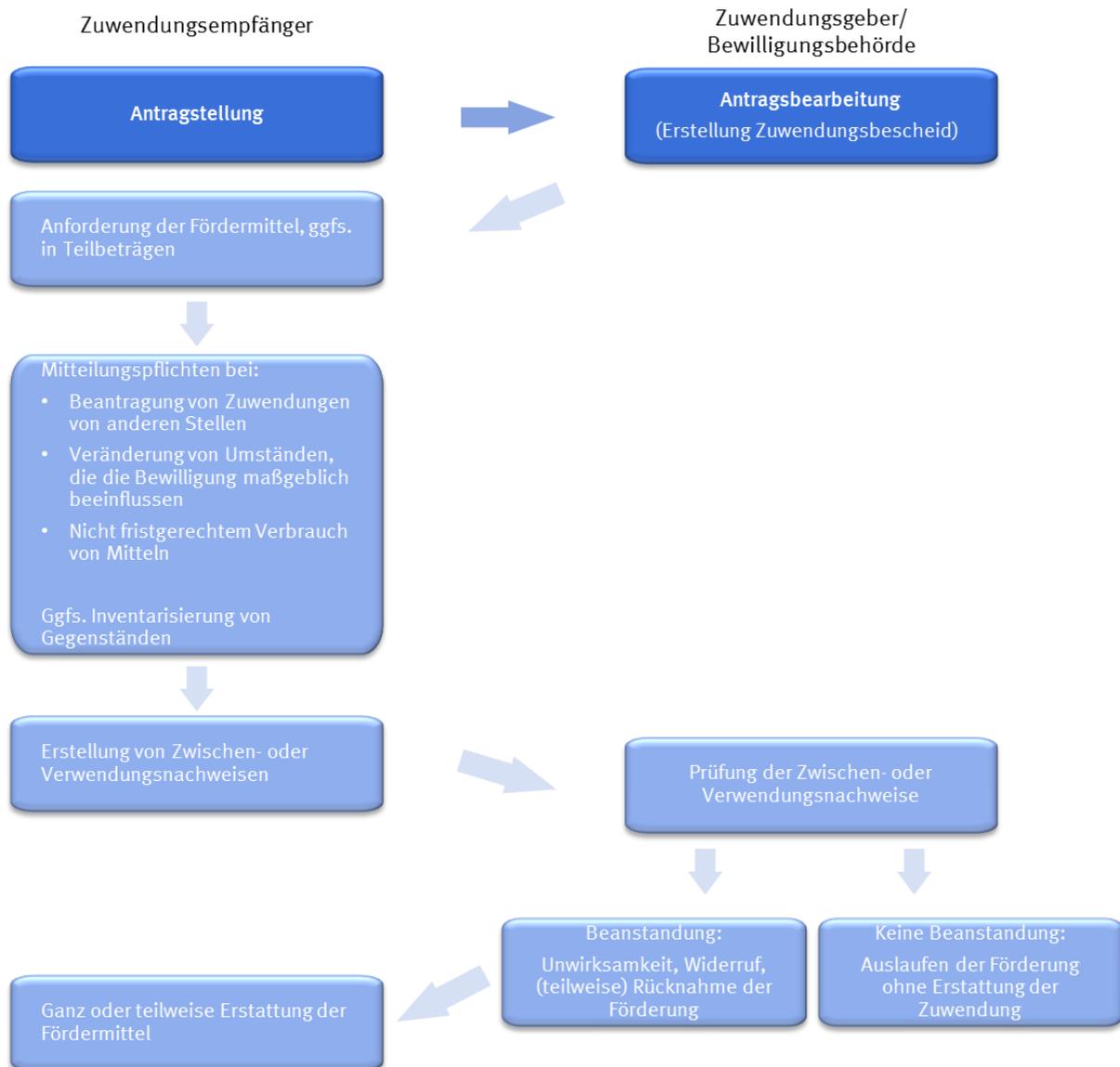
Im Rahmen des Projekts wird zum einen der messbare Erfüllungsaufwand ermittelt und dargestellt, welcher durch die Antragstellung und -bearbeitung im Rahmen des SGFFG entsteht. Die Messung des Erfüllungsaufwands erfolgte für die Antragsteller sowie für die Verwaltung⁵. Der gesamte Erfüllungsaufwand des Gesetzes wurde durch das zuständige Ressort bereits während des Gesetzgebungsverfahrens ex-ante geschätzt.⁶

Abbildung 1 zeigt den typischen Verlauf eines Antragsprozesses im Zuwendungsrecht, zu welchem auch das SGFFG gehört. Zum Zeitpunkt des Projektes liegen ausschließlich Praxiserfahrungen für die Phasen der Antragstellung (Wirtschaft) und Antragsbearbeitung (Verwaltung) vor. Nachgelagerte Arbeitsprozesse, die bei Bewilligung der Zuwendung notwendig werden, wie beispielsweise das Verfahren des Mittelabrufs können nicht betrachtet werden, da diese zum Zeitpunkt der Projektdurchführung weder seitens der Wirtschaft noch seitens der Verwaltung durchlaufen worden waren. Aus diesem Grund überprüft das vorliegende Projekt nur, ob der Aufwand für Antragstellung und -bearbeitung, welcher ex-ante geschätzt wurde, zutreffend ist.

⁵ Siehe Fußnote 1.

⁶ BT-Drucksache 17/13021 vom 10.04.2013: Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz.

Abbildung 1: Ablauf eines Projektförderverfahrens mit Bundesmitteln⁷



Zum anderen dient das Projekt Evaluierungszwecken. Bei der Evaluierung wird eruiert, ob das SGFFG in der Praxis seinem intendierten Ziel gerecht wird, wo ggfs. Optimierungsbedarf besteht und wo eventuell Erfüllungsaufwand verringert werden kann. Im Jahr 2014 wurde das Fördervolumen von 25 Millionen Euro nicht ausgeschöpft, daher liegt ein weiterer Interessensschwerpunkt des Projektes auf der Identifikation der Gründe, die Betreiber von nicht bundeseigener Eisbahninfrastruktur davon abhält, einen Antrag zu stellen. Der Fokus der Evaluierung lag daher auf der Wirtschaft. Es wurden sowohl Unternehmen befragt, die einen

⁷ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Bürokratischer Aufwand im Zuwendungsrecht, Wiesbaden, 2010, S. 11.

Antrag auf Förderung gestellt hatten (Antragsteller), als auch Unternehmen, die keinen Antrag gestellt hatten (potenzielle Antragsteller)⁸.

Im Einzelnen sollten Antragsteller und potenzielle Antragsteller folgende Themenbereiche bewerten:

- Motivation für die Antragstellung bzw. Gründe, warum Unternehmen bislang keinen Antrag stellten
- Verständlichkeit des Gesetzestextes
- Verständlichkeit und Handhabung der Antragsunterlagen
- Inhaltliche Beurteilung des SGFFG hinsichtlich Förderumfang, Fördervoraussetzungen sowie Förderhöhe
- Nutzung und Bewertung von Informationsmaterial und externer Unterstützung
- Bewertung zeitlicher Abläufe von der Antragstellung bis zum Erhalt der Fördergelder
- Einschätzung des Rankingverfahrens
- Ausblick auf die zukünftige Antragstellung
- Alternative Möglichkeiten zur Förderung der Eisenbahninfrastruktur

⁸ Da es sich bei den Begriffen Antragsteller und potenzielle Antragsteller um Zielgruppenbezeichnungen handelt, wird im Bericht ausschließlich die maskuline Form verwendet.

3 Methodische Grundlagen

3.1 Erfüllungsaufwand

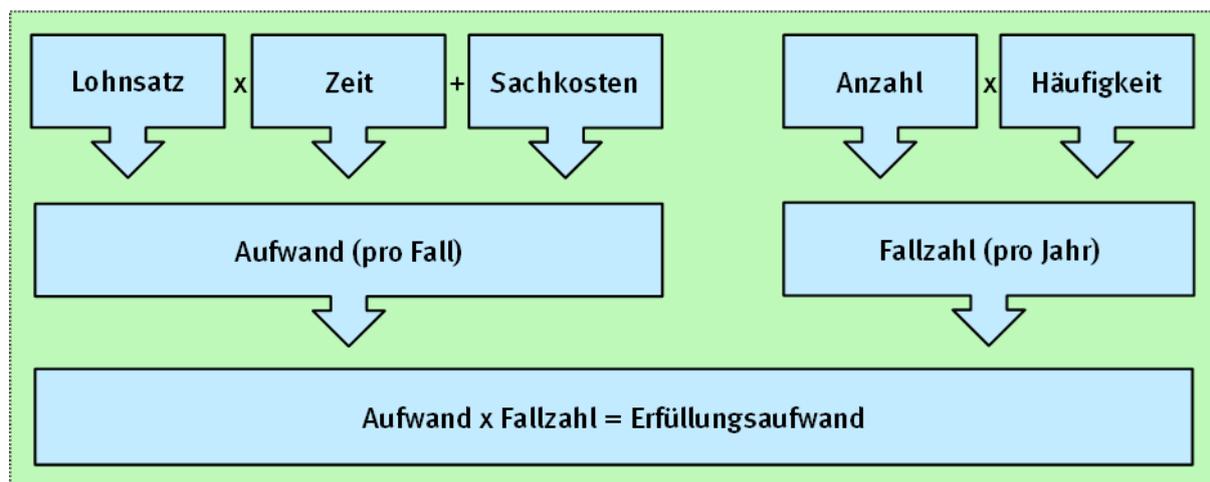
Der Erfüllungsaufwand ist im § 2 Absatz 1 des Gesetzes zur Einrichtung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) wie folgt definiert: „Der Erfüllungsaufwand umfasst den gesamten messbaren Zeitaufwand und die Kosten, die durch die Befolgung einer bundesrechtlichen Vorschrift bei Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft sowie der öffentlichen Verwaltung entstehen.“⁹

Gesetzlich initiierte Verpflichtungen werden als Vorgaben bezeichnet, sind geltendes Recht und veranlassen den Adressaten bestimmte Ziele oder Anordnungen zu erfüllen oder Handlungen zu unterlassen. Dazu zählen sowohl die Überwachung und Kontrolle von Zuständen und Verhaltensweisen, als auch die Befolgung gesetzlicher Anordnungen, um Ansprüche auf staatliche Leistungen nicht zu verlieren.

Erfüllungsaufwand entsteht allerdings nur dann, wenn die Vorgabe unmittelbare, d. h. direkte Auswirkungen auf den Zeitaufwand und/oder die Kosten des Normadressaten hat. Mittelbare Folgen, wie beispielsweise Wettbewerbsvorteile, gelten daher nicht als Erfüllungsaufwand.

Bei der Berechnung des gesamten Erfüllungsaufwands eines Gesetzes wird der Erfüllungsaufwand für jede Vorgabe separat ermittelt. Abbildung 2 stellt das Berechnungsmodell für eine Vorgabe schematisch dar:

Abbildung 2: Berechnungsmodell zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands einer Vorgabe



⁹Gesetz zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2006 (BGBl I 2006, 1866), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.03.2011 (BGBl I 2011, 420).

Im ersten Schritt werden die Kosten pro Fall ermittelt, die sich aus dem Personal- und dem Sachaufwand ergeben.

Für die Berechnung des Personalaufwands werden zunächst die Tätigkeiten erfasst, die zur Erfüllung einer Vorgabe notwendig sind. Für diese werden Zeitwerte ermittelt und anschließend mit dem Lohnsatz der jeweils bearbeitenden Person multipliziert. Der Lohnsatz wird, gestaffelt nach Qualifikationsniveau, der standardisierten Lohnkostentabelle des Statistischen Bundesamtes entnommen¹⁰.

In manchen Fällen ist die Zerlegung einer Vorgabe in einzelne Tätigkeiten und deren Hinterlegung mit Zeitwerten nicht sinnvoll oder möglich, sodass eine Gesamtzeit ermittelt wird. Dies trifft z. B. auf Tätigkeiten mit sehr einfachen Handlungsabläufen zu, oder wenn sich die Befragten an die Zeiten für die einzelnen Arbeitsschritte nicht mehr erinnern können. In diesen Fällen wird die Gesamtzeit erfragt und wiederum mit dem entsprechenden Lohnsatz verrechnet.

Neben dem Personalaufwand kann in den Unternehmen und der Verwaltung auch Sachaufwand durch die Erfüllung einer Vorgabe entstehen. Zum Sachaufwand gehören beispielsweise Kosten für die Inanspruchnahme externer Dienstleistungen (z. B. Ingenieur), Kosten für Informations- und Kommunikationstechnik (z. B. CAD-Programme), Kosten für Schulungsmaßnahmen und Informationsmittel sowie Kosten für Sachmittel wie Büromaterial oder Porto.

Die Summe aus errechnetem Personalaufwand und anfallendem Sachaufwand ergibt den Aufwand pro Fall. Der gesamte jährliche Erfüllungsaufwand einer Vorgabe für alle Betroffenen errechnet sich schließlich aus der Multiplikation der ermittelten Kosten pro Fall mit der dazugehörigen Fallzahl.

Bei periodisch zu erfüllenden Vorgaben resultiert die Fallzahl aus der Häufigkeit, d. h. wie oft in einem Jahr der Vorgabe nachgekommen werden muss, und der Anzahl der jährlich Betroffenen. Bei anlassbezogen zu erfüllenden Vorgaben entspricht die Fallzahl der Zahl der jährlichen Fälle, d. h. die Ermittlung von Häufigkeit und Anzahl der Betroffenen ist nicht notwendig.

Bei der Befolgung einer Vorgabe können, neben jährlich immer wieder anfallendem Aufwand und Kosten (laufender Erfüllungsaufwand), auch ein einmaliger Aufwand bzw. einmalige Kosten (Umstellungsaufwand) entstehen. In diesem Fall wird ein Arbeitsschritt nur einmal bei der

¹⁰ Die standardisierten Lohnkostentabellen für Wirtschaft und Verwaltung basieren auf Datenauswertungen des Systems der Verdienststatistiken, in das die von den Statistischen Landesämtern erhobenen Daten vollständig einfließen, zuzüglich der zentral vom Statistischen Bundesamt durchgeführten Tarifverdienststatistik.

Umstellung auf eine neue gesetzliche Vorschrift notwendig bzw. fällt ein Kostenpunkt nur einmalig in der Einführungsphase an und in den Folgejahren nicht mehr.¹¹

Gebühren, die Unternehmen für eine Amtshandlung der Verwaltung entstehen, zählen nicht zum Erfüllungsaufwand.

Bei einem Antrag auf Förderung nach dem SGFFG handelt es sich um eine anlassbezogen zu erfüllende Vorgabe. Das bedeutet, dass sich die Fallzahl durch alle jährlich gestellten bzw. bearbeiteten Anträge ergibt.

Da der Gesetzgeber im SGFFG Inhalt, Form und Verfahrensweise für die Antragstellung und Antragsbearbeitung allgemeingültig vorgeschrieben hat, sind diese beiden Phasen die zu messenden Vorgaben im vorliegenden Projekt.

Von diesen Vorgaben sind zwei Normadressaten direkt betroffen: Zum einen die nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die zum Normadressat Wirtschaft gehören, zum anderen das EBA, das zum Normadressat Verwaltung¹² zählt.

Bei den Unternehmen werden der zeitliche Aufwand und die zusätzlichen Kosten der Antragstellung von der Einarbeitung in das SGFFG bis hin zur Versendung des fertigen Antrags, inklusive eventueller Nacharbeiten betrachtet. Beim EBA umfasst der Erfüllungsaufwand sämtliche Personal- und Sachkosten, die bei der Antragsbearbeitung und anschließender Bewilligung oder Ablehnung sowie der Kommunikation mit den Antragstellern entstehen.¹³ Die von den befragten EIU genannten Gebühren für die Antragstellung fließen, wie bereits beschrieben, nicht in die Erfüllungsaufwandsberechnung ein. Da sie für die Antragstellenden jedoch eine Belastung darstellen, werden sie qualitativ berücksichtigt.

¹¹ Der einmalige Umstellungsaufwand wird nicht nachgemessen, da der Gesetzgeber hinsichtlich dieser Aufwände keine Optimierungen mehr vornehmen kann. Zudem ist der Abstand zwischen Inkrafttreten einer Regelung und der Nachmessung zu groß, um methodisch haltbare Ergebnisse zu erzielen.

¹² Siehe Fußnote 1.

¹³ Siehe Fußnote 1.

3.2 Evaluierung

Mit der „Konzeption zur Evaluierung neuer Regelungsvorhaben“¹⁴ hat die Bundesregierung erstmalig einen verbindlichen Rahmen zur systematischen Überprüfung von Gesetzen und Verordnungen geschaffen.

Die Evaluierung stellt eine wichtige Komponente auf dem Weg zur besseren Rechtsetzung dar, da hier ein Zusammenhang zwischen Ziel und Zweck einer Regelung und den tatsächlichen Wirkungen sowie den damit verbundenen Kosten hergestellt wird. Eine Evaluierung kann zusätzlich folgende Aspekte beleuchten:

- positive oder negative Nebenfolgen der Regelung;
- Akzeptanz der Regelung (z. B. Inanspruchnahme staatlicher Angebote);
- Praktikabilität der Regelung im Hinblick auf vermeidbaren Erfüllungsaufwand (z. B. Bündelung von Aufgaben bei einer Vollzugsbehörde);
- Angemessenheit der entstandenen Kosten im Verhältnis zu den Ergebnissen.

Eine Evaluierung kann aus verschiedenen Gründen vom Ressort angestoßen werden. Das primäre Kriterium ist die Höhe des zu erwartenden laufenden Erfüllungsaufwands. Der Gesetzgeber hat für alle drei Normadressaten Schwellenwerte¹⁵ festgelegt. Wird in der Nachmessung des Erfüllungsaufwands der Schwellenwert überschritten, sind die Ressorts angehalten, eine Evaluierung durchzuführen. Neben einem hohen finanziellen Gesamtaufwand können auch eine besondere politische Bedeutung sowie große Unsicherheiten über die Wirkung oder den Verwaltungsvollzug weitere Motive für eine Evaluierung darstellen.

Das federführende Ressort entscheidet nach fachlichem Ermessen, zu welchem Zeitpunkt evaluiert wird. In der Regel sollte die Evaluierung drei bis fünf Jahre nach Inkrafttreten eines Regelungsvorhabens durchgeführt werden.

