

Per elektronischem Zustelldienst bzw RSb

An die

Linke Wienzeile 4/1/6

A-1060 Wien

T: +43 1 5050 707

E: office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-21-010

BESCHIED

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Steller als Vorsitzenden sowie Dr. Nicola Gatternig-Spitz und Mag.^a Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren zum Wegeentgelt der [REDACTED] in den Fahrplanperioden 2020 und 2021 zur GZ SCK-21-010 zu Recht erkannt:

Spruch

- 1) Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 der [REDACTED] enthaltenen Entgeltsätze „Direkte Kosten exkl. 20% USt“ für die Fahrplanperiode 2020 werden gemäß § 74 Abs 1 EiszG im nachstehenden Umfang für unwirksam erklärt:
 - a. EUR 0,687 je Zugkm¹ für eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Personen(fern)verkehr, soweit eine Höhe von EUR 0,579 je Zugkm überschritten wird,
 - b. EUR 0,806 je Zugkm für Nahverkehr stark und schwach, soweit eine Höhe von EUR 0,707 je Zugkm überschritten wird,
 - c. EUR 0,754 je Zugkm für Güterverkehr manipuliert und nicht manipuliert und Dienstzüge, inkl. Leersonenzüge, soweit eine Höhe von EUR 0,654 je Zugkm überschritten wird,
 - d. EUR 0,001929 je Btkm² für eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Personen(fern)verkehr, soweit eine Höhe von EUR 0,001898 je Btkm überschritten wird,

¹ Abkürzung für die zurückgelegte bzw gefahrene Strecke einer Zugfahrt in Kilometern.

² Abkürzung für Bruttotonnenkilometer. Btkm entsprechen der zurückgelegten Strecke in Kilometer multipliziert mit der beförderten Zugmasse in Tonnen.

- e. EUR 0,002954 je Btkm für Nahverkehr stark und schwach,
soweit eine Höhe von EUR 0,002927 je Btkm überschritten wird, und
 - f. EUR 0,001662 je Btkm für Güterverkehr manipuliert und nicht manipuliert und Dienstzüge, inkl
Leerpersonenzüge,
soweit eine Höhe von EUR 0,001638 je Btkm überschritten wird.
- 2) Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 des [REDACTED] enthaltenen
Entgeltsätze „Direkte Kosten exkl. 20% USt“ für die Fahrplanperiode 2021 werden gemäß § 74
Abs 1 EisbG im nachstehenden Umfang für unwirksam erklärt:
- a. EUR 0,715 je Zugkm für eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen
Personen(fern)verkehr,
soweit eine Höhe von EUR 0,623 je Zugkm überschritten wird,
 - b. EUR 0,796 je Zugkm für Nahverkehr stark und schwach,
soweit eine Höhe von EUR 0,704 je Zugkm überschritten wird, und
 - c. EUR 0,766 je Zugkm für Güterverkehr manipuliert und nicht manipuliert und Dienstzüge, inkl
Leerpersonenzüge,
soweit eine Höhe von EUR 0,673 je Zugkm überschritten wird.
- 3) Es wird festgestellt, dass die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 der [REDACTED]
[REDACTED] enthaltenen Entgeltsätze „Direkte Kosten exkl. 20% USt“ für die
Fahrplanperiode 2021 in Höhe von
- a. EUR 0,001907 je Btkm für eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen
Personen(fern)verkehr,
 - b. EUR 0,002729 je Btkm für Nahverkehr stark und schwach und
 - c. EUR 0,001586 je Btkm für Güterverkehr manipuliert und nicht manipuliert und Dienstzüge, inkl
Leerpersonenzüge,

den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden
unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden
Rechtsvorschriften entsprechen.

Inhaltsverzeichnis

1	Maßgeblicher Verfahrensgang	5
2	Festgestellter Sachverhalt	7
2.1	Direkte Kosten für das Mindestzugangspaket gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen ..	7
2.2	Produkt Mindestzugangspaket	10
2.3	Ermittlung der direkten Kosten	12
2.4	Kostenpositionen, die in die Kosten des Mindestzugangspakets einfließen	15
2.4.1	Kostenblock Betriebsführung	17
2.4.2	Kostenblock Entstörung	20
2.4.3	Kostenblock Instandsetzung	27
2.4.4	Kostenblock Wartung/Inspektion	33
2.4.5	Kostenblock Netzzugang	34
2.4.6	Kostenblock Anlagenmanagement	37
2.4.7	Kostenblock Energie (Technische Betriebsführung)	38
2.4.8	Abschreibung	40
2.5	Korrigierte Höhe der direkten Kosten und der Entgelte	48
2.6	Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK	50
2.6.1	Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung	50
2.6.2	Von der [REDACTED] ermittelte Entgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten	50
2.6.3	Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe	54
2.7	Zuschüsse des Bundes	54
3	Beweiswürdigung	55
3.1	Direkte Kosten für das Mindestzugangspaket gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen ..	56
3.2	Produkt Mindestzugangspaket	57
3.3	Ermittlung der direkten Kosten	57
3.4	Kostenpositionen, die in die Kosten des Mindestzugangspakets einfließen	58
3.4.1	Abschreibung Kettenwerk	65
3.5	Korrigierte Höhe der direkten Kosten und der Entgelte	66
3.6	Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK	66
3.6.1	Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung	66
3.6.2	Von der [REDACTED] ermittelte Entgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten	67
3.6.3	Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe	67

3.7	Zuschüsse des Bundes	67
4	Rechtliche Beurteilung.....	68
4.1	Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission	68
4.2	Ausnahme von der Akteneinsicht	69
4.3	In der Sache	72
4.3.1	Produkt Mindestzugangspaket bzw Zugtrasse	72
4.3.2	Wegeentgelte	73
4.3.3	Kostenmaßstab und Kostenblöcke	73
4.3.4	Beurteilungsmaßstab der Schienen-Control Kommission	80
4.3.5	Modulation der uZK nach Zugklassen	81
4.3.6	Zusammenfassende Beurteilung	82
5	Rechtsmittelbelehrung	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entgelte - Mindestzugangspaket - Wegeentgeltstruktur.....	8
Abbildung 2: Entgelte - Mindestzugangspaket – Entgeltsätze 2020	9
Abbildung 3: Entgelte - Mindestzugangspaket – Entgeltsätze 2021	10
Abbildung 4: Leistungen – Mindestzugangspaket 2020.....	11
Abbildung 5: Leistungen - Mindestzugangspaket 2021	12
Abbildung 6: Vollkosten des Produktes Zugtrasse für die Jahre 2015 bis 2018.	13
Abbildung 7: Darstellung des Sechs Säulenmodells.....	13
Abbildung 8: Grafische Darstellung Donnerstag/Sonntag-Methode 2020	19
Abbildung 9: Delta Betriebsführung Dienstkopfplan in Vollzeitäquivalenten Jahr 2017	19
Abbildung 10: Kostenblock Entstörung – Anteil der nicht berücksichtigbaren Störungen	21
Abbildung 11: Berechnung anrechenbare Abschreibung 2020.....	46
Abbildung 12: [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 120	46
Abbildung 13: Aufstellung Direkte Kosten 2020	49
Abbildung 14: Aufstellung Direkte Kosten 2021	49
Abbildung 15: Säule VI Neuberechnung 2020.....	49
Abbildung 16: Säule VI Neuberechnung 2021.....	50
Abbildung 17: Vollkosten des Kontos 9368404 laut Säule 4	51
Abbildung 18: Vollkosten des Kontos 9368404 der Kostenstelle BA51299102	51
Abbildung 19: Darstellung der Vorverteilung und Zuschedungsarten nach Kostenposition	53

Begründung

1 Maßgeblicher Verfahrensgang

1. Mit Schreiben vom 09.04.2021 legte die [REDACTED] die Dokumentation Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 vor. Das amtswegig eingeleitete Verfahren GZ SCK-21-010 war zunächst mit den Verfahren GZ SCK-18-025 und SCK-19-024 zur Genehmigung von Marktaufschlägen (gemäß § 67d Abs 6 EisbG) für die Fahrplanperioden 2020 und 2021 verbunden, wurde aber mit Beschluss der Schienen-Control Kommission vom 21.09.2023 wieder getrennt. Die Schienen-Control Kommission informierte die Parteien mit Schreiben vom 21.09.2023 unter anderem über diese Trennung.
2. Mit Schreiben vom 02.07.2021 teilte die Schienen-Control Kommission der [REDACTED] ihren Beschluss mit, die verschleißabhängigen Bestandteile des Kettenwerks, welche im Zuge der Prüfung der Abschreibung für Abnutzung im Rahmen des Ermittlungsverfahrens in der Sache GZ SCK-16-012, SCK-17-009 und SCK-18-010 (betreffend die Fahrplanperioden 2018 und 2019) festgesetzt wurden, auch im gegenständlichen Verfahren anzuwenden. In einem wurde die [REDACTED] über den Beschluss der Schienen-Control Kommission in Kenntnis gesetzt, folgende Aktenbestandteile aus den genannten Verfahren in den verfahrensgegenständlichen Akt zu übernehmen: Gutachten von Mag. Christian Losbichler vom 21.01.2018 und vom 16.07.2018, Gutachten von Mag. Christian Wilfinger, MSc vom 07.06.2019 und vom 17.07.2019 und Beilage 2 (= Datei Neuberechnung direkte Kosten 2018) und 3 (= Datei Neuberechnung direkte Kosten 2019) der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019.
3. Die Schienen-Control Kommission beauftragte den Amtssachverständigen Mag. Christian Wilfinger, MSc mit einem Gutachten zu den Vollkosten und direkten Kosten der [REDACTED] für die Fahrplanperioden 2020 und 2021. Das mit 14.07.2021 vorgelegte Gutachten wurde der [REDACTED] samt einem entsprechenden Verbesserungsauftrag mit Schreiben vom 27.07.2021 übermittelt. Die [REDACTED] legte am 31.08.2021 eine Neuberechnung der direkten Kosten und der Kostensätze der einzelnen Marktsegmente für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 vor. Die Behörde beauftragte daraufhin den Amtssachverständigen Wilfinger mit einem Ergänzungsgutachten darüber, ob die [REDACTED] die aufgetragene Neuberechnung durchgeführt hat. Das Ergänzungsgutachten des Amtssachverständigen stammt vom 21.10.2021. Mit Schreiben vom 11.11.2021 wurde den Verfahrensparteien das Gutachten und das Ergänzungsgutachten mit der Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, übermittelt. In einem wurden die Parteien darüber informiert, dass folgende Beilagen zu den Gutachten auf Wunsch übermittelt werden konnten: Gutachten von Mag. Christian Losbichler vom 21.01.2018 und vom 16.07.2018, Gutachten von Mag. Christian Wilfinger, MSc vom 07.06.2019 und vom 17.07.2019 und Beilage 2 und 3 der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019.
4. Am 16.12.2021 brachten die [REDACTED] und die [REDACTED] zu den Gutachten von Wilfinger zu den Fahrplanjahren 2020 und 2021 Stellungnahmen ein. Die [REDACTED] zog ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 20.01.2025 wieder zurück (s Rz 10). Die [REDACTED] brachte im Wesentlichen vor, dass die

Donnerstag/Sonntag-Methode laut Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020, GZ SCK-16-012, SCK-17-009 und SCK-18-010 zulässig sei, und Feststellungen des Amtssachverständigen *Wilfinger* zur Säule IV bei Antragstellung noch nicht bekannt waren und demnach nicht berücksichtigt werden konnten. Ebenso wenig bekannt war der [REDACTED] bei der Planung für 2020/21 der Beschluss der Schienen-Control Kommission vom 21.06.2021, dass der Verschleiß der Oberleitung analog zu den Verfahren 2018/2019 berechnet werden solle; demnach konnte er auch nicht berücksichtigt werden.

5. Am 14.06.2022 fand unter Beisein der Parteien [REDACTED] und [REDACTED] eine mündliche Verhandlung zur Erörterung des Gutachtens des Amtssachverständigen *Wilfinger* statt.
6. Ebenfalls am 14.06.2022 wurde *Prof. Sebastian Stichel* mit der Erstellung eines Gutachtens zur verursachungsgerechten Kostenzuscheidung der [REDACTED] beauftragt. Das Gutachten stammt vom 29.09.2022. Nach Übermittlung des Gutachtens an die Parteien mit Schreiben vom 10.10.2022 bzw 13.10.2022 wurde *Stichel* mit einem Ergänzungsgutachten beauftragt, das er mit 31.01.2023 vorlegte. Das Ergänzungsgutachten wurde am 08.02.2023 an die Parteien übermittelt; den Parteien wurde Gelegenheit zu einer Stellungnahme zum Gutachten und zum Ergänzungsgutachten gegeben. Die [REDACTED] gab am 23.02.2023 eine Stellungnahme ab und führte zusammengefasst aus, dass sich als zentrales Ergebnis der Gutachten von *Stichel* ergäbe, dass das von ihr vorgelegte Privatgutachten von *Univ.-Prof. DI Dr. Marschnig* („Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ aus dem Jahr 2014) aus fachlicher Sicht dem Stand der Technik entspräche und kein Anlass für ein behördliches Einschreiten gemäß § 74 EisbG zu den direkten Kosten vorliege.
7. Mit 04.12.2023 legte die [REDACTED] der Schienen-Control Kommission folgende Daten für bestimmte ausgewählte Streckenkoststellen und die angewandten Kostenschlüssel je Verkehrsart vor: Streckenlänge sowie Länge der durchgehenden Hauptgleise; Trassierungsradien (Kurvenband); maximal zulässige Geschwindigkeit (VzG); Elektrifizierung (ja/nein) und gegebenenfalls Typ der Oberleitung; Bruttotonnenkilometer und Zugkilometer; angewandten Kostenschlüssel je Verkehrsart.
8. Nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission vom 09.01.2024 legte die [REDACTED] am 07.02.2024 die Unterlagen vor, auf denen das Privatgutachten von *Marschnig* beruht.
9. Die Amtssachverständigen *DI Dr. Stefan Gombots* und *DI Tobias Vanicek* wurden am 16.02.2023, der Amtssachverständige *Ing. Robert Sappl* am 28.02.2024 mit der Erstellung eines Gutachtens zum Privatgutachten „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ von *Marschnig* aus 2014 betraut. Die Behörde informierte die Verfahrensparteien mit Schreiben vom 18.02.2025 über die Fertigstellung des Gutachtens der amtlichen Sachverständigen und wies sie auf die Gelegenheit zur Akteneinsicht und zur Einbringung einer Stellungnahme zum Gutachten hin. Es gingen keine Stellungnahmen dazu ein.
10. Die [REDACTED] gab am 25.05.2021, 16.12.2021, 17.01.2022, 02.11.2022 und 02.03.2023 Stellungnahmen ab. Mit Schreiben vom 20.01.2025 zog die [REDACTED] alle Anbringen und Einwände (Beweisanträge und Gutachten) gegen die Höhe der direkten Kosten in den Fahrplanperioden 2020 und 2021 zurück.

11. Mit Schreiben vom 02.03.2026 informierte die Behörde die Verfahrensparteien darüber, dass zur Klärung des Sachverhalts Ermittlungsergebnisse aus dem Verfahren der Schienen-Control Kommission zur GZ SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010 herangezogen werden und die Rechtssache aus Sicht der Behörde entscheidungsreif ist; weiters forderte die Behörde die Parteien auf, Akteneinsicht zu nehmen und gab ihnen die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung. Mit 17.03.2026 gingen bei der Behörde – im Wesentlichen gleichlautende – Anträge und Stellungnahmen folgender Parteien ein: [REDACTED] und [REDACTED]. Beantragt wurde, dass die Schienen-Control Kommission von der gesetzten Stellungnahmefrist absehe, eine Informationsveranstaltung zum Verfahren durchführe und danach im Einvernehmen mit den beteiligten Parteien eine Stellungnahmefrist festlege. In den Stellungnahmen wurde anhand des Bescheides GZ SCK-18-010 argumentiert, warum bestimmte Kostenblöcke nach Ansicht der Stellungnehmenden nicht zu den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zählten und dass die Bundeszuschüsse gemäß § 42 BBG (Bundesbahngesetz) bei den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, zu berücksichtigen seien. MitarbeiterInnen der Schienen-Control GmbH hielten für die antragstellenden Parteien am 30.03.2026 einen Infotermin ab.

1 Festgestellter Sachverhalt

1.1 Direkte Kosten für das Mindestzugangspaket gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen

12. Die [REDACTED] veröffentlichte als Eisenbahninfrastrukturunternehmen iSd § 1a EisbG, Zuweisungsstelle iSd § 62 Abs 1 Z 1 EisbG und entgelterhebende Stelle iSd § 62b Abs 1 Z 1 EisbG am 21.11.2018 für die Netzfahrplanperiode 2020 (15.12.2019 bis 12.12.2020) und am 15.12.2019 für die Netzfahrplanperiode 2021 (13.12.2020 bis 11.12.2021) auf ihrer Internetseite³ Schienennetz-Nutzungsbedingungen⁴.
13. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bot in den verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen über diese Schienennetz-Nutzungsbedingungen das Produkt Mindestzugangspaket an. Gegenstand dieses Verfahrens sind das Produkt Mindestzugangspaket bzw dessen Leistungen, die hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die [REDACTED] zu entrichtenden Entgelte sowie die Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (= uZK = direkte Kosten), da die Wegeentgelte grundsätzlich in deren Höhe festzulegen⁵ sind.
14. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020⁶ und 2021⁷ sehen für die Leistungen des Mindestzugangspaketes ein Wegeentgelt vor, dessen Struktur sich wie folgt darstellt:

⁴ Der Inhalt der SNNB 2020 und der SNNB 2021 änderte sich in den folgenden Jahren mehrmals; von diesen Änderungen waren aber die verfahrensgegenständlichen Entgelthöhen und Leistungen nicht betroffen. Dh in den zuletzt veröffentlichten Versionen SNNB 2020 (Version 2.9) und SNNB 2021 (Version 2.5) sind die verfahrensgegenständlichen Entgelthöhen und Leistungen ident mit den Versionen 1.0.

⁵ Die Richtlinie 2012/34/EU spricht von „Festlegung“, das die Richtlinie umsetzende EisbG von „Festsetzung“. Beides ist daher synonym zu verstehen.

⁶ Punkt 6.1.1. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020.

⁷ Punkt 6.1.1. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021.

6.1 Mindestzugangspaket

6.1.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.2 zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung 2015/909/EU.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente (z) je Marktsegment
- Bruttotonnenkilometerkomponente (btk) je Marktsegment
- Zu- und Abschläge

Die **Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment** lautet:

$$\text{Wegeentgelt}_{\text{Zugfahrt}} = \text{Zugkm} * z + \text{Btkm}_2 * \text{btk} +/- \text{Zu-/Abschläge}$$

Die Wegeentgelte beinhalten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisebG) und Marktaufschläge (§ 67d EisebG) sowie Zu-/Abschläge (§§ 67a ff EisebG).

Abbildung 1: Entgelte - Mindestzugangspaket - Wegeentgeltstruktur (6.1.1 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 bzw 2021 der [REDACTED])

15. Die Wegeentgeltregelung und die ihr zugrundeliegenden Berechnungsgrundsätze werden im gesamten Eisenbahnnetz der [REDACTED] angewandt.
16. Verfahrensgegenständlich sind jedoch nur die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten. Die von der [REDACTED] für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 vorgesehenen Marktaufschläge sind Gegenstand der Schienen-Control Kommission Verfahren GZ SCK-18-025 und SCK-19-024.
17. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020⁸ enthalten für die Leistungen des Mindestzugangspaketes folgende Entgeltsätze (Wegeentgelt; verfahrensgegenständlich sind nur die direkten Kosten, nicht auch die Marktaufschläge und Summe aus beiden):

⁸ Punkt 6.1.5. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020.

6.1.5 Entgeltsätze

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt ¹⁶	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					(z)
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,687	1,374
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,564	1,251
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,261	2,067
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	1,206	2,012
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
1.1.1.g	Dienstzug ¹⁷	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente					(btk)
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
1.1.2.g	Dienstzug ¹⁸	Btkm	0,001662	-	0,001662

Tabelle 11: Entgeltsätze - zu Maßnahmen gemäß Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch) siehe Kapitel 6.1.6

Abbildung 2: Entgelte - Mindestzugangspaket - Entgeltsätze (6.1.5 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 der

18. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021⁹ enthalten für die Leistungen des Mindestzugangspaketes folgende Entgeltsätze (Wegeentgelt; verfahrensgegenständlich sind nur die direkten Kosten, nicht auch die Marktaufschläge und Summe aus beiden):

⁹ Punkt 6.1.5. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021.

6.1.5 Entgeltsätze

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt ¹⁶	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					(z)
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,715	0,652	1,367
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,715	0,638	1,353
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,796	1,444	2,240
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,796	1,341	2,137
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,766	-	0,766
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,766	-	0,766
1.1.1.g	Dienstzug ¹⁷	Zugkm	0,766	-	0,766
Bruttotonnenkilometerkomponente					(btk)
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001907	-	0,001907
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001907	-	0,001907
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002729	-	0,002729
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002729	-	0,002729
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001586	-	0,001586
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001586	-	0,001586
1.1.2.g	Dienstzug ¹⁸	Btkm	0,001586	-	0,001586

Tabelle 11: Entgeltsätze – zu Maßnahmen gemäß Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch) siehe Kapitel 6.1.6

Abbildung 3: Entgelte - Mindestzugangspaket - Entgeltsätze (6.1.5 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 der [REDACTED])

19. Auf Grundlage von Art 2 Abs 1 der Verordnung 2020/1429/EU zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs wurde der [REDACTED] die Erlaubnis erteilt, den Marktsegmenten „Güterverkehr manipuliert“, „Güterverkehr nicht manipuliert“ und „eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ die zu entrichtenden Wegeentgelte (bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlägen) zur Gänze zu erlassen. Die entsprechenden Wegeentgeltmaßnahmen erfolgten jeweils in einer gesonderten Rechnungsgutschrift an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Maßnahmen galten bezogen auf den verfahrensgegenständlich relevanten Zeitraum von 01.03.2020 (für den Güterverkehr) bzw 08.10.2020 (für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr) bis 31.12.2021.¹⁰

1.2 Produkt Mindestzugangspaket

20. Die [REDACTED] bietet gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen und ihrem Vorbringen das Mindestzugangspaket – die [REDACTED] nennt das Produkt auch „Zugtrasse“ – den Eisenbahnverkehrsunternehmen an und zieht dessen Leistungsumfang für die Festsetzung des Entgelts für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur heran.

¹⁰ Punkt 6.1.6. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 und 2021.

21. Das von der [REDACTED] erbrachte Mindestzugangspaket umfasst in der Netzfahrplanperiode 2020 folgende Leistungen:¹¹

5.2 Mindestzugangspaket

Die [REDACTED] erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes gegen Verrechnung des Wegeentgelts (siehe Kapitel 6.1.4):

- **Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.3 der SNNB)**
 - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots
 - Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen
 - Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese aufgrund der bei der [REDACTED] vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind
- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
 - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB
 - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
 - Nutzung der beiden GSM-R-Profil Basis-CAB und ETCS auf den ausgerüsteten Strecken
Das Profil Basis-CAB ermöglicht Sprachkommunikation (Telephony) sowie definierte Gruppenrufe (Voice Group Call Services – VGCS) und Sammelrufe (Voice Broadcast Services – VBS) in die Gruppen 200 (Gruppen-/Sammelruf), 201 (Gruppen-/Sammelruf exkl. ortsfeste GSM-R Teilnehmer) und 299 (Notruf) zu führen. Mit dem Profil ETCS ist die Datenkommunikation mit ETCS-Einrichtungen möglich.
 - Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen
 - Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU (siehe Punkt 5.3.3.3)

Abbildung 4: Leistungen - Mindestzugangspaket (5.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 der [REDACTED])

22. Das von der [REDACTED] erbrachte Mindestzugangspaket umfasst in der Netzfahrplanperiode 2021 folgende Leistungen:¹²

¹¹ Punkt 5.2. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020.