Abweichend von der dargestellten Vorgehensweise können die Ressorts jedoch auch – unabhängig von den Schwellenwerten – das Statistische Bundesamt bereits im Rahmen der Nachmessung des Regelungsvorhabens mit einer Evaluierung beauftragen. In diesem Fall werden

¹⁴ *Die Bundesregierung* (Hrsg.), *Bessere Rechtsetzung 2012: Belastungen vermeiden. Bürokratischen Aufwand verringern. Wirtschaftliche Dynamik sichern. Bericht der Bundesregierung 2012 nach § 7 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates*, Berlin, S. 64 - 65.

¹⁵ Vgl. die weiterführenden Informationen zu Schwellenwerten in: *Die Bundesregierung* (Hrsg.), *Bessere Rechtsetzung 2012: Belastungen vermeiden. Bürokratischen Aufwand verringern. Wirtschaftliche Dynamik sichern. Bericht der Bundesregierung 2012 nach § 7 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates*, Berlin, S. 64.

neben der Untersuchung des ausgelösten Erfüllungsaufwands auch Fragen zur Zielerreichung der gesetzlichen Regelung gestellt. Dieses Verfahren wurde im Rahmen des vorliegenden Pilotprojektes angewendet.

4 Projektumsetzung

4.1 Projektablauf

Die einzelnen Projektphasen und der zeitliche Ablauf können der Abbildung 3 entnommen werden.

Abbildung 3: Darstellung der Phasen im Projekt zum SGFFG



Am 19. Februar 2014 fand die Auftaktveranstaltung des Projektes in Bonn statt. Anwesend waren das BMVI und das Statistische Bundesamt. Im Rahmen dieser Besprechung wurden das Projektziel (vgl. Kapitel 2.2) und die Grundzüge der Befragung in der Zielgruppe potenzieller und tatsächlicher Förderkandidaten festgelegt.

Im Anschluss erfolgten die konkrete Planung des Projektes sowie die Vorbereitung der Befragung von Wirtschaft und Verwaltung. In dieser Phase wurden zum einen die Befragten ausgewählt und der Kontakt zu den EIU hergestellt (vgl. Kapitel 4.2). Zum anderen wurde der Erhebungsmodus (vgl. Kapitel 4.3) festgelegt und die Leitfäden für die Messung des Erfüllungsaufwands und für die Evaluierung erstellt und in explorativen Gesprächen überprüft (vgl. Kapitel 4.4).

Die Durchführung der Befragung erstreckte sich von Mitte Juli 2014 bis Mitte September 2014.

Bereits während der Feldphase wurden die erhobenen Daten vom Statistischen Bundesamt elektronisch erfasst, sodass direkt im Anschluss mit der Datenauswertung begonnen werden konnte (vgl. Kapitel 4.5). Die Ergebnisse (vgl. Kapitel 5) wurden in Form des vorliegenden Projektberichts aufbereitet.

4.2 Auswahl der Befragten

Im Bereich der Wirtschaft wurden zwei Gruppen befragt:

- Antragsteller: EIU, die in den Jahren 2013 und 2014 einen oder mehrere Anträge auf Fördergelder nach dem SGFFG beim EBA gestellt hatten.
- Potenzielle Antragsteller: EIU, die zum Zeitpunkt der Befragung noch keinen Antrag auf Fördergelder nach dem SGFFG beim EBA gestellt hatten.

Im Bereich der Verwaltung wurde eine Gruppe befragt:

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA, die einen oder mehrere Anträge auf Fördergelder nach dem SGFFG bearbeitet haben.

Die Rekrutierung der befragten EIU wurde durch ein offizielles Anschreiben des BMVI eröffnet. Es wurden alle Antragsteller aus den Jahren 2013 und 2014 angeschrieben (N=33).

Für die Gruppe der potenziellen Antragsteller trafen das BMVI und das EBA eine Vorauswahl; hier wurden 18 Unternehmen um ihre Teilnahme gebeten. Da keine verlässlichen Informationen zu Anzahl und Struktur der Grundgesamtheit, also aller EIU, die noch keinen Antrag gestellt haben, aber grundsätzlich nach dem SGFFG förderberechtigt sind, vorlagen, musste von einer Zufalls- oder Quotenstichprobe abgesehen werden.

Im Anschluss erfolgte die konkrete Terminierung der Interviews bilateral zwischen den Unternehmen und dem Statistischen Bundesamt.

Nach Aussagen des EBA sind aktuell fünf Mitarbeiter/-innen dauerhaft für die Bearbeitung der SGFFG-Anträge und die entsprechende Bescheiderstellung zuständig. In der ersten Antragswelle 2013 gab es noch keinen fest definierten Stamm an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sodass zusätzlich auch andere Mitarbeiter/-innen des EBA in die Antragsbearbeitung involviert waren. Insgesamt wurden sechs Mitarbeiter/-innen des EBA zur Antragsbearbeitung befragt.¹⁶

¹⁶ Siehe Fußnote 1.

4.3 Erhebungsmodus

Die Zielgruppe der Antragsteller wurde sowohl in persönlichen Vor-Ort-Interviews als auch telefonisch befragt. Dieser Mix aus Erhebungsmodi hatte methodische und ökonomische Gründe.

Persönliche Interviews eignen sich vor allem bei komplexeren Sachverhalten und umfangreichen Befragungen. Beide Faktoren trafen auf die Befragung der Antragsteller zu. In der persönlichen Interaktion war es zudem auch möglich, dass Befragte und Interviewer/-innen gemeinsam relevante Antragsunterlagen heranziehen konnten. Nachteilig waren insbesondere der hohe Zeitaufwand und die hohen Reisekosten, da die Unternehmen regional stark streuen.

Um ein besseres Verständnis für den Vorgang der Antragstellung zu erhalten, wurden zu Beginn der Feldphase persönliche Interviews geführt. In der zweiten Hälfte der Feldphase konnte auf telefonische Interviews umgestiegen werden, ohne eine qualitative Verschlechterung der Daten in Kauf nehmen zu müssen. Dies war aufgrund der steigenden Erfahrung der Interviewer/-innen mit dem Thema und immer wiederkehrender Strukturen in der Antragstellung möglich; der Einblick in die Antragsunterlagen erwies sich darüber hinaus als nicht zwingend notwendig.

Die Zielgruppe der potenziellen Antragsteller wurde von Beginn an telefonisch befragt, da zum einen der Umfang der Interviews deutlich geringer war und zum anderen keine Unterlagen gesichtet werden mussten.

Für die Befragung der Verwaltung fanden wiederum persönliche Gespräche statt.¹⁷ Hintergrund hierfür war, dass die Befragung zentral und an einem Termin stattfand und somit Ressourcen effizient eingesetzt werden konnten. Im Rahmen des Vor-Ort-Termins erhielten die Interviewer/-innen zudem detaillierte Informationen und einen umfassenden Einblick zum praktischen Arbeitsablauf.

4.4 Erhebungsinstrumente

Für die Erfüllungsaufwandsmessung bei den Antragstellern und der Verwaltung wurde der vom Statistischen Bundesamt entwickelte teilstandardisierte Leitfaden herangezogen, der standardmäßig für die Messung von Regelungsvorhaben eingesetzt wird. Der Leitfaden ist so konzipiert, dass er durch die Auswahl thematischer Module an den jeweiligen Untersuchungsgegenstand angepasst werden kann.

¹⁷ Siehe Fußnote 1.

Da es sich beim SGFFG um eine neu eingeführte gesetzliche Regelung handelt, deren Erfüllungsaufwand erstmals systematisch durch das Statistische Bundesamt gemessen wird, waren für die Befragung folgende Module – jeweils adaptiert an den Normadressaten – relevant:

- Informationen zur gesetzlichen Vorgabe
- Zeitaufwand Ist-Stand
- Sachkosten Ist-Stand
- Verbesserungsvorschläge (und Unternehmensdaten)

Das Modul „Informationen zur gesetzlichen Vorgabe“ enthält allgemeine Informationen zur Vorgabe und dem Datenschutz. Das Modul „Zeitaufwand Ist-Stand“ fragt danach, ob die Bearbeitung im Unternehmen bzw. in der Behörde stattfindet oder eine Auslagerung an externe Stellen erfolgt. Außerdem werden das Qualifikationsniveau der bearbeitenden Person(en), der gesamte Zeitaufwand sowie die einzelnen Prozessschritte bezüglich der Antragstellung bzw. -bearbeitung abgefragt. Das Modul „Sachkosten Ist-Stand“ liefert Informationen zu anfallenden Kosten für externe Dienstleister oder Sachmittel wie zusätzliches Material. Die ausgewählten Module sind in Anhang 2 und 3 dokumentiert.

Basierend auf den mit dem BMVI vereinbarten Projektzielen (vgl. Kapitel 2.2) wurden die Gesprächsleitfäden für die Evaluierung entwickelt. Die Evaluierungsleitfäden für Antragsteller und potenzielle Antragsteller unterscheiden sich aufgrund der Erfahrungswerte der beiden Zielgruppen mit dem Gesetz und der Antragstellung teilweise thematisch und im Fragewortlaut. Die Evaluierungsleitfäden sind in Anhang 4 und 5 dokumentiert.

Im Vorfeld der Unternehmensbefragung wurden die entwickelten Evaluierungsleitfäden in explorativen Gesprächen überprüft. In diesen Gesprächen wurde geklärt, ob die Inhalte korrekt abgebildet wurden, ob hinsichtlich der Frageformulierung Verständnisprobleme auftraten und ob bei geschlossenen Fragen die Antwortkategorien ausreichten. Insgesamt wurden in den Zielgruppen der Wirtschaft jeweils zwei explorative Gespräche geführt. Mit Hilfe der Erkenntnisse aus diesen Gesprächen wurden die Evaluierungsleitfäden für die Antragsteller und die potenziellen Antragsteller optimiert. Darüber hinaus dienten die explorativen Gespräche der Abschätzung der Befragungsdauer und im Falle der Antragsteller, zur Sicherstellung der richtigen Modulauswahl im Leitfaden für den Erfüllungsaufwand. Bei dem Normadressaten Verwaltung wurde auf die Durchführung explorativer Gespräche verzichtet, da der Leitfaden zur Messung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung dem der Wirtschaft zu großen Teilen entspricht.

Die Ergebnisse der explorativen Gespräche sind mit den übrigen Interviews vergleichbar und fließen aus diesem Grund in das Gesamtergebnis ein.

4.5 Datenauswertung Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Für Befragte sind Bearbeitungszeiten und Sachaufwände, die ausschließlich der Erfüllung einer Vorgabe dienen, aus dem Gedächtnis oftmals schwer anzugeben. Daher wurden im ersten Schritt die ermittelten Daten einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Beispielsweise erfolgte ein Quervergleich der Zeitangaben, um Ausreißer, d. h. vergleichsweise extrem hohe oder niedrige Werte zu identifizieren.

Wie bereits in Kapitel 3.1 beschrieben, erfolgt die Berechnung des Erfüllungsaufwands für eine Vorgabe idealerweise anhand der einzelnen Arbeitsschritte bzw. Arbeitsprozesse. Bereits in der explorativen Phase der Unternehmensbefragung zeichnete sich jedoch ab, dass eine detaillierte Unterteilung der Antragserstellung mit entsprechenden Zeitangaben für die Befragten im Nachhinein nur schwer möglich war. Dies lag unter anderem daran, dass in den Unternehmen keine projektbezogene Zeiterfassung praktiziert wurde und sich die Antragstellung in der Regel über einen längeren Zeitraum hinzog, während die Antragsteller immer wieder, aber nicht stetig am Antrag arbeiteten. Aus diesem Grund erfolgte die Berechnung des Erfüllungsaufwands auf Basis der angegebenen Gesamtzeit. Um den Ablauf und Umfang der Phase der Antragstellung zu verdeutlichen, werden die einzelnen Arbeitsschritte bzw. Arbeitsprozesse qualitativ beschrieben. Die Gesamtzeit pro Antrag wurde mit dem branchenspezifischen Lohnsatz, gewichtet nach dem Qualifikationsniveau der hauptsächlich bearbeitenden Mitarbeiterin bzw. des hauptsächlich bearbeitenden Mitarbeiters und der Unternehmensgröße (Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten), multipliziert. EIU werden dem Wirtschaftszweig H 49 „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“¹⁸ zugeordnet. Tabelle 1 ist ein Auszug der standardisierten Lohnkostentabelle des Statistischen Bundesamtes und gibt die verwendeten Lohnsätze wieder.

¹⁸ Laut Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 des Statistischen Bundesamtes umfasst der Abschnitt H „Verkehr und Lagerei“ „[...] die Personen- und Güterbeförderung im Linien- oder Gelegenheitsverkehr auf Schienen, in Rohrfernleitungen, auf der Straße, zu Wasser und in der Luft sowie damit verbundene Tätigkeiten wie Betrieb von Bahnhöfen, Häfen und Flughäfen, Parkplätzen und Parkhäusern sowie Frachtumschlag, Lagerei usw. Eingeschlossen sind auch die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer oder Bedienungspersonal sowie Post-, Kurier- und Expressdienste“ (S. 404). Der Abschnitt ist in mehrere Abteilungen untergliedert, wobei H49 „[...] die Beförderung von Personen und Gütern auf Straßen und Schienen sowie von Gütern in Rohrfernleitungen“ (S. 404) beinhaltet.

Tabelle 1: Lohnsätze in Euro des Wirtschaftszweiges H 49 nach Unternehmensgröße und Qualifikationsniveau

Wirtschaftszweig WZ 2008	Unternehmen mit ... bis ... sozialversicherungspflichtig Beschäftigten								
	1 bis 49			50 bis 249			250 und mehr		
	Qualifikationsniveau			Qualifikationsniveau			Qualifikationsniveau		
	niedrig	mittel	hoch	niedrig	mittel	hoch	niedrig	mittel	hoch
H 49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	16,50	23,80	43,40	16,80	24,20	44,20	20,00	28,90	52,80

Da die Zeitangaben zu den einzelnen Anträgen stark nach Art und Umfang der Baumaßnahme sowie nach genereller Erfahrung der Bearbeiterin bzw. des Bearbeiters mit Förderanträgen variieren, wurde zur Berechnung des gesamten Personalaufwands der Median¹⁹ herangezogen.

Als Kennwert für den durchschnittlichen Sachaufwand wurde das obere Quartil²⁰ (0,75-Quantil) gewählt. In der Erhebung zeigte sich, dass die Kosten für die Inanspruchnahme Dritter von einigen Befragten nicht beziffert werden konnten, während andere Befragte einen sehr hohen Wert nannten. Im Median ergeben sich dadurch Kosten in Höhe von null Euro. Somit würden die Angaben für diesen Hauptkostenfaktor aus der Berechnung ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund wurde das obere Quartil als Kennwert herangezogen.

Der gesamte laufende Erfüllungsaufwand für einen durchschnittlichen Antrag auf Fördergelder nach dem SGFFG setzt sich zusammen aus der Summe des Medians des Personalaufwands und dem oberen Quartil des Sachaufwands multipliziert mit der Anzahl der beim EBA eingegangenen Förderanträge pro Jahr.

4.6 Datenauswertung Evaluierung

Die Analyse der Ergebnisse der Evaluierung erfolgte sowohl quantitativ mittels Häufigkeitsauszählungen als auch qualitativ. Die Ergebnisse der beiden Befragtengruppen

¹⁹ Der Median ist unempfindlich gegenüber Ausreißern und verhindert somit eine Verzerrung der Ergebnisse. Er teilt eine nach Größe geordnete Reihe von Messwerten in zwei Hälften. Das bedeutet, dass die Hälfte der Anträge einen Personalaufwand verursacht, der unterhalb des Medians liegt, die andere Hälfte verursacht einen Personalaufwand oberhalb.

²⁰ Mittels Quartilen wird eine geordnete Messreihe in vier gleich große Abschnitte geteilt. Das obere Quartil ist der Median der oberen Hälfte der Messreihe.

wurden zunächst getrennt erfasst und ausgewertet, da die Leitfäden unterschiedlich waren und unterschiedliche Erfahrungswerte mit Gesetz und Antragsprozedere vorlagen.

In der Zielgruppe der Antragsteller wurde bei einer Vielzahl offener Fragen ein Codeplan erstellt, welcher verbale Aussagen in Zahlen überführt und Häufigkeitsauszählungen ermöglicht. Ein weiterer Vorteil ist, dass inhaltlich vergleichbare Antworten kategorisiert und Ergebnisse verdichtet werden, die somit besser interpretierbar sind. In der Zielgruppe der potenziellen Antragsteller wurde auf einen Codeplan verzichtet, weil die Anzahl der Nennungen zu gering war. Dennoch wurden ähnliche Aussagen zusammengefasst.

5 Ergebnisse

5.1 Ausschöpfung und Struktur der Stichproben

In der Zielgruppe Antragsteller wurden insgesamt 25 Unternehmen befragt; 14 Termine fanden vor Ort statt, 11 Gespräche wurden telefonisch durchgeführt. Die Gesprächsdauer lag zwischen ein und zwei Stunden.

In der Zielgruppe der potenziellen Antragsteller wurden elf Unternehmen telefonisch befragt. Die Gesprächsdauer variierte zwischen 30 Minuten und 1,5 Stunden.

In beiden Zielgruppen entstanden Ausfälle durch Verweigerungen und Nicht-Erreichbarkeit während der Feldphase. Bei den Antragstellern war ein weiterer Grund, dass die Person, die den Antrag ausgearbeitet hatte, nicht mehr im Unternehmen tätig war. In der vorausgewählten Gruppe der potenziellen Antragsteller wurden einige Unternehmen identifiziert, die keinen Güterfernverkehr betreiben.

Tabelle 2 bildet die Struktur der Antragsteller und potenziellen Antragsteller in der Stichprobe nach Unternehmensgrößenklasse und Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab.

Tabelle 2: Struktur der Stichproben in den Zielgruppen des Normadressaten Wirtschaft

Umsatzklasse	Unternehmen mit ... bis ... sozialversicherungspflichtig Beschäftigten							
	Antragsteller				Potenzielle Antragsteller			
	1 bis 49	50 bis 249	250 und mehr	Gesamt	1 bis 49	50 bis 249	250 und mehr	Gesamt
Bis unter 2 Mill. Euro	3	1	0	4	0	0	0	0
2 bis unter 10 Mill. Euro	5	3	0	8	4	3	1	8
10 bis unter 50 Mill. Euro	1	5	1	7	0	1	0	1
50 Mill. Euro und mehr	0	0	3	3	0	0	0	0
keine Angabe	0	2	1	3	2	0	0	2
Gesamt	9	11	5	25	6	4	1	11

Insgesamt 18 Antragsteller und damit der Großteil der befragten Unternehmen sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU²¹) mit bis zu 249 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und einem Jahresumsatz von bis unter 50 Millionen Euro. Vier Antragsteller können als Großunternehmen definiert werden, da sie 250 und mehr Beschäftigte haben und teilweise zusätzlich einen Jahresumsatz von 50 Millionen Euro und mehr verzeichnen. Drei Unternehmen machten keine Angabe zu ihrem Jahresumsatz.

Im Vergleich dazu sind fast alle befragten potenziellen Antragsteller (8/11) als KMU einzustufen. Der Großteil dieser Unternehmen (7 EIU) hat einen Jahresumsatz von 2 bis unter 10 Millionen Euro und jeweils fast zur Hälfte bis zu 49 bzw. 50 bis 249 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Auch hier liegen zu zwei Unternehmen keine Informationen zum Jahresumsatz vor.

Obwohl in der Zielgruppe der Antragsteller keine Vollerhebung realisiert werden konnte, wurde eine adäquate regionale Verteilung der Stichprobe erreicht. Auch bei den potenziellen Antragstellern wurden Unternehmen aus unterschiedlichen Regionen Deutschlands befragt. Tabelle 3 zeigt die regionale Verteilung der Stichproben.

²¹ Der Begriff KMU umfasst Kleinunternehmen, kleine Unternehmen und mittlere Unternehmen. Das Statistische Bundesamt definiert KMU in Anlehnung an die Umsatz- und Beschäftigtengrößenklassen der Empfehlung (2003/361/EG) der Europäischen Kommission. Die genaue Beschreibung ist verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/UnternehmenHandwerk/KleineMittlereUnternehmenMittelstand/Tabellen/Insgesamt.html>.

Tabelle 3: Regionale Verteilung der Stichproben in den Zielgruppen des Normadressaten Wirtschaft

Region	Bundesland	Antragsteller	Potenzielle Antragsteller
Norden	Niedersachsen	9	1
	Schleswig-Holstein	1	0
	Hamburg	1	0
	Bremen	0	1
Westen	Nordrhein-Westfalen	6	2
	Hessen	1	0
	Rheinland-Pfalz	0	1
Süden	Baden-Württemberg	2	2
	Bayern	2	1
Osten	Brandenburg	3	0
	Berlin	0	2
	Thüringen	0	1

Beim Normadressat Verwaltung²² wurden sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA befragt, die in den Jahren 2013 und 2014 mit der Bearbeitung der eingehenden Anträge und der Erstellung der Zuwendungs- bzw. Ablehnungsbescheide betraut waren. Zwei dieser Mitarbeiter/-innen gehören dem höheren Dienst an, drei der Laufbahngruppe des gehobenen Dienstes und eine Person ist im mittleren Dienst beschäftigt.

5.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Zum laufenden Erfüllungsaufwand wurden alle 25 Antragsteller befragt. Die Angaben eines Unternehmens wurden aus der weiteren Analyse ausgeschlossen, da zum Zeitpunkt der Befragung die Antragstellung noch nicht abgeschlossen war und anzunehmen ist, dass weiterer Zeit- und Kostenaufwand anfällt. Wenn Unternehmen mehrere Anträge gestellt hatten, die sich im Zeit- und Sachaufwand unterschieden, wurde der Erfüllungsaufwand jeweils getrennt erfasst. Somit gehen in die Berechnung 28 Anträge (n=28) ein.

²² Siehe Fußnote 1.

Der laufende Erfüllungsaufwand, welcher durchschnittlich für die Bearbeitung eines Antrags auf Fördergelder nach dem SGFFG anfällt, beträgt 8.572 Euro.²³ Dieser setzt sich zusammen aus dem Personalaufwand von 3.472 Euro und dem Sachaufwand von 5.100 Euro pro Antrag (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Laufender Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Art des Aufwands	Kosten je Fall
Personalaufwand	3.472 Euro
Sachaufwand	5.100 Euro
Erfüllungsaufwand je Fall	8.572 Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand insgesamt	342.880 Euro

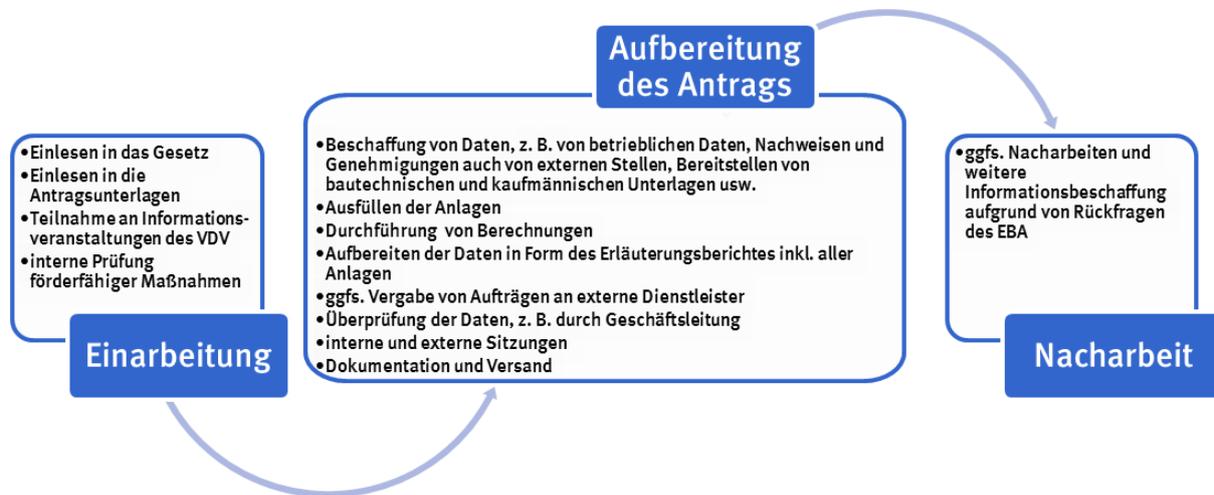
Der gesamte jährliche Erfüllungsaufwand wurde anhand der Anzahl der Anträge berechnet, welche im ersten vollständigen Geltungsjahr des SGFFG beim EBA eingereicht wurden. Zum 01. Februar 2014 waren dies 40 Anträge (n=40). Die Hochrechnung auf alle Anträge ergibt somit einen gesamten jährlichen Erfüllungsaufwand für die Vorgabe „Antragsstellung“ von 342.880 Euro für die Wirtschaft.

Der Personalaufwand ergibt sich aus dem Zeitaufwand für einen Antrag, multipliziert mit dem Lohnsatz (vgl. Tabelle 1, Kapitel 4.5). Ein Antragsteller benötigt im Durchschnitt 80 Stunden zur Ausarbeitung eines Antrags. Einen Großteil der Anträge (25) bearbeitet die Geschäftsleitung selbst bzw. ein Beschäftigter in leitender Position, z. B. der /die Eisenbahnbetriebsleiter/-in.

²³ Zur der Berechnung des Personal- und Sachaufwands vgl. Kapitel 4.5.

Wie in Abbildung 4 dargestellt, lässt sich die Antragsphase in drei Prozesse einteilen: Einarbeitung, Aufbereitung des Antrags und Nacharbeit.

Abbildung 4: Prozess der Antragstellung



Zu Beginn der Antragsbearbeitung erfolgt die Einarbeitung in das Gesetz und die Antragsunterlagen. Um ein entsprechendes Know-how zu erwerben, gehört für viele Unternehmen zu dieser Phase auch die Teilnahme an einer Informationsveranstaltung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Hinzu kommen die intensive Auseinandersetzung mit den Fördervoraussetzungen und die Beantwortung der Frage, welche Maßnahmen grundsätzlich förderfähig sind.

Danach oder parallel zur Einarbeitung wird der Antrag ausgearbeitet. Zum Prozess der Ausarbeitung gehören das Schreiben des Erläuterungsberichtes, die Beschaffung und ggfs. Aufbereitung aller notwendigen bautechnischen und kaufmännischen Unterlagen (technische Zeichnungen/Lagepläne, Bauzeitenplan, Finanzplan), die Beschaffung betrieblicher Daten und relevanter Nachweise bzw. Genehmigungen (z. B. Genehmigung nach § 8 AEG, Schienennutzungsbedingungen (SNB), Nachweise der Förderfähigkeit gemäß § 1 (4) Nr. 1 bis 4 SGFFG), die Erstellung von Fotodokumentationen sowie das Gegenlesen durch Kolleginnen und Kollegen bzw. Vorgesetzte und entsprechende Korrekturen. Nicht zu vernachlässigen ist die Kommunikation mit externen Stellen, insbesondere mit den Mitarbeiter/-innen des EBA, die telefonisch, per E-Mail und oftmals auch im Rahmen persönlicher Gespräche stattfand. Auch die betriebsinterne Dokumentation sowie das Übermitteln des Antrags an das EBA sind Teil des Arbeitsprozesses.

Im Vergleich zum Arbeitsprozess der Antragsausarbeitung, von welchem – wenn auch in unterschiedlichem Umfang – jeder Antragsteller betroffen ist, fallen Nacharbeiten nur an, wenn dem EBA für die Bearbeitung Informationen fehlen oder andere Rückfragen zu klären sind.

Da davon auszugehen ist, dass aufgrund von Spezifika je nach Maßnahme auch bei Folgeanträgen eine erneute Einarbeitung notwendig ist, wird der anfallende Einarbeitungsaufwand zum laufenden Erfüllungsaufwand hinzugerechnet.

Neben den Personalkosten fällt pro Antrag ein Sachkostenaufwand von durchschnittlich 5.100 Euro an. Bei der Bearbeitung der Antragsunterlagen sind dabei fünf Sachkostenarten relevant:

- Kosten für die Inanspruchnahme Dritter,
- Kosten für Sach- und Betriebsmittel,
- Kosten für Fortbildungen oder Informationsmaterial für Dritte,
- Kosten für sonstige Anschaffungen,
- sonstige Kosten.

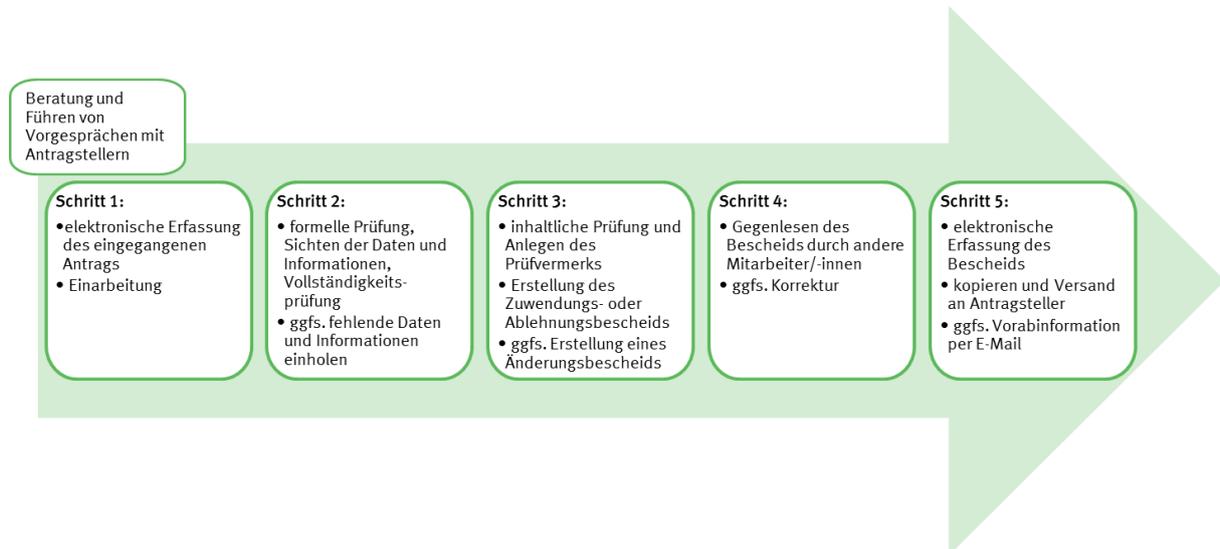
Bei ungefähr jedem zweiten Antrag (15 von 28 Anträgen) entstehen Kosten für die Inanspruchnahme Dritter, insbesondere für externe Ingenieur- oder Planungsbüros, welche die Antragsteller zum Beispiel mit der Erstellung von Bauplänen beauftragen. Auch Leistungen von Wirtschaftsprüfern oder externe juristische Beratung wurden im Einzelfall in Anspruch genommen. Bei 24 Anträgen fallen Kosten für Sach- und Betriebsmittel wie Porto oder Kopien an, die über den normalen Verbrauch hinausgehen. Obwohl die Kosten für Sach- und Betriebsmittel häufiger angegeben werden, stellt die Inanspruchnahme externer Leistungen den entscheidenden Kostenfaktor dar: Im Schnitt fallen für Sach- und Betriebsmittel 100 Euro und für die Inanspruchnahme externer Dritter 10.000 Euro an. Unter der Annahme, dass auch künftig nur bei jedem zweiten Antrag eine oder mehrere externe Dienstleistungen in Anspruch genommen werden, wird der Mittelwert dieses Kostenfaktors nur bei der Hälfte der Fälle angesetzt.

Weitere Kosten, z. B. für die Beantragung und Ausstellung einer Bankbürgschaftsurkunde (sonstige Kosten), für Fortbildung und Informationsmaterial für Dritte sowie für sonstige Anschaffungen sind eher selten und haben daher im Durchschnitt kein Gewicht.

5.3 Arbeitsprozesse der Verwaltung und Verbesserungsvorschläge

Abbildung 5 zeigt die verschiedenen Arbeitsschritte, die in den Arbeitsprozess der Verwaltung einfließen.

Abbildung 5: Prozess einer typischen Antragsbearbeitung im EBA



Normalerweise findet zum Auftakt der Antragstellung ein Planungsgespräch zwischen Antragstellern und EBA statt, in welchem Details der Antragstellung besprochen und Fragen geklärt werden. In der Verwaltungsbefragung stellte sich heraus, dass dieses aktuell noch zu wenig in Anspruch genommen wird.

Bis zur Abgabefrist der Anträge (01. Februar des jeweiligen Antragsjahres) werden die eingehenden Anträge gesammelt und danach den Sachbearbeiter/-innen zugeteilt. Im ersten Schritt erfolgt die elektronische Erfassung der Antragsunterlagen in DOWEBA, einem Dokumenten- und Workflow-Management-System, das eine elektronische Vorgangsbearbeitung und Archivierung ermöglicht. Zudem erfordern die Anträge in der Regel eine themenspezifische Einarbeitung.

Im zweiten Schritt sichten die Mitarbeiter/-innen die Antragsunterlagen und prüfen, ob diese vollständig sind. Fehlen Daten oder Informationen, um den Antrag abschließend bearbeiten zu können, werden diese beim Antragsteller nachgefordert.

Danach findet die inhaltlich-fachliche Prüfung statt. Es erfolgen die Plausibilisierung der Kosten anhand eines Kostenkatalogs, die Prüfung der Begründungen und das Anlegen des Prüfvermerks. Zentraler Bestandteil dieses Schrittes ist die Erstellung des Zuwendungsbescheids nach einem Muster bzw. die Erstellung des Ablehnungsbescheids. Der Bescheid wird in der Regel von

Kolleginnen oder Kollegen gegengelesen, ggfs. sind Korrekturen notwendig. Jeder Bescheid wird der juristischen Prüfung unterzogen.

Zum Schluss wird der finale Zuwendungsbescheid bzw. der Ablehnungsbescheid nochmals elektronisch in PROINVEST erfasst, kopiert und anschließend postalisch an den Antragsteller versendet.

Während der Bearbeitung findet nach Angaben der befragten Bearbeiter/-innen eher wenig Kommunikation mit den Antragstellern statt.

In Ausnahmefällen sind Vor-Ort-Begehungen der Baustellen durch Mitarbeiter/-innen des EBA notwendig. Da eine typische Antragsbearbeitung abgebildet wird, werden solche Posten nicht in den Zeit- und Sachaufwand einbezogen. Selbiges gilt auch für das Rankingverfahren, das im Anschluss an die Bearbeitung aller eingegangenen Anträge nur bei Überschreitung des Fördervolumens erforderlich wird.

Die Verwaltungsmitarbeiter/-innen wurden auch zum Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Antragsbearbeitung befragt.

Verbesserungsvorschläge im Bereich Informationstechnik (IT) beziehen sich insbesondere auf die elektronische Dokumentation der Antragsunterlagen. Beispielsweise können manche Dokumente aufgrund ihrer Größe nicht eingescannt werden. Die Anforderung sämtlicher Antragsunterlagen in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) würde eine lückenlose elektronische Dokumentation in DOWEBA ermöglichen. Für die weitere Bearbeitung könnten so alle notwendigen Daten aus einem System gezogen werden, was sich in einer effizienteren Bearbeitung niederschlägt. Zudem wurde angeregt, Antragsteller mehr elektronisch ausfüllbare Formulare zur Verfügung zu stellen. Dies ermögliche eine stärker formalisierte Bearbeitung und reduziere den Aufwand der elektronischen Erfassung von Papierdokumenten beim EBA.

Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der Förderung nach dem SGFFG im Allgemeinen und dem Bearbeitungsprozess der Anträge betreffen vor allem die Interaktion mit den Antragstellern und das Rankingverfahren:

Wie oben erläutert, findet aktuell insgesamt eher wenig Kommunikation mit den Antragstellern statt. Dies sollte nach Ansicht einiger Bearbeiter/-innen jedoch intensiviert werden, und zwar vor allem durch Vor-Ort-Besuche des EBA bei den Unternehmen. Auch die Kommunikation im Vorfeld der Antragstellung, beispielsweise in Form von Planungsgesprächen, sei ausbaufähig. Somit profitieren zum einen die Sachbearbeiter/-innen bei der Bearbeitung der Anträge von einem besseren Verständnis für die individuelle Situation und die geplanten Maßnahmen des

Antragstellers. Zum anderen erfährt der Antragsteller von Beginn an eine fachliche Beratung, die ihm die Antragstellung erleichtert.