¹² Punkt 5.2. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021.

5.2 Mindestzugangspaket

Die [REDACTED] erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes gegen Verrechnung des Wegeentgelts (siehe Kapitel 6.1.4):

- **Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.3 der SNNB)**
 - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots
 - Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen
 - Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese aufgrund der bei der [REDACTED] vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind
- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
 - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB
 - Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs aus den/in die in der Verkehrsstation haltenden Züge/n durch Bereitstellung von Personenbahnsteigen zur Anbindung an sämtliche Anlagen der konkreten Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
 - Betriebliche Nutzung der Züge durch Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch – je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation – (i) Bereitstellung eines direkten Zugangsweges zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangsweges durch die Serviceeinrichtung
 - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
 - Nutzung der GSM-R Dienste welche in der GSM-R [Profilübersicht](#) als Basis gekennzeichnet sind (z.B. Basis-CAB)
 - Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen
 - Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU (siehe Punkt 5.3.3.3)

Abbildung 5: Leistungen - Mindestzugangspaket (5.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 der [REDACTED])

23. Die durch das Produkt Mindestzugangspaket entstehenden Kosten sind Grundlage der direkten Kosten. Die [REDACTED] definiert das Produkt Zugtrasse ua wie folgt: „Dem Produkt ‚Zugtrasse‘ werden also kostenrechnerisch die für den Zugbetrieb erforderlichen Anlagen und Leistungen, wie in § 58 EisebG betreffend den Umfang des Mindestzugangspaketes (jeweils unter Berücksichtigung der Anhänge I und II Nr 1 der RL 2012/34/EU) angeführt, zugeschrieben.“¹³

1.3 Ermittlung der direkten Kosten

24. Die Berechnung der Wegeentgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Umfang des Mindestzugangspaketes erfolgt auf Basis der direkten Kosten. Diese sind Grundlage für die Ermittlung der Entgelte pro Zugkilometer (Zugkm) und Bruttotonnenkilometer (Btkm) und bilden damit die preisliche Schnittstelle zwischen der Infrastruktur und den diese nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.
25. Die [REDACTED] ermittelt die direkten Kosten auf Basis der Gesamtkosten des Produkts Zugtrasse, also dessen Vollkosten. Diese umfassen alle für das Produkt in einem bestimmten Zeitraum angefallenen Aufwendungen. Die Vollkosten sind somit die Summe aus variablen Kosten und Fixkosten. Aus dieser Gesamtheit wird im Zuge mehrerer Bearbeitungsschritte jene Teilmenge herausgerechnet, die den direkten Kosten entspricht.

¹³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 21.

26. Die von der [REDACTED] angenommenen PLAN-Vollkosten für das Produkt Zugtrasse betrugen für die Netzfahrplanperiode 2020 ca EUR [REDACTED] und für die Netzfahrplanperiode 2021 ca EUR [REDACTED].¹⁴ Die PLAN-Kosten für das Jahr 2020 hat die [REDACTED] anhand der IST-Kosten der Jahre 2015 bis 2017, jene für das Jahr 2021 anhand der IST-Kosten der Jahre 2016 bis 2018 ermittelt. Der nichtamtliche Sachverständige Losbichler hat im Verfahren GZ SCK-16-012, SCK-17-009 und SCK-18-010 für das Jahr 2019 PLAN-Vollkosten iHv EUR [REDACTED] errechnet.¹⁵ Damit sind die von der [REDACTED] angenommenen PLAN-Vollkosten 2020 und 2021 in einer ähnlichen und damit nachvollziehbaren Höhe wie die PLAN-Vollkosten 2019.
27. In den Jahren 2015 bis 2018 sind die folgenden (IST-)Vollkosten für das Produkt Zugtrasse angefallen:

2015 (EUR)	2016 (EUR)	2017 (EUR)	2018 (EUR)
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abbildung 6: Vollkosten des Produktes Zugtrasse für die Jahre 2015 bis 2018; Gutachten Wilfinger 2018, 135; Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 7; Stellungnahme der [REDACTED] vom 31.08.2021, Beilage 1.

28. Die von der [REDACTED] für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 herangezogenen PLAN-Vollkosten, die die Grundlage für die Entgeltberechnung darstellen, sind angesichts der kontinuierlichen Steigerung der (IST-)Vollkosten der Jahre 2015 bis 2018 nachvollziehbar und belastbar. Die IST-Vollkosten wichen nicht wesentlich von den PLAN-Vollkosten ab.
29. Die Ermittlung der Vollkosten und der direkten Kosten sowie die Ermittlung der Entgelte basierend auf den direkten Kosten stellt die [REDACTED] in folgendem „Sechs Säulenmodell“ dar:¹⁶

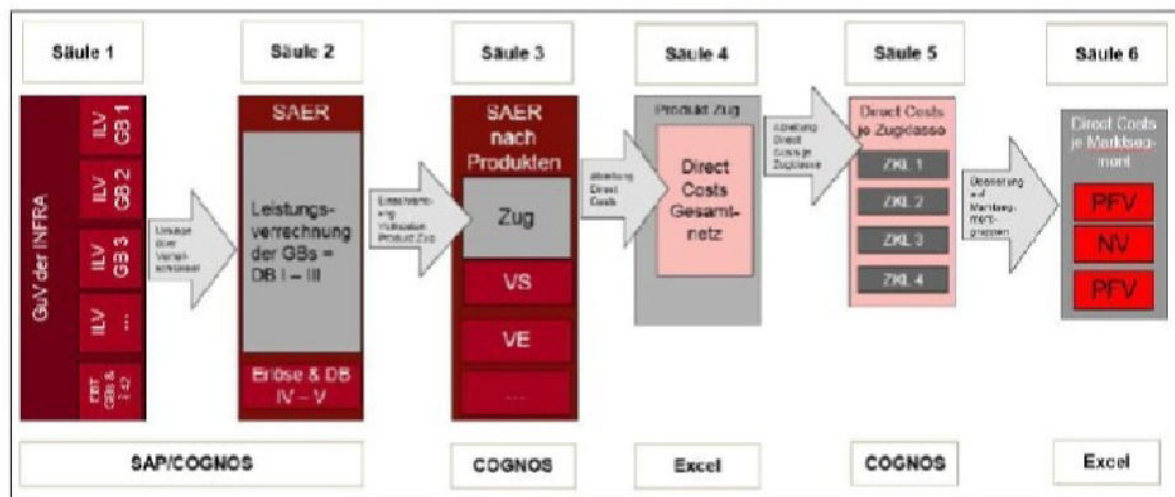


Abbildung 7: Darstellung des Sechs Säulenmodells der [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 11.

30. Grundlage der Kostenbasis sind die in den Rechnungswesen-Systemen der [REDACTED] abgebildeten Daten, welche auch die Basis für die geprüften IFRS-Jahresabschlüsse bilden. Die gesamte Buchhaltung wird in einem SAP-System geführt, das die finanzielle Abbildung aller

¹⁴ [REDACTED] Antrag Marktaufschläge 2020, 07.09.2018, 6; Antrag Marktaufschläge 2021, 09.09.2019, 6.

¹⁵ Gutachten Losbichler, 47.

¹⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 11; Gutachten Wilfinger 2020, 62.

Vorgänge sicherstellt. In diesem System werden sämtliche Aufwendungen mit Buchungsbelegen hinterlegt und den jeweiligen Kostenstellen zugeordnet. Dabei erfolgt keine Erhöhung der Aufwände durch kalkulatorische Zu- oder Abschläge, gegebenenfalls wird die Kostenbasis noch durch Ausscheidung nicht relevanter Positionen reduziert. Kostenrechnerisch werden somit ausschließlich die tatsächlich verbuchten und relevanten Aufwände berücksichtigt.

31. Die im SAP-System erfassten Kosten werden durch Mitkontierung weiterer Merkmale wie Kostenstellen, Auftragsnummern oder Anlagennummern strukturiert. Dadurch ist sichergestellt, dass die Aufwände auf Produktbasis auswertbar sind. Die korrekte Bebuchung der Kostenstellen wird durch Kostenstellenverantwortliche sichergestellt, die die jeweilige Zuordnung auf sachliche Richtigkeit prüfen. Zudem erfolgt eine übergeordnete Prüfung durch die Geschäftsbereiche.
32. Die Verrechnung zwischen leistenden und empfangenden Kostenstellen erfolgt über die interne Leistungsverrechnung. Durch diese systematische Weiterverrechnung wird gewährleistet, dass die Kosten dort anfallen, wo die Leistung in Anspruch genommen wird, und schließlich dem Produkt Zugtrasse vollständig zugerechnet werden können.
33. Nach der Verbuchung in SAP werden die Daten in ein zentrales Datensystem überführt, das alle Buchungsperioden eines testierten Jahresabschlusses umfasst. Die weitere Verarbeitung erfolgt automatisiert über das System Cognos bzw über die Anwendung Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung. Da SAP vorrangig der unternehmensrechtlichen Buchhaltung und Bilanzierung dient, wird erst in Cognos eine differenzierte und regulatorisch relevante Strukturierung vorgenommen. Dabei werden die Kostenstellen im Wesentlichen in vier Kategorien unterteilt:
 1. Direkt zurechenbare Kostenstellen, deren Aufwände zur Gänze dem Produkt zuordenbar sind.
 2. Zu allozierende Kostenstellen, die Leistungen für Hauptkostenstellen erbringen.
 3. Zu schlüsselnde Kostenstellen, auf denen Leistungen für diverse Bereiche erfasst werden.
 4. Leistungsbezogene Kostenzuscheidungen, die anhand definierter Schlüssel auf die betroffenen Hauptkostenstellen verteilt werden.
34. Die Zuordnung erfolgt automatisiert, wodurch Rechen- und Eingabefehler ausgeschlossen werden. In weiterer Folge werden die Kosten nach Deckungsbeitragsstufen gegliedert. Diese Gliederung dient aber nicht einer Gewinnermittlung, sondern der systematischen Abgrenzung der Kostenpositionen.
35. Die [REDACTED] unterscheidet folgende Deckungsbeitragsstufen:¹⁷
 - DB I: Aufwendungen, die unmittelbar mit dem Zugbetrieb zusammenhängen, etwa Betriebsführung, Entstörung und Instandsetzung.
 - DB II: Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Anlagen stehen, wie Inspektion, Wartung, Service, Winterdienst, Sicherheitsmaßnahmen sowie

¹⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 19 ff; Gutachten Wilfinger 2020, 64.

Managementleistungen der Geschäftsbereiche Anlagenmanagement (AM), Strecken- und Anlagenentwicklung (SAE) und Netzzugang (NZ).

- DB III: Abschreibungen (Afa) und Buchwertzinsen.
 - DB IV und V: Aufwendungen für Management, Stäbe und nicht zuordenbare Positionen.
36. Für die Ermittlung der direkten Kosten werden die Deckungsbeitragsstufen I bis III herangezogen¹⁸. Diese erfassen die für die Zugtrasse ursächlich relevanten Aufwände.
37. Durch die Abgrenzung über die Deckungsbeitragsrechnung ist sichergestellt, dass lediglich jene Kosten berücksichtigt werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Leistungserbringung (uZK) stehen. Kosten anderer Produkte, etwa Verkehrsstationen, bleiben unberücksichtigt. Die Deckungsbeitragsrechnung stellt somit ein geeignetes Instrument zur verursachungsgerechten Kostenzuweisung dar.
38. Die Vorgehensweise der [REDACTED] stellt eine sachlich korrekte, nachvollziehbare und verursachungsgerechte Ermittlung der direkten Kosten sicher. Die gewählte Methodik beruht auf tatsächlichen Aufwandsdaten aus der Buchhaltung, nutzt ein automatisiertes und revisionssicheres Datenverarbeitungssystem und schließt kalkulatorische Verzerrungen aus. Durch die Beschränkung auf die Deckungsbeitragsstufen I bis III wird gewährleistet, dass ausschließlich jene Kosten (Wegekosten) herangezogen werden, die unmittelbar mit dem Produkt Zugtrasse verbunden sind. Damit ist eine klare und nachvollziehbare Basis für die Festsetzung der Weagentgelte gegeben.

1.4 Kostenpositionen, die in die Kosten des Mindestzugangspakets einfließen

39. Die für die Ermittlung der Kostenbasis herangezogenen Positionen innerhalb der Deckungsbeitragsstufen gliedern sich in folgende Hauptkostenblöcke:
- Betriebsführung
Unter diesem Block sind die Kosten des operativen Eisenbahnbetriebs erfasst, insbesondere jene der Fahrdienstleiter, Stellwerker, Betriebsassistenten und Geschäftsführer, die für die Steuerung und Sicherung des Zugverkehrs verantwortlich sind. Auch Informationsleistungen, Verkehrsleitungsaufgaben, Maßnahmen im Schienenersatzverkehr sowie das Betriebsführungsmanagement fallen darunter.
 - Energie und Bereitstellung
Dieser Bereich betrifft die Energieversorgung betriebsnotwendiger Anlagen (zB Signale, Weichenheizungen, Zugfunk, Tunnelanlagen) sowie die Betriebskosten der entsprechenden Räumlichkeiten. Erfasst werden etwa Aufwendungen für Energiebezug und Verteilernetze. Kosten für die Bereitstellung von Fahrstrom im Sinne des § 58b Abs 2 Z 2 EisbG sind hiervon nicht umfasst.

¹⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 65.

■ Instandhaltung

Gemäß ÖNORM EN 13306:2018 01 15 werden hierunter alle Maßnahmen subsumiert, die dem Erhalt oder der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit von Anlagen dienen. Dazu zählen:

- Entstörung (Beseitigung von Störungen)
- Instandsetzung (Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit einer Anlage ohne Wechsel der Anlagentechnik, dh ohne wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit)
- Inspektion (Zustandserhebung und Beurteilung)
- Wartung (präventive Maßnahmen).¹⁹

Die Instandhaltung erfolgt zwar unter anderem auch im Rahmen zeitlich geplanter Instandhaltungsarbeiten, insbesondere um die Qualität der Infrastruktur auf einem konstanten Niveau zu halten und den Zugbetrieb nicht unnötig bzw für die Eisenbahnverkehrsunternehmen planbar zu unterbrechen. Die Ursache der Schäden an der Infrastruktur, die im Rahmen dieser geplanten Instandhaltungsarbeiten behoben werden und insofern auch die Notwendigkeit für die Schadensbehebung, stellt aber im ausgewiesenen Ausmaß der Zugbetrieb dar. Dh die Kosten für die Instandhaltung entstehen aufgrund des Zugbetriebs, werden vom Infrastrukturbetreiber aber betriebsbedingt zeitlich verteilt.

■ Netzzugang

Dieser Block umfasst Leistungen, die den Netzzugang, die Zugtrassenplanung, die Erstellung des Netzfahrplans, operative Kundenbetreuung, die Abrechnung und die Koordination von Infrastruktureinschränkungen betreffen.

■ Anlagenmanagement

Hierunter fallen die Aufgaben des zentralen Asset- und Anlagenmanagements, der Planung und Koordination von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit und Sicherheit der Infrastruktur. Dazu zählen die Bereiche Anlageninformationssystem, integriertes Streckenmanagement und Managementservice.

■ Telekommunikation²⁰

Erfasst werden Kosten für die betriebsnotwendige Telekommunikationsinfrastruktur, insbesondere für Kupfer- und LWL-Kabel, Funk- und Datennetze, Übertragungstechnik und Telematiksysteme. Es erfolgt eine systematische Zuordnung dieser Aufwendungen zu den jeweils betroffenen Instandhaltungsbereichen.

40. Bei der Ermittlung der direkten Kosten zur Gänze nicht berücksichtigt werden folgende Kostenblöcke: Betriebskosten (Stellwerke, Technikräume für die Strecke), sonstiger Aufwand,

¹⁹ S auch [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 35; 82.

²⁰ Die Kosten für Telekommunikationsanlagen, die für die Betriebsabwicklung vorgesehen sind, zählen kostenrechnerisch zum Produkt Zugtrasse. Sie werden aber nicht bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 21; 35; 82).

Verkehrsstationen – Betriebskosten, Bereitstellung (Stellwerke, Technikräume für die Strecke), Sicherheit, Verkehrsstation – Bereitstellung und Buchwertzinsen.²¹

1.4.1 Kostenblock Betriebsführung

41. Im Kostenblock Betriebsführung sind Kosten abgebildet, die durch die Planung, Steuerung und Disposition des Zugverkehrs am Netz der [REDACTED] entstehen. Umfasst sind folgende Kostenbestandteile:²²

- Betriebsführung Fahrdienstleiter (FDL)
Fahrdienstleiter sind für die Bedienung der Sicherungsanlagen und die Koordinierung der Zugfahrten im zugewiesenen Verantwortungsbereich zuständig.

- Betriebsführung Stellwerker (STW)
Stellwerker (Fahrdienstleiterassistenten) unterstützen die Fahrdienstleiter bei der Abwicklung von Zugfahrten durch Bedienung der örtlichen Sicherungsanlagen.

- Betriebsführung Betriebsassistent/Geschäftsführer (BASS/GF)
Der Betriebsassistent unterstützt den Fahrdienstleiter bei betrieblichen Tätigkeiten (ohne Bedienung von Sicherungsanlagen), zB bei der Beobachtung von Zugfahrten in Hinblick auf sicherheitsrelevante Kriterien, Prüfung von Fahrstraßen auf Anweisung des Fahrdienstleiters und Beigabe von Befehlen (zB Geschwindigkeitseinschränkungen).

Die Geschäftsführer sind, ebenso wie Fahrdienstleiter, Stellwerker und Betriebsassistenten, Mitarbeiter des operativen Betriebsdienstes, die eigenverantwortlich Sicherungsanlagen zur Abwicklung von Zugfahrten bedienen (allerdings im Vergleich zum Fahrdienstleiter mit eingeschränkteren Befugnissen). Zu den weiteren Tätigkeiten zählen das Zugmeldeverfahren, die Durchführung der Zugbeobachtung und die Prüfung von Fahrstraßen für Zugfahrten.

- Betriebsführung Verkehrssteuerung (VDL-VL)
Die Mitarbeiter der Verkehrssteuerung disponieren den Zugverkehr überregional, unterteilt nach Verkehrsachsen bzw überregional anhand von Verkehrsströmen. Dazu zählt auch die Überwachung bzw Verbesserung der Qualität der Betriebsführung (zB Minimierung der Auswirkungen von Verspätungen durch Steuerung des Zugverkehrs).
- Betriebsführung Betriebsmanager (BM)
Die Betriebsmanager koordinieren die sichere, wirtschaftliche, bedarfsgerechte und diskriminierungsfreie Betriebsabwicklung sowie die Kundeninformation zur Verkehrsabwicklung durch Ansteuern entsprechender Fachbereiche (zB FDL) im zugewiesenen Bereich. Die Sicherstellung der bedarfsgerechten Abwicklung des Betriebs entsprechend dem bestellten Netzfahrplan gehört ebenfalls zu ihrem Aufgabenbereich.
- Betriebsführung Betriebsführungsmanagement (BFM)

²¹ S auch [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 29.

²² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 30 f; 77 f.

Das Betriebsführungsmanagement überwacht die Umsetzung von betrieblich sicherheitsrelevanten Vorgaben durch Durchführung oder Veranlassung von Kontrollen. Darüber hinaus fällt das Reporting von Abweichungen und Verbesserungspotentialen als Entscheidungsgrundlage für Betriebsleiter und die jeweiligen Fachbereiche in den Tätigkeitsbereich.

- Betriebsführung Verkehrs- und Produktionssteuerung (VPS)
Die Verkehrs- und Produktionssteuerung überwacht die Prozesse im Abweichungsmanagement, der Produktionsplanung von Zugfahrten sowie des Pünktlichkeits- und Verfügbarkeitsmanagements insbesondere für das Produkt Zugtrasse. Durch Anwendung und Interpretation der vorhandenen Mess-/Analysemethoden und des dazugehörigen Reportings werden Abweichungen erkannt und Gegensteuerungsmaßnahmen erarbeitet.
- Betriebsführung Infoleistungen und Service
Hierunter fallen Kosten für Leistungen, welche ua die Baustelleninformation und baustellenbedingte Einschränkungen im Zugverkehr betreffen.
- Betriebsführung Schienenersatzverkehr
Umfasst sind Kosten für Schienenersatzverkehre²³ bei Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (zB Störungen der Eisenbahninfrastruktur, Ad-hoc-Baumaßnahmen, jedoch nicht Naturereignisse, behördliche Anordnungen bzw Einschränkungen durch Fahrzeugstörungen der Zugangsberechtigten).

42. Die Personalkosten der verschiedenen Mitarbeitergruppen variieren in Abhängigkeit vom Zugbetrieb, weil bei einer Zunahme des Zugbetriebes mehr Personal in diesen Bereichen benötigt wird.

43. Die [REDACTED] berücksichtigt die Kosten des Kostenblocks Betriebsführung nur anteilsweise. Diese werden nicht von den Vollkosten abgeleitet, sondern anhand des Dienstplankopfbedarfs, welcher sich aus der erforderlichen Besetzung der Dienststellen ergibt, berechnet. Die Ermittlung der vom Zugbetrieb unmittelbar abhängigen Kosten erfolgt anhand der „Donnerstag/Sonntag-Methode“. Diese basiert auf der Annahme, dass der Sonntag – als Wochentag mit den wenigsten Zugfahrten und dem niedrigsten Personalbedarf – die Grundauslastung (bestehend aus fixen und variablen Kosten) des Schienennetzes der [REDACTED] darstellt und dass der Donnerstag hingegen der Wochentag mit dem stärksten Verkehrsaufkommen ist und sohin den maximalen Personalbedarf (bestehend aus fixen und variablen Kosten) verzeichnet. Die Differenz zwischen maximalem und minimalem Dienstplankopfbedarf zieht die [REDACTED] – bei gleichbleibenden Fixkosten – bei der Entgeltermittlung als diejenigen (ausschließlich variablen) Kosten heran, die in Summe unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb anfallen.²⁴

²³ Kapitel 4.8 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 und 2021 der [REDACTED]

²⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 31 ff.