Das derzeitige Rankingverfahren empfinden die Mitarbeiter/-innen des EBA eher als ineffizient und ungerecht. Um ein Ranking durchzuführen, müssen alle eingegangenen Anträge vollständig bearbeitet werden; in Ausschlussfällen empfinden die Sachbearbeiter/-innen ihre Arbeit dann als umsonst. Die Befragten schlagen vor, zukünftig leicht zu ermittelnde Kennzahlen, beispielsweise aus dem Vorjahr heranzuziehen. Vorteile wären ein beschleunigtes Verfahren und ein effizienterer Einsatz von Ressourcen. Konkrete Kennzahlen wurden von den Befragten nicht genannt, da hierfür bislang entsprechende Erfahrungswerte fehlen. Zudem sollte das Kriterium der Notwendigkeit einer Maßnahme stärker in die Entscheidung einfließen.

Weiterhin schlugen die befragten Mitarbeiter/-innen im Einzelfall Folgendes vor:

- Einführung einer Planungskostenpauschale, um die Verwendungsprüfung und im Abrufverfahren die Deckelung der Planungskosten zu erleichtern
- Einmalige Überweisung des Förderbetrages, um das Abrufverfahren für die Antragsteller zu vereinfachen
- Einführung von zwei Antragsfristen pro Jahr, was die Antragsflut auf zwei Wellen verteilt und die Sachbearbeiter/-innen entlastet
- Abschaffung des Jährlichkeitsprinzips, um Fördervolumen nicht zu gefährden
- Genaue Vorgaben zur Darstellung der Zielerreichung bzw. der Darstellung, wenn das Ziel nicht erreicht wurde, im 5-Jahres-Nachweis
- Verstärkung des fachlichen Austauschs mit Kolleginnen und Kollegen im EBA
- Definition von Industriegleisen als Serviceeinrichtungen
- Anlehnung der Kostendarstellung an das Modell der Deutschen Bahn (DB) und Einfügen eines Beispiels in die Anleitungen zum Vollzug

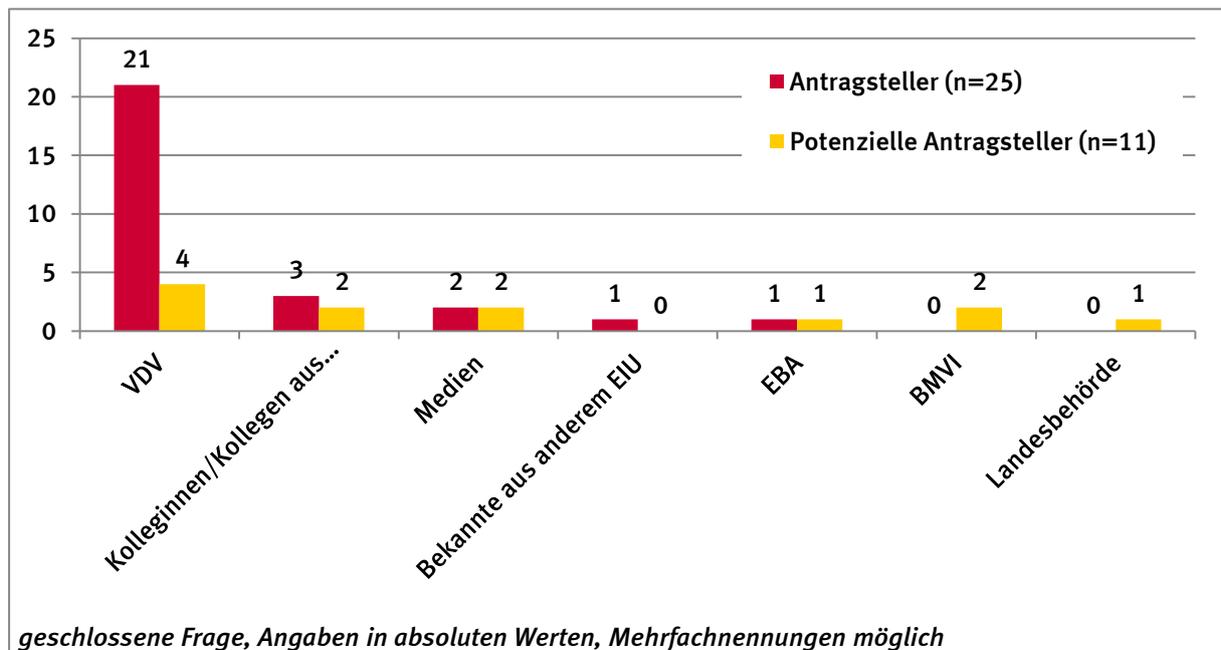
Die Sachbearbeiter/-innen betonen, dass qualitativ gut ausgearbeitete Anträge, bei denen die vorgegebene Gliederung eingehalten wird, in der Regel zu zeitlichen Einsparungen führen, da sie deutlich schneller zu bearbeiten sind.

5.4 Evaluierung

In der folgenden Auswertung der Evaluierung sind Antragsteller und potenzielle Antragsteller nach Zahlen getrennt ausgewiesen, um die Relationen zwischen den beiden Zielgruppen darstellen zu können. Begründungen für Einschätzungen sind jedoch bezüglich der Themenbereiche „Formale und inhaltliche Bewertung des Gesetzes“, „Fristen und Abläufe“, „Rankingverfahren“, „Zukünftiges Potenzial des SGFFG“ und „Weitere Verbesserungsvorschläge“ vergleichbar und werden deshalb in diesen Unterkapiteln über beide Befragtengruppen hinweg zusammengefasst. Bei den übrigen Unterkapiteln ist es aufgrund unterschiedlicher Schwerpunkte in der Befragung bzw. wegen des differierenden Erfahrungsschatzes bezüglich der Antragstellung sinnvoll, die Ergebnisse getrennt auszuweisen.

Einleitend ist festzuhalten, dass 21 von 25 Antragstellern erste Informationen zu dem neuen Gesetz über den VDV erhalten haben. Aus Abbildung 6 geht hervor, dass andere Quellen, wie Kolleginnen und Kollegen aus dem eigenen Unternehmen, Medien, andere EIU und das EBA eher eine untergeordnete Rolle spielen. In der Gruppe der potenziellen Antragsteller variieren die Informationsquellen etwas stärker: Auch hier war der VDV der wichtigste Informationsgeber. Aber auch Kolleginnen/Kollegen aus dem eigenen Unternehmen, die Medien und das BMVI wurden vergleichsweise häufig genannt.

Abbildung 6: "Wie wurden Sie auf das SGFFG aufmerksam?"



5.4.1 Motive und Hürden der Antragstellung

Im Leitfaden wurden die Antragsteller nach ihren Motiven gefragt, einen Antrag auf Förderung nach dem SGFFG zu stellen. Hier kristallisierte sich der Erhalt der eigenen Infrastruktur als Hauptmotiv heraus, für welche die persönlichen finanziellen Mittel, in der Regel Einnahmen aus Trassengebühren, oftmals nicht ausreichen. Um die Infrastruktur eigenständig zu erhalten, müssen Trassengebühren erhöht werden, wodurch wiederum Unternehmen abspringen ("Negativspirale"). Mit der Förderung ließe sich dieses Problem verringern; es käme zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, was wiederum die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen stärkt. Eng damit verbunden ist das am zweithäufigsten genannte Motiv der Verbesserung der eigenen Infrastruktur, was letztlich die Grundlage für eine bessere Wettbewerbsfähigkeit und Steigerung der Wirtschaftlichkeit ist.

Auf explizite Nachfrage hin, stimmen 16 der 25 Antragsteller der Aussage zu, dass die Unterstützung nach dem SGFFG der Verbesserung der Anbindung des eigenen Netzes an das Netz der DB dient, weil in der Regel ein streckenübergreifender Güterfernverkehr zwischen den Gleisabschnitten der DB und der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) besteht. Zwei Unternehmen stimmen teilweise zu und sieben Unternehmen stimmen nicht zu, unter anderem, weil die beantragten Maßnahmen nur das eigene Netz betreffen. Insgesamt spielt dieses Motiv im Vergleich zur wirtschaftlichen Bedeutung eine untergeordnete Rolle.

Auch wenn noch kein Antrag gestellt wurde, hat sich eine große Mehrheit der potenziellen Antragsteller bereits inhaltlich mit dem SGFFG beschäftigt (10/11). Ein Unternehmen hat sich das Gesetz und die damit verbundene Antragstellung bislang nur sehr oberflächlich angesehen, sodass die entsprechenden Antworten nur zu ausgewählten Fragen gewertet wurden.

In der Befragung der potenziellen Antragsteller wurde eine Vielzahl von Hürden identifiziert. Wichtigster Grund dafür, dass kein Antrag gestellt wurde, ist, dass die Unternehmen die Kriterien für die Förderfähigkeit nicht erfüllen, insbesondere die geforderte Streckengeschwindigkeit von 30 km/h (3/11 EIU). Bei zwei dieser Unternehmen handelt es sich um eine innerstädtische Eisenbahn bzw. um eine Nebenbahn. Eines der Unternehmen ist eine Serviceeinrichtung und hat die Ausnahmeregelung für Serviceeinrichtungen im Gesetz falsch interpretiert.²⁴

Der durchgängige Schienengüterfernverkehr über eine Mindestdistanz von 50 Kilometern ist für drei potenzielle Antragsteller problematisch; bei zwei EIU liegt ein Großteil der potenziell

²⁴ Für eine ausführliche Erläuterung zu dieser Problematik vgl. Kapitel 5.4.2.

geeigneten Güterfernverkehrsstrecke im Ausland, das dritte EIU ist bislang nur im Güternahverkehr tätig.

Neben diesen Kriterien für die Förderfähigkeit halten zwei potenzielle Antragsteller die Rückzahlungsverpflichtung für schwierig. Die Vorhaltefristen von 25 bis 75 Jahren seien nicht überschaubar und der Planungshorizont ihrer Kunden bei Weitem nicht so lang. Fehlende vertragliche Zusicherungen der Anschließter²⁵ über die zukünftige Streckennutzung stellen ein nicht hinnehmbares Risiko für die EIU dar und könnten im Fall von Rückzahlungen zur Insolvenz führen. Drei der elf befragten Unternehmen benötigen Förderungen nachweislich nicht für Ersatzinvestitionen, sondern für Instandhaltungsmaßnahmen oder einen Neubau.

Eine große Rolle spielt außerdem, dass es sich bei den Ersatzinvestitionen um kurzfristig anfallende Maßnahmen handelt. Somit ist der feste Termin für die Antragstellung als auch der allgemeine zeitliche Rahmen eine Hürde.

Weitere Gründe, die im Einzelfall genannt wurden, sind eine Ablehnung der Bankbürgschaft, aufgrund fehlender Wirtschaftsstabilität sowie fehlende personelle Kapazitäten für die Antragstellung.

Zwei Unternehmen hatten seit Inkrafttreten des Gesetzes schlicht keinen Bedarf. Bei einem Unternehmen scheiterte die Antragstellung an der Aktivierungspflicht²⁶.

5.4.2 Formale und inhaltliche Bewertung des Gesetzes

Verständlichkeit des Gesetzestextes

Hinsichtlich der formalen Bewertung des SGFFG ist festzuhalten, dass von den Antragstellern über die Hälfte (56 %) den Gesetzestext verständlich formuliert finden. Zehn der Antragsteller (40 %) haben zum Teil Verständnisprobleme und ein Unternehmen findet das SGFFG gänzlich unverständlich formuliert. In der Gruppe der potenziellen Antragsteller findet sogar eine Mehrheit von acht Unternehmen (73 %) den Gesetzestext verständlich formuliert (vgl. Abbildung 7).

²⁵ Anschließter sind jene Unternehmen, die die Strecken der EIU zum Transport ihrer Güter nutzen.

²⁶ Hierzu gab es in der Zwischenzeit eine gesetzliche Änderung, die Reparaturen z. B. an Viadukten legalisiert (Aktivierungsfähigkeit Punkt 2.2 in den Anleitungen zum Vollzug; Version vom 25.03.2014)

Abbildung 7: "Ist das Gesetz Ihrer Meinung nach verständlich formuliert?"
geschlossene Frage, Angaben in %



Folgende Abschnitte empfinden die Unternehmen un- bzw. missverständlich formuliert:

- § 1 Abs. 3 SGFFG: Fördervoraussetzung für Schienenwege und für Schienenwege in Serviceeinrichtungen
- § 1 Abs. 4 Nr. 4 SGFFG: Bezugszeitraums (letzte 12 Monate versus letztes Kalenderjahr; fehlende Angabe zur jährlichen Frequentierung, „Was ist mit Regelverkehr gemeint?“)

Zudem sollte der Abschnitt zu dem Ranking und den Fristen (in § 3 Abs. 2 SGFFG) verständlicher formuliert und besser definiert werden, was zu förderfähigen Bau- und Planungskosten (in § 2 Abs. 1 SGFFG) zählt.

Zudem bemängeln EIU vereinzelt, dass der Gesetzestext sehr kurz gefasst ist, Erläuterungen bzw. eine vollständige Auflistung von Tatbeständen und Aufführung von Anlagen im Gesetz fehlen.

Ein Unternehmen schlägt, analog zum Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG), eine Richtlinie zum Gesetz z. B. in Form einer Verordnung vor, die Inhalte und Anforderungen spezifiziert.

Förderquote und Förderumfang

Die inhaltliche Bewertung des Gesetzes, genauer der Förderquote und des Förderumfangs, fällt tendenziell etwas schlechter als die formale Bewertung aus.

Laut § 2 Abs. 1 Satz 2 und 3 SGFFG werden maximal 50 % der Kosten der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert. Planungskosten sind bis zu 50 % zuwendungsfähig, wobei diese insgesamt 13 % der Baukosten nicht übersteigen dürfen.

Abbildung 8 verdeutlicht, dass beide Zielgruppen der 50-Prozent-Förderquote kritisch gegenüberstehen. Von den Antragstellern finden zehn der 25 Unternehmen (40 %) die

Förderquote angemessen hoch und insgesamt 60 % halten sie für nur teilweise bzw. für gar nicht angemessen. Die Bewertung der potenziellen Antragsteller fällt etwas negativer aus: Vier von 11 Unternehmen (36 %) finden die Förderquote angemessen und insgesamt 7 EIU (rund 64 %) halten sie für teilweise bzw. für nicht angemessen.

Abbildung 8: "Ist Ihrer Meinung nach die Förderhöhe angemessen?"
geschlossene Frage, Angaben in %



Die Unternehmen sind grundsätzlich froh, dass es überhaupt eine Förderung durch den Bund gibt. 50 % seien eine gute Basis, der verbleibende Eigenanteil ist dennoch insbesondere für kleine NE-Bahnen schwer zu erbringen, wenn keine Möglichkeit der Mitfinanzierung (z. B. durch Länderförderungen) besteht. Komplexere Maßnahmen seien mit einer 50-Prozent-Quote nicht machbar, so die Meinung einiger.

Die Unternehmen kritisieren auch die im Vergleich zu den bundeseigenen EIU und der DB (LuFV und Planungskostenzuschuss von 18 %) schlechtere Förderquote im SGFFG: Das Verhältnis zwischen der Gleislänge von NE-Bahnen von insgesamt 4.000 Kilometern in Deutschland und der Fördersumme von 25 Millionen Euro entspricht nicht der Quote der DB, welche bei einer Gleislänge von 28.000 Kilometern in Deutschland 4 Milliarden Euro erhält (teilweise 100%ige-Förderung). Bundeseigene Bahnen sind somit gegenüber den NE-Bahnen im Marktvorteil.

Vorschläge für eine adäquate Förderquote differieren von 70 % bis zu einer kompletten Gleichbehandlung mit der DB, also einer einhundertprozentigen Förderung. Einige Unternehmen schlagen vor, die Förderquote nach dem Umfang der Maßnahme zu staffeln. Eine Mitfinanzierung durch das Land ist wünschenswert.

In § 1 Abs. 4 Nr. 1 bis 4 SGFFG wird definiert, welche Schienenwege und Schienenwege in Serviceeinrichtungen grundsätzlich förderfähig sind. Danach müssen diese:

- von Güterzügen mit einer grundsätzlichen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 km/h befahrbar sein,
- mind. der Streckenklasse C2 gemäß DIN EN 15528 entsprechen,
- durch eine nicht bundeseigene Eisenbahn, die zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist, betrieben werden.
- und im letzten Jahr vor Antragstellung für Schienengüterfernverkehr (gemäß § 1 Abs. 3 SGFFG) genutzt worden sein bzw. künftig für Schienengüterfernverkehr in diesem Sinne genutzt werden.

Es werden zudem nur Ersatzinvestitionen gefördert.

Hinsichtlich der Beurteilung des Förderumfangs, wie beschrieben, unterscheiden sich die beiden Zielgruppen deutlich (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: "Ist Ihrer Meinung nach der Förderumfang, d.h. was grundsätzlich förderfähig ist, angemessen?"

geschlossene Frage, Angaben in %



In der Gruppe der Antragsteller halten rund zwei Drittel der Unternehmen (68 %) den Förderumfang für angemessen und acht EIU (32 %) für teilweise angemessen. Im Gegensatz dazu sind in der Gruppe der potenziellen Antragsteller nur gut ein Viertel der Unternehmen (27 %) mit dem Förderumfang einverstanden, der Großteil von insgesamt 72 % hält den Förderumfang nicht für angemessen bzw. ist geteilter Meinung. Für die potenziellen Antragsteller liegt hier ein wesentlicher Hinderungsgrund für eine Antragstellung (vgl. Kapitel 5.4.1).

Große Kritik üben nahezu alle Unternehmen an dem Ausschluss von Instandhaltungsmaßnahmen, Reparaturen sowie Aus- und Neubauten von der Förderung: Dass es sich nur um die Förderung von Ersatzinvestitionen handelt und somit „[...] Erhaltung derzeit

faktisch nicht gefördert wird [...] ist ein k.o.-Kriterium“. Der Erhalt sei aber deutlich wichtiger. Die Unternehmen wünschen sich eine flexiblere Handhabung der Definition von Ersatzinvestitionen und eine Ausweitung auf sinnvolle und nachhaltige Maßnahmen, wie sie oben genannt wurden.

Die Kriterien Streckengeschwindigkeit und Streckenklasse sind insbesondere für die potenziellen Antragsteller eine Hürde, da aufgrund der Lage die Kriterien nicht erfüllt werden (innerstädtische Bahn, vorgelagerter Zuführungsgleis der DB mit einer niedrigeren Streckenklasse) bzw. es sich um eine Serviceeinrichtung und eine Nebenbahn handelt (vgl. Kapitel 5.4.1). Ein Überdenken dieser Kriterien wird sowohl von den potenziellen Antragstellern als auch von einigen Antragstellern gefordert. Ein Befragter schlägt vor, die Zuwendungsvoraussetzungen im Gesetz, insb. § 1 Abs. 4 Nr. 1 und 2 mehr auszuformulieren, beispielsweise als eine Art „weichen“ Katalog. Hier könnten sich Unternehmen besser orientieren, ob ihre Maßnahme grundsätzlich förderfähig wäre.

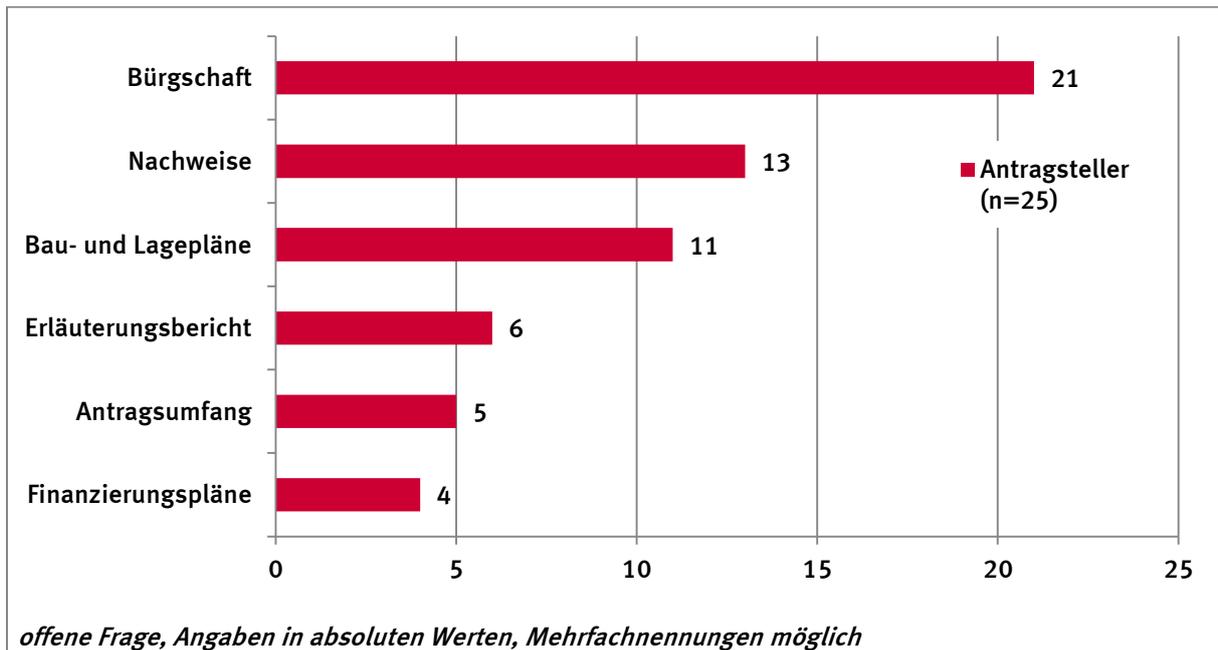
5.4.3 Prozess der Antragserstellung

Zu diesem Themenblock wurden nur die Antragsteller befragt.

Die globale Beurteilung des Prozesses der Antragserstellung fällt positiv aus: Beinahe zwei Drittel (16/25) der Befragten sind mit der Ausarbeitung des Förderantrags nebst allen Nachweisen und Anlagen gut zurechtgekommen. Acht Unternehmen geben teilweise Schwierigkeiten an und ein Unternehmen sagt, es sei schlecht zurechtgekommen.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass hinsichtlich verschiedener Schritte während der Antragserstellung deutliches Optimierungspotenzial besteht. Diesbezüglich thematisieren die Befragten vor allem die Bürgschaft (21 EIU), die zu erbringenden Nachweise (13 EIU) und die Bau- und Lagepläne (11 EIU) (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: "Gab es Punkte in der Antragstellung, die Sie als schwierig empfunden haben? Wenn ja, welche Punkte waren das genau?"



Bürgschaft

An der Bürgschaft bemängeln die EIU unterschiedliche Punkte: Zum einen die fehlende Flexibilität hinsichtlich der Art der Bürgschaft (Bankbürgschaft, harte Patronatserklärung, kommunale Bürgschaft usw.). Zum anderen war einigen Unternehmen nicht bekannt, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung eine Absichtserklärung ausreicht. Generell ist der Tenor gegenüber einer Bürgschaft negativ: Die Unternehmen können nicht nachvollziehen, warum eine Bürgschaft notwendig ist. Diese sei sehr schwer zu erwirken, insbesondere, wenn besondere Faktoren wie ein größerer Geldbetrag oder ein ausgeschöpfter Finanzrahmen bei der Hausbank sich anschließen. Hinzu kommt der Kosten- und Zeitaufwand, der für die Beantragung und Akzeptanz der Bürgschaft seitens der Unternehmen anfällt. Vereinzelt wird die Bürgschaft als Misstrauensbeweis des Staates gegenüber den Unternehmen gewertet und ein Überdenken der Notwendigkeit explizit gefordert.

Vor allem bei EIU mit öffentlich-rechtlichem Hintergrund stößt die Notwendigkeit der Bürgschaft auf Unverständnis. Sie fordern eine Berücksichtigung dieser Besonderheit im Gesetz.

Nachweise

Die zu erbringenden Nachweise bewerten die Unternehmen als sehr aufwändig, umfangreich und zum Teil kostenintensiv. Mehrfach (4 Nennungen) wird die Darstellung der Finanzierungsquellen einschließlich der Eigenfinanzierung genannt (Punkt 3.2 der Anleitungen zum Vollzug), gefolgt

von dem der Nachweis der Streckenklasse (Anleitungen zum Vollzug Punkt 2.3.2), der Glaubhaftmachung von Schienengüterfernverkehr im Sinne von § 1 (3) i. V. m. § 1 (4) Nr. 4 SGFFG (Anleitungen zum Vollzug Punkt 2.3.4) und der Begründung der Notwendigkeit/Wirtschaftlichkeit (Anleitungen zum Vollzug Punkt 4) mit je drei Nennungen. Vereinzelt nennen EIU die Beschaffung von Kundendaten oder Streckenfotos. Vor allem nähere Erläuterungen oder Vorlagen zur Darstellung der Finanzierungsquellen und der Notwendigkeit/Wirtschaftlichkeit wären hilfreich.

Bau- und Lagepläne

Hinsichtlich der Bau- und Lagepläne waren die vom EBA geforderte Qualität und Maßstabsgerechtheit schwer umzusetzen. Dies sei bei Landesförderungen unüblich.

Erläuterungsbericht

Schwierigkeiten beim Verfassen des Erläuterungsberichts gab es z. B. weil die Struktur der Anleitungen zum Vollzug ungleich zur geforderten Gliederung war, oder wegen der fehlenden Unterscheidung zwischen öffentlich-rechtliche Anstalten und Unternehmen der freien Wirtschaft. Einige der Unternehmen, die hier von Problemen berichten, waren auf externe Hilfe angewiesen.

Antragsumfang

Generell empfinden EIU den Förderantrag mit allen Anlagen und Nachweisen auch im Vergleich zu Förderungen auf Landes- oder EU-Ebene als zu umfangreich. Insbesondere bei kleineren Maßnahmen ist der Aufwand nicht gerechtfertigt. Einige wenige Unternehmen wünschen sich als Orientierungshilfe einen Musterantrag, bestehend aus Erläuterungsbericht, Nachweisen und Anlagen.

Finanzierungspläne

Hinsichtlich der Finanzierungspläne berichten Unternehmen von einem hohen Zeitaufwand für die Ausarbeitung.

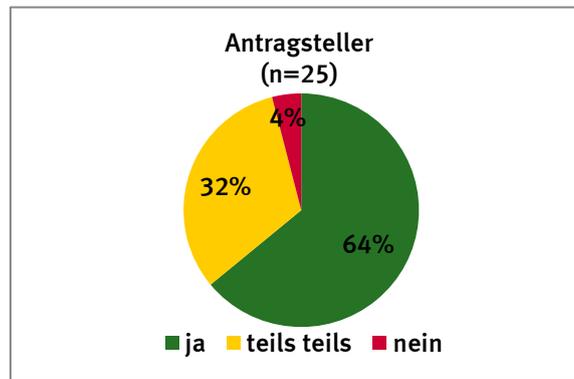
Anleitungen zum Vollzug

Die Anleitungen zum Vollzug des SGFFG, die das EBA auf seiner Homepage veröffentlicht, stellen eine Art Leitfaden dar, sowohl für Antragsteller als auch die Sachbearbeiter/-innen in der Verwaltung. Daher sind ihre Verständlichkeit und Handhabbarkeit besonders wichtig. Bei der Interpretation der Ergebnisse muss jedoch beachtet werden, dass zu Beginn des Projektes zwar die dritte Version der Anleitungen zum Vollzug zur Verfügung stand, alle Antragsteller jedoch mit der ersten Version 2013 und/oder der zweiten, deutlich verbesserten Version (Gültigkeit von 08.01.2014 bis 24.03.2014) gearbeitet haben.

16 der Befragungsteilnehmer (64 %) halten die Anleitungen zum Vollzug für gut verständlich formuliert, acht Unternehmen (32 %) für teilweise gut verständlich formuliert und ein Unternehmen findet die Anleitungen gänzlich unverständlich (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: "Ist die Anleitung zum Vollzug des SGFFG Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?"

geschlossene Frage, Angaben in %



Die Unternehmen, die die Anleitungen nur teilweise bzw. überhaupt nicht verständlich finden, kritisieren folgende Punkte:

- die unklare Formulierung von Punkt 2.3.4 (Glaubhaftmachung von Schienengüterfernverkehr im Sinne von § 1 (3) i. V. m. § 1 (4) Nr. 4 SGFFG),
- die fehlende Definition von Güterfernverkehrsinfrastruktur,
- und die nicht nachvollziehbare Unterscheidung der Nachweise des Betriebes einer NE-Infrastruktur in Punkt 2.1. und 2.3.3.

Zudem beklagen EIU, dass die Nummerierung der Anlagen in den Anleitungen zum Vollzug nicht mit der Nummerierung der Anlagen selbst übereinstimmt und, dass bei Änderungen der Anleitungen zum Vollzug die Unternehmen nicht aktiv durch das EBA informiert wurden.

Die Muster und Vordrucke, die das EBA auf seiner Homepage zur Verfügung stellt, nutzten 22 der 25 befragten Antragsteller durchgängig; lediglich drei Antragsteller geben an, nur einen Teil verwendet zu haben. Trotz des hohen Nutzungsgrads sieht über die Hälfte (14 EIU) aller befragten Antragsteller Optimierungspotenzial. Dabei sind die Bedürfnisse der Antragsteller recht heterogen. Folgendes schlagen die EIU mehrfach vor:

- Bereitstellung elektronischer, ausfüllbarer Muster in Antragsphase und Mittelabruf,
- Anpassung von Vordrucken für öffentlich-rechtliche Anstalten (insb. Bürgschaft),
- Komprimierung auf wichtige Vordrucke/Muster,

- eindeutige Kennzeichnung der Anlage "Bürgschaft" als Absichtserklärung
- und Bereitstellung eines kompletten Musterantrags.

Nur knapp ein Drittel der Befragten hätte sich zusätzliche Informationsmaterialien oder Hilfestellungen gewünscht, und zwar:

- aktivere Information durch das EBA bei Änderungen im Verfahren (z. B. durch einen Newsletter oder Rundschreiben),
- Bereitstellung eines Musterantrags,
- Bereitstellung von Vordrucken für Nachweise bzw. bessere Erläuterungen, was als Nachweis gilt,
- detailliertere Informationen zum Rankingverfahren
- und detailliertere Informationen zu den Bau- und Finanzierungsplänen.

Externe Unterstützung

Alle befragten Antragsteller haben sich während der Antragsphase externe Unterstützung eingeholt. Dabei war das EBA der wichtigste Ansprechpartner: Alle 25 befragten EIU haben die Unterstützung der Behörde in Anspruch genommen. 18 der EIU empfinden die Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern/-innen des EBA als „[...] hilfreich, konstruktiv und kooperativ“. Die übrigen sieben Unternehmen kritisieren eine schlechte Erreichbarkeit der zuständigen Sachbearbeiter/-innen sowie unklare Zuständigkeiten in der Antragsbearbeitung.

Die Befragten wünschen sich einen einheitlichen Ansprechpartner, den sie telefonisch direkt über eine Durchwahl erreichen können.

Weitere Verbesserungsvorschläge beziehen sich darauf, die regelmäßigen Arbeitszeiten in der E-Mail-Signatur zu hinterlegen, die Zuständigkeiten nach regionalen Außenstellen zu verteilen sowie einen Besuch der zuständigen Sachbearbeiterin bzw. des zuständigen Sachbearbeiters bei den Unternehmen vorzusehen, damit diese/r ein Verständnis für die eigene Thematik entwickelt. Bei Ablehnungsbescheiden wären Verbesserungshinweise zur Antragstellung hilfreich.

Andere externe Stellen (z. B. Ingenieurbüro, VDV, andere EIU) wurden zusätzlich von wenigen Unternehmen kontaktiert, spielen aber im Vergleich zum EBA eine deutlich untergeordnete Rolle.

5.4.4 Fristen und Abläufe

Nach Einschätzung des BMVI und des EBA können von der Antragstellung bis zur Bereitstellung der Fördergelder bis zu sieben Monaten vergehen. Für 19 der 25 Antragsteller ist ein solcher oder ähnlich langer Zeitraum, vor allem vor dem Hintergrund des Jährlichkeitsprinzips, problematisch. Bei den potenziellen Antragstellern halten fünf von elf Unternehmen diesen Zeitraum für zu lang.

Zu lange Bearbeitungszeiten wirken sich nach Aussagen der Befragten negativ auf die Durchführung der Maßnahme aus, welche bis zum Jahresende abgeschlossen sein muss. Wenn der Zuwendungsbescheid vorliegt, muss das Unternehmen zunächst eine öffentliche Ausschreibung initiieren, die im Rahmen der Vergabe an Dritte vorgeschrieben ist. Teilweise müssen sehr lange Ausschreibungsfristen berücksichtigt werden, z. B. wenn Unternehmen EU-weit ausschreiben müssen. In der Konsequenz bleibt dann, insbesondere bei großen Maßnahmen, zu wenig Zeit, um die Baumaßnahme bis zum Jahresende umzusetzen. Zusätzlich kommt hinzu, dass im Herbst und Winter aufgrund der Witterung schlechtere Baubedingungen vorherrschen.

In engem Zusammenhang mit der späten Ausschreibung und Beauftragung Dritter sowie dem unpünktlichen Baubeginn geben die Befragten auch Probleme mit den Baufirmen an, die erhöhte Angebote abgeben und teilweise nur noch wenige Kapazitäten übrig haben. Preise, mit denen das Unternehmen in der Antragsphase rechnete, haben unter Umständen sieben Monate später keine Gültigkeit mehr.

Auch benötigen bestimmte Materialien wie Stahl oder größere Anfertigungen, z. B. Weichen, eine lange Vorlaufzeit bei der Bestellung.

Weiterhin klafft der Bewilligungszeitraum des Bundes mit dem der Länder auseinander, was Mitfinanzierungen verkompliziert.

Generell würde die Gesamtplanung des Unternehmens unter einer Bearbeitungsdauer von bis zu sieben Monaten leiden, Bauzeiten- und Finanzierungspläne wären unter Umständen hinfällig. Einige Unternehmen schlagen daher vor, die Frist der Antragstellung oder gar die Bescheiderstellung in den Herbst des Vorjahres zu verlegen.

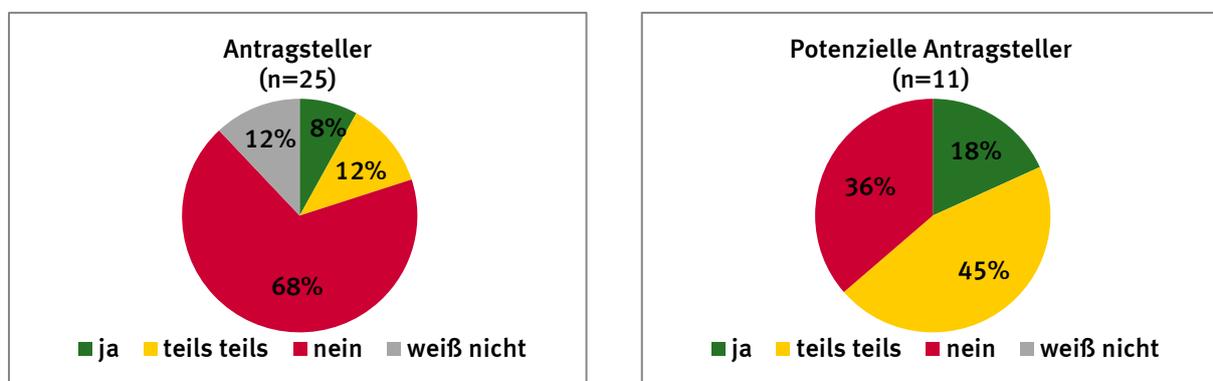
5.4.5 Rankingverfahren

Wenn die bis zur Abgabefrist beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die verfügbaren Haushaltsmittel überschreiten, wendet das EBA basierend auf § 3 Abs. 2 Satz 2 und 3 ein Rankingverfahren an. Demnach werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel jene förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten

Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs bzw. zur Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs möglichst günstig ist. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen dasselbe Verhältnis, so entscheidet der Zeitpunkt des Antrags eingangs.

Abbildung 12 verdeutlicht, dass sich die Meinung von Antragstellern und potenziellen Antragstellern hinsichtlich des aktuellen Rankingverfahrens unterscheiden. Rund zwei Drittel (68 %) der EIU, die schon einmal einen Antrag auf Fördergelder nach dem SGFFG gestellt haben, halten das Verfahren nicht für angemessen, bei den potenziellen Antragstellern ist es hingegen gut ein Drittel (36 %). In dieser Gruppe stehen die meisten Befragten (45 %) dem Verfahren ambivalent gegenüber.

Abbildung 12: "Halten Sie dieses Rankingverfahren für angemessen?"
geschlossene Frage, Angaben in %



Der Hauptkritikpunkt ist, dass bei punktuellen Maßnahmen, die in der Regel komplex und teuer sind, der Quotient immer ungünstiger ist als bei einfachen Streckengleisbaumaßnahmen. So blieben beispielsweise Projekte an Brücken oder Bahnhöfen von der Förderung unberücksichtigt, obwohl sie notwendig und sinnvoll wären. Auch sei das Kriterium für kleine Unternehmen mit kurzen Streckenabschnitten nachteilig.