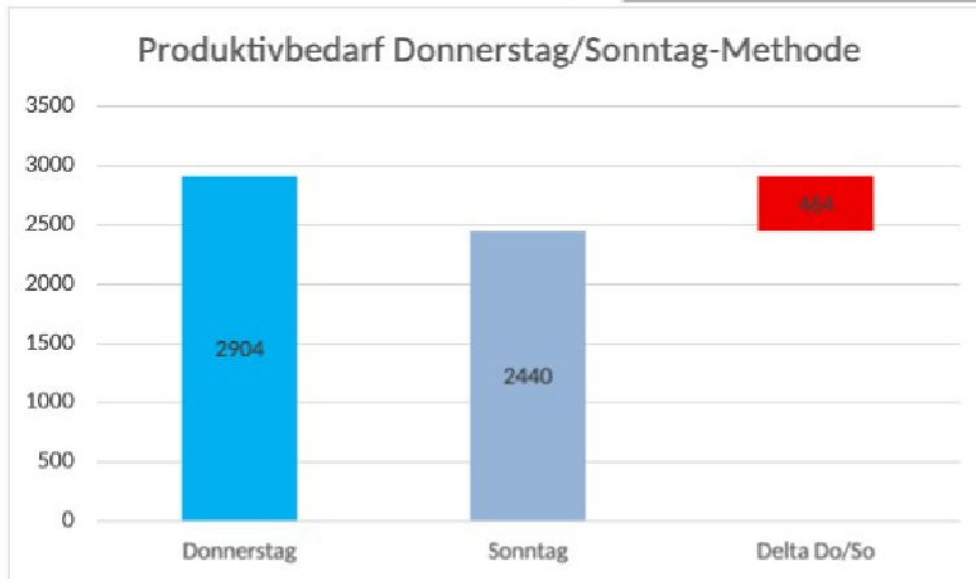


Abbildung 8: Grafische Darstellung Donnerstag/Sonntag-Methode 2020 (Die blauen Säulen Donnerstag und Sonntag enthalten auch fixe Personalkosten), [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 32.

44. Für die direkten Kosten der Betriebsführung 2017 (Basisjahr für 2020) wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG der Produktivbedarf ermittelt, wobei das Delta bei 464 Vollzeitäquivalenten liegt; für die direkten Kosten der Betriebsführung 2018 (Basisjahr für 2021) liegt das Delta bei 471 Vollzeitäquivalenten. Es handelt sich hierbei um unterschiedliche Betriebsführungstätigkeiten (Geschäftsbereich Betrieb: Fahrdienstleiter, Stellwerker, Betriebsassistenten, Geschäftsführer, Betriebsmanager).

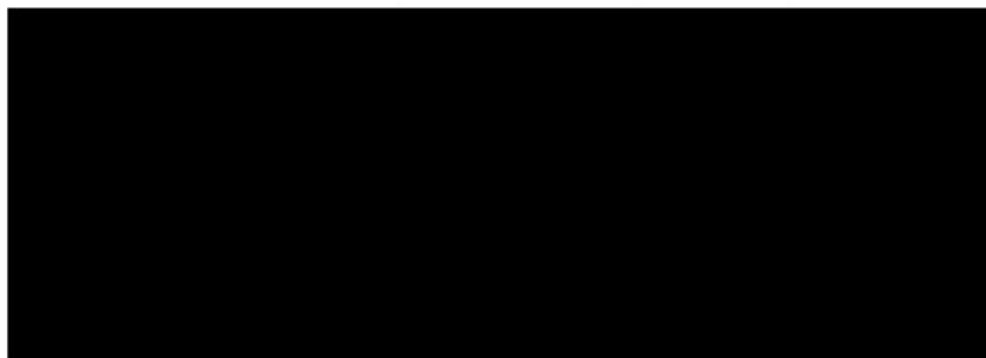


Abbildung 9: Delta Betriebsführung Dienstkopfplan in Vollzeitäquivalenten Jahr 2017 (Basis für direkte Kosten 2020), [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 32.

45. Bei starkem Zugbetrieb werden mehr Mitarbeiter in der Betriebsführung benötigt als bei schwachem. Während Sonntag laut Überprüfung des Sachverständigen Wilfinger tatsächlich die niedrigste Anzahl an Zugfahrten aufweist, konnte in den relevanten Jahren zwischen Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag kein signifikanter Unterschied erkannt werden. Vielmehr wiesen die Zugzahlen unter der Woche eine ähnlich hohe Anzahl auf. Die Schienen-Control Kommission stellt fest, dass die von der [REDACTED] angewendete Methodik geeignet ist, aus der Differenzbetrachtung zwischen maximalem und minimalem Zugbetrieb (Donnerstag/Sonntag-Methode) die direkten Kosten der Betriebsführung zu errechnen, auch

²⁵ Gutachten Wilfinger 2020, 77 f.

wenn kein signifikanter Unterschied zwischen den Werktagen Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag besteht und die Zugzahlen unter der Woche eine ähnlich hohe Anzahl aufweisen.

46. Die Methodik des Vergleiches des Dienstplankopfbedarfs des stärksten Tages mit dem des schwächsten Tages ergibt einen Mehrbedarf, der sich in Vollzeitäquivalenten ausdrücken lässt. Nach Multiplikation dieses Mehrbedarfs mit dem Personalkostensatz, der sich aus dem durchschnittlichen Entgelt der Funktion (Gestaltungseinheit/Mitarbeitergruppe) zzgl Zulagen und Dienstgeberbeiträgen zusammensetzt und vom Amtssachverständigen *Wilfinger* im Detail geprüft wurde,²⁶ werden die unmittelbar auf den erhöhten Zugbetrieb zurückzuführenden Überstunden (60 %) bei den Mitarbeitergruppen Fahrdienstleiter, Stellwerker, Betriebsassistent/Geschäftsführer und Fahrdienstleiter-Verkehrsleitung anteilig zugeschlagen. Dieser anrechenbare Überstundenanteil wurde durch eine interne Untersuchung der [REDACTED] im Zeitraum September 2018 bis Dezember 2018 ermittelt.²⁷ Die errechnete Summe bildet die Grundlage für die anteilige Zuordnung von BM (Betriebsmanagern), BFM (Betriebsführungsmanagement) und VPS (Verkehrs- und Produktionssteuerung), da die Personalkosten für diese drei Gruppen nicht getrennt darstellbar sind.²⁸
47. Ursprünglich bestanden aus Sicht des Amtssachverständigen *Wilfinger* sowohl im Jahr 2020 wie auch 2021 Mängel in der Kalkulation der direkten Kosten für die Betriebsführung:²⁹ Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission wies die [REDACTED] den Personalkostensatz von BFM und VPS nach und die Mitarbeiter der Zentrale wurden aus dem Personalkostensatz ausgeschieden.³⁰

Indexierung Betriebsführung

48. Die [REDACTED] setzt bei den einzelnen Kostenblöcken eine Mittelfristplanung zur Indexierung an: Sie zieht hierbei die durchschnittliche Kostensteigerung von einem bestimmten Zeitraum in der Vergangenheit heran und schreibt diese linear für die Planwerte in der Zukunft fort.
49. Für das Jahr 2020 hat die [REDACTED] für den Kostenblock Betriebsführung eine Indexierung mit einem Zinssatz iHv 2,30 % durchgeführt. Für die direkten Kosten des Jahres 2021 wurde die Indexierung mit 2,55 % vorgenommen.³¹ Die Indexierungen für die Jahre 2020/21 zeigten keine Auffälligkeiten.³²

1.4.2 Kostenblock Entstörung

50. Der Kostenblock Entstörung umfasst Maßnahmen zur Beseitigung von Störungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen mit dem Ziel der Wiederherstellung der Verfügbarkeit von Anlagen, wie beispielsweise Diagnose und Ortung von Fehlern (zB Störungen durch

²⁶ Gutachten *Wilfinger* 2020, 77 ff.

²⁷ Gutachten *Wilfinger* 2020, 79; Gutachten *Wilfinger* 2018, 59 ff.

²⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 33 f.

²⁹ Gutachten *Wilfinger* 2020, 149 ff.

³⁰ Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020, 11 f.

³¹ Gutachten *Wilfinger* 2020, 81.

³² Gutachten *Wilfinger* 2020, 81.

Materialermüdung oder durch Benützung der Infrastruktur). Nicht enthalten sind Aufwendungen für die Schadensbehebung zB infolge von Witterungseinflüssen, Zugzusammenstößen oder Einwirkungen Dritter. Diese werden gesondert im Kostenblock Schadensbehebungen abgebildet. Der prozentuelle Anteil der nicht berücksichtigbaren Störungen je Gewerk wird bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten herausgerechnet.³³ Nicht berücksichtigt wurden beim Kostenblock Entstörung folgende Anteile:

Gewerk	Anteil der nicht berücksichtigbaren Störungen im Jahresschnitt 2017 (DC 2020)	Anteil der nicht berücksichtigbaren Störungen im Jahresschnitt 2018 (DC 2021)
Elektrotechnik (ET)		
Fahrweg (FW)		
Leit- und Systemtechnik (LS)		

Abbildung 10: Kostenblock Entstörung – Anteil der nicht berücksichtigbaren Störungen, [REDACTED]
Stellungnahme vom 09.04.2021, 38 und 85; Gutachten Wilfinger 2020, 89.

51. Der Sachverständige *Wilfinger* hat hierzu festgestellt, dass die ermittelten Prozentsätze des Kostenblocks keine wesentlichen Fehler beinhalten.³⁴
52. Die Zuordnung nach Störungsursache entscheidet der Entstörtrupp. Dieser Entstörtrupp verfügt über das notwendige Know-how, um die Störungsursachen qualifiziert einteilen zu können. Der Entstörtrupp stellt beispielsweise fest, ob die Störung durch Materialermüdung, durch die Benützung der Infrastruktur oder zB aufgrund der Witterung entstanden ist. Bei jeder Störung prüft ein Störkoordinator die Eingaben der Störungsursache und ob die Eingaben plausibel sind. Bei der Ermittlung der direkten Kosten des Bereichs Entstörung sind nur jene Störmeldungen relevant, die in die Störungskategorie 1 fallen, was bedeutet, dass sie sofort entstört werden müssen.³⁵
53. Ausgangsbasis für die Ermittlung der direkten Kosten für das Jahr 2020 bildeten die Vollkosten des Produktes Zugtrasse der Jahre 2015, 2016 und 2017 (Mittelwert). Die Vollkosten der Jahre 2016, 2017 und 2018 (Mittelwert) wurden für das Jahr 2021 herangezogen.³⁶
54. Im Rahmen der Entstörungskosten werden Aufwendungen erfasst, die verschiedenen Streckenkostenstellen zugerechnet werden:

Entstörung Unterbau

³³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 35 ff; 82 ff.

³⁴ Gutachten *Wilfinger* 2020, 89.

³⁵ Gutachten *Wilfinger* 2020, 87 ff.

³⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 40 und 86; Gutachten *Wilfinger* 2020, 84.

55. Der Kostenbestandteil Entstörung Unterbau umfasst die Kosten für den Fahrbahnunterbau bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen. Hier ist insbesondere die Bedielung (Gummimatten, Betonplatten bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen) zu nennen. Nicht erfasst sind Schranken- und Lichtenanlagen.³⁷
56. Im Rahmen des Kostenbestandteils Entstörung Unterbau werden weitere Aufwendungen verbucht, die aber von der [REDACTED] mangels unmittelbaren Zusammenhangs mit dem Zugbetrieb nicht bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden. Dazu zählen etwa Arbeiten am Unterbau von Lärmschutzwänden, Lehen, Mauern, Tunnels und Dämmen. Die Kosten für die Entstörung an Bahnkörpern (Arbeiten an Entwässerungsgräben/Drainagen) werden ebenfalls nicht berücksichtigt.³⁸
57. Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Entstörungskosten für die Bedielung und dem Zugbetrieb: Durch die Zugfahrt entstehen Vibrationen im Gleisbett, die zu einer Verschiebung der Gummimatten und Betonplatten führen, woraus sich in weiterer Folge Störungen ergeben können. Die [REDACTED] berücksichtigte im Rahmen des Kostenbestandteils Entstörung im Jahr 2017 (relevant für die direkten Kosten 2020) 17 % und im Jahr 2018 (relevant für die direkten Kosten 2021) 21 % des Gesamtaufwandes des Kostenbestandteils Entstörung Unterbau als direkte Kosten. Bei diesem Prozentsatz handelt es sich ausschließlich um Entstöraufträge am Unterbau der Eisenbahnkreuzungen, von denen ein Overheadanteil (hier: Gemeinkosten Verwaltung und Vertrieb sowie Materialgemeinkostenzuschlag) sowie ein Anteil für nicht anrechenbare Schäden abgezogen werden.³⁹

Entstörung Brücken und konstruktive Durchlässe

58. Unter diesen Kostenbestandteil fallen jene Kosten, die iZm Ingenieurbauwerken (zB Tunnel, Brücken und Durchlässe) stehen.⁴⁰ Brücken unterliegen einer zugabhängigen Abnutzung. Diese ergibt sich aus der Übertragung der Zuglasten über die Loslager und Festlager der Brücke in das Fundament. Die [REDACTED] berücksichtigte bei der Auftragsauswertung 2017 (relevant für direkte Kosten 2020) für Brücken 32,8 % als nicht anrechenbare Entstörungskosten sowie einen Overheadanteil. Die 32,8 % stammen hierbei aus der SAM-Auswertung⁴¹. Bei der Auftragsauswertung 2018 (relevant für direkte Kosten 2021) berücksichtigte die [REDACTED] 34,9 % als nicht anrechenbare Schäden und einen Overheadanteil. Im Jahr 2017 (relevant für die direkten Kosten 2020) wurden insgesamt 63 % und im Jahr 2018 (relevant für die direkten Kosten 2021) 60 % des Gesamtaufwandes des Kostenbestandteils Entstörung Brücken und konstruktive Durchlässe als direkte Kosten berücksichtigt.⁴²

³⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 38; 85.

³⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 39; 85.

³⁹ Gutachten Wilfinger 2020, 85 f (Abbildung 35, Abbildung 36).

⁴⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 41; 87.

⁴¹ = Störungs- und Arbeitsmeldesystem. Dabei handelt es sich um eine Auswertung der [REDACTED] in der die Störungsursachen verfasst werden (Gutachten Wilfinger 2020, 87 ff).

⁴² Gutachten Wilfinger 2020, 89 f.

59. Kosten für die Entstörung von konstruktiven Durchlässen fallen hingegen unabhängig vom Zugbetrieb an. Diese Kosten werden von der [REDACTED] nicht als direkte Kosten berücksichtigt. Konstruktive Durchlässe sind lediglich in der von der [REDACTED] verwendeten Auftragsbezeichnung „Entstörung Brücken/konstruktive Durchlässe“ mitenthaltend. In die Ermittlung der direkten Kosten werden nur Kosten für die Entstörung von Brücken, nicht hingegen solche für die Entstörung von konstruktiven Durchlässen einbezogen.⁴³

Entstörung Oberbau

60. Dieser Kostenbestandteil umfasst alle Aufwendungen der Entstörung iZm der „Fahrbahn“, dazu zählen alle Gleise und Weichen mit Schienen, Schwellen und die Bettung.⁴⁴
- Schienen
Schienen dienen dazu, die Radlasten aufzunehmen und auf den Untergrund zu übertragen. Neben der Spurführung, welche durch Schienen, Weichen und Schwellen erfolgt, wird bei elektrifizierten Strecken der Fahrstrom rückgeleitet und Informationen der Zugsicherungstechnik transportiert.⁴⁵ Schäden an den Schienen und Weichen bis hin zu Schienenbrüchen und Brüchen in der Fahrbahn von Weichen (Herz oder Zunge) treten durch die Zugbelastung über längere Zeiträume auf. Das Gleiche gilt für Störungen bei Isolierstößen.⁴⁶
 - Schwellen
Schwellen gewährleisten die Spurhaltung der Schienen und übertragen die Kräfte, die durch den Radsatz des Zuges über die Schienen eingeleitet werden, auf den Bahnkörper. Schienen und Schwellen sind durch Schienenbefestigungen miteinander verbunden, wodurch ein verbindungs- und schubsicherer Gleisrost entsteht. Unmittelbar durch den Zugbetrieb wirken vertikale und horizontale Kräfte auf die Schienenbefestigungen ein, wobei insbesondere der ständige Wechsel von Druck- und Zugkraft eine charakteristische Belastung der Schienenbefestigung darstellt, welche Störungen begünstigt.⁴⁷
 - Bettung
Durch die Bettung (Schotterbett oder feste Fahrbahn) wird der Druck der Radlasten über die Schwellen an den Untergrund mit dem Ziel einer gleichmäßigen Verteilung auf eine größere Fläche weitergegeben. Außerdem dient das Schotterbett der Sicherung der Schwellen und soll das Absickern von Niederschlagswasser ermöglichen.⁴⁸
61. Die Kostenbestandteile für Entstörung Oberbau sind vom Zugbetrieb abhängig. Von den Kosten für die Entstörung des Oberbaus (Gleis und Weichen) hat die [REDACTED] einen Overheadanteil sowie die sich aus der SAM-Auswertung ergebenden nicht anrechenbaren Schäden iHv 32,8 % für das Jahr 2017 (relevant für 2020) und 34,9 % für das Jahr 2018 (relevant

⁴³ Gutachten Wilfinger 2020, 89.

⁴⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 41; 87.

⁴⁵ Jochim/Lademann, Planung von Bahnanlagen², 108 f.

⁴⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 41; 87.

⁴⁷ Jochim/Lademann, Planung von Bahnanlagen², 109 f.

⁴⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 103.

für 2021) abgezogen. Im Jahr 2017 (relevant für die direkten Kosten 2020) wurden insgesamt 61 % und im Jahr 2018 (relevant für die direkten Kosten 2021) 59 % des Kostenbestandteils Entstörung Oberbau als direkte Kosten berücksichtigt.⁴⁹

Entstörung Sicherungsanlagen

62. Von dieser Kostenposition umfasst sind die Kosten iZm Sicherungsanlagen (zB Signale, Innenanlagen). Ab 2017 (relevant für direkte Kosten 2020) werden auch die Kosten der Entstörung für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (kurz: „EKSA“; Lichtsignalanlagen, Schranken) unter diesem Konto erfasst. Demgegenüber werden die Kosten der Entstörung von Sicherungsanlagen an Weichen nicht mehr unter diesem Konto erfasst, sondern ab 2017 unter einem eigenen Verrechnungskonto (STR.LS.WEICHEN ENTSTÖRUNG) ausgewiesen.⁵⁰
63. Bei den Innenanlagen (Eisenbahnsicherungsanlagen, kurz „ESA“) ist zwischen den verschiedenen Bauarten im Hinblick auf die Steuerung der Anlagen zu unterscheiden:⁵¹
- mechanische ESA,
 - elektromechanische ESA,
 - elektrische ESA und
 - elektronische ESA.
64. Um eine Unterscheidung nach der Bauart zu ermöglichen, wurden als Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der direkten Kosten 2018 und 2019 zusätzliche Auswertungen aus Anlagendatenbanken des Geschäftsbereiches SAE herangezogen.⁵² Um die Datenbasis für die Planungen im Bereich der Entstörung und Instandsetzung von Sicherungsanlagen weiter zu verbessern und somit die Kosten unmittelbar aus den Systemen nachweisen zu können, wurden die Auftragsstrukturen in diesem Bereich der Kostenrechnung angepasst und die Aufwendungen bei den Innenanlagen und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen getrennt nach Bauart in der Kostenrechnung erfasst.⁵³
65. Für das Jahr 2017 wurden von der [REDACTED] von den Vollkosten losgelöst die Auftragsauswertungen herangezogen und Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden abgezogen. Als Basis wurde kein Dreijahresdurchschnitt herangezogen, sondern der für das Jahr 2017 ermittelte Fixwert. Weiters wurden im Bereich der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (EKSA) die elektronischen EKSA nicht berücksichtigt (sondern lediglich mechanische und elektrische). Als Grund hierfür wurde von der [REDACTED] angegeben, dass die Trennung der EKSA in elektronisch, elektrisch und mechanisch mit Produkten im Auftrag erst mit 2016

⁴⁹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 41, 88.

⁵⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 88.

⁵¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 42, 88.

⁵² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 43, 89.

⁵³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 43, 88 f.

eingeführt wurde. Im Zuge der Weiterentwicklung und der Erreichung einer einheitlichen Vorgangsweise werden daher Störungen bei elektronischen Anlagen bei der Ermittlung der direkten Kosten 2020/21 ausgeschlossen.⁵⁴

66. Für das Jahr 2017 zog die [REDACTED] im Bereich der ESA ebenfalls die Auftragsauswertung losgelöst von den Vollkosten heran und Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden ab. Eine Detailauswertung der [REDACTED] zeigt, dass 99,7 % der Aufträge bei Entstörung Sicherungsanlagen das Produkt Zugtrasse betreffen. Es wurde kein Dreijahresdurchschnitt, sondern der für das Jahr 2017 ermittelte Fixwert als Basis herangezogen. So wurden die Entstörungskosten der anrechenbaren ESA iHv EUR [REDACTED] um Overheadkosten und nicht anrechenbare Schäden reduziert.⁵⁵
67. Folgende Auftragsarten der LS Innenanlagen ([REDACTED] EUR in 2017) wurden nicht angerechnet: LS STW elektronisch innen, LS Sonst. Anlagen innen, LS AWS/SAS, LS ZLB 01, LS BFZ, LS EVA, LS Stromversorgung LS-Systeme.
68. Beim Vergleich der Ermittlung des anrechenbaren Anteils 2020 mit 2021 ist erkennbar, dass die Methodik gewechselt wurde. Ging die [REDACTED] für 2020 von einem Fixwert aus, so ermittelte sie für 2021 wieder anrechenbare Anteile an den Vollkosten. In Säule 4 für die direkten Kosten 2020 sind aufgrund des Ansatzes vom Fixwert keine Daten für 2015 und 2016 eingetragen; sie stimmt daher nicht mit der Beilage 3 der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 überein. Vergleicht man das Jahr 2016 in Säule 4 der Ermittlung der direkten Kosten 2019 mit jenem Jahr 2016 aus der Ermittlung der direkten Kosten 2021, zeigt sich jeweils ein anderer Prozentsatz. Zusätzlich wurden die EKSA in der Spalte 2016 abweichend von der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 nicht berücksichtigt.⁵⁶
69. Die von der Schienen-Control Kommission aufgetragenen Änderungen bei den direkten Kosten Sicherungsanlagen für 2020 und 2021 wurden von der [REDACTED] umgesetzt (Umkehrschluss aus den Darstellungen im Gutachten).⁵⁷

Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlagen

70. Dieser Kostenbestandteil enthält die Kosten für die Entstörung von Oberleitungen inklusive Masten und Schaltgerüste, die Anlagen zur Steuerung der Stromversorgung sowie die Anlagen zur automatischen Betriebsführung des elektrischen Betriebs. Die [REDACTED] zog bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten der Entstörung von Oberleitungsanlagen lediglich besonders verschleißintensive Teile wie den Fahrdrabt und das Kettenwerk heran, jedoch nicht die sonstigen Oberleitungsanlagen wie Masten sowie die Kosten für Schalt-, Fernwirk-, und Leittechnikanlagen.⁵⁸
71. Die Kosten der Entstörung und der Instandsetzung von Oberleitungsanlagen wurden in der Vergangenheit gesamthaft in einer gemeinsamen Kostenposition erfasst. Als

⁵⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 91 f.

⁵⁵ Gutachten Wilfinger 2020, 92.

⁵⁶ Gutachten Wilfinger 2020, 93 f.

⁵⁷ Gutachten Wilfinger 2020, 11 f.

⁵⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 90 f.

Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der direkten Kosten 2018 und 2019 wurde ein externer eisenbahnfachlicher Bericht der TU Graz zu „LCC Oberleitungen“ herangezogen.⁵⁹

72. Um die Datenbasis für die Planungen im Bereich der Entstörung und Instandsetzung von Oberleitungsanlagen weiter zu verbessern und somit die Kosten unmittelbar aus den Systemen nachweisen zu können, wurden von der [REDACTED] die systemtechnischen Auftragsstrukturen ab 01.04.2017 in diesem Bereich angepasst. Aufgrund der neuen Erfassung der Auftragsstruktur konnten ab 01.04.2017 die jedenfalls in den direkten Kosten zu berücksichtigenden Anteile (zB Fahrdrabt) nachgewiesen werden. Die Erbringung der Leistungen im Rahmen der Entstörung und Instandsetzung werden ab diesem Zeitpunkt damit getrennt erfasst. Durch diese Verbesserung war ein Heranziehen des Berichtes der TU Graz, wie bei der Berechnung der direkten Kosten 2018 und 2019, für die Ermittlung der geplanten direkten Kosten 2021 nicht mehr erforderlich.⁶⁰
73. Die Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden wurden von dieser Kostenposition abgezogen.
74. Die [REDACTED] berücksichtigte zunächst bei der Auftragsauswertung 2017 Aufträge für Elektrotechnik (ET) Fernwirkanlagen nicht bei der Basis. In der von der [REDACTED] nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission korrigierten Auswertung wurden ET Fernwirkanlagen in der Basis berücksichtigt.⁶¹

Entstörung Weichen

75. Umfasst sind die Kosten iZm Sicherungseinrichtungen an Weichen. Kosten für die Entstörung der Sicherungsanlagen an Weichen (Störungen an Verschluss und Antrieb oder bei der Endlagenprüfung) fallen unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes an.⁶²
76. In der Dokumentation der [REDACTED] vom 09.04.2021 waren folgende Auffälligkeiten enthalten:⁶³
- Im Jahr 2017 wurde ein Fixwert anstatt eines auf die Vollkosten anwendbaren Prozentsatzes angesetzt.
 - Nicht anrechenbare Schäden wurden im Jahr 2017 rechnerisch falsch ermittelt. Der Grund hierfür ist, dass der grundlegenden Methodik nach vom anrechenbaren Anteil zuerst die Overheadkosten abgezogen werden und vom verbleibenden Betrag dann die nicht anrechenbaren Schäden errechnet und subtrahiert werden. Im Jahr 2017 wurden für die

⁵⁹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 91.

[REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 91.

⁶¹ Gutachten Wilfinger 2020, 94 f; Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 8.

⁶² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 90.

⁶³ Gutachten Wilfinger 2020, 96; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 90.

direkten Kosten 2020 jedoch die nicht anrechenbaren Schäden auch von den anrechenbaren LS Weichen abgezogen, wodurch die Basis eine höhere wäre.

77. In den Jahren 2017 sowie 2018 wurden Aufträge an BS-LS Kabelanlagen ausgeschieden. Die BS-LS Kabelanlagen sind nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes abnutzbare Kosten, welche in allen Jahren aus der Basis ausgeschieden werden müssten (dies ist bei Entstörung Weichen auch so berücksichtigt).⁶⁴
78. Die [REDACTED] behob nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission die Auffälligkeiten. Für eine Vereinheitlichung der Ermittlungsmethodik wurden abweichend vom Auftrag der Schienen-Control Kommission die Kabelanlagen aus der Summe ausgeschieden.⁶⁵

Indexierung Entstörung

79. Im Mittelfristplan 2018 bis 2023 sind für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen steigende Mittel iHv ca EUR [REDACTED] hinterlegt, das entspricht gegenüber dem Mittelwert 2015-2017 (= Ausgangsbasis; ca EUR [REDACTED]) einer durchschnittlichen Steigerung von rund 1,6 % p.a. unter der Annahme, dass sich die Aufwendungen für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen analog den Mittelwerten der Jahre 2015 bis 2017 verteilen, werden die zuvor ermittelten Anteile an den Kostenpositionen mit 1,6 % p.a. indexiert.⁶⁶
80. Im Mittelfristplan 2019 bis 2024 sind für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen steigende Mittel iHv ca EUR [REDACTED] hinterlegt, das entspricht gegenüber dem Mittelwert 2016-2018 (= Ausgangsbasis; ca EUR [REDACTED]) einer durchschnittlichen Steigerung von rund 3,7 % p.a. Unter der Annahme, dass sich die Aufwendungen für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen analog den Mittelwerten der Jahre 2016 bis 2018 verteilen, werden die zuvor ermittelten Anteile an den Kostenpositionen mit 3,7 % p.a. indexiert.⁶⁷
81. Bei der Durchsicht der Mittelfristplanungen der [REDACTED] konnten keine Auffälligkeiten festgestellt werden.⁶⁸

1.4.3 Kostenblock Instandsetzung

82. Unter die Instandsetzung der Schieneninfrastruktur sind Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit einer Anlage ohne Wechsel der Anlagentechnik, dh ohne wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit, zu subsumieren. ⁶⁹ Im Gegensatz zu den Aufwendungen der Entstörung, deren Ursachen unterschiedlicher Natur sein können und die – vor deren Ausscheidung (s Rz 50) – etwa auch Beschädigungen durch Dritte und Witterungseinflüsse umfassen können, handelt es sich bei Instandsetzungsarbeiten um im Voraus geplante Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur, die im festgestellten Ausmaß der Abnutzung durch den Zugbetrieb

⁶⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 96.

⁶⁵ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 12.

⁶⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 46.

⁶⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 92.

⁶⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 97.

[REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 92.

unterliegen. Schadensbehebungen sind nicht Teil der Instandsetzung, weshalb in diesem Kostenblock bei der Ermittlung der direkten Kosten kein Anteil für Schadensfälle abgezogen wird.⁷⁰

83. Die [REDACTED] erfasst die Kosten der Instandsetzung an sich analog zu den zuvor im Kostenblock Entstörung dargestellten Kostenstellen (s Kapitel 2.4.2). Auf allfällige abweichende Vorgehensweisen wird im Folgenden eingegangen.
84. Ausgangsbasis für die Ermittlung der direkten Kosten für das Jahr 2020 bildeten die Vollkosten des Produktes Zugtrasse der Jahre 2015, 2016 und 2017 (Mittelwert). Die Vollkosten der Jahre 2016, 2017 und 2018 (Mittelwert) wurden für das Jahr 2021 herangezogen.⁷¹ Ebenso wie im Kostenblock Entstörung hat die [REDACTED] bei der Ermittlung der direkten Kosten für den Kostenblock Instandsetzung die Overheadkosten abgezogen.⁷²

Instandsetzung Unterbau

85. Der Kostenbestandteil Instandsetzung Unterbau enthält die Kosten der Instandsetzung für den Fahrbahnunterbau bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen. Davon umfasst ist die Bedielung (Gummimatten, Betonplatten bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen), nicht jedoch die Schrankenanlage und die Lichtenanlage. Im Rahmen des Kostenbestandteils Instandsetzung Unterbau werden einige weitere Aufwendungen verbucht, die aber von der [REDACTED] mangels unmittelbaren Zusammenhangs mit dem Zugbetrieb nicht bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden, zB Arbeiten an Lehnern, Mauern, Tunnels, Lärmschutzwänden und Dämmen. Die Kosten für die Instandsetzung an Bahnkörpern (inkl. Entwässerung) werden ebenfalls nicht berücksichtigt.⁷³ S dazu schon Rz 55 ff.
86. Die Schienen-Control Kommission stellt bezüglich der methodischen Abgrenzung der diesem Kostenbestandteil zurechenbaren Aufwendungen fest, dass nur solche Kosten angesetzt wurden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Zunächst waren bei diesem Kostenbestandteil Mängel in der Ermittlungsmethodik enthalten: So stimmte der Basiswert 2015 und 2016 nicht mit der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 (Beilage 3) überein und im Jahr 2020 wurde ein Fixwert anstatt anrechenbarer Prozentsätze angesetzt.⁷⁴ Die [REDACTED] behob diese Mängel nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission.⁷⁵

Instandsetzung Oberbau

87. Die Funktion des Oberbaus liegt in der Aufnahme der durch Geschwindigkeit und Zuggewicht entstehenden Kräfte zwischen den Fahrzeugen und Schienen sowie deren gleichmäßiger Verteilung auf den Untergrund. Dabei führen die einwirkenden Kräfte zu Oberbauanlagenfehlern, welche die Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich machen. Als wesentliche

⁷⁰ Gutachten Wilfinger 2020, 98 f.

⁷¹ Gutachten Wilfinger 2020, 71 ff.

⁷² Gutachten Wilfinger 2020, 99 ff.

⁷³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 38 f, 47 f, 85 f, 93 f.

⁷⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 150.

⁷⁵ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 12.

Maßnahmen fallen hier das Wechseln von Schwellen und Schienen, das maschinelle Stopfen der Bettung sowie die Oberflächenbehandlung der Schienen und Weichen an.⁷⁶

88. Qualität und Lage der Gleise und Weichen werden nahezu ausschließlich durch den Zugbetrieb beeinflusst, weswegen die [REDACTED] einen Großteil der anfallenden Kosten, nämlich 90 % der Kosten der Instandsetzung des Oberbaus, als direkte Kosten heranzog.⁷⁷
89. Bei der Ermittlung der anteiligen direkten Kosten der Instandsetzung Oberbau wurden ausschließlich Aufwendungen angelastet, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehen.⁷⁸ Ursprünglich stimmte in Säule 4 der Basiswert 2015 und 2016 nicht mit der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 Beilage 3 überein. Nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission korrigierte die [REDACTED] diese Auffälligkeit.⁷⁹ Zusätzlich wurde der Wert der direkten Kosten 2020 manuell um EUR [REDACTED] erhöht, was jedoch plausibel argumentiert werden konnte.⁸⁰

Instandsetzung Brücken und konstruktive Durchlässe

90. Brücken und konstruktive Durchlässe bedürfen regelmäßiger Instandsetzungsmaßnahmen, da der Zugbetrieb zu Materialermüdung führt. Hier sind insbesondere die durch den Zugbetrieb entstehenden Kräfte, die auf die Brückentragwerke und Lager einwirken, zu nennen. In Abhängigkeit von der Brückenkonstruktion und den für den Brückenbau genutzten Materialien variiert das Ausmaß des Verschleißes. Bei der Bestimmung der direkten Kosten im Bereich Instandsetzung Brücken und konstruktive Durchlässe wird von dem Infrastrukturbetreiber ein Prozentsatz von 10 % angesetzt. Dieser ergibt sich aus einer Kalkulation, welche die Verschleißfähigkeit der Brückenkonstruktionen in Abhängigkeit von Bauart und Material berücksichtigt.⁸¹
91. Daneben wird der Wechsel von Brückenhölzern in die Berechnungen miteinbezogen, da dieser in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Zugbetrieb steht: Brückenhölzer – welche bei Brücken die Funktion von Schwellen wahrnehmen – verteilen die aufgrund der Zugfahrt einwirkenden dynamischen Kräfte auf das Brückentragwerk. Mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen geht eine beschleunigte Abnutzung der Brückenhölzer einher, welche regelmäßige Instandsetzungsmaßnahmen erfordert.⁸²
92. Gewölbebrücken und Massivbrücken weisen, anders als Stahlbrücken, einen sehr geringen Anteil an verschleißfähigem Material auf. Die zur Berechnung der anteiligen direkten Kosten dieser Kostenstelle herangezogenen Prozentsätze beruhen auf Erfahrungswerten der Abteilung

⁷⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 49.

⁷⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 49.

⁷⁸ Eine Auflistung dieser Arbeiten findet sich im Gutachten *Wilfinger* 2020, 106 f.

⁷⁹ Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020, 11 f.

⁸⁰ Gutachten *Wilfinger* 2020, 105, 150.

⁸¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 53 f.

⁸² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 53 f.

Brückenbau des Infrastrukturbetreibers.⁸³ Die Schienen-Control Kommission stellt hierzu fest, dass der von der [REDACTED] angesetzte Prozentsatz aus eisenbahnbautechnischer Sicht plausibel ist.

93. Ursprünglich stimmte in Säule 4 der Basiswert 2015 und 2016 nicht mit der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 Beilage 3 überein. Darüber hinaus wurde für die direkten Kosten 2020 kein an den Vollkosten anrechenbarer Prozentsatz und kein Dreijahresschnitt ermittelt, sondern ein Fixwert.⁸⁴ Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission behob der Infrastrukturbetreiber die Auffälligkeiten.

Instandsetzung Sicherungsanlagen

94. Hiervon umfasst sind die Kosten iZm Sicherungsanlagen (zB Signale, Innenanlagen). Ab 2017 werden auch die Kosten der Instandsetzung für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen („EKSA“; Lichtsignalanlagen, Schranken) unter diesem Konto erfasst. Demgegenüber werden die Kosten der Instandsetzung von Sicherungsanlagen an Weichen nicht mehr unter diesem Konto dargestellt, sondern ab 2017 unter einem eigenen Verrechnungskonto (STR.LS.WEICHEN INSTANDSETZUNG) ausgewiesen.⁸⁵
95. Bei den Innenanlagen (Eisenbahnsicherungsanlagen, kurz „ESA“) und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen ist, wie bereits im Kapitel Entstörung Sicherungsanlagen beschrieben (s Kapitel 2.4.2), zwischen den verschiedenen Bauarten der Anlagen (zB mechanische, elektrische, elektronische ESA) zu unterscheiden. Die Aufwendungen für elektronische ESA wurden bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten nicht berücksichtigt. Die Kosten der Instandsetzung von Innenanlagen und EKSA wurden in der Vergangenheit gesamthaft, also nicht getrennt nach Bauart, erfasst. Um eine Unterscheidung nach der Bauart zu ermöglichen, wurden als Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der geplanten direkten Kosten 2018 und 2019 zusätzliche Auswertungen aus Anlagendatenbanken des Geschäftsbereiches SAE herangezogen. Um die Datenbasis für die Planungen im Bereich der Entstörung und Instandsetzung von Sicherungsanlagen weiter zu verbessern und somit die Kosten unmittelbar aus den Systemen nachweisen zu können, wurden die systemtechnischen Auftragsstrukturen in diesem Bereich der Kostenrechnung angepasst und die Aufwendungen bei den Innenanlagen und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen getrennt nach Bauart in der Kostenrechnung erfasst.⁸⁶
96. Ab dem Jahr 2016 können die nicht anrechenbaren elektronischen EKSA anhand der Auftragsauswertung herausgelöst werden, da diese ab diesem Zeitpunkt getrennt erfasst werden. Bei der Ermittlung der direkten Kosten 2020 wurden Änderungen im Vergleich mit der Ermittlungsmethodik der Jahre 2018/19 vorgenommen. So werden, wie in Säule 4 in der Spalte 2017 (relevant für direkte Kosten 2020) ersichtlich, Fixwerte übertragen, anstatt einen

⁸³ Gutachten Wilfinger 2020, 101 f.

⁸⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 102, 150.

⁸⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 51 f.

⁸⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 52.

prozentuellen Anteil auf die Vollkosten anzuwenden. Die anrechenbare Instandsetzung EKSA 2017 errechnet sich als Durchschnitt der Jahre 2015-2017.⁸⁷

97. Im Bereich der ESA zeigt sich dasselbe Bild wie im Bereich der EKSA. Der Fixwert der ESA wurde im Jahr 2017 (relevant für direkte Kosten 2020) mit EUR [REDACTED] festgelegt, welcher nicht nachvollzogen werden konnte. Die [REDACTED] stellte klar, dass der Fixwert eigentlich EUR [REDACTED] sein hätte sollen (basierend auf den Auftragswert EUR [REDACTED] des Jahres 2017), jedoch falsch in Säule 4 übertragen wurde. Anders als bei den EKSA wurde kein Mittelwert der Jahre 2015-2017 ermittelt. Auf Nachfragen im Rahmen der Einsicht, warum von der ursprünglichen Methodik abgegangen wurde, teilte die [REDACTED] mit, dass die geänderte Erfassung der Aufwendungen im Zuge der Anpassung der technischen Verantwortung ausschlaggebend hierfür war.
98. Bei der Ermittlung der direkten Kosten 2020 Instandsetzung EKSA und ESA waren ursprünglich drei Auffälligkeiten enthalten:⁸⁸
- Ansatz von Fixwerten.
 - Bei ESA kein Mittelwert von drei Jahren errechnet, bei EKSA allerdings schon.
 - Säule 4 2020: Werte aus 2015 und 2016 stimmen nicht mit Beilage 3 der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019 überein (weil Fixwert angesetzt wurde), Säule 4 2021: Instandsetzung EKSA anders als in Beilage 3 der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019.
99. Bei der Ermittlung der direkten Kosten 2021 im Bereich Sicherungsanlagen wurden für die direkten Kosten wieder anrechenbare Prozentsätze ermittelt und auf die Vollkosten angewandt.⁸⁹
100. Nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission korrigierte der Infrastrukturbetreiber die Auffälligkeiten.⁹⁰

Instandsetzung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlage

101. Ebenso wie im Kostenblock Entstörung berücksichtigte der Infrastrukturbetreiber auch bei der Instandsetzung lediglich den Anteil besonders verschleißfähiger Teile der Oberleitung. Es handelt sich dabei um das Kettenwerk (inkl Fahrdraht), nicht hingegen die sonstigen Oberleitungsanlagen wie zB Oberleitungsmasten.⁹¹ Die Kosten der Instandsetzung von Oberleitungsanlagen wurden in der Vergangenheit gesamthaft in einer gemeinsamen Kostenposition erfasst. Als Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der direkten Kosten 2018 und 2019 wurde ein externer eisenbahnfachlicher Bericht der TU Graz zu „LCC Oberleitungen“ herangezogen. Um die Datenbasis für die Planungen im Bereich Instandsetzung von Oberleitungsanlagen zu verbessern und somit die Kosten unmittelbar aus den Systemen nachweisen zu können, wurden von der [REDACTED] die systemtechnischen Auftragsstrukturen ab 01.04.2017 in diesem Bereich der [REDACTED]

⁸⁷ Gutachten Wilfinger 2020, 107.

⁸⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 107 f.

⁸⁹ Gutachten Wilfinger 2020, 108.

⁹⁰ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

⁹¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 54.

Kostenrechnung angepasst. Aufgrund dieser systemtechnischen Auftragsstruktur können ab 01.04.2017 die jedenfalls in den direkten Kosten zu berücksichtigenden Anteilen (zB Fahrdraht) nachgewiesen werden. Die Erbringung der Leistungen im Rahmen der Entstörung und Instandsetzung werden damit ab diesem Zeitpunkt getrennt erfasst. Durch diese Verbesserung war ein Heranziehen des Berichtes der TU Graz, wie bei der Berechnung der direkten Kosten 2018 und 2019, für die Ermittlung der geplanten direkten Kosten 2020 sohin nur mehr für das erste Quartal 2017 erforderlich.⁹²

102. Wie auch im Bereich Entstörung, wurden laut Stellungnahme der [REDACTED] vom 09.04.2021 (54 f) bei den Oberleitungsanlagen lediglich die verschleißintensiven Teile wie der Fahrdraht als Teil des Kettenwerks berücksichtigt. Es wurde in den Jahren 2015 und 2016 aufgrund der Berechnung der TU Graz ein Anteil von 7 % als nicht verschleißabhängiger Teil der Oberleitung ausgeschieden. Ab dem Jahr 2017 ist die Auftragsauswertung detaillierter darstellbar, wodurch der Mast manuell ausgeschieden werden kann (in den Vorjahren wurden 7 % ausgeschieden). Auffällig ist, dass der Prozentsatz der anrechenbaren Kosten von rund 85 % im Jahr 2016 auf rund 67 % in 2017 und 55 % in 2018 abfällt. Die [REDACTED] begründete das Absinken des für die direkten Kosten anrechenbaren Prozentsatzes mit der Änderung der Methodik der Auftragserfassung ab dem Jahr 2017.⁹³
103. Nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission korrigierte der Infrastrukturbetreiber die Auffälligkeiten.⁹⁴

Instandsetzung Weichen

104. In dieser Kostenposition sind die Kosten iZm Sicherungseinrichtungen an Weichen umfasst. Kosten für die Instandsetzung der Sicherungsanlagen an Weichen (zB Instandsetzungsarbeiten an Verschluss und Antrieb oder bei der Endlagenprüfung) fallen unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes an.⁹⁵
105. Für die Ermittlung der direkten Kosten 2020 wurde die Instandsetzung LS Weichen erstmalig separat dargestellt.⁹⁶
106. In der Dokumentation der direkten Kosten der [REDACTED] vom 09.04.2021 stimmte die Auswertung 2017, welche für die direkten Kosten 2020 angesetzt wurde, nicht mit der Auswertung 2017 überein, die für die direkten Kosten 2021 angesetzt wurde. Als Grund hierfür gab die [REDACTED] an, dass in 2017 das SAER Konto „Str. LS Weichen Instandsetzung“ für das Produkt Zugtrasse herangezogen wurde, und in 2017 für 2021 die Aufträge LS Weichen.⁹⁷
107. Weiters waren auch BS-LS Kabelanlagen als nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallende Kosten enthalten. Zusätzlich wurden in Säule 4 2021 nicht die mittels

⁹² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 54 f.

⁹³ Gutachten Wilfinger 2020, 109 f.

⁹⁴ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

⁹⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 53.

⁹⁶ Gutachten Wilfinger 2020, 110.

⁹⁷ Gutachten Wilfinger 2020, 110 f.

Auftragsauswertung ermittelten 88 % für 2017 und 89 % für 2018 bei den Vollkosten angewandt, sondern aufgrund eines Übertragungsfehlers abweichend davon 80 % für 2017 und 79 % für 2018 (es wurden fälschlicherweise die Werte aus Entstörung herangezogen).⁹⁸

108. Mit Neuvorlage der Unterlagen durch die [REDACTED] wurden die festgestellten Inkonsistenzen beseitigt. Zusätzlich wurden für das Jahr 2021 Kabelanlagen ausgeschieden, um eine einheitliche Vorgehensweise sicherzustellen.⁹⁹

Indexierung Instandsetzung

109. Im Mittelfristplan 2018 bis 2023 sind für die Instandsetzung von Eisenbahninfrastrukturanlagen steigende Mittel iHv durchschnittlich 4,4 % p.a. zugrunde gelegt. ¹⁰⁰ Im Mittelfristplan 2019 bis 2024 sind für die Instandsetzung von Eisenbahninfrastrukturanlagen steigende Mittel iHv durchschnittlich 2,6 % p.a. zugrunde gelegt.¹⁰¹

1.4.4 Kostenblock Wartung/Inspektion

110. Die Inspektion umfasst Prüfungsvorgänge zur Beurteilung bzw Feststellung des IST-Zustandes der Eisenbahninfrastrukturanlagen. Die Wartung beinhaltet die regelmäßig durchzuführenden Tätigkeiten für die Aufrechterhaltung des Sollzustandes der Anlagen (zB Reinigen, Anziehen von Verbindungen, Schmieren). Die beiden Prozesse sind eng miteinander verbunden und wurden in der Leistungserfassung bzw Abrechnung nicht getrennt von der [REDACTED] ausgewiesen, da dies der [REDACTED] aus Effizienzgründen nicht zweckmäßig erschien.¹⁰²
111. Im Bereich der Wartung werden lediglich Wartungstätigkeiten durchgeführt, für welche die Techniker das Werkzeug mitführen. Wenn es sich um größere Reparaturen oder Instandhaltungsarbeiten handelt, muss ein Instandhaltungsauftrag angelegt werden.¹⁰³
112. Die [REDACTED] setzte in diesem Kostenblock nicht die Kosten der Inspektion der Anlagen als direkte Kosten an, sondern nur die Kosten der Wartungsarbeiten, die im Rahmen der Inspektion durchgeführt werden können (zB Hydrauliköl nachfüllen, Nachziehen von Schrauben, Nachjustierungen/kleinere Korrekturarbeiten an Weichen und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, etc). Diese Wartungsarbeiten sind Teil der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.¹⁰⁴ Die Kosten dieser Wartungsarbeiten fallen unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb an, da die Wartungsarbeiten ausschließlich im Rahmen von Inspektionen durchgeführt werden und die Anzahl dieser in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen variiert. Bei viel befahrenen Hochleistungsstrecken erfolgen Inspektionen in

⁹⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 110 f.

⁹⁹ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

¹⁰⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 55.

¹⁰¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 101.

¹⁰² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 55 f.

¹⁰³ Gutachten Wilfinger 2020, 112.

¹⁰⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 55 ff, 101 ff.

einem Intervall von drei Monaten, im Bereich der seltener befahrenen Nebenstrecken jährlich,¹⁰⁵ dies zeigt, dass bei einem höheren Aufkommen des Zugbetriebs mehr Wartungskosten entstehen.

113. Das Ausmaß der ansetzbaren Kosten der Wartungsarbeiten konnte von Seiten der [REDACTED] nicht getrennt ausgewiesen werden, sodass sie diese bei der Berechnung der direkten Kosten anhand einer Schätzung berücksichtigte, welche den Kosten zugrunde gelegt wurde.
114. Zunächst wurden im Bereich Wartung/Inspektion für das Jahr 2020 keine Verwaltungs- und Vertriebskosten abgezogen, wie dies jedoch im Jahr 2021 der Fall war. Der daraus resultierende Fehler belief sich bei den direkten Kosten 2020 auf EUR [REDACTED].¹⁰⁶ Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission wurde dieser Fehler von der [REDACTED] behoben.¹⁰⁷

Indexierung Wartung/Inspektion

115. Die [REDACTED] setzte in Säule 4 für das Jahr 2020 einen Basiswert von EUR [REDACTED] an, was nach Indexierung zu einem Wert von EUR [REDACTED] führt. Der für das Jahr 2017 ermittelte Basiswert wird mit einem Prozentsatz iHv 3,23 % auf das Jahr 2020 indexiert. Der Prozentsatz entstammt der Mittelfristplanung der [REDACTED].
116. Die [REDACTED] setzte in Säule 4 für das Jahr 2021 einen Basiswert von EUR [REDACTED] an, was nach Indexierung zu einem Wert von EUR [REDACTED] führt. Der für das Jahr 2018 ermittelte Basiswert wird mit einem Prozentsatz iHv 2,64 % auf das Jahr 2021 indexiert. Der Prozentsatz entstammt der Mittelfristplanung der [REDACTED].¹⁰⁹

1.4.5 Kostenblock Netzzugang

117. Die Kosten des Netzzugangs umfassen Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Fahrwegkapazitäten und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wird. Konkret fallen hierunter Tätigkeiten, die iZm dem Trassenmanagement, dem Verfügbarkeitsmanagement und dem Vertrieb entstehen.¹¹⁰
118. Die [REDACTED] ermittelte die Kosten des Geschäftsbereiches Netzzugang anhand einer Methode, welche die Anzahl der Mitarbeiter, die Tätigkeitsprofile der Mitarbeiter, den unmittelbar vom Zugbetrieb abhängigen Anteil, den Personalkostensatz des Netzbetriebes sowie die Indexierung berücksichtigte. Die [REDACTED] stellte diese Eingangsparameter im Rahmen ihrer Dokumentation der direkten Kosten im Detail dar und ermittelte einen als direkte Kosten anrechenbaren Prozentsatz, der der Berechnung zugrunde gelegt wurde.¹¹¹

¹⁰⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 56.

¹⁰⁶ Gutachten Wilfinger 2020, 113.

¹⁰⁷ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

¹⁰⁸ Gutachten Wilfinger 2020, 113.

¹⁰⁹ Gutachten Wilfinger 2020, 113.

¹¹⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 60 ff.

¹¹¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 60 ff.

Trassenmanagement

119. Trassenmanager im Bereich der Fahrplanerstellung bearbeiten einlangende Fahrwegkapazitätsbegehren und erstellen den Netzfahrplan inklusive dauerhafter Änderungen. Dabei werden etwa Fahrwegkapazitätsbegehren der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu einem Netzfahrplangefüge geformt, betriebliche Begutachtungen von Rahmenvertragsänderungen durchgeführt, Planungsqualitäten sichergestellt (ua Höhe und Positionierung von Fahrzeitreserven, Berücksichtigung von Fahrzeitzuschlägen für lang andauernde Infrastruktureinschränkungen), dauerhafte Änderungen zum Netzfahrplan im Monatsrhythmus geplant und umgesetzt, Koordinierungsverfahren gesteuert und abgewickelt und Inhalte der Fahrplanbehalte bereitgestellt. Eine höhere Zahl an Fahrwegkapazitätsbegehren (Netzfahrplan) führt daher unmittelbar zu einem erhöhten Arbeitsaufwand in Personalstunden, welche sich zu 100 % auf die Personalkosten auswirken.
120. Beim Trassenmanagement im Bereich der Fahrplangrundlagen ist der Umfang der Tätigkeiten durch die Pflege der Fahrplangrundlagen, Systemadministration und -weiterentwicklung charakterisiert. Der Aufwand steht nur in geringem Abhängigkeitsverhältnis zu einer steigenden Zahl an Begehren von Fahrwegkapazitäten, sodass ein Mehrverkehr nicht bzw nur zu geringen Veränderungen des Personalbedarfs führt.¹¹²

Verfügbarkeitsmanagement

121. Auch die Mitarbeiter des Verfügbarkeitsmanagements behandeln einlangende Fahrwegkapazitätsbegehren. Hierbei handelt es sich – anders als beim Trassenmanagement – um sogenannte Ad-hoc-Bestellungen des unterjährigen Fahrplans. Eine unmittelbar auf den Zugbetrieb zurückzuführende Abhängigkeit ergibt sich dadurch, dass eine höhere Zahl an Fahrwegkapazitätsbegehren mit einer Erhöhung des Arbeitsumfangs gemessen in Personalstunden einhergeht. Ein gesteigertes Verkehrsaufkommen wirkt sich zu 100 % auf die Personalkosten aus.¹¹³
122. Eine höhere Anzahl an Fahrwegkapazitätsbegehren im Bereich der Jahrestassen verursacht gleichzeitig einen Mehraufwand bei der Erstellung von Fahrplananordnungen im Rahmen der Umgehung von temporären Streckensperrungen aufgrund von Arbeiten an der Schieneninfrastruktur (Baufahrplan). Dabei sind ua folgende Tätigkeiten abhängig von der Anzahl der zugewiesenen Zugtrassen bzw Fahrwegkapazitätsbegehren: Planung und Abstimmung von Maßnahmen im Zugverkehr aufgrund von Verfügbarkeitseinschränkungen im Inland bzw aufgrund von abweichenden Übergabezeiten, bzw abweichenden Grenzeintrittsbahnhöfen aus dem Ausland; Tassenzuweisung und Verlautbarung der abgestimmten Maßnahmen. Nachdem dies nur eine Teilaufgabe der Mitarbeiter des Verfügbarkeitsmanagements darstellt, erfolgt eine Anrechnung der Kosten nur iHv 20 %.
123. Auch das Ausmaß der Koordinierung im Bereich der Baubetriebsplanung steigt durch eine höhere Zahl an Fahrwegkapazitätsbegehren. Die Mitarbeiter im Bereich der Baubetriebsplanung müssen

¹¹² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 61 f.

¹¹³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 62.

sich intensiv mit dem sich ständig ändernden Zugbetrieb auseinandersetzen, damit der Zugverkehr trotz der Bauarbeiten vollumfänglich durchgeführt werden kann. Die Tätigkeiten der Baubetriebsplanung umfassen etwa das Planen, Ausarbeiten und Festlegen von Baubetriebsanweisungen, Eisteuerung von Kundenanforderungen in Plattformen der [REDACTED] und die Kommunikation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ziel der Baubetriebsplanung ist es, den Großteil der Instandhaltungs-, Wartungs- und Inspektionstätigkeiten so zu planen, dass der Zugverkehr trotzdem vollumfänglich durchgeführt werden kann. Basierend auf einer Experteneinschätzung der Mitarbeiter der [REDACTED] entsteht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ein Mehraufwand von 10 %, der anteilig auf die direkten Kosten angerechnet wird.¹¹⁴

Vertrieb

124. Der Vertrieb (Kundenbetreuung) befasst sich mit der persönlichen Betreuung und Beratung von bestehenden und potenziellen Kunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen) während und nach der Leistungserbringung. Zu nennen sind hierbei insbesondere Leistungen im Bereich der Planungsunterstützung und Produktionsberatung für Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Wegeentgeltkalkulation. Darüber hinaus sind die Mitarbeiter im Bereich des Beschwerde- und Konfliktmanagements tätig. Eine höhere Anzahl an Fahrwegkapazitätsbegehren ist mit einem Mehraufwand iHv 20 % in Bezug auf die Beratung, das operative Produktmanagement sowie die Abrechnung (zB steigende Anzahl an Reklamationen) verbunden.¹¹⁵

Regulierungsmanagement, Netzmanagement, Kapazitätsmanagement

125. Die Personalkosten stehen zum Teil in Abhängigkeit zum Mehrverkehr, wurden aber bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten nicht berücksichtigt.¹¹⁶ Ebenso wenig wurden Overhead-Kosten berücksichtigt.

Indexierung Netzzugang

126. Der errechnete Wert für 2015 (er findet bereits in den direkten Kosten 2018 und 2019 Ansatz) wurde mit einem Prozentsatz von 2,0 % auf das Jahr 2016 indexiert und mit einem Prozentsatz von 2,3 % weiter auf das Jahr 2017 (relevant für direkten Kosten 2020) indexiert.¹¹⁷
127. Der Amtssachverständige *Wilfinger* holte Vergleichsrechnungen mit einer Neukalkulation der direkten Kosten Netzzugang für 2017 ein, wobei sich zeigte, dass die neu kalkulierten Kosten Netzzugang über den angesetzten indexierten Kosten liegen würden.¹¹⁸

¹¹⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 64.

¹¹⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 65.

¹¹⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 66.

¹¹⁷ Gutachten *Wilfinger* 2020, 115.

¹¹⁸ Gutachten *Wilfinger* 2020, 115.

128. Die Kosten des Netzzugangs wurden von der [REDACTED] für das Jahr 2018 (relevant für direkte Kosten 2021) neu ermittelt.¹¹⁹
129. Die [REDACTED] hat den Basiswert des Jahres 2017 mit 2,3 % auf die direkten Kosten 2020 indexiert. Der Basiswert des Jahres 2018 wurde mit 2,55 % auf die direkten Kosten 2021 indexiert. Dies entspricht jenen Indexierungen, welche auch für die Betriebsführung angewandt wurde, da es sich in beiden Fällen um Personalkosten handelt.¹²⁰

1.4.6 Kostenblock Anlagenmanagement

130. Beim gegenständlichen Kostenblock handelt es sich um Kosten für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Instandhaltungsprozesse sowie für die Wahrnehmung der Anlagenverantwortung (zB Instandhaltungsplanung, Abstimmung mit Baubetriebsplanung, komplexe Bauabwicklungen, Anlagendokumentation und -informationssysteme).¹²¹
131. Eine wesentliche Rolle übernimmt das Team der Anlagentechnik im Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (SAE). In diesem Geschäftsbereich erfolgt die Vorbereitung der Instandhaltungstätigkeiten, hierzu zählen ua Begehungen zur Feststellung der Qualität der Infrastrukturanlagen (zB Prognose über Entwicklung von Langsamfahrstellen), die Ableitung von Maßnahmen aus dieser Begutachtung bzw Störungsanalysen, die Planung und Vorbereitung dieser Maßnahmen (zB auch Informationsveranstaltungen für Anrainer) und bei komplexen Vorhaben auch die Überwachung und Begleitung während der Durchführung.¹²²
132. Ein höheres Verkehrsaufkommen führt zu höheren Beanspruchungen bzw Belastungen der Anlagen und damit zu einem vermehrten oder früheren Auftreten von Anlagenfehlern oder Verschleiß der Anlagen. Dieser Verschleiß summiert sich, das höhere Verkehrsaufkommen wirkt sich somit auf den Instandsetzungsaufwand (oder Entstörungsaufwand) der Anlagen aus. Darüber hinaus führt ein höheres Verkehrsaufkommen zwangsläufig auch zu einer „Verdichtung“ des Zugverkehrs und damit zu kürzeren Zeitfenstern (oder einem Ausweichen in die Nacht bzw an Sonn- und Feiertage) für die geplanten Instandsetzungsmaßnahmen. Dies erfordert aufwendigere Konzepte, da die üblichen Arbeitsabläufe nur bei einer garantierten Mindesteinsatzzeit der Gerätschaften und des Personals gegeben sind und diese den Planungs- bzw Koordinationsaufwand ebenfalls beeinflussen. Zusammengefasst führt ein höheres Verkehrsaufkommen zu einem schnelleren Verschleiß der Anlagen, erfordert mehr bzw frühere Instandsetzungsarbeiten und erhöht damit, auch in Verbindung mit den kürzeren Sperrzeiten, den Aufwand im Geschäftsbereich Anlagenmanagement.
133. Diese Planung und die Koordination der dafür erforderlichen Begleitarbeiten begründen einen Teil dieses Mehraufwandes. Beim erhöhten Koordinationsaufwand sind vor allem die betriebliche

¹¹⁹ Gutachten Wilfinger 2020, 115.

¹²⁰ Gutachten Wilfinger 2020, 115.

¹²¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 58, 104.

¹²² [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 58, 104.

Abstimmung (Gleissperren, kurzfristige Abstimmung mit örtlicher Betriebsführung) sowie die Koordination der einzelnen an den Baustellen beteiligten Auftragnehmern zu erwähnen.¹²³

134. Die [REDACTED] setzt den von der Zuganzahl abhängigen Mehrbedarf mit zwei Mitarbeitern je Region an. Österreichweit teilt die [REDACTED] das Anlagenmanagement in acht Regionen ein.¹²⁴
135. Der Infrastrukturbetreiber berechnet die anteilig als direkte Kosten ansetzbaren Kosten anhand einer Methode, welche den von der Zuganzahl abhängigen Mehrbedarf an Mitarbeitern, den – durchschnittlichen – Personalkostensatz des Geschäftsbereichs SAE und die Indexierung berücksichtigt. Die Anzahl der zusätzlich benötigten Mitarbeiter wurde von der [REDACTED] geschätzt, wobei in Summe 16 Mitarbeiter (zwei je Region) vom Bereich SAE berücksichtigt wurden.¹²⁵

Indexierung Anlagenmanagement

136. Der Basiswert von 2015 wurde mit einem Prozentsatz von 2,00 % auf das Jahr 2017 valorisiert (dh für den Basiswert 2017). Der ermittelte Basiswert 2017 wurde im nächsten Schritt von der [REDACTED] mit 2,3 % auf das Jahr 2020 indiziert. Für das Jahr 2018 wurde der Basiswert neu ermittelt und mit einem Prozentsatz von 2,55 % auf das Jahr 2021 indiziert.¹²⁶

1.4.7 Kostenblock Energie (Technische Betriebsführung)

137. Die Aufwendungen des Kostenbestandteils technische Betriebsführung dienen der Sicherstellung einer möglichst hohen Verfügbarkeit der technischen Systeme in den Betriebsführungszentralen (BFZ). Im Sinne eines Servicecenters sind jene Kosten umfasst, die für Erstmaßnahmen der zentralen Entstörung der Systeme und in weiterer Folge für die Koordination der Störungsbehebung anfallen. Dabei werden Kosten für Mitarbeiter in BFZ berücksichtigt, die bei Erstmaßnahmen koordinativ tätig sind und die Behebung von Störungen steuern.
138. Die Anzahl der Störungen weist einen direkten Zusammenhang zur Anzahl der Züge auf, da aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens mehr Störungen auftreten, die wiederum zu einem steigenden Aufwand in der technischen Betriebsführung führen. Im Wesentlichen erhöhen sich die Anforderungen in nachstehenden Bereichen:
- Raschere intensivere Störungsbehandlung bzw Fehlereingrenzung in den Zeiten mit erhöhtem Zugverkehr.
 - Intensivere Unterstützung der operativen Entstöreinheiten in den Hauptverkehrszeiten.
 - Erhöhter betrieblicher Abstimmungsbedarf und vermehrte Anfragen in den Hauptverkehrszeiten.

¹²³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 58 f, 104 f.

¹²⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 60; Gutachten Wilfinger 2020, 116 f.

¹²⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 60; Gutachten Wilfinger 2020, 116 f.

¹²⁶ Gutachten Wilfinger 2020, 117.

- Verstärktes Monitoring und Gegensteuerungsmaßnahmen in den Hauptverkehrszeiten.
- Mehr technische Störungen (auch fahrzeugseitig) bei steigendem Zugverkehr.
- Zusätzlich erforderliche Einzelmaßnahmen wie Schaltheaktionen und Umschaltungen im Datennetz, um Auswirkungen auf den Zugbetrieb entgegenzuwirken.¹²⁷

139. Die [REDACTED] führt folgende Mitarbeiterfunktionen an, welche im Rahmen des Mehraufwandes relevant sind und als Berechnungsgrundlage dienen:

- Energieleitstelle (ELS) und Technische Leitstelle (TLS)

Die ELS und TLS sorgen für die Betriebsführung des Mittelspannungsnetzes, die 50 Hz Hauptversorgung, die Tunnelsicherheitskomponenten und die technischen Einrichtungen am Streckennetz der [REDACTED]. Sie stehen auch in direktem Kontakt zu den Mitarbeitern im Zugbetrieb (Fahrdienstleiter, Notfallkoordinator udgl.) und dem Wartungspersonal von SAE. Dies steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Strecke.

- Zentrale Leitstelle Innsbruck (ZLI)

Im Vergleich zu ELS und TLS ist die ZLI für die Betriebsführung des Hochspannungsnetzes der [REDACTED] verantwortlich. Die Kosten der ZLI sind in der Kalkulation der geplanten direkten Kosten nicht enthalten.

- Betriebsführungszentrale Service Center (BFZ-SC)

Die Aufgabe der BFZ-SC ist die Entgegennahme von Störungsmeldungen (1-Level), Behebung von Störungen (2a-Level) und Weitergabe von Störungen, die nur durch entsprechende Spezialisten [REDACTED] (intern oder externe Unternehmen) behoben werden können (2b-Level und 3-Level). Der Großteil der vom BFZ-SC erfassten und behandelten Meldungen sind Störungen im Leit- und Sicherungstechnischen Bereich. Weiters sorgen diese Einheiten für die Qualitätssicherung im Zuge von Systeminbetriebnahmen und Softwareänderungen.

- Technische Betriebsführung – Netzmanagement (NM) und Entstörungsmanagement (EM)

Aufgabe des EM ist ebenfalls die Entgegennahme von Störungsmeldungen (1-Level), Behebung von Störungen (2a-Level) und Weitergabe von Störungen, die nur durch entsprechende Spezialisten [REDACTED] (intern oder externe Unternehmen) behoben werden können (2b-Level und 3-Level). Die vom EM erfassten und behandelten Meldungen sind alle Störungen im Bereich des Telematik Portfolios. Ausgenommen davon sind Netze, deren Entstörung, die Durchführung der Changes sowie deren Betriebsführung durch das NM verantwortet werden.

Ermittlung der Kosten der Technischen Betriebsführung

140. Die [REDACTED] ermittelte die Kosten des Bereichs Technische Betriebsführung – analog zum Kostenblock Betriebsführung (s Rz 43 ff) – anhand der Donnerstag/Sonntag-Methode. Die Differenz zwischen dem Dienstplankopfbedarf an dem verkehrsschwächsten Wochentag (repräsentativer Sonntag) und dem verkehrsstärksten Wochentag (repräsentativer Donnerstag) ergibt den erforderlichen Mehrbedarf bzw variablen Anteil, der vom Zugbetrieb abhängig ist und

¹²⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 67 f.

als Grundlage für die Ermittlung der geplanten direkten Kosten dient. Die [REDACTED] berechnete anhand dieser Methode einen variablen Anteil von 22 Mitarbeitern.¹²⁸

141. Die von der [REDACTED] angewendete Methodik ist geeignet, aus der Differenzbetrachtung zwischen maximalem und minimalem Zugbetrieb die direkten Kosten der Technischen Betriebsführung zu errechnen (s bereits Rz 43 ff).

Indexierung Technische Betriebsführung

142. Die Indexierung für 2020 beträgt 2,30 %, für 2021 2,55 %. Beide Werte entsprechen jenen im Bereich der Betriebsführung.
143. In der Dokumentation der [REDACTED] zu den direkten Kosten 2020 und 2021 ließ sich aus der Säule 4 direkte Kosten 2021 der Wert der direkten Kosten nicht von den Angaben zuvor ableiten. Würde man die Indexierung auf den Basiswert anwenden, käme ein Wert iHv EUR [REDACTED] zustande statt der in Säule 4 angegebenen EUR [REDACTED]. Der Grund hierfür war ein Formelfehler. Der Basiswert für die direkten Kosten 2021 wurde hingegen korrekt in Säule 4 übertragen.¹²⁹ Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission behob die ÖBB-Infrastruktur AG den Fehler.¹³⁰

1.4.8 Abschreibung

144. Für den Gesamtaufwand der Abschreibungen zog die [REDACTED] die Abschreibung aller Bestandsanlagen, die für die Zugfahrt benötigt werden (zB Oberbau, Unterbau, Brücken, Tunnel), aus der Anlagenbuchhaltung (SAP) heran.¹³¹ Die [REDACTED] nahm dabei an, dass die Abschreibungen der Bereiche Brücken, Oberbau und Fahrleitungen zumindest teilweise vom Zugbetrieb abhängen. Dabei wurde nur die verschleißabhängige Abnutzung berücksichtigt. Der Infrastrukturbetreiber ermittelte die Anteile der anrechenbaren Abschreibung am Gesamtbetrag der IST-Abschreibung 2018 und wandte den dadurch errechneten Prozentsatz bei der PLAN-Abschreibung 2020 (aus dem „Fipsy Tool“¹³²) an.¹³³
145. Das Planungstool „Fipsy“ dient der Planung der Abschreibung. Es werden diverse Daten wie Projektkosten, Inbetriebnahme-Datum und Anlageklassen mit Nutzungsdauern eingegeben. Die Kostenbeiträge Dritter werden aufwandsmindernd (dh die Abschreibung verringern) berücksichtigt. Das Planungstool errechnet anhand der eingegebenen Parameter die maßgebliche Höhe der Abschreibung. Die Bestandsabschreibung, welche anhand der IST-Daten berechnet wurde, wird um die zukommende Abschreibung, welche mit dem Planungstool errechnet wurde, ergänzt und ergibt dann die Abschreibung des Jahres 2020 beziehungsweise 2021.¹³⁴ Bei der

¹²⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 69.

¹²⁹ Gutachten Wilfinger 2020, 118.

¹³⁰ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

¹³¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 70; 116.