Eine Überlegung des BMVI und des EBA zielt darauf ab, die Produktivität (Tonnenkilometer pro Zeiteinheit) als zusätzliches Kriterium für das Rankingverfahren heranzuziehen. Sieben potenzielle Antragsteller und 20 Antragsteller könnten entsprechende Daten ohne größeren Verwaltungsaufwand bereitstellen.

Beide Befragtengruppen stehen dieser Überlegung überwiegend kritisch gegenüber: Jeweils ungefähr die Hälfte (Antragsteller: 48 % und potenzielle Antragsteller 55 %) lehnen das Kriterium der Produktivität komplett ab. In beiden Zielgruppen steht gut ein Viertel der Unternehmen (Antragsteller: 28 % und potenzielle Antragsteller: 27 %) dem Einbezug der Produktivität

ambivalent gegenüber. Nur sechs Antragsteller (24 %) sowie zwei potenzielle Antragsteller (18 %) finden die Idee gut. (Vgl. Abbildung 13)

Abbildung 13: "Was halten Sie von der Idee, die Produktivität, also die Höhe der Auslastung des Schienenwegs bzw. des Stell- oder Verantwortungsbereiches (Tonnenkilometer pro Zeiteinheit) in das Rankingverfahren einzubeziehen?"

geschlossene Frage, Angaben in %



Problematisch sei vor allem, dass die Strecken unter Umständen ohne die Fördergelder nicht befahrbar sind. Eine höhere Produktivität würde sich also erst durch die Förderung der Ersatzmaßnahme ergeben und sei somit gerade kontraproduktiv gegenüber der ursprünglichen Intuition des SGFFG. Durch das Gesetz sollen speziell auch wenig frequentierte Strecken (z. B. in wirtschaftlich schwachen Regionen) gestützt und ausgebaut werden, um wettbewerbsfähig zu sein. Die Mittel würden aufgrund eines Produktivitätskriteriums zu den ertragsreichsten Strecken fließen.

Selbst einige der Befragten, die die Idee gut finden, räumen ein, dass dies für (kleinere) Unternehmen mit schwacher Auslastung eine Negativentwicklung wäre und es durchaus Strecken gibt, die zwar wenig befahren werden, jedoch wichtig sind, um Kunden zu halten. Zudem blieben Maßnahmen an Sicherheitstechnik unberücksichtigt und Maßnahmen an strategisch wichtigen Bauwerken wie Brücken oder in Serviceeinrichtungen würden benachteiligt.

Die befragten Unternehmen schlussfolgern, dass die Produktivität ein ergänzendes Kriterium sein könnte; allein auf dessen Basis eine Entscheidung zu treffen, sei aber nicht zielführend.

Die Frage nach Kriterien für ein angemessenes Rankingverfahren führt in beiden Befragtengruppen zu kontroversen Diskussionen. Die EIU nennen ein breites Spektrum an Kriterien, welche im Falle eines Ausschlussverfahrens (zusätzlich) berücksichtigt werden sollten:

Die häufigste Nennung bezieht sich auf die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Maßnahmen. Es dürfe nicht nur die reine Ersatzmaßnahme gesehen werden, vielmehr muss die strategische

Bedeutung bzw. das wirtschaftliche Potenzial, welches sich auch auf die umliegende Infrastruktur überträgt, in den Fokus gerückt werden. Ohne die Reparatur einer Brücke ist beispielweise kein weiterer Schienenverkehr möglich. Dabei sind sich die Unternehmen bewusst, dass es hierfür keine Einheit bzw. wenige objektive Nachweismöglichkeiten gibt. Ein Unternehmen nennt als Nachweis das Schreiben eines Anschliebers, der beispielsweise die Notwendigkeit einer höheren Streckenklasse für seinen Gütertransport belegt. Einige Unternehmen schlagen Kennzahlen vor, die den Nutzen der Strecke widerspiegeln sollen: Transportmenge (in Tonnen oder Tonnen/km) bzw. Tonnage, die Zuganzahl pro Kilometer, die Zugkilometer oder den Barwert pro Zeiteinheit.

Die nachfolgenden Vorgehensweisen und Anregungen wurden im Einzelfall genannt:

- Einführung eines nach Bauwerk/Bauart (z. B. Brücken) differenzierten Rankings,
- Verzicht auf das Ranking, dafür Einführung des Prinzips „first come, first served“,
- Zuteilung des Fördertopfes nach Anzahl der Schienenkilometer und unter Berücksichtigung der Tonnage,
- Senkung der Finanzierungsanteile bei Überschreitung des Fördervolumens, damit alle Unternehmen Fördergelder erhalten (gängige Praxis beim Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG)),
- Berücksichtigung gesetzlicher Verpflichtungen zur betriebsbereiten Vorhaltung (z. B. grenzüberschreitender Verkehr),
- Vorrecht für den Fördertopf des nächsten Jahres bei Nicht-Berücksichtigung.

5.4.6 Zukünftiges Potenzial des SGFFG

Sowohl Antragsteller als auch potenzielle Antragsteller stehen einer wiederholten bzw. künftig erstmaligen Beantragung von Fördergeldern nach dem SGFFG sehr positiv gegenüber: Alle 25 befragten Antragsteller beabsichtigen, in Zukunft noch einmal Fördergelder nach dem SGFFG zu beantragen; bei den potenziellen Antragstellern sind es zehn von elf Unternehmen.

Der Großteil der Antragsteller (21 EIU) hat die Förderung bereits für eine oder mehrere konkrete Maßnahmen eingeplant, wobei diese am häufigsten die folgenden Anlagen betreffen:

- Streckengleise bzw. Oberbau (12 Nennungen),
- Weichen, Bahnübergänge (Sicherungsanlagen, Bahnübergangsbefestigung), Gleisanlagen in Serviceeinrichtungen (jeweils 4 Nennungen),
- Brücken (3 Nennungen).

Auch einige potenzielle Antragsteller haben konkrete Projekte an Streckengleisen, Gleisanlagen in Serviceeinrichtungen sowie an einer Brücke im Blick.

Dass ein potenzieller Antragsteller zukünftig keinen Antrag stellen wird, liegt darin begründet, dass er die derzeitigen Förderbedingungen nicht erfüllt.

Das hohe Nutzungspotenzial der Förderung im Rahmen des SGFFG ergibt sich nicht zuletzt aus dem Mangel an alternativen Fördermöglichkeiten. Neben dem SGFFG gibt es weitere dauerhafte Förderungen nur in einzelnen Bundesländern. Neun Antragsteller sowie fünf potenzielle Antragsteller nutzen aktuell Landesförderungen des jeweiligen Bundeslandes (Niedersachsen, Baden-Württemberg). Weitere fünf Antragsteller aus Nordrhein-Westfalen nutzten in der Vergangenheit Landesfördermittel, welche aktuell aber nicht mehr angeboten werden.

Neben den Landesfördermitteln wurden bzw. werden vor allem andere Bundesförderungen wie die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen (KV), Förderungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem AEG in Anspruch genommen. Zum Teil erhielten bzw. erhalten Unternehmen Fördermittel von der EU, z. B. im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ (INTERREG) oder der Förderung transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-V). Im Einzelfall wurde das Finanzausgleichsgesetz, die Komplementärfinanzierung durch Land und Gemeinde, die Förderung durch den Landkreis, die finanzielle Unterstützung durch andere Unternehmen oder die Förderung durch Sonderprogramme, wie das Landesinfrastrukturprogramm/Zukunftsinvestitionsprogramm (LIP/ZIP) genannt.

Einige Unternehmen hoffen auf eine zukünftige Unterstützung durch das Land, sei es in Form eines Landesgesetzes, von Sonderprogrammen oder durch ein Darlehen. Ein Unternehmen berichtet von Zuwendungen auf freiwilliger Basis vom Kreis nach dem GVFG, die jedoch nur stattfinden, wenn es die Kassenlage erlaubt.

5.4.7 Weitere Verbesserungsvorschläge

Am Schluss der Interviews hatten die Befragten nochmals die Gelegenheit, Punkte anzusprechen, die im Laufe der Befragung noch nicht thematisiert worden waren. Die wesentlichen Anmerkungen sind im Folgenden erläutert.

Neben weiteren Verbesserungswünschen und Kritik loben sowohl Antragsteller als auch potenzielle Antragsteller, dass das SGFFG auf den Weg gebracht wurde. Wiederholt betonen

beide Zielgruppen, dass die Förderhöhe von 25 Millionen Euro viel zu niedrig sei, um Kapazitäten auszubauen.

Beide Gruppen sprechen nochmals das Thema Vorhaltefristen und die damit verbundene Rückzahlungsverpflichtung an. Vorhaltefristen bzw. Nutzungsdauern von deutlich über 10 Jahren erscheinen den Unternehmen unrealistisch und sind zudem unüblich. Die wirtschaftliche Entwicklung könne über solch lange Zeiträume nicht verlässlich abgeschätzt werden. Das Risiko, die Vorhaltefristen nicht einhalten zu können, und damit einen Teil der Förderung zurückzahlen zu müssen, ist sehr hoch und insbesondere für kleinere Bahnen ein k.o.-Kriterium. Die Fristen sollten nach Meinung der Befragten entsprechend anderer Förderprogramme angepasst werden.

Über die Phase der Antragstellung hinaus beschäftigt die Befragten das Prozedere im Mittelabruf sowie der Aufwand für Mitteilungspflichten und den Verwendungsnachweis. Der taggenaue Abruf sowie die Verpflichtung zur umgehenden Information der Bundeskasse, wenn die Beträge nicht verbraucht werden, seien sehr zeitaufwändig. Gepaart mit anfallenden Zinsen entsteht ein Kostenfaktor, den gerade kleine Unternehmen sich nicht leisten können. Angemerkt wurde auch, dass in Fällen höherer Gewalt kein Einfluss des Unternehmens möglich sei. Im Zusammenspiel dieser Faktoren entstünden teilweise hohe Nebenkosten, die kleine Förderbeträge unrentabel machen.

Einige Antragsteller kritisieren die Gebühren, die unter Umständen für jede Antragstellung (feste Bearbeitungsgebühr) und bei Bewilligung der Förderung (variable Gebühr) erhoben werden²⁷. Zudem wurde Kritik an dem Zuwendungsbescheid geübt, und zwar hinsichtlich des Passus zum Vorbehalt des Erlasses nachträglicher Änderungen im Bescheid und der Nebenbestimmungen, welcher den Antragstellern Rechtssicherheit nimmt.

Für Unternehmen, bei denen die Eisenbahninfrastruktur nur einen kleinen Teil ausmacht bzw. bei denen es keine Mitarbeiter/-innen gibt, in deren Aufgabengebiet das Zuwendungsrecht fällt, ist es schwer, einen Überblick über die Fördermöglichkeiten zu behalten. Wünschenswert wäre eine Liste mit Fördermöglichkeiten von Bund und Ländern auf der Homepage des EBA oder ein Förder-Scout, der die Unternehmen umfassend informiert.

²⁷ Die Gebührenverordnung, in welcher die feste Grundgebühr in Höhe von 1.900 Euro pro Antragstellung und bei Bewilligung der Zuwendung die variable Gebühr in Höhe von 1,8 % der bewilligten Fördermittel festgelegt wird, ist zum Zeitpunkt des Projektes noch nicht in Kraft. Die Unternehmen werden jedoch schriftlich darauf hingewiesen, dass nach Inkrafttreten der Verordnung mit den oben genannten Gebühren zu rechnen ist.

6 Anhang

Anhang 1: Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG)

Recherchieren unter juris Das Rechtsportal		Gesamtes Gesetz	
Amtliche Abkürzung:	SGFFG	Quelle:	
Ausfertigungsdatum:	07.08.2013	Fundstelle:	BGBI I 2013, 3115
Gültig ab:	13.08.2013	FNA:	FNA 932-7, GESTA J041
Dokumenttyp:	Gesetz		

**Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr
Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz**

Zum 01.04.2014 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe

Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr

Fußnoten

{+++ Textnachweis ab: 13.8.2013 +++}

Das G wurde als Artikel 1 des G v. 7.8.2013 I 3115 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 3 dieses G am 13.8.2013 in Kraft getreten.

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Der Bund fördert den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.

(2) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.

(3) Schienengüterfernverkehr sind Schienengütertransporte, die über eine Mindestdistanz von 50 Kilometern durchgeführt werden.

(4) Förderfähig sind Schienenwege,

1. die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
2. die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,
4. auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat. Satz 1 Nummer 4 ist nicht erfüllt, sofern erkennbar ist, dass künftig kein Schienengüterfernverkehr auf diesen Schienenwegen stattfinden wird.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 4 bis 6 und 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezem-

ber 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) geändert worden ist, gefördert. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Schienenwege für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

§ 2 Investitionen

(1) Der Bund finanziert auf schriftlichen Antrag im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einen Anteil von 50 Prozent der Investitionen in den Ersatz der nach § 1 Absatz 4 förderfähigen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sofern die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist. Es werden jedoch nicht mehr als 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen finanziert, die sich aus der mit dem Antrag vorzulegenden aufgegliederten Berechnung ergeben. 50 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 Prozent der Baukosten nicht übersteigen.

(2) Die Finanzierung erfolgt mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung; die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. Das Eisenbahn-Bundesamt (Bewilligungsbehörde) kann verlangen, dass zur Sicherung eines aus § 49a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes folgenden Erstattungsanspruchs eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine vergleichbare Sicherheit gestellt wird.

(3) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen weisen dem Bund die sichergestellte Gesamtfinanzierung durch geeignete nachprüfbare Unterlagen nach.

(4) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen tragen die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Nach diesem Gesetz geförderte Schienenwege sind während der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit betriebsbereit vorzuhalten. Für die Betriebsbereitschaft der Schienenwege gilt § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 3, Satz 4 entsprechend. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in dem Zuwendungsbescheid nach § 3 Absatz 1 festgelegt.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege ersetzen oder vermeiden sowie für die erstmalige Einrichtung solcher Systeme.

§ 3 Finanzierung

(1) Zur Finanzierung einer förderungsfähigen Investition erlässt die Bewilligungsbehörde schriftliche Zuwendungsbescheide nach Maßgabe dieses Gesetzes sowie nach § 44 Absatz 1 der Bundeshaushaltsordnung.

(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 1. Februar des Haushaltsjahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind. Überschreiten die bis dahin beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleitsystemen nach § 2 Absatz 5 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags. Abweichend von dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt können im Jahr 2013 Investitionen nur auf Grund von Anträgen, die bis zum Ablauf des 30. November 2013 eingegangen sind, finanziert werden.

§ 4 Erstattung von Investitionsmitteln des Bundes

(1) Soweit die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen vom Bund anteilig finanzierte Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 und 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zu erstatten.

(2) Die Erstattungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
 2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden. Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Erstattungen verpflichtet.
- (3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zu erstattenden Bundesmittel dem Bund zu. Das Eisenbahn-Bundesamt ist ermächtigt, den entsprechenden Erstattungsbescheid sowohl an den Zuwendungsempfänger als auch an den übernehmenden Infrastrukturbetreiber zu richten.
- (4) Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die nicht bundeseigenen Eisenbahnen mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

© juris GmbH

Anhang 2: Leitfaden zur Messung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft

Statistisches Bundesamt

DESTATIS
wissen. nutzen.

1 Informationen zur gesetzlichen Vorgabe

Statistisches Bundesamt, Gustav-Stresemann-Ring 11, 65189 Wiesbaden

Statistisches Bundesamt
Bürokratiekostenmessung
Aufwandsermittlung
Gustav-Stresemann-Ring 11
65189 Wiesbaden

Telefon: 0 611-75

Bei Rückfragen erreichen Sie uns
Mo - Do 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr,
Fr 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr

unter
Telefon: 0 611-75 2323
Telefax: 0 611-75 3443
E-Mail:
buerokratiekostenmessung@destatis.de

Identnummer der Vorgabe

Gesetz und Paragraf

Beschreibung der gesetzlichen Vorgabe und ggf. Beschreibung der Veränderung

Information gemäß § 4 Bundesdatenschutzgesetz

Zweckbestimmung

Das Statistische Bundesamt führt diese Befragung durch, um zu ermitteln, wie hoch der Erfüllungsaufwand ist, der durch staatliche Vorgaben im betrachteten Rechtsbereich verursacht wird. Erfüllungsaufwand umfasst dabei den gesamten messbaren Zeitaufwand und die Kosten, die durch die Befolgung einer bundesrechtlichen Vorschrift bei Bürgerinnen und Bürgern, Wirtschaft sowie Verwaltung entstehen (vgl. § 2 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1866), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2011 (BGBl. I S. 420) geändert worden ist).

Mit Hilfe der in der Erhebung gewonnenen Erkenntnisse ist es möglich, besonders belastende Regelungen und Verfahren zu identifizieren, unnötige Bürokratie abzubauen und neue Rechtsvorschriften möglichst belastungsarm umzusetzen. Über die Aktivitäten und den erzielten Fortschritt auf dem Gebiet des Bürokratieabbaus erstattet die Bundesregierung jährlich dem Deutschen Bundestag ausführlich Bericht.

Datenempfänger

Die erhobenen Daten werden ausschließlich vom Statistischen Bundesamt genutzt. Das Statistische Bundesamt trägt durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen Sorge dafür, dass die erhobenen Daten nicht von Dritten eingesehen oder nachvollzogen werden können. Eine Übermittlung der Einzelangaben an Dritte erfolgt nicht.

Freiwilligkeit

Die Teilnahme an der Erhebung ist freiwillig. Das schließt das Recht der Befragten ein, das Interview zu jedem Zeitpunkt abbrechen zu können. Das Verweigern von Auskünften hat keinerlei unmittelbare oder mittelbare rechtlichen Auswirkungen.

Ermächtigende Rechtsvorschrift

Gemäß § 13 BDSG (Bundesdatenschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2003 (BGBl. I S. 66), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2814) geändert worden ist) ist das Erheben personenbezogener Daten durch öffentliche Stellen – so auch das Statistische Bundesamt – zulässig, wenn ihre Kenntnis zur Erfüllung der Aufgaben der verantwortlichen Stelle erforderlich ist.

Dem Statistischen Bundesamt wurde gem. § 8 NKRK u. a. die Aufgabe übertragen, Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat bei den sich aus dem NKRK ergebenden Aufgaben, insbesondere durch Auswertung vorliegender Daten und die Durchführung von Aufwandsschätzungen zu unterstützen.

Das Statistische Bundesamt nimmt diese Aufgaben im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen wahr. Ohne die Möglichkeit, die Normadressaten zu ihrer Einschätzung hinsichtlich des zeitlichen und finanziellen Aufwands zur Erfüllung rechtlicher Vorgaben zu befragen, könnte das Statistische Bundesamt seinem Auftrag nicht bzw. nicht vollständig nachkommen, da dann keinerlei Anhaltspunkte über die zu beurteilenden Sachverhalte vorlägen. Es werden nur die Daten erhoben, die für das konkrete Vorhaben unentbehrlich sind (Grundsatz der Datenvermeidung und Datensparsamkeit).

Seite 1 von 1

2a Zeitaufwand Wirtschaft
Ist-Stand - Arbeitsschritte

Identnummer der Vorgabe

2a-01 Wer bearbeitet die gesetzliche Vorgabe?
Personal aus Arbeitnehmerüberlassung (z. B. Leiharbeiter) wird als betriebseigenes Personal berücksichtigt.

- Ausschließlich betriebseigenes Personal
- Teils betriebseigenes Personal, teils externes Personal
- Ausschließlich externes Personal
▶ *weiter mit Modul 4a Sachkosten*
- Keine Angabe

2a-02 Welches der drei im Folgenden genannten Qualifikationsniveaus (QN) ist zutreffend für die Person, die überwiegend die gesetzliche Vorgabe bearbeitet?

- Qualifikationsniveau 1:**
Beschäftigte mit ausführenden Tätigkeiten sowie Beschäftigte ohne abgeschlossene berufliche Ausbildung
- Qualifikationsniveau 2:**
Beschäftigte mit qualifizierten Tätigkeiten, die nach Anweisung erledigt werden
- Qualifikationsniveau 3:**
Geschäftsleitung bzw. Beschäftigte mit Führungsaufgaben/Entscheidungsbefugnis sowie Beschäftigte mit eigenständiger Leistung in verantwortlicher Tätigkeit

2a-03 Bearbeiten mehrere Beschäftigte mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus die gesetzliche Vorgabe?

- Ja
- Nein

Std. : Min.

k. A.

2a-04 Wie viel Zeit benötigen Sie insgesamt für die Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe?

 :

2a-05 Welche Arbeitsschritte fallen bei der Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe an?

Bitte nennen Sie zu den Arbeitsschritten die entsprechende Bearbeitungszeit. Falls mehrere Beschäftigte mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus an der gesetzlichen Vorgabe arbeiten, ergänzen Sie bitte pro Arbeitsschritt das Qualifikationsniveau.

Arbeitsschritte	Std. : Min.	QN 1 - 3
1 <input type="text"/>	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
2 <input type="text"/>	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>

▶ *weiter auf Seite 2*

	Std. : Min.	QN 1 - 3
3	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
4	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
5	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
6	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
7	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
8	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
9	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
10	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
11	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>

*Nun geht es noch darum, die von Ihnen genannten Arbeitsschritte mit unserer Methodik abzugleichen.
Für den Abgleich benötige ich einen Augenblick Zeit.*

2a-06 Ist zusätzlich zu den Arbeitsschritten, die Sie beschrieben haben, weiterer Zeitaufwand bei folgenden Aktivitäten angefallen?

4a Sachkosten Wirtschaft
Ist-Stand

Identnummer der Vorgabe

4a-01 Welche Kosten sind Ihrem Betrieb entstanden?

Bitte nennen Sie zu den vorausgewählten Kostenarten, wenn sie in Ihrem Betrieb bei der Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe anfallen, die Art und Höhe der Kosten. Abschließend haben Sie die Möglichkeit, ggf. sonstige angefallene Kosten zu nennen.

Vorauswahl

4a-K01 Kosten für die Inanspruchnahme Dritter (z. B. Analysen, Gutachten)

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

4a-K02 Kosten für die Nachrüstung von Anlagen

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

↳ Wäre die Nachrüstung auch ohne die gesetzliche Vorgabe jetzt oder zu einem späteren Zeitpunkt notwendig gewesen?

Ja

Nein

Keine Angabe

4a-K03 Kosten für selbstausgeführte Wartungsarbeiten, die unmittelbar durch die gesetzliche Vorgabe angefallen sind

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

4a-K04 Kosten für Fortbildungen oder für Informationsmaterial für Dritte, die sich unmittelbar auf die gesetzliche Vorgabe beziehen

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

▶ weiter auf Seite 2

Vorauswahl

4a-K05 Kosten für die Beschaffung von Informations- und Kommunikationstechnik, die unmittelbar für die gesetzliche Vorgabe angefallen ist Ja ▶ Euro und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K06 Kosten für Sach- und Betriebsmittel (z. B. Büromaterial, Porto, Batterien) Ja ▶ Euro und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K07 Kosten für sonstige Anschaffungen Ja ▶ Euro und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K08 Sonstige Kosten durch die gesetzliche Vorgabe Ja ▶ Euro und zwar für:

Euro und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-02 Decken die genannten Kosten anteilig auch Kosten für die Erfüllung anderer gesetzlicher Vorgaben ab (z. B. Software für mehrere Meldungen, Laborkosten)? Ja
 Nein ▶ *Ende des Moduls*
 Keine Angabe ▶ *Ende des Moduls*

4a-03 Um welche gesetzlichen Vorgaben und darin enthaltene Kosten handelt es sich dabei?

5 Verbesserungsvorschläge und Unternehmensdaten

Identnummer der Vorgabe

5-01 Haben Sie Verbesserungsvorschläge oder Anregungen, wie die gesetzliche Vorgabe vereinfacht oder unbürokratischer umgesetzt werden kann?

5-02 Könnte der Aufwand für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe mit Hilfe eines neuen, verstärkten oder verbesserten Einsatzes von Informationstechnologien (z. B. Online-Verfahren, Datenbanken, Softwarelösungen) reduziert werden?

- Ja
- Nein ▶ weiter mit Frage 5-04
- Kann ich nicht abschätzen ▶ weiter mit Frage 5-04

5-03 Bitte geben Sie an, welche Informationstechnologien eingesetzt werden könnten.

Die folgenden Fragen dienen ausschließlich der Einordnung des Betriebes in Größenklassen:

- 5-04** Wie viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte hat Ihr Betrieb?
Berücksichtigen Sie bei dieser Angabe bitte alle Beschäftigten, also auch leitende Angestellte, Auszubildende und Beschäftigte in Elternzeit oder Altersteilzeit.
- 0 Beschäftigte
- 1 bis 49 Beschäftigte
- 50 bis 249 Beschäftigte
- 250 und mehr Beschäftigte
- Keine Angabe
- 5-05** Wie hoch sind die in Ihrem Betrieb aktuell erzielten Umsätze?
Bitte wählen Sie eine der Größenklassen aus.
- Unter 1 Mill. Euro
- 1 bis unter 2 Mill. Euro
- 2 bis unter 10 Mill. Euro
- 10 bis unter 50 Mill. Euro
- 50 Mill. Euro und mehr
- Keine Angabe

▶ Ende der Befragung

Anhang 3: Leitfaden zur Messung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung

Statistisches Bundesamt

DESTATIS
wissen. nutzen.

1 Informationen zur gesetzlichen Vorgabe

Statistisches Bundesamt, Gustav-Stresemann-Ring 11, 65189 Wiesbaden

Statistisches Bundesamt
Bürokratiekostenmessung
Aufwandsermittlung
Gustav-Stresemann-Ring 11
65189 Wiesbaden

Telefon: 0 611-75

Bei Rückfragen erreichen Sie uns
Mo - Do 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr,
Fr 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr
unter
Telefon: 0 611-752323
Telefax: 0 611-753443
E-Mail:
buerokratiekostenmessung@destatis.de

Identnummer der Vorgabe

Gesetz und Paragraf

Beschreibung der gesetzlichen Vorgabe und ggf. Beschreibung der Veränderung

Information gemäß § 4 Bundesdatenschutzgesetz

Zweckbestimmung

Das Statistische Bundesamt führt diese Befragung durch, um zu ermitteln, wie hoch der Erfüllungsaufwand ist, der durch staatliche Vorgaben im betrachteten Rechtsbereich verursacht wird. Erfüllungsaufwand umfasst dabei den gesamten messbaren Zeitaufwand und die Kosten, die durch die Befolgung einer bundesrechtlichen Vorschrift bei Bürgerinnen und Bürgern, Wirtschaft sowie Verwaltung entstehen (vgl. § 2 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1866), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2011 (BGBl. I S. 420) geändert worden ist).

Mit Hilfe der in der Erhebung gewonnenen Erkenntnisse ist es möglich, besonders belastende Regelungen und Verfahren zu identifizieren, unnötige Bürokratie abzubauen und neue Rechtsvorschriften möglichst belastungsarm umzusetzen. Über die Aktivitäten und den erzielten Fortschritt auf dem Gebiet des Bürokratieabbaus erstattet die Bundesregierung jährlich dem Deutschen Bundestag ausführlich Bericht.

Datempfänger

Die erhobenen Daten werden ausschließlich vom Statistischen Bundesamt genutzt. Das Statistische Bundesamt trägt durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen Sorge dafür, dass die erhobenen Daten nicht von Dritten eingesehen oder nachvollzogen werden können. Eine Übermittlung der Einzelangaben an Dritte erfolgt nicht.

Freiwilligkeit

Die Teilnahme an der Erhebung ist freiwillig. Das schließt das Recht der Befragten ein, das Interview zu jedem Zeitpunkt abbrechen zu können. Das Verweigern von Auskünften hat keinerlei unmittelbare oder mittelbare rechtlichen Auswirkungen.

Ermächtigende Rechtsvorschrift

Gemäß § 13 BDSG (Bundesdatenschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2003 (BGBl. I S. 66), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2814) geändert worden ist) ist das Erheben personenbezogener Daten durch öffentliche Stellen – so auch das Statistische Bundesamt – zulässig, wenn ihre Kenntnis zur Erfüllung der Aufgaben der verantwortlichen Stelle erforderlich ist.

Dem Statistischen Bundesamt wurde gem. § 8 NKRK u. a. die Aufgabe übertragen, Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat bei den sich aus dem NKRK ergebenden Aufgaben, insbesondere durch Auswertung vorliegender Daten und die Durchführung von Aufwandsschätzungen zu unterstützen. Das Statistische Bundesamt nimmt diese Aufgaben im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen wahr. Ohne die Möglichkeit, die Normadressaten zu ihrer Einschätzung hinsichtlich des zeitlichen und finanziellen Aufwands zur Erfüllung rechtlicher Vorgaben zu befragen, könnte das Statistische Bundesamt seinem Auftrag nicht bzw. nicht vollständig nachkommen, da dann keinerlei Anhaltspunkte über die zu beurteilenden Sachverhalte vorlägen. Es werden nur die Daten erhoben, die für das konkrete Vorhaben unentbehrlich sind (Grundsatz der Datenvermeidung und Datensparsamkeit).

Seite 1 von 1

2a Zeitaufwand Verwaltung
Ist-Stand - Arbeitsschritte

Identnummer der Vorgabe

2a-01 Wer bearbeitet die gesetzliche Vorgabe?

- Behördeneigenes Personal, ausschließlich aus dieser Behörde
- Behördeneigenes Personal, aus dieser und anderen Behörden
- Teils behördeneigenes Personal, teils externes Personal
- Ausschließlich externes Personal
- weiter mit Modul 4a Sachkosten
- Keine Angabe

2a-02 Welcher der Laufbahngruppen (LG) gehört die Person an, die überwiegend die gesetzliche Vorgabe bearbeitet?

- Einfacher Dienst (e)
- Mittlerer Dienst (m)
- Gehobener Dienst (g)
- Höherer Dienst (h)

2a-03 Bearbeiten mehrere Beschäftigte aus unterschiedlichen Laufbahngruppen die gesetzliche Vorgabe?

- Ja
- Nein

Std. : Min.

k. A.

2a-04 Wie viel Zeit benötigen Sie insgesamt für die Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe?

 :

2a-05 Welche Arbeitsschritte fallen bei der Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe an?

Bitte nennen Sie zu den Arbeitsschritten die entsprechende Bearbeitungszeit. Falls mehrere Beschäftigte aus unterschiedlichen Laufbahngruppen an der gesetzlichen Vorgabe arbeiten, ergänzen Sie bitte pro Arbeitsschritt die Laufbahngruppe.

Arbeitsschritte	Std. : Min.	LG
1 <input type="text"/>	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>
2 <input type="text"/>	<input type="text"/> : <input type="text"/>	<input type="text"/>

► weiter auf Seite 2

	Std.	Min.	LG
3	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>

*Nun geht es noch darum, die von Ihnen genannten Arbeitsschritte mit unserer Methodik abzugleichen.
Für den Abgleich benötige ich einen Augenblick Zeit.*

2a-06 Ist zusätzlich zu den Arbeitsschritten, die Sie beschrieben haben, weiterer Zeitaufwand bei folgenden Aktivitäten angefallen?

4a Sachkosten Verwaltung
Ist-Stand

Identnummer der Vorgabe

4a-01 Welche Kosten sind Ihrer Behörde entstanden?

Bitte nennen Sie zu den vorausgewählten Kostenarten, wenn sie in Ihrer Behörde bei der Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe anfallen, die Art und Höhe der Kosten. Abschließend haben Sie die Möglichkeit, ggf. sonstige angefallene Kosten zu nennen.

Vorauswahl

4a-K01 Kosten für die Inanspruchnahme Dritter (z. B. Analysen, Gutachten)

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

4a-K02 Kosten für die Nachrüstung von Anlagen

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

↳ Wäre die Nachrüstung auch ohne die gesetzliche Vorgabe jetzt oder zu einem späteren Zeitpunkt notwendig gewesen?

Ja

Nein

Keine Angabe

4a-K03 Kosten für Wartungsarbeiten, die unmittelbar durch die gesetzliche Vorgabe angefallen sind

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

4a-K04 Kosten für Fortbildungen oder für Informationsmaterial für Dritte, die sich unmittelbar auf die gesetzliche Vorgabe beziehen

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein

Keine Angabe

► weiter auf Seite 2

Vorauswahl

4a-K05 Kosten für die Beschaffung von Informations- und Kommunikationstechnik, die unmittelbar für die gesetzliche Vorgabe angefallen ist

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K06 Kosten für Sachmittel, die ausschließlich für die gesetzliche Vorgabe anfallen (z. B. Massenbriefversand)

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K07 Kosten für sonstige Anschaffungen

Ja ► Euro
und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-K08 Sonstige Kosten durch die gesetzliche Vorgabe

Ja ► Euro
und zwar für:

Euro
und zwar für:

Euro
und zwar für:

Nein
 Keine Angabe

4a-02 Decken die genannten Kosten anteilig auch Kosten für die Erfüllung anderer gesetzlicher Vorgaben ab (z. B. Software für mehrere Meldungen, Laborkosten)?

Ja
 Nein ► *Ende des Moduls*
 Keine Angabe ► *Ende des Moduls*

4a-03 Um welche gesetzlichen Vorgaben und darin enthaltene Kosten handelt es sich dabei?

5 Verbesserungsvorschläge

Identnummer der Vorgabe

5-01 In welchem Umfang wird Informationstechnologie (IT) bei der Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe genutzt?

Die Bearbeitung erfolgt:

- Ausschließlich IT-gestützt
- Überwiegend IT-gestützt
- Zu geringem Teil IT-gestützt
- Ohne IT-Unterstützung

5-02 Wie stark ist die Bearbeitung der gesetzlichen Vorgabe formalisiert, d. h. in welchem Umfang werden z. B. Formulare, Vorlagen oder Eingabemasken verwendet?

Die Bearbeitung ist:

- Vollständig formalisiert
- Überwiegend formalisiert
- Wenig formalisiert
- Nicht formalisiert

5-03 Könnte der Aufwand für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe mit Hilfe eines neuen, verstärkten oder verbesserten Einsatzes von Informationstechnologien (z. B. Online-Verfahren, Datenbanken, Softwarelösungen) reduziert werden?

- Ja
- Nein ▶ weiter mit Frage 5-05
- Kann ich nicht abschätzen ▶ weiter mit Frage 5-05

5-04 Bitte geben Sie an, welche Informationstechnologien (ggf. zusätzlich) eingesetzt werden könnten.

5-05 Haben Sie Verbesserungsvorschläge oder Anregungen, wie die gesetzliche Vorgabe vereinfacht oder unbürokratischer umgesetzt werden kann?

▶ Ende der Befragung

Anhang 4: Leitfaden Evaluierung Antragsteller

Statistisches Bundesamt

STATIS
wissen. nutzen.

Antragsteller

Fragebogen-ID

Angabe zum Unternehmen
*(Name, Adresse, Ansprechpartner
inkl. Position im Unternehmen)*

Datum des Interviews

Name des Interviewers

Art des Interviews

Telefonisch vor Ort

- 1 Erzählen Sie uns bitte, wieviel Anträge Sie gestellt haben, für welche Maßnahme und wie hoch die jeweilige Fördersumme war.

	Maßnahme	Förderhöhe
Antrag 1		
Antrag 2		
Antrag 3		
Antrag 4		
Antrag 5		
Antrag 6		
Antrag 7		
Antrag 8		
Antrag 9		
Antrag 10		

Seite 1 von 10

- 2 Bitte erläutern Sie uns doch kurz den Hintergrund, vor dem Sie den Antrag auf Förderung nach dem SGFFG gestellt haben. Was war Ihre Motivation, den Antrag zu stellen?

(Int.: Befragten bitten, zudem die 3 Hauptgründe zu nennen, warum der Antrag gestellt wurde.)

- 3 Wie wurden Sie auf das SGFFG aufmerksam?
(Int.: offen abfragen; nähere Erläuterungen zu einzelnen Punkten aufnehmen)

Kolleginnen/Kollegen aus dem eigenen Unternehmen

Homepage des Eisenbahn-Bundesamts

Newsletter des Eisenbahn-Bundesamts

Informationen aus dem BMVI

Informationen aus dem Verband

Bekannte/r aus anderem EIU

Sonstiges, und zwar:

- 4 Ist das Gesetz Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?

Ja ▶ weiter mit Frage 6

Teils teils

Nein

- 5 Was ist unverständlich/unklar?