¹³² „Fipsy“ ist ein Finanzplanungssystem, in dem die komplette Investitionsplanung der [REDACTED] erfolgt [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 70; 116).

¹³³ Gutachten Wilfinger 2020, 119.

¹³⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 118 f.

Prüfung der direkten Kosten des Kostenblocks „Abschreibung“ hat der Amtssachverständige Wilfinger den Fokus darauf gelegt, dass die getätigten Annahmen der [REDACTED] zu keiner Überhöhung der anrechenbaren AfA führen und die Ausgangsdaten den Tatsachen entsprechen.¹³⁵

Abschreibung Oberbauanlagen

146. Davon ausgehend, dass die Qualität und Lage der Schienen und Weichen nahezu ausschließlich durch den Zugverkehr beeinflusst werden, führt eine spürbare Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu höheren Beanspruchungen bzw Belastungen der Anlagen und damit einhergehend zu kürzeren technischen Nutzungsdauern, einem früheren Reinvestitionsbedarf und somit zu höheren Abschreibungen.¹³⁶ Durch eine erhöhte Nutzung und damit stärkere Belastung sind nicht nur mehr Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich, sondern es sinkt auch die Nutzungsdauer der Anlage Oberbau. Damit sich bei erhöhten Beanspruchungen die Nutzungsdauer nicht verkürzt, müsste eine qualitativ hochwertigere und teurere Instandsetzung durchgeführt werden. Da dies aus Sicht optimierter LCC (Lebenszykluskosten) unwirtschaftlich ist, wird der Anlagenersatz iaR dem Instandsetzungsszenario vorgezogen.¹³⁷

Abschreibung Oberleitungsanlagen

147. Für die Bestimmung des nutzungsabhängigen Teiles des Kostenbestandteils AfA Oberleitung zieht die [REDACTED] den Bericht der TU Graz „LCC-Oberleitung“ heran. In diesem Bericht wird wie folgt unterschieden:
- Fundierung und Mast
 - Kettenwerk
 - Leitungen
 - Bahnerdungssystem und Rückstromführung
 - Schalter, Kabelanlage, Schaltkaverne ua
148. Die [REDACTED] zog bei der Berechnung der geplanten direkten Kosten von den zuvor genannten Elementen nur die besonders verschleißintensiven Teile der Oberleitungsanlagen, nämlich Leitungen und Kettenwerk, heran. Die sonstigen Elemente der Oberleitungsanlagen sind vom Ansatz ausgenommen.¹³⁸
149. Da die verschiedenen Anlagenteile der Oberleitung gemäß Rechnungslegungsgesetz nicht separat aktiviert werden dürfen, liegen der [REDACTED] keine AfA-Werte für die einzelnen Anlagenteile vor, sondern nur für die Oberleitung – als wirtschaftliche Einheit – insgesamt. Aus diesem Grund rechnet die [REDACTED] für die Ermittlung der anteilig anrechenbaren

¹³⁵ Gutachten Wilfinger 2020, 119.

¹³⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 70.

¹³⁷ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 71 f.

¹³⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 73 f.

ökonomischen Abschreibung der Oberleitungsanlagen den Anteil für Fahrdrabt und Kettenwerk aus der Summe der gesamten Oberleitungsinvestitionskosten prozentuell heraus. Dieser prozentuelle Anteil an den Gesamtkosten wurde für alle Fahrleitungstypen berechnet und ein Mittelwert aus diesen Anteilen gebildet. Daraus ergab sich laut [REDACTED] ein bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten anrechenbarer Anteil der Kosten für Kettenwerk und Leitungen iHv 55 % für das Jahr 2017 (Basisjahr für 2020) und iHv 47,78 % für das Jahr 2018 (Basisjahr für 2021).¹³⁹

150. Mit Schriftsätzen vom 07.05.2019 und vom 05.06.2019 (im Verfahren SCK-18-010) legte die [REDACTED] zwei Privatgutachten von Hofmann zur Abhängigkeit der Abnutzung der einzelnen Bestandteile der Oberleitungsbauteile durch den Zugbetrieb vor. Entsprechend dieser Privatgutachten ermittelte die [REDACTED] den Anteil von Kettenwerk und Leitungen an den Investitionskosten neu. Dies ergab einen Durchschnittswert von 47,78 %, statt zuvor 55 %.¹⁴⁰
151. Die Schienen-Control Kommission stellte Anteile nutzungsbedingten Verschleißes für die einzelnen Bestandteile des Kettenwerks fest, welche von den von der [REDACTED] angenommenen abweichen. Diese Anteile teilte die Schienen-Control Kommission der [REDACTED] im Verfahren zu den direkten Kosten 2018/2019 (SCK-18-010) mit und forderte sie zu einer Neuberechnung auf.¹⁴¹ Die Schienen-Control Kommission stellte mit Beschluss vom 21.06.2021 fest, dass der verschleißabhängige Anteil der Oberleitung, wie er im Rahmen des Ermittlungsverfahrens in der Sache GZ SCK-18-010 (direkte Kosten 2018/19) festgestellt wurde, auch im gegenständlichen Verfahren SCK-21-010 anzuwenden ist.
152. Die [REDACTED] führte die von der Schienen-Control Kommission auftragene Neuberechnung der verschleißabhängigen Kosten des Kettenwerks entsprechend durch.¹⁴² Sie errechnete eine Reduktion der AfA für das Kettenwerk um EUR [REDACTED] für das Jahr 2020 und um EUR [REDACTED] für das Jahr 2021.¹⁴³
153. Die Verschleißabhängigkeit des Kettenwerks stellt sich wie folgt dar:
- Abschreibung Kettenwerk
154. Das Kettenwerk der elektrifizierten Eisenbahninfrastruktur ist die Gesamtheit jener Komponenten, die der Zufuhr des Traktionsstroms zum elektrisch betriebenen Triebfahrzeug sowie der sicheren Rückführung des Rückstroms dienen. Es umfasst insbesondere Fahrdrabt, Tragseil, Hänger und Y-Beiseile, Ausleger samt Isolatoren, Sektionierungs- und Schalterleitungen, Bahnenergie- und Rückleitungsleitungen, Verbinder auf Mast, Gleis und Schienenebene sowie die tragenden Masten einschließlich Abspannmasten und Nachspanneinrichtungen. Die Speisung erfolgt aus Unterwerken, in denen die aus 110/55 kV zugeführte Energie auf 15 kV/16,7 Hz transformiert wird. Der Strompfad verläuft über Einspeisungen und Fahrdrabt zum

¹³⁹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 73 f, 119; Gutachten Wilfinger 2020, 122.

¹⁴⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 05.06.2019, 6.

¹⁴¹ Schreiben der Schienen-Control Kommission an die [REDACTED] vom 05.11.2019, 2.

¹⁴² Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

¹⁴³ [REDACTED] Stellungnahme vom 31.08.2021, Beilagen ./1 und ./2, Zeile „AfA“, Spalte „Differenz (in Mio. €)“.

Stromabnehmer, von dort in das Triebfahrzeug und über Schiene und Rückleiter zurück zum Unterwerk.

155. Elektrische Beanspruchungen ergeben sich aus der Traktionsstromaufnahme und -rückspeisung, aus Kurzschlüssen, Übergangswiderständen und daraus folgenden Stromwärmeverlusten. Der zeitliche Stromverlauf im Fahrdraht variiert fahrdynamisch binnen Sekunden zwischen 0 und mehreren hundert Ampere und bildet eine stochastische Zufallsgröße, die sich aus der Überlagerung der Momentanleistungen mehrerer Zugfahrten im betrachteten Abschnitt ergibt. Mechanische Beanspruchungen resultieren aus der kontaktkraftinduzierten Anhebung des Kettenwerks, aus Schwingungsübertragungen entlang Hänger/Beiseile/Tragseil, aus quasistatischen Auslenkungen im Bogenverkehr sowie aus Gleisschwingungen, die über die Rückstromführung auf Verbinder wirken. Umwelteinflüsse umfassen Temperaturzyklen mit Dehnung/Schrumpfung, Windlasten und Böen, Schnee- und Eisbehänge, Atmosphärrillen (Feuchte, korrosive Stäube, Luftschadstoffe) sowie Blitzüberspannungen. Instandhaltungsereignisse und betriebsfremde Eingriffe (zB Kupferdiebstahl) wirken zusätzlich auf Verbinder und Leitungen.
156. Unter Berücksichtigung der relevanten Einflussfaktoren hat die Schienen-Control Kommission für jede Komponentengruppe die unmittelbare Abhängigkeit vom Zugbetrieb prozentual bestimmt. Die nachstehenden Feststellungen sind für die kostenrechnerische Behandlung der Abschreibungen maßgeblich:
- **Fahrdraht – 90 % unmittelbare Zugbetriebsabhängigkeit**
Der Fahrdraht stellt den primären Kontakt zum Stromabnehmer her und trägt den überwiegenden Anteil der betriebsinduzierten Reib-, Lichtbogen- und Übergangsvorgangsverluste. Kurzschlüsse und hohe Stromgradienten in Beschleunigungs- und Bremsphasen verursachen thermische und mechanische Spitzenbeanspruchungen. Gleichwohl ist die Abnutzung nicht ausschließlich betrieblich verursacht, da Witterung, Atmosphärrillen und Materialalterung die Lebensdauer ebenfalls mindern. Eine 90%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.
 - **Hänger – 90 %**
Hänger stellen die Höhenlage des Fahrdrahtes sicher, werden beim Pantographendurchlauf entlastet und fallen unter abklingender Schwingung in die Ausgangslage zurück. Daraus folgen ausgeprägte Biegewechsel- und Zugbeanspruchungen mit Dauerfestigkeitsrelevanz. Elektrische Durchflutung führt zu vernachlässigbaren Gefügeeigenschaften; die dominierenden nichtbetriebsbedingten Einflüsse sind Wind und Eislasten. Insgesamt überwiegt der betriebliche Anteil deutlich, weshalb eine 90%ige Abhängigkeit als sachgerecht festgestellt wird.
 - **Y-Beiseile/Y-Hänger – 50 %**
Diese Elemente kompensieren Höhendifferenzen zwischen Stützpunkt und Feldmitte und werden elektrisch wie mechanisch mitbeansprucht, allerdings mit größerem Querschnitt und geringerer dynamischer Anregung als Hänger. Umwelteinflüsse wirken merklich. Eine 50%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.
 - **Tragseil – 80 %**

Das Tragseil gewährleistet die lagegenaue Führung des Fahrdrahtes und erfährt über Hänger übertragene Schwingungen sowie elektrische Durchflutung. Der unmittelbare Betriebseinfluss ist hoch, aber geringer als beim Fahrdraht. Eine 80%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Stromverbinder – 90 %

Als kraft- und stromleitende Verbindung zwischen Sektionen tragen Stromverbinder die 2,5fache Betriebslast, sind thermisch durch Betriebs-/Kurzschlussströme sowie mechanisch an den Verbindungsstellen beansprucht. Umwelteinflüsse bleiben relevant, erreichen aber keine dominierende Wirkung. Eine 90%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Ausleger (Rohrschwenkausleger) – 30 %

Diese nehmen vertikale und horizontale Kräfte aus Fahrdraht und Tragseil auf, sind jedoch gegenüber den primär stromführenden Komponenten nur gedämpft schwingungsangeregt. Witterung, Temperaturzyklen, Wind/Schnee/Eislasten und Materialalterung prägen das Schadensbild deutlich. Der unmittelbare Betriebseinfluss ist untergeordnet. Eine 30%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Isolatoren – 30 %

Isolatoren dienen der elektrischen Trennung gegenüber Mast und Erde und tragen dauerhaft Eigenlasten der angeschlossenen Leiter. Mechanische Lasten wirken ständig und unabhängig vom Zugbetrieb; Umwelteinflüsse und Alterung sind maßgeblich. Eine 30%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Schalterleitungen – 50 %

Diese Leitungen koppeln Schaltfelder an die Oberleitung, leiten veränderliche Betriebs- und Kurzschlussströme und unterliegen dadurch thermischer Beanspruchung. Die mechanische Ankopplung an Schwingungen des Kettenwerks ist abgeschwächt; Umwelteinflüsse und Alterung sind von Gewicht. Eine 50%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Bahnenergieleitungen – 50 %

Bahnenergieleitungen dienen Speise-, Verstärkungs-, Umgehungs- und Kompensationszwecken, sind thermisch strombelastet, jedoch praktisch nicht direkt durch Zugbetriebsschwingungen erregt. Aufgrund der größeren Durchmesser sind sie erhöhten Wind-, Schnee- und Eislasten ausgesetzt. Der unmittelbare Betriebseinfluss ist substantiell, aber nicht dominant. Eine 50%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Rückleitungsseile – 30 %

Rückleiter führen den Bahnrückstrom und begrenzen Blindleistung. Sie sind vorwiegend durch Stromwärme und Induktionsverluste beansprucht, nicht jedoch nennenswert durch betriebliche Schwingungen. Umwelteinflüsse wirken stärker. Eine 30%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

- Mastverbinder – 50 %

Als Teile des Potenzialausgleichs zwischen Schiene und Fahrleitungsmast sind Mastverbinder über die Schiene an Gleisschwingungen angebunden und damit mechanisch verschleißrelevant. Zusätzlich treten Ausgleichs- und Kurzschlussströme auf. Instandhaltungsarbeiten (Stopfen, Richten, Schienentausch) und Diebstahl verkürzen die

Lebensdauer unabhängig vom Betrieb. Eine 50%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

■ Gleisverbinder – 50 %

Gleisverbinder dienen der Rückstromführung und dem Potentialausgleich in elektrifizierten Strecken und sind als leitende Längsverbindungen der Schienen auszuführen; sie unterliegen zwar durch Zugfahrten mechanischem Verschleiß, werden jedoch ebenso durch notwendige Gleisarbeiten (zB Stopfen, Richten, Schienentausch), vorzeitige Demontagen sowie äußere Einflüsse wie Kupferdiebstahl beeinträchtigt, wobei diese Instandsetzungs- und Austauschgründe in den vorgelegten Privatgutachten von *Hofmann* nicht berücksichtigt wurden, sodass die Regulierungsbehörde nach Auswertung der Fachliteratur und Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass keine vollständige Abhängigkeit vom Zugbetrieb besteht, sondern der zugbetriebsbedingte Anteil am Verschleiß der Gleisverbinder mit 50 % zu bewerten ist.

■ Schienenverbinder – 50 %

Schienenverbinder gleichen Potenziale der Schienen aus und sind sowohl mechanischen Gleisschwingungen als auch thermischen Effekten ausgesetzt. Wie bei Mastverbindern wirken Instandhaltung und Diebstahl. Der unmittelbare Betriebseinfluss ist wesentlich, aber nicht ausschließlich. Eine 50%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

■ Tragmasten – 4 %

Tragmasten halten das Kettenwerk lagegenau in horizontaler und vertikaler Richtung. Das Lastbild wird von ständigen Eigenlasten und klimabedingten Einwirkungen beherrscht; betriebliche Schwingungen wirken nur indirekt und gering. Der von der [REDACTED] angenommene geringe Betriebsanteil von 4 % erscheint plausibel.

■ Abspannmasten – 30 %

Abspannmasten begrenzen Kettenwerkslängen, kompensieren temperaturbedingte Längenänderungen über Nachspanneinrichtungen und übernehmen Zug- und Biegekräfte aus Fahrdrabt/Tragseil. Klimatische Lasten dominieren; betriebliche Schwingungen koppeln nur begrenzt ein. Eine 30%ige Abhängigkeit wird als sachgerecht festgestellt.

Abschreibung Brücken

157. Für die Anlagenklasse Brücken setzt die [REDACTED] bei derzeitiger Belastung eine Nutzungsdauer von 80 Jahren an. Sollte sich die Belastung aufgrund steigenden Verkehrsaufkommens merkbar erhöhen, so ist davon auszugehen, dass infolge der Materialermüdung die Nutzungsdauer sinkt. Dies wäre mit früheren Reinvestitionen verbunden. Die Ermüdung hat bei Stahlbrücken einen unmittelbarer Einfluss auf den Zustand und somit auch auf die Nutzungsdauer als bei Massivbrücken und Gewölbebrücken. Laut Angaben der [REDACTED] resultiert die höhere Belastung bei Stahlbrücken in einer Reduktion der Nutzungsdauer auf 70 Jahre bzw bei Massivbrücken auf 78 Jahre.¹⁴⁴

¹⁴⁴ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 74.

Überleitung der Abschreibungen auf die direkten Kosten

158. Die [REDACTED] ermittelte die für die direkten Kosten des Jahres 2020 anrechenbare AfA, indem sie die für das Jahr 2017 ermittelten Prozentanteile der direkten Kosten der Anlagenklassen Oberbau, Brücken und Fahrleitungen mit dem AfA-PLAN-Wert des Jahres 2020 multiplizierte. Entsprechendes gilt für 2021.
159. Folgende Abbildung zeigt die Berechnung der anrechenbaren Abschreibung für das Jahr 2020 durch die [REDACTED]¹⁴⁵

	Werte in Mio. EUR	Anteil an Gesamt-AfA in %
IST AfA 2017		
davon verschleissfähige AfA Brücke		0,2%
davon verschleissfähige AfA Fahrleitung		2,6%
davon verschleissfähige AfA Oberbau		4,2%
Plan AfA 2020		
davon verschleissfähige AfA Brücke		0,2%
davon verschleissfähige AfA Fahrleitung		2,6%
davon verschleissfähige AfA Oberbau		4,2%
anrechenbare AfA für 2020		

Abbildung 11: Berechnung anrechenbarer Abschreibung 2020; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 75.

160. Folgende Abbildung zeigt die Berechnung der anrechenbaren Abschreibung für das Jahr 2021 durch die [REDACTED]¹⁴⁶

	Werte in Mio. EUR	Anteil an Gesamt-AfA in %
IST AfA 2018		
davon verschleissfähige AfA Brücke		0,2%
davon verschleissfähige AfA Fahrleitung		2,1%
davon verschleissfähige AfA Oberbau		3,8%
Plan AfA 2021		
davon verschleissfähige AfA Brücke		0,2%
davon verschleissfähige AfA Fahrleitung		2,0%
davon verschleissfähige AfA Oberbau		3,9%
anrechenbare AfA für 2021		

Abbildung 12: Berechnung anrechenbarer Abschreibung 2021; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 120.

¹⁴⁵ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 75 f.

¹⁴⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 120.

161. Die Ermittlung der für die direkten Kosten anrechenbaren AfA der Oberbauanlagen anhand der dargestellten Methodik konnte vom Amtssachverständigen nachvollzogen und die Beträge überprüft werden. Die Richtigkeit der Werte wurde überprüft, indem die tatsächlich angefallene AfA des Jahres 2017 und 2018 mit den Daten aus SAP (Gewinn und Verlustrechnung des Jahres 2017 und 2018 der [REDACTED] lückenlos abgestimmt wurde. Hinsichtlich der Abschreibung der Oberleitungen und Brücken konnten die Neuberechnungen der [REDACTED] vom Amtssachverständigen nachvollzogen werden.¹⁴⁷

Umlegung auf Oberbauanlagen

162. Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberbau 2020 werden die IST-Abschreibungen 2017 (EUR [REDACTED]), die verschleißbedingte IST AfA Oberbau 2017 (EUR [REDACTED]) aus dem Modell der TU Graz und der Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA (4,2 %) herangezogen.¹⁴⁸
163. Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberbau 2021 werden die IST-Abschreibungen 2018 (EUR [REDACTED]), die verschleißbedingte IST AfA Oberbau 2018 (EUR [REDACTED]) aus dem Modell der TU Graz und der Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA (3,8 %) herangezogen.¹⁴⁹

Umlegung auf Oberleitungen

164. Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberleitung 2020 werden die IST-Abschreibungen 2017 ([REDACTED]), die verschleißbedingte IST AfA Oberleitung 2017 (EUR [REDACTED]) aus dem Modell der TU Graz und der Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA 2,6 % herangezogen. Die verschleißbedingte AfA Oberleitung 2020 wurde auf Grundlage der mittels AfA-Simulation erstellten Plan-AfA 2020 und des angeführten Anteils von 2,6 % berechnet: Die nutzungsabhängigen Kosten für die Abnutzung der Oberleitung 2020 wurden dementsprechend mit EUR [REDACTED] ermittelt.¹⁵⁰
165. Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberleitung 2021 werden ebenfalls die IST-Abschreibungen 2018 (EUR [REDACTED]), die verschleißbedingte IST AfA Oberleitung 2018 (EUR [REDACTED]) gemäß HTW Dresden vom 05.06.2019 und der Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA 2,1 % herangezogen. Die verschleißbedingte AfA Oberleitung 2021 wurde auf Grundlage der mittels AfA-Simulation erstellten Plan-AfA 2021 und des oa angeführten Anteils von 2,1 % berechnet: Die nutzungsabhängigen Kosten für die Abnutzung der Oberleitung 2021 wurden dementsprechend mit EUR [REDACTED] ermittelt.¹⁵¹

¹⁴⁷ Gutachten Wilfinger 2020, 119 ff; Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 ff.

¹⁴⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 75.

¹⁴⁹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 120.

¹⁵⁰ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 76.

¹⁵¹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 120 f.

166. Die [REDACTED] führte nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission eine Neuberechnung durch. Sie errechnete eine Reduktion der AfA für das Kettenwerk um EUR [REDACTED] für das Jahr 2020 und um EUR [REDACTED] für das Jahr 2021.¹⁵²
- Umlegung auf Brücken
167. Der Anteil der verschleißfähigen AfA 2017 an der gesamten AfA beträgt 0,2 %. Die verschleißbedingte AfA Brücken 2020 wurde von der [REDACTED] auf Grundlage der mittels AfA-Simulation erstellten Plan-AfA 2020 und des iHv 0,2 % prognostizierten Anteils der AfA Brücken mit EUR [REDACTED] berechnet.¹⁵³
168. In der Dokumentation der Ermittlung der direkten Kosten für 2020 und 2021 vom 09.04.2021 war bei den Brücken anstatt einer Neuberechnung mittels eines von der [REDACTED] entworfenen Modells der Wert der direkten Kosten 2018 indexiert. Zusätzlich waren für die direkten Kosten 2020 in der Auswertung Straßenbrücken und Personenbrücken mitberücksichtigt.¹⁵⁴ Dem Auftrag der Schienen-Control Kommission zur Neuberechnung der direkten Kosten ist die [REDACTED] nachgekommen.¹⁵⁵
169. Im Ergebnis hält die Schienen-Control Kommission fest, dass die [REDACTED] die Abgrenzung zwischen verschleißbarer und nicht-verschleißbarer AfA – mit Ausnahme des Kettenwerks sowie der Brücken für die direkten Kosten 2020 – methodisch korrekt durchgeführt hat.¹⁵⁶ Die vom Amtssachverständigen vorgefundenen Fehler wurden von der [REDACTED] dem Auftrag der SCK entsprechend korrigiert.¹⁵⁷

1.5 Korrigierte Höhe der direkten Kosten und der Entgelte

170. Die [REDACTED] war für das Jahr 2020 ursprünglich von geplanten direkten Kosten iHv EUR [REDACTED] ausgegangen. Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission vom 27.07.2021 führte die [REDACTED] eine Neuberechnung der Planwerte der direkten Kosten durch. Diese Neuberechnung ergab einen Wert von EUR [REDACTED].¹⁵⁸
171. Für das Jahr 2021 hatte die [REDACTED] ihren Planungen direkte Kosten iHv EUR [REDACTED] zugrunde gelegt. Auch dieser Wert war laut Schienen-Control Kommission zu kürzen. Die [REDACTED] berechnete den Wert neu, was einen Betrag von EUR [REDACTED] ergab.¹⁵⁹

¹⁵² [REDACTED] Stellungnahme vom 31.08.2021, Beilagen ./1 und ./2, Zeile „AfA“, Spalte „Differenz (in Mio. €)“.

¹⁵³ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 76.

¹⁵⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 123 f.

¹⁵⁵ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 10 f.

¹⁵⁶ Gutachten Wilfinger 2020, 118 ff.

¹⁵⁷ Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f.

¹⁵⁸ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 269 f; Stellungnahme 31.08.2021, Beilage 1.

¹⁵⁹ [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021, 272 f; Stellungnahme 31.08.2021, Beilage 2.

172. Untenstehende Tabellen stellen die direkten Kosten für die einzelnen Kontengruppen dar. Die Spalte „Stellungnahme [REDACTED] 09.04.2021“ zeigt jeweils die von der [REDACTED] zunächst geplanten direkten Kosten. Die Spalte „Festgestellte direkte Kosten“ umfasst die Kosten nach Vornahme der Anpassungen, zu welchen die Schienen-Control Kommission die [REDACTED] aufgefordert hatte. Zu den Kürzungen im Einzelnen siehe Kapitel 2.4.

Kontengruppe	Direkte Kosten 2020		
	Stellungnahme [REDACTED] 09.04.2021, S. 269 f	Anpassungen	Festgestellte direkte Kosten
Betriebsführung Entstörung Instandsetzung Anlagenmanagement Energie/Technische Betriebsführung Inspektion/Wartung/Winterdienst Netzzugang AfA			

Abbildung 13: Aufstellung Direkte Kosten in Mio EUR für das Jahr 2020; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 269 f, Stellungnahme vom 31.08.2021, Beilage 1.

Kontengruppe	Direkte Kosten 2021		
	Stellungnahme [REDACTED] 09.04.2021, S. 272 f	Anpassungen	Festgestellte direkte Kosten
Betriebsführung Entstörung Instandsetzung Anlagenmanagement Energie/Technische Betriebsführung Inspektion/Wartung/Winterdienst Netzzugang AfA			

Abbildung 14: Aufstellung Direkte Kosten in Mio EUR für das Jahr 2021; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 272 f, Stellungnahme vom 31.08.2021 Beilage 2.

173. Auf Basis dieser korrigierten Kosten errechnete die [REDACTED] für die Fahrplanperiode 2020 folgende direkte Kostensätze für die einzelnen Marktsegmentgruppen:

Marktsegmentgruppen	Zugkm 2020	Bikm 2020	direkter Kostensatz 2020 Zugkm	direkter Kostensatz 2020 Bikm	direkte Kosten Zugkm	direkte Kosten Bikm
[REDACTED]						

Abbildung 15: Säule VI Neuberechnung 2020; 6.2. Berechnung direkte Kosten pro Marktsegmentgruppe 2020; [REDACTED] Stellungnahme vom 31.08.2021 Beilage 5.

174. Auf Basis dieser korrigierten Kosten errechnete die [REDACTED] für die Fahrplanperiode 2021 folgende direkte Kostensätze für die einzelnen Marktsegmentgruppen:

Marktsegmentgruppen	Zugkm 2021	Bikm 2021	direkter Kostensatz 2021 Zugkm	direkter Kostensatz 2021 Bikm	direkte Kosten Zugkm	direkte Kosten Bikm
[REDACTED]						

Abbildung 16: Säule VI Neuberechnung 2021; 6.2. Berechnung direkte Kosten pro Marktsegmentgruppe 2021; [REDACTED], Stellungnahme vom 31.08.2021 Beilage 6.

175. Anders als beim direkten Kostensatz für Zugkm 2021 ergab sich durch die Neuberechnung beim direkten Kostensatz für Btkm 2021 keine betragliche Änderung.

1.6 Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK

1.6.1 Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung

176. Die [REDACTED] ermittelt im Rahmen ihrer Kostenrechnung zunächst die direkten Kosten der Trassennutzung und weist diese in weiterer Folge den unterschiedlichen Zuggattungen (auch: Zugklassen oder Zugarten) zu. Ziel dieser Vorgehensweise ist eine verursachungsgerechte Zuordnung der Infrastrukturkosten zu den jeweiligen Verkehrsarten. Grundlage für diese Zuordnung bildet das Privatgutachten „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ von Marschnig, in welchem ein Modell zur Kostenverteilung entwickelt wurde, das die spezifischen Anforderungen und Belastungen der unterschiedlichen Verkehrsarten – Personenfernverkehr (PFV+ und PFV), Personennahverkehr (PNV) und Güterverkehr (GV) – berücksichtigt. Ähnliche Zuggattungen werden dabei zu modellhaften Verkehrsarten zusammengefasst, um eine sachlich nachvollziehbare und technisch fundierte Verteilung zu ermöglichen.
177. Das Privatgutachten Marschnig selbst beschäftigt sich nicht mit der Preisbildung, sondern ausschließlich mit der Aufteilung der Infrastrukturkosten auf die verschiedenen Verkehrsarten mittels Aufteilungsschlüssel. Die [REDACTED] weist die Kosten der Eisenbahninfrastruktur auf dieser Basis den beiden Kostenträgern Zugkilometer (Zugkm) und Bruttotonnenkilometer (Btkm) zu. Diese Zuordnung erfolgt in Abhängigkeit von den technischen und betrieblichen Anforderungen der jeweiligen Zuggattung. Zusammengefasst verteilt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in mehreren Rechenschritten die Kosten zuerst auf die Streckenabschnitte, hieraus werden Kostensätze je technischer Zugklasse ermittelt und schlussendlich die Entgelte je Zugkm und je Btkm gebildet. Die Kostenzuordnung und die darauf aufbauende Festlegung der Wegeentgelte orientieren sich somit an den methodischen Vorgaben und Modellannahmen des genannten Privatgutachtens Marschnig.
178. Die Schienen-Control Kommission stellt zusammengefasst fest, dass das von der [REDACTED] angewandte Modell gemäß Privatgutachten Marschnig auf einer sachlich und technisch fundierten Grundlage beruht.
- #### 1.6.2 Von der [REDACTED] ermittelte Entgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten
179. Auf Basis der ermittelten Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, errechnet die [REDACTED] die Entgelte je Zugkm (ohne Aufschlag) und je Btkm.
180. Ausgangsbasis sind einerseits die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für das Gesamtnetz anfallen. Für diese Modulation der direkten Kosten wird das Privatgutachten Marschnig herangezogen. In mehreren Rechenschritten werden die Kosten zuerst auf die

Streckenabschnitte verteilt, dann werden daraus Kostensätze je technischer Zugklasse ermittelt und schlussendlich werden daraus die Entgelte je Zugkm und je Btkm gebildet.¹⁶⁰

181. Der Ausgangspunkt sind die direkten Kosten für das Gesamtnetz aus der Säule 4 (s Abbildung 7). Diese Kosten werden je Konto übernommen und den Vollkosten je Konto gegenübergestellt. Durch das Inverhältnissetzen der direkten Kosten je Konto für 2020 (2021) und den Vollkosten je Konto aus dem Dreijahresschnitt 2015-2016-2017 (Dreijahresschnitt 2016-2017-2018) wird ein Anpassungsschlüssel (Prozentsatz) je Konto errechnet. Hierbei ist anzumerken, dass das Heranziehen eines Dreijahresschnittes bei den Vollkosten erstmalig für die direkten Kosten 2020 angewandt wurde. In den Vorjahren wurde lediglich ein Jahr (2015 für direkte Kosten 2018) für die Berechnung des Anpassungsschlüssels herangezogen.¹⁶¹
182. Die folgende Abbildung zeigt die Vollkosten von drei Jahren des Kontos [REDACTED] Inspektion, Wartung Oberbau.

Konto Nr.	Kontobezeichnung	2016	2017	2018
[REDACTED]	STR. INSPEKTION,WARTUNG OBERBAU	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abbildung 17: Vollkosten des Kontos [REDACTED] laut Säule 4; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 124, Gutachten Wilfinger 2020, 126.

Konto Nr.	Kontobezeichnung	StreckenKTR Nr.	StreckenKTR Bezeichnung	2016	2017	2018	Durchschnittsbetrag IST-Rechnungslauf
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abbildung 18: Vollkosten des Kontos [REDACTED] der Kostenstelle [REDACTED] Maxing (A) - Inzersdorf; [REDACTED] Stellungnahme vom 09.04.2021, 125, Gutachten Wilfinger 2020, 126.

183. Der Dreijahresdurchschnitt von Abbildung 17 wird mit dem Dreijahresdurchschnitt von Abbildung 18 in Verhältnis gesetzt (Ergebnis: 0,21 %). Die geplanten direkten Kosten des Kontos [REDACTED] Str. Inspektion, Wartung Oberbau iHv EUR [REDACTED] werden dann mit den 0,21 % multipliziert und diese direkten Kosten von rund EUR [REDACTED] entfallen auf die Kostenstelle [REDACTED] Maxing (A) - Inzersdorf.
184. In der verursachergerechten Kostenzuschreibung sind die netzweiten Vollkosten der einzelnen Streckenkostenstellen enthalten. Als Ausgangsbasis dienen für 2020 die IST-Vollkosten aus den Jahren 2015-2016-2017 je Streckenkostenstelle und die IST-Vollkosten aus den Jahren 2016-2017-2018 für die direkten Kosten für das Jahr 2021. Für jede einzelne Streckenkostenstelle werden somit die Vollkosten auf Kontoebene dargestellt. Auf jedes Konto jeder Streckenkostenstelle werden die Anpassungsschlüssel an die Vollkosten angewendet. Durch Multiplikation des Anpassungsschlüssels je Konto mit den Vollkosten je Konto werden die direkten Kosten je Streckenkostenstelle und Konto bestimmt. Es werden somit die EUR [REDACTED] direkte Kosten des Jahres 2020 (laut Säule 4) bzw EUR [REDACTED] direkte Kosten des Jahres 2021 auf die einzelnen Streckenkostenstellen verteilt.¹⁶²

¹⁶⁰ Gutachten Wilfinger 2020, 125 f.

¹⁶¹ Gutachten Wilfinger 2020, 126 f.

¹⁶² Gutachten Wilfinger 2020, 126 f.

185. Im nächsten Schritt wurden die Werte je Position und je Streckenkostenstelle anhand des Privatgutachtens „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ von Marschnig auf die technischen Zugklassen zugeschrieben. Dies wird im Gutachten Wilfinger als „Modulation“ bezeichnet und hier muss unter Berücksichtigung der verschiedenen Zurechnungsmodi zwischen der Zuteilung der direkten Kosten ohne AfA und der direkten Kosten der AfA differenziert werden. Dies wird in den nächsten Abschnitten näher ausgeführt:

Modulation der direkten Kosten ohne AfA

186. Für die Zuschreibung von Kosten von Kostenpositionen hin zu technischen Zugklassen werden drei unterschiedliche Zuschreibungsarten anhand des Privatgutachtens Marschnig verwendet:
- Zuschreibung je Zugkm ungewichtet nach der Anzahl der Zugkm je technischer Zugklasse
 - Zuschreibung je Zugkm gewichtet mit einem Faktor aus dem Privatgutachten Marschnig
 - Zuschreibung je Btkm gewichtet mit einem Faktor aus dem Privatgutachten Marschnig
187. Da manche Kostenpositionen über mehrere Zuschreibungsarten den technischen Zugklassen zugerechnet werden, findet eine Vorverteilung anhand des Privatgutachtens Marschnig statt. Die Vorverteilung findet von der Methode für alle Kostenstellen gleich statt und auch die in der Abbildung 19 angeführten Aufteilungsschlüssel finden auf alle Kostenstellen die gleiche Anwendung: Die Vorverteilung teilt die Kosten einer Kostenposition anhand des Kriteriums der unterschiedlichen Zuschreibungsmodi auf.¹⁶³ Abbildung 19 zeigt die Vorverteilung und die dabei zur Anwendung gelangenden verschiedenen Zuschreibungsarten je Kostenposition:
- „kein“ steht für Zugkm ungewichtet; dh Kosten, die über Zugkm ungewichtet verteilt werden. Hier sind die Kosten nicht von der Zugklasse oder im weiteren Sinne von dem Marktsegment abhängig.
 - „Zugkm“ steht für Zugkm gewichtet; dh Kosten, die über Zugkm gewichtet um einen Faktor verrechnet werden; und
 - „Btkm“ steht für Btkm gewichtet; dh Kosten, die über Btkm gewichtet um einen Faktor verrechnet werden.¹⁶⁴

So wird etwa für die Entstörung Oberbau eine Vorverteilung vorgenommen und danach werden 74 % der Kosten dieser Position den technischen Zugklassen anhand der Anzahl der Zugkm zugeordnet, während 26 % mittels dem Faktor Zugkm x Anzahl der Zugkm den technischen Zugklassen zugeordnet werden.

¹⁶³ Für vertiefende Ausführungen zu den verschiedenen Zuteilungsarten wird auf das Privatgutachten Marschnig verwiesen.

¹⁶⁴ Gutachten Wilfinger 2020, 130.

	Vorausteilung in %	gewichteter Schlüssel
Entstörung Oberbau ohne Weiche	74	kein
Entstörung Oberbau Weiche	26	Zugkm
Inspektion Oberbau ohne Weiche	84	kein
Inspektion Oberbau Weiche	16	Zugkm
Instandsetzung Sicherungstechnik ohne Weiche	82	kein
Instandsetzung Sicherungstechnik Weiche	18	Zugkm
Entstörung Sicherungstechnik ohne Weiche	89	kein
Entstörung Sicherungstechnik Weiche	11	Zugkm
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik ohne Weiche	79	kein
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik Weiche	21	Zugkm
Betriebsführung Bf I	20	Zugkm
Betriebsführung Bf II	80	
AfA Oberleitung dynamisch		Zugkm
AfA Oberbau dynamisch		Bruttotonnenkilometer
Instandsetzung Oberleitung		Zugkm
Entstörung Oberleitung		Zugkm
Inspektion Oberleitung		Zugkm
Entstörung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Energie Weichenheizung		Zugkm
Inspektion Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Oberbau inkl. Weiche		Bruttotonnenkilometer

Abbildung 19: Darstellung der Vorverteilung und Zuschiedungsarten nach Kostenposition, Stellungnahme der [REDACTED] vom 09.04.2021, 132.

Modulation der direkten Kosten der AfA

188. Im Bereich der Abschreibung werden die vom Zugbetrieb abhängigen Kosten über einen ermittelten Prozentsatz errechnet, welcher für jede Streckenkostenstelle separat ermittelt wird. Dieser wird getrennt für AfA Oberbau fix, AfA Oberbau variabel, AfA Oberleitung, AfA Sicherungstechnik sowie AfA Rest errechnet.¹⁶⁵ Nachdem die AfA für die Oberleitung durch die Feststellungen der Schienen-Control Kommission zum Kettenwerk nicht zu 100 % als variabel angesehen wird, werden die im Zuge des Verfahrens ermittelten Werte angesetzt. Eine Neuberechnung wurde mit der Stellungnahme der [REDACTED] vom 31.08.2021 übermittelt. Für die Zuschiedung der Kosten auf die technischen Zugklassen, werden die zuvor beschriebenen und in Abbildung 19 dargestellten Zuschiedungsarten verwendet.
189. Der Amtssachverständige *Wilfinger* hat die Berechnungen geprüft und nahm abgesehen von geringfügigen Rundungsdifferenzen keine Beanstandungen vor.

¹⁶⁵ Gutachten *Wilfinger* 2020, 131.

1.6.3 Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe

190. Um die direkten Kosten je Marktsegment errechnen zu können, werden die anhand des von Marschnig erarbeiteten Modells berechneten Kosten von der [REDACTED] mit den in der Säule V errechneten Kostensätzen und den geplanten Verkehrsmengen verbunden. Als Basis hierfür dient der hinterlegte Fahrplan je Streckenkostenstelle und jedem Zug wird eine technische Zugklasse zugeordnet, deren Basis der Dienstbehelf 639 der [REDACTED] darstellt.
191. Weiters wurden die Verkehre dann einzelnen Marktsegmenten zugeordnet. Die Zuordnung erfolgte laut [REDACTED] anhand der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Kriterien. Die weitere Berechnung erfolgte durch Aggregation der Zugkm, Btkm und Kosten je Marktsegmentgruppe. Die Marktsegmentgruppe „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ umfasst die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, die Marktsegmentgruppe „Nahverkehr“ umfasst die beiden Marktsegmente des Nahverkehrs („Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“) und die Marktsegmentgruppe „Güterverkehr und Dienstzüge“ umfasst alle Marktsegmente des Güterverkehrs („Güterverkehr manipulierter Einzelwagenladungsverkehr“, „Güterverkehr manipulierter Kombinierten Ladungsverkehr“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“) sowie die Lok- und Dienstzüge, auch wenn diese kein eigenes Marktsegment darstellen.
192. Zuerst wurden den einzelnen Verkehren je Streckenkostenstelle nach ihrer technischen Zugklasse die Kostensätze je Zugkm und je Btkm zugeordnet. Weiters erfolgte eine Zuschreibung der einzelnen Verkehre zu den Marktsegmenten, welche für 2020 beziehungsweise 2021 festgelegt wurden. Die Dienstzüge sind beim Marktsegment Güterverkehr inkludiert. Im nächsten Schritt werden die Kosten, getrennt nach Zugkm und Btkm, je Marktsegmentgruppe aggregiert, genauso wie die Anzahl der Zugkm und der Btkm.
193. Die ermittelten direkten Kosten je Zugkm und je Btkm je Marktsegment werden anschließend durch die Anzahl der Zugkm bzw der Btkm je Marktsegment dividiert, wodurch die Entgelte auf Basis der direkten Kosten je Marktsegment ermittelt werden.

1.7 Zuschüsse des Bundes

194. Die [REDACTED] hat mit der Republik Österreich (Bund) einen Zuschussvertrag gemäß § 55b EISBG und § 42 Abs 1 BBG (Bundesbahngesetz) bzw § 42 Abs 2 BBG abgeschlossen. Ziel dieser Zuschussverträge ist es, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 BBG eingesetzten Vermögenswerte der [REDACTED] dauerhaft sicherzustellen.¹⁶⁶ Gemäß § 31 BBG ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere

¹⁶⁶ Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2016 – 2021 abgeschlossen zwischen der Republik Österreich (Bund) und der [REDACTED] S 2; Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs 2 Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2016 – 2021 abgeschlossen zwischen der Republik Österreich (Bund) und der [REDACTED] S 1. Vgl auch Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs 1 BBG zur Rahmenplanperiode 2018-2023, S 4 und Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs 2 BBG zur Rahmenplanperiode 2022-2027, S 6.

Schieneninfrastruktur geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird.

195. Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 BBG wird für die Bereitstellung, den Betrieb, Instandhaltung und Erweiterungs- und Reinvestitionen der Schieneninfrastruktur sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können.¹⁶⁷
196. Die [REDACTED] bilanzierte eine Verbindlichkeit gegenüber dem Bund in Höhe jener Zuschüsse, die ihr der Bund zu viel ausbezahlt hatte (im Jahresabschluss zum 31.12.2019 in Höhe von rd EUR [REDACTED], im Jahresabschluss zum 31.12.2020 in Höhe von rd EUR [REDACTED], im Jahresabschluss zum 31.12.2021 in Höhe von rd EUR [REDACTED]).¹⁶⁸ Der Rechnungshof empfahl dem BMK und dem BMF, diesen aushaftenden Betrag auch tatsächlich einzufordern. In den Jahren 2020 bis 2023 zahlte die [REDACTED] daher von den bestehenden Verbindlichkeiten EUR [REDACTED] an den Bund zurück.¹⁶⁹

2 Beweiswürdigung

197. Die Schienen-Control Kommission hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in die von der [REDACTED] vorgelegten Schriftsätze und Unterlagen und Würdigung der unbedenklichen Aktenlage, der vorliegenden Gutachten und der Ermittlungsergebnisse der Behörde in bereits rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren.
198. Die Feststellungen ergeben sich insbesondere aus Folgendem:
- Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 der [REDACTED]
 - Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 der [REDACTED]
 - Dokumentation Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021 der [REDACTED] (Stellungnahme vom 09.04.2021);
 - Neuberechnung direkte Kosten 2020 und Neuberechnung direkte Kosten 2021 der [REDACTED] (Stellungnahme vom 31.08.2021);
 - Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020, GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010 zu den Fahrplanperioden 2018 und 2019;¹⁷⁰

¹⁶⁷ Jahresabschluss der [REDACTED] 2020, S 24, Jahresabschluss der [REDACTED] 2021, S 25.

¹⁶⁸ Geschäftsbericht 2020 der [REDACTED] S 178 und Geschäftsbericht 2021 der [REDACTED] S 189, Jahresabschluss der [REDACTED] 2020, S 20, Jahresabschluss der [REDACTED] 2021, S 21; Bericht des Rechnungshofes, Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der [REDACTED] 2021/38, S 67; Bericht des Rechnungshofes, Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der [REDACTED] Follow-up-Überprüfung, Reihe BUND [REDACTED]

¹⁶⁹ Bericht des Rechnungshofes, Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der [REDACTED] Reihe BUND 2021/38, S 72; Bericht des Rechnungshofes, Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB, Follow-up-Überprüfung, Reihe BUND [REDACTED]

¹⁷⁰ Bezüglich der direkten Kosten rechtskräftig (s Teilbeschluss vom BVwG vom 12.9.2025, W179 2239737-1/82Z).

- Antrag zur Genehmigung der Marktaufschläge für 2020 der [REDACTED] 07.09.2018;
- Antrag zur Genehmigung der Marktaufschläge für 2021 der [REDACTED] 09.09.2019.

und folgenden Gutachten:

- *Losbichler*, Gutachten betreffend die Ermittlung der Vollkosten und direkten Kosten in den Fahrplanjahren 2018 und 2019 vom 21.01.2018 sowie *Losbichler*, (Ergänzungs-)Gutachten betreffend die Systeme der Erfassung der IST-Kosten und Schnittstellen zwischen Kostenrechnung und Wirtschaftsprüfung bei der [REDACTED] sowie zu Stichprobenverfahren vom 16.07.2018 (bezeichnet als „Gutachten *Losbichler*“);
- *Wilfinger*, Gutachten betreffend die Prüfung der Vollkosten und direkten Kosten sowie deren Ableitung, die Verteilung der Buchwertzinsen, die kostenrechnerische Abgrenzung des Produkts Zugtrasse und die sonstigen Erlöse in den Fahrplanjahren 2018 und 2019 vom 07.06.2019 sowie *Wilfinger*, Ergänzungsgutachten vom 17.07.2019 (bezeichnet als „Gutachten *Wilfinger* 2018“ bzw. „Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2018“);
- *Wilfinger*, Gutachten betreffend die Prüfung der Vollkosten und direkten Kosten sowie deren Ableitung, die Verteilung der Buchwertzinsen, die kostenrechnerische Abgrenzung des Produkts Zugtrasse und die sonstigen Erlöse in den Fahrplanjahren 2020 und 2021 vom 14.07.2021 sowie *Wilfinger*, Ergänzungsgutachten vom 21.10.2021 (bezeichnet als „Gutachten *Wilfinger* 2020“ bzw. „Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020“);
- *Stichel*, Gutachten zur verursachungsgerechten Kostenzuscheidung bei der ÖBB vom 29.09.2022 sowie *Stichel*, (Ergänzungs-)Gutachten zur verursachungsgerechten Kostenzuscheidung bei der [REDACTED] – Beantwortung der Zusatzfragen der Schienen-Control Kommission vom 04.03.2023 (bezeichnet als „Gutachten *Stichel*“).
- *Gombots/Sappl/Vanicek*, Gutachten Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung, GZ: SCK-21-010 vom 13.12.2024 (bezeichnet als „Gutachten *Gombots/Sappl/Vanicek*“);
- *Marschnig*, Studie Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung (2014) (bezeichnet als „Privatgutachten *Marschnig*“);
- Gutachten der Schienen-Control Kommission zum Kettenwerk, Bescheid zu den Fahrplanperioden 2018 und 2019, GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010 vom 17.12.2020.¹⁷¹

199. In das Ermittlungsverfahren bei der Behörde gingen nur Stellungnahmen der [REDACTED] ein, nicht von den übrigen Parteien.

2.1 Direkte Kosten für das Mindestzugangspaket gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen

200. Dass die [REDACTED] Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle ist, ist amtsbekannt und blieb von allen Parteien unbestritten; ebenso,

¹⁷¹ Der Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020, GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010, wurde am 27.01.2026 zum gegenständlichen Akt genommen.

dass die Marktaufschläge 2020 und 2021 Inhalt anderer Verfahren der Schienen-Control Kommission sind.

201. Die Feststellungen zur Wegeentgeltstruktur und den Entgeltsätzen gründen sich auf die Einsicht in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 und 2021, ebenso wie die Daten ihrer Veröffentlichung.
202. Dass die Wegeentgeltregelung und die ihr zugrundeliegenden Berechnungsgrundsätze im gesamten Eisenbahnnetz der [REDACTED] angewandt werden, ergibt sich aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, ist amtsbekannt und blieb im Ermittlungsverfahren unbestritten.
203. Die Feststellungen zu den COVID-19-Maßnahmen beruhen auf den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 und 2021 und auf der Homepage des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.¹⁷²

2.2 Produkt Mindestzugangspaket

204. Die Übersicht der im Mindestzugangspaket enthaltenen Leistungen beruhen auf den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 und 2021 und dem Vorbringen der [REDACTED] (Stellungnahme vom 09.04.2021) und blieben im Ermittlungsverfahren von den Parteien unbestritten, ebenso wie, dass diese Leistungen auch tatsächlich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht wurden.

2.3 Ermittlung der direkten Kosten

205. Der nichtamtliche Sachverständige *Losbichler* stellte zwar einzelne Mängel¹⁷³ fest, kam aber insgesamt zum Ergebnis, dass das System der [REDACTED] zur Ermittlung der Kosten des Produkts Zugtrasse geeignet ist. Er bestätigte, dass die verwendeten IT-Systeme (SAP, Cognos) marktüblich und anerkannt sind und die interne Leistungsverrechnung sowie die Kostenerfassung branchenüblichen Methoden entsprechen. Die in der Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung ermittelten Werte bilden eine taugliche Grundlage für Teilkostenrechnungen. Insgesamt sah der Sachverständige keinen Anlass, an der Eignung der Systeme oder der Richtigkeit der Kostendaten zu zweifeln (Gutachten *Losbichler* vom 21.01.2018, 90 ff). Die Behörde schließt sich seinen schlüssigen und nachvollziehbaren Schlussfolgerungen an.
206. Die stufenweise Deckungsbeitragsrechnung, die zur Abgrenzung der Kosten des Mindestzugangspakets von anderen Produkten dient, ist ein in Theorie und Praxis anerkanntes Instrument zur Analyse von Kosten- und Erlösstrukturen. Diese Methode zerlegt den Deckungsbeitrag in mehrere Stufen, um die Kosten bestimmter Produkte oder Bereiche

¹⁷² <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/schienenmaut.html> (Stand 12.05.2016).

¹⁷³ Die in der Diktion der Wirtschaftsprüfung und der Gutachten *Losbichlers* (und *Wilfingers*) als „Feststellungen“ bezeichnet werden.

differenziert zuzuordnen und transparent zu machen.¹⁷⁴ Der Amtssachverständige *Wilfinger* prüfte für die gegenständlichen Fahrplanjahre anhand eines fünfstufigen Modells unter Zuhilfenahme des Fachwissens von Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH die korrekte Produktzuordnung und kam zusammengefasst zum Ergebnis, dass die von der [REDACTED] genutzte Deckungsbeitragsrechnung nachvollziehbar und deren Anwendung und Ergebnisse schlüssig und überprüfbar sind (Gutachten *Wilfinger* 2020, 61 ff; 146 f). Dass über die Prüfung der Deckungsbeitragsrechnung der [REDACTED] vereinzelt die Notwendigkeit aufgezeigt werden konnte, Korrekturen vorzunehmen, zeigt gleichzeitig auch die Eignung der Deckungsbeitragsrechnung für die Produktabgrenzung, weil diese für die Behörde durchgängig schlüssig, nachvollzieh- und überprüfbar vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen um- und eingesetzt wird. Die Schienen-Control Kommission sieht in der von der [REDACTED] verwendeten Deckungsbeitragsrechnung ein glaubwürdiges und verlässliches System.

207. Die in der SAER geführten Kosten- und Erlöswerte stammen aus SAP und basieren auf der nach IFRS erstellten GuV jeden Kalenderjahres. Deren Saldenlisten zum 31.12. bilden die Grundlage für den geprüften Teilkonzernabschluss der [REDACTED]. Nach erfolgter Wirtschaftsprüfung werden die geprüften Kontensalden in SAP fixiert und dienen als verlässliche Basis für die Kostenermittlung. Durch den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer ist gewährleistet, dass die GuV frei von wesentlichen Fehlern ist.
208. Der Amtssachverständige *Wilfinger* bestätigte nach umfangreicher Prüfung die korrekte Methodik und Vollständigkeit der Kostenermittlung; wie oben festgestellt, wurden einzelne Beanstandungen von der [REDACTED] korrigiert. Insgesamt bestätigte die Prüfung des Amtssachverständigen die Richtigkeit, Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der Kostenaufstellung.
209. Die Gutachten *Wilfinger* und *Losbichler* ergänzen einander und bieten eine umfassende Analyse der Kostenrechnung und -verteilung der [REDACTED]. *Losbichler* prüfte die Systeme SAP und Cognos, bewertete deren Eignung zur korrekten Ermittlung von Voll- und Teilkosten und bestätigte ihre Tauglichkeit für die Trassenpreisgestaltung. Seine Gutachten sind klar strukturiert und methodisch transparent. *Wilfinger* konzentrierte sich auf die Richtigkeit und Zuordnung der Kosten zum Produkt Zugtrasse. Seine Prüfung ist detailliert, methodisch fundiert und benennt sowohl Stärken als auch Schwächen des bestehenden Systems. Beide Gutachten sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Sie erfüllen internationale Standards der Wirtschaftsprüfung, basieren auf präziser Methodik und stichprobenartig geprüften Daten. Die Ergebnisse sind praxisnah, belastbar und spiegeln die tatsächlichen Verhältnisse wider. Die Schienen-Control Kommission folgt daher den fachlich fundierten Argumenten und Schlussfolgerungen der beauftragten Sachverständigen.

2.4 Kostenpositionen, die in die Kosten des Mindestzugangspakets einfließen

210. Die Feststellungen zu den von der [REDACTED] (nicht) herangezogenen Kostenpositionen gründen sich auf das Vorbringen der [REDACTED] (Dokumentation für 2020 und 2021

¹⁷⁴ Vgl. unter vielen zum Beispiel *Conenberg*, Kostenrechnung und Kostenanalyse¹⁰ (2022); *Schneider*, Betriebswirtschaftliche Analyse und Steuerung: Methoden und Instrumente für Entscheidungsträger (2018) oder auch *Meier & Schmidt*, Controlling und Kostenrechnung: Instrumente und Anwendungen³ (2019).

Begründung

1 Maßgeblicher Verfahrensgang

1. Mit Schreiben vom 09.04.2021 legte die [REDACTED] die Dokumentation Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 vor. Das amtswegig eingeleitete Verfahren GZ SCK-21-010 war zunächst mit den Verfahren GZ SCK-18-025 und SCK-19-024 zur Genehmigung von Marktaufschlägen (gemäß § 67d Abs 6 EisbG) für die Fahrplanperioden 2020 und 2021 verbunden, wurde aber mit Beschluss der Schienen-Control Kommission vom 21.09.2023 wieder getrennt. Die Schienen-Control Kommission informierte die Parteien mit Schreiben vom 21.09.2023 unter anderem über diese Trennung.
2. Mit Schreiben vom 02.07.2021 teilte die Schienen-Control Kommission der [REDACTED] ihren Beschluss mit, die verschleißabhängigen Bestandteile des Kettenwerks, welche im Zuge der Prüfung der Abschreibung für Abnutzung im Rahmen des Ermittlungsverfahrens in der Sache GZ SCK-16-012, SCK-17-009 und SCK-18-010 (betreffend die Fahrplanperioden 2018 und 2019) festgesetzt wurden, auch im gegenständlichen Verfahren anzuwenden. In einem wurde die [REDACTED] über den Beschluss der Schienen-Control Kommission in Kenntnis gesetzt, folgende Aktenbestandteile aus den genannten Verfahren in den verfahrensgegenständlichen Akt zu übernehmen: Gutachten von Mag. Christian Losbichler vom 21.01.2018 und vom 16.07.2018, Gutachten von Mag. Christian Wilfinger, MSc vom 07.06.2019 und vom 17.07.2019 und Beilage 2 (= Datei Neuberechnung direkte Kosten 2018) und 3 (= Datei Neuberechnung direkte Kosten 2019) der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019.
3. Die Schienen-Control Kommission beauftragte den Amtssachverständigen Mag. Christian Wilfinger, MSc mit einem Gutachten zu den Vollkosten und direkten Kosten der [REDACTED] für die Fahrplanperioden 2020 und 2021. Das mit 14.07.2021 vorgelegte Gutachten wurde der [REDACTED] samt einem entsprechenden Verbesserungsauftrag mit Schreiben vom 27.07.2021 übermittelt. Die [REDACTED] legte am 31.08.2021 eine Neuberechnung der direkten Kosten und der Kostensätze der einzelnen Marktsegmente für die Netzfahrplanperioden 2020 und 2021 vor. Die Behörde beauftragte daraufhin den Amtssachverständigen Wilfinger mit einem Ergänzungsgutachten darüber, ob die [REDACTED] die aufgetragene Neuberechnung durchgeführt hat. Das Ergänzungsgutachten des Amtssachverständigen stammt vom 21.10.2021. Mit Schreiben vom 11.11.2021 wurde den Verfahrensparteien das Gutachten und das Ergänzungsgutachten mit der Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, übermittelt. In einem wurden die Parteien darüber informiert, dass folgende Beilagen zu den Gutachten auf Wunsch übermittelt werden konnten: Gutachten von Mag. Christian Losbichler vom 21.01.2018 und vom 16.07.2018, Gutachten von Mag. Christian Wilfinger, MSc vom 07.06.2019 und vom 17.07.2019 und Beilage 2 und 3 der Stellungnahme der [REDACTED] vom 03.12.2019.
4. Am 16.12.2021 brachten die [REDACTED] und die [REDACTED] zu den Gutachten von Wilfinger zu den Fahrplanjahren 2020 und 2021 Stellungnahmen ein. Die [REDACTED] zog ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 20.01.2025 wieder zurück (s Rz 10). Die [REDACTED] brachte im Wesentlichen vor, dass die

216. Die Feststellungen zu den Mängeln der direkten Kosten für den Kostenblock Betriebsführung und die anschließende Korrektur bzw der Nachweis durch die [REDACTED] ergeben sich aus den Gutachten *Wilfinger* 2020 (149, 151) bzw Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020 (10 ff).
217. Die Feststellungen zur Ermittlung der direkten Kosten des Kostenblocks Entstörung ergeben sich aus der Dokumentation der [REDACTED] für 2020 und 2021 (Stellungnahme vom 09.04.2021) und den ausführlichen und schlüssigen Ausführungen im Gutachten *Wilfinger* 2020, 84 ff: Der Sachverständige *Wilfinger* prüfte unter Beiziehung des Technikers *DI Tobias Vanicek*, einem Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH, das System zur Entstörung und die SAM-Auswertungen (= Störungs- und Arbeitsmeldesystem). Bei der Überprüfung wurde ua die festgestellte Kontrolle durch den Störkoordinator (s Rz 52) ersichtlich. Dass Aufwendungen für Witterungseinflüsse, Zugzusammenstöße und Einwirkungen Dritter nicht unter diesen Kostenblock fallen, ergab sich eindeutig aus dem SAM, dessen Auswertung zeigt, welche Störungsursachen jeweils vorliegen. Dass die von der [REDACTED] angegebenen Prozentsätze keine wesentlichen Fehler beinhalten, stellte *Wilfinger* aufgrund der ermittelten Kontrolle sowie der plausiblen Erklärung des Prozesses in Kombination mit der Überprüfung der Datengrundlage nachvollziehbar fest.
218. Der Amtssachverständige *Wilfinger* vollzog im Gutachten 2020 anschaulich die Kosten für den jeweiligen Anteil Entstörung Unterbau am Gesamtaufwand nach (85 f).
219. Dass konstruktive Durchlässe lediglich in der von der [REDACTED] verwendeten Auftragsbezeichnung Entstörung Brücken/konstruktive Durchlässe mitenthalten sind, ergibt sich aus den nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten *Wilfinger* 2020, 89. Ebenfalls im Gutachten *Wilfinger* 2020 (89) wird ausgeführt, dass Brücken einer zugabhängigen Abnutzung unterliegen, die Kosten daher bei den direkten Kosten berücksichtigt werden können, während die Kosten für die Entstörung von konstruktiven Durchlässen unabhängig vom Zugbetrieb sind. Dies ist für die Schienen-Control Kommission überzeugend.
220. Dass die Kostenbestandteile der Entstörung Oberbau vom Zugbetrieb abhängig sind, ergibt sich aus dem Gutachten *Wilfinger* 2020, 91 iVm 103, der angeführten Literatur (*Jochim/Lademann*, Planung von Bahnanlagen²) und ist auch nach der sachkundigen Beurteilung durch die Schienen-Control Kommission plausibel. Den Abzug des Prozentanteils für den Overhead und für nicht anrechenbare Schäden hat der Amtssachverständige *Wilfinger* glaubhaft nachvollzogen (91).
221. Zur Entstörung Sicherungsanlagen hat der Amtssachverständige *Wilfinger* in seinem Gutachten 2020 herausgearbeitet, wie die [REDACTED] für das Jahr 2017 die Auftragsauswertung herangezogen und die Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden abgezogen hat (91 f) und, dass die [REDACTED] nicht den Dreijahresdurchschnitt, sondern den Wert 2017 als Fixwert als Basis herangezogen hat. Die Zusammensetzung der anrechenbaren ESA Innenanlagen iHv EUR [REDACTED] ist in Abbildung 42 des Gutachten *Wilfinger* 2020 nicht ersichtlich, entstammt jedoch der Auftragsart LS Innenanlagen. Aus der von der [REDACTED] vorgelegten Excel-Datei geht hervor, dass sich dieser Betrag aus der Summe der Aufträge für „LS STW elektromechanisch innen“ sowie „LS STW elektrisch innen“ zusammensetzt.
222. Zur Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlagen wird im Gutachten *Wilfinger* 2020 (95) ausgeführt, dass die [REDACTED] bei der Auftragsauswertung 2017

- Aufträge für ET Fernwirkanlagen nicht bei der Basis berücksichtigte; im Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020 wird dargestellt, dass die [REDACTED] dies bei der korrigierten Auswertung hingegen berücksichtigte (11 ff).
223. Dass die Kosten für die Entstörung iZm Sicherungseinrichtungen an Weichen unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, ergibt sich nicht nur aus der Dokumentation der [REDACTED], sondern auch aus dem Gutachten Wilfinger 2020, 96 und den eigenen Kenntnissen der Schienen-Control Kommission.
224. Die Feststellungen zu den von der [REDACTED] vorgenommenen Korrekturen bei der Kostenposition Entstörung Weichen ergeben sich aus Folgendem: Wilfinger führte im Gutachten 2020 (96) aus, dass die [REDACTED] für 2017 einen Fixwert anstelle eines Prozentwertes heranzog und dass die nicht anrechenbaren Schäden rechnerisch falsch ermittelt wurden. Weiters ist im Gutachten 2020 in Übereinstimmung mit dem Techniker DI Tobias Vanicek, einem Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH, gründlich herausgearbeitet, dass die BS-LS Kabelanlagen nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes abnutzbare Kosten sind und daher nicht in der Basis berücksichtigt werden dürfen.
225. Im Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 12, stellte der Amtssachverständiger fest, dass die Auffälligkeiten von der [REDACTED] behoben wurden und dass die Kabelanlagen aus der Summe ausgeschieden wurden.
226. Die Indexierung Entstörung 2020 und 2021 wurde im Gutachten Wilfinger 2020, 97, nachvollzogen; der Amtssachverständige konnte keine Auffälligkeiten feststellen. Für die Schienen-Control Kommission ist dies plausibel.
227. Die von der Methodik zum Kostenblock Entstörung fallweise abweichenden Vorgehensweisen beim Kostenblock Instandsetzung wurden im Gutachten Wilfinger 2020, 98 f, einer detaillierten, gut aufbereiteten und glaubhaften Prüfungshandlung unterzogen.
228. Die Feststellungen der Schienen-Control Kommission zum Kostenbestandteil Instandsetzung Unterbau beruhen auf der Dokumentation der [REDACTED] für 2020 und 2021 (Stellungnahme vom 09.04.2021) und der detaillierten Prüfung des Amtssachverständigen Wilfinger, die die Schienen-Control Kommission für richtig befindet (99 f). Im Gutachten Wilfinger 2020, 150, waren bei diesem Kostenbestandteil Mängel in der Ermittlungsmethodik festgestellt worden. Dass die [REDACTED] diese Mängel behob, ergibt sich zweifelfrei aus dem Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 12.
229. Die Feststellungen zu den ursprünglichen Kosten der Instandsetzung Oberbau basieren auf dem Gutachten Wilfinger 2020, 105. Dass die [REDACTED] nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission die vom Sachverständigen aufgedeckten Auffälligkeiten beseitigte, beruht auf eigener Wahrnehmung der Schienen-Control Kommission und dem schlüssigen Ergänzungsgutachten Wilfinger 2020, 11 f. Das Anheben des Planwertes 2020 um EUR [REDACTED] wurde nachvollziehbar argumentiert, wie aus dem Gutachten Wilfinger 2020 (105, 150) hervorgeht.
230. Dass der beim Kostenblock Instandsetzung Brücken und konstruktive Durchlässe angesetzte Prozentsatz aus eisenbahnbautechnischer Sicht plausibel ist, ergibt sich nachvollziehbar aus dem

Gutachten *Wilfinger* 2020, 101 f. Dass Gewölbebrücken und Massivbrücken einen sehr geringen Anteil an verschleißfähigem Material aufweisen, legte ein Brückenexperte der [REDACTED] gegenüber dem Amtssachverständigen schlüssig dar (Gutachten *Wilfinger* 2020, 101 f unter Heranziehung der technischen Hilfskraft *Vanicek*).

231. Die zur Berechnung der anteiligen direkten Kosten dieser Kostenstelle herangezogenen Prozentsätze beruhen auf Erfahrungswerten der Abteilung Brückenbau des Infrastrukturbetreibers und sind konservativ bemessen (Gutachten *Wilfinger* 2020, 101 f). In Übereinstimmung mit dem Amtssachverständigen *Wilfinger* kam die Schienen-Control Kommission zu der Feststellung, dass die Werte plausibel sind.
232. Dass die ursprüngliche Berechnung Auffälligkeiten enthielt, ergibt sich aus dem Gutachten *Wilfinger* 2020 (102, 150), dass diese nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission behoben wurde, aus eigener Wahrnehmung der Schienen-Control Kommission und dem Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020, 11 f.
233. Das Gleiche gilt für die Kosten für Instandsetzung Sicherungsanlagen und die Kosten für Instandsetzung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlage. Die Verschleißfähigkeit des Fahrdrabes ist insofern plausibel, als der Stromabnehmer eines Triebfahrzeuges mit einer definierten Kraft an die Oberleitung angelegt sein muss, um eine störungsfreie Stromübertragung zu gewährleisten.
234. Die Feststellungen bezüglich der Kosten für die Instandsetzung Weichen, nämlich dass die direkten Kosten erstmalig separat dargestellt wurden, ergeben sich zweifelsfrei aus dem Gutachten *Wilfinger* 2020, 110, ebenso die festgestellten ursprünglichen Inkonsistenzen; dass diese nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission behoben wurde, aus eigener Wahrnehmung der Schienen-Control Kommission und dem Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020, 11 f.
235. Die Feststellungen zur Indexierung Instandsetzung beruhen auf der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2020 und 2021 der [REDACTED] (46 und 111 f). Der Amtssachverständige *Wilfinger* sah in die zugrunde gelegte Mittelfristplanung ein und kam für 2020 zu einem Indexierungsprozentsatz von 4,42 % und für 2021 auf 2,63 % (Gutachten *Wilfinger* 2020, 111 f). Die festgestellten Werte sind somit aus Sicht der Schienen-Control Kommission schlüssig.
236. Die zum Kostenblock Wartung/Inspektion getroffene Feststellung, dass die Wartungsarbeiten unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb anfallen, beruhen auf dem Vorbringen der [REDACTED] (56) und dem Gutachten *Wilfinger* 2020 (112 f), in dem der Amtssachverständige entsprechende Ausführungen der technischen Hilfskraft *DI Tobias Vanicek*, einem Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH, als plausibel und schlüssig befunden hatte. Die Schienen-Control Kommission teilt diese Auffassung. Die Grundlagen für die Schätzung des Wartungsanteils stellte die [REDACTED] in der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten dar. Zusätzlich belegen weitere Exceldateien der [REDACTED] diese Grundlagen. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission gelang dem Infrastrukturbetreiber eine transparente und nachvollziehbare Darstellung der anteiligen Zuschreibung der Kosten des Kostenblocks Wartung, zumal auch der Amtssachverständige *Wilfinger* nach eingehender Prüfung die anteilige

Berücksichtigung der Kosten der Kostenstelle Wartung/Inspektion bei der Ermittlung der direkten Kosten für gerechtfertigt befunden hat (Gutachten *Wilfinger* 2020, 112 f). Der Fehler im Kostenblock Wartung/Inspektion und die anschließende Korrektur durch die [REDACTED] ergeben sich wiederum aus den Gutachten *Wilfinger* 2020 und Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020.

237. Die Feststellungen zum Kostenblock Netzzugang (inkl der Indexierung) basieren auf der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten der [REDACTED] 2020 und 2021 und den Ausführungen im Gutachten *Wilfinger* 2020 (114 f). Die Schienen-Control Kommission erachtet die Ausführungen im Gutachten als plausibel, insbesondere weil auch der Amtssachverständige die zur Berechnung herangezogenen Mitarbeiterzahlen sowie den Personalkostensatz überprüft und für korrekt befunden hat. *Wilfinger* zog bei der Überprüfung der Methodik auch den Techniker *DI