Kommen wir nun zu der inhaltlichen Beurteilung des SGFFG

- 6 Ist Ihrer Meinung nach die Förderhöhe angemessen? Ja ▶ weiter mit Frage 8
(Interviewer bitte vorlesen: Finanziert werden maximal 50 % der zuwendungsfähigen Investitionen, die sich aus den Berechnungen des Antrags ergeben. 50 % der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 % der Baukosten nicht übersteigen.)
 Teils teils
 Nein

- 7 Wie würde eine angemessene Förderhöhe aussehen? Bitte begründen Sie Ihre Angabe!

- 8 Ist Ihrer Meinung nach der Förderumfang, d.h. was grundsätzlich förderfähig ist, angemessen? Ja ▶ weiter mit Frage 10
(Interviewer bitte vorlesen: Grundsätzlich förderfähig sind Schienenwege (auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen):
a.) *die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 km/h befahren werden können,*
b.) *die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,*
c.) *die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,*
d.) *auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat bzw. erkennbar ist, dass künftig Schienengüterfernverkehr stattfinden wird. Die Forderung gilt nur für Ersatzinvestitionen.)*
 Teils teils
 Nein

- 9 Bitte begründen Sie Ihre Angabe!
(Int.: Was sollte gefördert werden/was nicht?)

- 10 Vom Zeitpunkt der Entscheidung für die Antragstellung bis hin zu dem Zeitpunkt, an welchem ein Unternehmen Zugriff auf die bewilligten Fördermittel hat, können mehrere Monate vergehen, gegebenenfalls bis zu 7 Monate. Würden Sie das als problematisch für Ihr Unternehmen bewerten? Ja
 Nein
 Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 12
(Int.: Wenn Befragter kein „klares“ Nein sagt, bitte „Ja“ ankreuzen.)

11 Bitte begründen Sie Ihre Ansicht kurz!

(Int.: Wenn Befragter in Frage 10 „ja“ sagt, fragen, wie man dieses Problem lösen könnte – seitens der Behörde und ggfs. seitens des Antragstellers.)

Im Folgenden soll es um die Bearbeitung des Antrags gehen.

12 Wie sind Sie, insgesamt betrachtet, mit der Ausarbeitung des Antrags auf Fördergelder nach dem SGFFG inkl. aller Nachweise und Anlagen zu Recht gekommen?

- Gut
- Teils teils
- Schlecht

13 Gab es Punkte in der Antragstellung, die Sie als schwierig empfunden haben? Wenn ja, welche Punkte waren das genau?

(Int.: offen abfragen und zu den einzelnen Punkten nachfassen, was schwierig war; Verbesserungsvorschläge einholen; ggf. kann mit unteren Punkten gestützt werden)

Ja, und zwar:

Verfassen des Erläuterungsberichts

Bürgerschaft

Nachweise (welche?)

Baupläne

Finanzierungspläne

Sonstiges, und zwar:

Nein

14 Ist die Anleitung zum Vollzug des SGFFG Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?

Ja

▶ weiter mit Frage 16

Teils teils

Nein

15 Was genau ist unverständlich/unklar?
(Int.: Verbesserungsvorschläge einholen!)

16 Haben Sie die Muster und Anlagen, die im Rahmen der Antragstellung zur Verfügung stehen, genutzt?

Ja

▶ weiter mit Frage 18

Teils teils

Nein

- 17 Warum haben Sie die Muster und Anlagen nicht genutzt, nur teilweise genutzt?
(Int.: Wenn Befragter nur einen Teil der Muster/Anlagen genutzt hat, fragen welche!)

- 18 Gibt es bei den Mustern und Anlagen Ihrer Meinung nach Verbesserungsbedarf?
Wenn ja, was würden Sie verbessern?

- 19 Hätten Sie sich zusätzliche Informationen/Hilfestellungen gewünscht? Ja
 Nein ► weiter mit Frage 21

- 20 Welche Informationen/Hilfestellungen hätten Sie sich zusätzlich gewünscht?
(Int.: Hier auch nochmal auf die Nachweise eingehen! Mehr Vorlagen erwünscht? (z.B. Vorlage für den Nachweis, dass auf der geförderten Strecke Schienentransporte über eine Mindestdistanz von 50 km im gesamten letzten Jahr stattgefunden haben.)

- 21 Haben Sie bei der Ausarbeitung weitere externe Unterstützung eingeholt? Ja
 Nein ► weiter mit Frage 25

- 22 Von welchen der folgenden Stellen wurden Sie bei der Antragstellung unterstützt?
(Int.: Mehrfachnennungen möglich)

- Eisenbahn-Bundesamt
 Steuerberater
 Verband
 Sonstiges, und zwar:

- 23** War die Unterstützung durch ... hilfreich?
(Int.: Für alle zutreffenden Nennungen aus Frage 22 abfragen)

	Ja	Teils teils	Nein
Eisenbahn-Bundesamt			
Steuerberater			
Verband			
.....			
.....			

▼
weiter mit Frage 25

- 24** Warum war die Unterstützung durch ... nur teilweise/nicht hilfreich? Was hätte besser sein können?
(Int.: Für alle Nennungen mit „Teils teils“ oder „Nein“ aus Frage 23 abfragen)

	Begründung	Verbesserungsvorschlag
Eisenbahn-Bundesamt		
Steuerberater		
Verband		
...		
...		

- 25** Bitte sagen Sie mir, ob Sie der folgenden Aussage zustimmen oder nicht zustimmen: „Die mit der Förderung finanzierte Maßnahme wird zur Verbesserung der Anbindung der eigenen Infrastruktur an das Netz der Deutsche Bahn AG beitragen.“

- Stimme zu
 Stimme teilweise zu
 Stimme nicht zu
 Weiß nicht ► weiter mit Frage 27

- 26** Bitte begründen Sie Ihre Meinung!

27 Können Sie sich vorstellen, für weitere Maßnahmen Fördergelder nach dem SGFFG zu beantragen?

- Ja
 Nein ▶ weiter mit Frage 30
 Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 31
 Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 31

28 Haben Sie bereits weitere konkrete Maßnahmen geplant, für welche Sie eine Förderung nach dem SGFFG beantragen würden?

- Ja
 Nein ▶ weiter mit Frage 31
 Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 31

29 Was sind das für Maßnahmen?

▶ anschließend weiter mit Frage 31

30 Aus welchem Grund bzw. aus welchen Gründen würden Sie nicht noch einmal einen Antrag auf Förderung nach dem SGFFG stellen?

31 Welche anderen Möglichkeiten zur Förderung/Mittelbeschaffung für Ihre Infrastruktur haben Sie schon einmal genutzt bzw. nehmen Sie zurzeit in Anspruch? Bitte denken Sie dabei auch an Kombinationen von Förderungen.

32 Bestehen noch weitere Möglichkeiten zur Förderung/Mittelbeschaffung für Ihre Infrastruktur, die Sie noch nicht genutzt haben? Wenn ja, welche? Aus welchem Grund haben Sie diese Fördermöglichkeiten noch nicht genutzt?

(Int.: Ggfs. nachfragen, ob bei Förderkombinationen sich gegenseitig ausschließende Bedingungen ein Grund sind)

Im Folgenden soll es um das Rankingverfahren gehen, welches derzeit angewendet wird, wenn die bis zur Abgabefrist beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die verfügbaren Haushaltsmittel überschreiten.

Dieses Rankingverfahren basiert auf dem Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs bzw. zur Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Bezuschusst werden Ersatzmaßnahmen mit einem möglichst günstigen Verhältnis. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen dasselbe Verhältnis, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

- 33 Halten Sie dieses Rankingverfahren für angemessen?
- Ja ▶ weiter mit Frage 35
- Teil teils
- Nein
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 35
- Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 35

- 34 Welche Kriterien sollten Ihrer Meinung nach im Rankingverfahren herangezogen werden?

▶ wenn „Produktivität“ genannt wird, anschließend weiter mit Frage 37

- 35 Was halten Sie von der Idee, die Produktivität, also die Höhe der Auslastung des Schienenwegs bzw. des Stell- oder Verantwortungsbereiches (Tonnenkilometer pro Zeiteinheit) in das Rankingverfahren einzubeziehen? Finden Sie diese Idee gut oder nicht gut?
- Gut
- Teils teils
- Nicht gut
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 37
- Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 37

- 36 Bitte begründen Sie Ihre Antwort kurz!
(Int.: Vorteile/Nachteile)

▶ wenn Befragter sagt, dass Daten vorliegen, die Rückschlüsse auf die Produktivität zulassen weiter mit Frage 38

- 37** Liegen Ihrem Unternehmen Daten vor, die Ihrer Meinung nach dazu geeignet sind, Rückschlüsse auf die Produktivität zu ziehen? Erläutern Sie bitte kurz!

- 38** Gibt es zum Abschluss noch Punkte, die Sie uns für den Gesetzgeber oder das Eisenbahn-Bundesamt mitgeben möchten?
(Int.: Befragter hat hier nochmal die Möglichkeit, z.B. Verbesserungsvorschläge für das Antragsverfahren vorzubringen)

- 39** Wie viele Personen beschäftigen sich in Ihrem Unternehmen administrativ mit dem Bereich Schienengüterfernverkehr?

Anzahl:

Anhang 5: Leitfaden Evaluierung potenzielle Antragsteller

Statistisches Bundesamt

STATIS
wissen. nutzen.

kein Antrag

Fragebogen-ID

Angabe zum Unternehmen

(Name, Adresse, Ansprechpartner inkl. Position im Unternehmen)

Datum des Interviews

Name des Interviewers

Art des Interviews

Telefonisch vor Ort

1 Haben Sie sich schon einmal mit dem SGFFG beschäftigt?

Ja ► weiter mit Frage 4

Nein
(Int.: An dieser Stelle wird kurz das SGFFG erklärt)

2 Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig einmal Fördergelder nach dem SGFFG zu beantragen?

Ja

Nein

Weiß nicht ► weiter mit Frage 32

Keine Angabe ► weiter mit Frage 32

3 Bitte begründen Sie Ihre Angabe!

► weiter mit Frage 32

Seite 1 von 8

4 Wie wurden Sie auf das SGFFG aufmerksam?
(Int.: offen abfragen; nähere Erläuterungen zu einzelnen Punkten aufnehmen)

Kolleginnen/Kollegen aus dem eigenen Unternehmen

Homepage des Eisenbahn-Bundesamts

Newsletter des Eisenbahn-Bundesamts

Informationen aus dem BMVI

Informationen aus dem Verband

Bekannte/r aus anderem EIU

Sonstiges, und zwar:

5 Ist das Gesetz Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?

Ja ▶ weiter mit Frage 7

Teils teils

Nein

6 Was ist unverständlich/unklar?

Kommen wir nun zu der inhaltlichen Beurteilung des SGFFG.

- 7 Ist Ihrer Meinung nach die Förderhöhe angemessen? Ja ▶ weiter mit Frage 9
(Interviewer bitte vorlesen: Finanziert werden maximal 50 % der zuwendungsfähigen Investitionen, die sich aus den Berechnungen des Antrags ergeben. 50 % der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 % der Baukosten nicht übersteigen.) Teils teils
 Nein

- 8 Wie würde eine angemessene Förderhöhe aussehen? Bitte begründen Sie Ihre Angabe!

- 9 Ist Ihrer Meinung nach der Förderumfang, d.h. was grundsätzlich förderfähig ist, angemessen? Ja ▶ weiter mit Frage 11
(Interviewer bitte vorlesen: Grundsätzlich förderfähig sind Schienenwege (auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen):
a.) *die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 km/h befahren werden können,*
b.) *die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,*
c.) *die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,*
d.) *auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat bzw. erkennbar ist, dass künftig Schienengüterfernverkehr stattfinden wird. Die Förderung gilt nur für Ersatzinvestitionen.)* Teils teils
 Nein

- 10 Bitte begründen Sie Ihre Angabe!
(Int.: Was sollte gefördert werden/ was nicht?)

- 11 Vom Zeitpunkt der Entscheidung für die Antragstellung bis hin zu dem Zeitpunkt, an welchem ein Unternehmen Zugriff auf die bewilligten Fördermittel hat, können mehrere Monate vergehen, gegebenenfalls bis zu 7 Monate. Würden Sie das als problematisch für Ihr Unternehmen bewerten?
(Int.: Wenn Befragter kein „klares“ Nein sagt, bitte „Ja“ ankreuzen.)

Ja

Nein

Weiß nicht ► weiter mit Frage 13

- 12 Bitte begründen Sie Ihre Ansicht kurz!
(Int.: Wenn Befragter in Frage 11 „ja“ sagt, fragen, wie man dieses Problem lösen könnte – seitens der Behörde und ggfs. seitens des Antragstellers.)

- 13 Ist Ihnen die Anleitung zum Vollzug des SGFFG, die im Rahmen der Antragstellung zur Verfügung steht, bekannt?

Ja, auch inhaltlich

Ja, aber ich kenne den Inhalt nicht
► weiter mit Frage 19

Nein ► weiter mit Frage 19

- 14 Ist die Anleitung zum Vollzug des SGFFG Ihrer Meinung nach gut verständlich formuliert?

Ja ► weiter mit Frage 16

Teils teils

Nein

- 15 Was genau ist unverständlich/unklar?
(Int.: Verbesserungsvorschläge einholen.)

- 16 Sind Ihnen die Muster und Anlagen, die im Rahmen der Antragstellung zur Verfügung stehen, bekannt?

Ja, auch inhaltlich

Ja, aber ich kenne den Inhalt nicht
► weiter mit Frage 19

Nein ► weiter mit Frage 19

- 17 Gibt es bei den Mustern und Anlagen Ihrer Meinung nach Verbesserungsbedarf? Wenn ja, was würden Sie verbessern?

- 18 Wenn Sie einmal an die Ausarbeitung des Antrags inkl. aller notwendigen Anlagen denken: Gibt es Punkte bzw. Anforderungen, die für Sie besonders schwierig zu erfüllen sein könnten?
(Int.: offen abfragen, gemeint sind bspw. Verfassen des Erläuterungsberichts, Erbringen von Bürgschaft/ Nachweisen, Erstellen von Bau- und/oder Finanzierungsplänen)

- 19 Haben Sie die Absicht, Fördergelder nach dem SGFFG zu beantragen?
- Ja ▶ weiter mit Frage 21
- Nein
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 26
- Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 26

- 20 Aus welchem Grund bzw. aus welchen Gründen haben Sie nicht vor, einen Antrag auf Förderung nach dem SGFFG zu stellen?

▶ anschließend weiter mit Frage 26

- 21 Was sind für Sie die Hauptgründe, einen Antrag auf Förderung nach dem SGFFG zu stellen? Bitte nennen Sie uns maximal drei Gründe entsprechend ihrer Wertigkeit.

▶ wenn als Grund die Anbindung der eigenen Infrastruktur an das Schienennetz der Deutsche Bahn AG genannt wurde, weiter mit Frage 24

- 22 Bitte sagen Sie mir, ob Sie der folgenden Aussage zustimmen oder nicht zustimmen: „Die mit der Förderung finanzierte Maßnahme wird zur Verbesserung der Anbindung der eigenen Infrastruktur an das Netz der Deutsche Bahn AG beitragen.“
- Stimme zu
- Stimme teilweise zu
- Stimme nicht zu
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 24

23 Bitte begründen Sie Ihre Meinung!

24 Wird Ihrer Meinung nach bei der Antragstellung externe Unterstützung erforderlich sein?

- Ja
- Nein ▶ weiter mit Frage 26
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 26

25 Welche der folgenden Stellen würden Sie um Unterstützung bitten?
(Int.: Mehrfachnennungen möglich)

- Eisenbahn-Bundesamt
- Steuerberater
- Verband
- Sonstiges, und zwar:

Im Folgenden soll es um das Rankingverfahren gehen, welches derzeit angewendet wird, wenn die bis zur Abgabefrist beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die verfügbaren Haushaltsmittel überschreiten.

Dieses Rankingverfahren basiert auf dem Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs bzw. zur Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Bezuschusst werden Ersatzmaßnahmen mit einem möglichst günstigen Verhältnis. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen dasselbe Verhältnis, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

26 Halten Sie dieses Rankingverfahren für angemessen?

- Ja ▶ weiter mit Frage 28
- Teils teils
- Nein
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 28
- Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 28

27 Welche Kriterien sollten Ihrer Meinung nach im Rankingverfahren herangezogen werden?

▶ wenn „Produktivität“ genannt, weiter mit Frage 31

28 Was halten Sie von der Idee, die Produktivität, also die Höhe der Auslastung des Schienenwegs bzw. des Stell- oder Verantwortungsbereiches (Tonnenkilometer pro Zeiteinheit) in das Rankingverfahren einzubeziehen? Finden Sie diese Idee gut oder nicht gut?

- Gut
- Teils teils
- Nicht gut
- Weiß nicht ▶ weiter mit Frage 30
- Keine Angabe ▶ weiter mit Frage 30

29 Bitte begründen Sie Ihre Antwort kurz!
(Int.: Vorteile/Nachteile)

▶ wenn Befragter sagt, dass Daten vorliegen, die Rückschlüsse auf die Produktivität zulassen, weiter mit Frage 31

30 Liegen Ihrem Unternehmen Daten vor, die Ihrer Meinung nach dazu geeignet sind, Rückschlüsse auf die Produktivität zu ziehen? Erläutern Sie bitte kurz!

31 Wenn Sie jetzt einmal an alle Punkte denken, die wir bisher besprochen haben: Bitte sagen Sie uns doch noch einmal zusammenfassend, warum Sie bislang noch keinen Antrag auf Fördergelder nach dem SGFFG gestellt haben!

32 Welche anderen Möglichkeiten zur Förderung/Mittelbeschaffung für Ihre Infrastruktur haben Sie schon einmal genutzt bzw. nehmen Sie zurzeit in Anspruch? Bitte denken Sie dabei auch an Kombinationen von Förderungen.

- 33** Bestehen noch weitere Möglichkeiten zur Förderung/Mittelbeschaffung für Ihre Infrastruktur, die Sie noch nicht genutzt haben? Wenn ja, welche? Aus welchem Grund haben Sie diese Fördermöglichkeiten noch nicht genutzt?

(Int.: Ggfs. nachfragen, ob bei Förderkombinationen sich gegenseitig ausschließende Bedingungen ein Grund sind)

- 34** Gibt es zum Abschluss noch Punkte, die Sie uns für den Gesetzgeber oder das Eisenbahn-Bundesamt mitgeben möchten?

(Int.: Befragter hat hier nochmal die Möglichkeit, z.B. Verbesserungsvorschläge für das Antragsverfahren vorzubringen)

- 35** Wie viele Personen beschäftigen sich in Ihrem Unternehmen administrativ mit dem Bereich Schienengüterfernverkehr?

Anzahl: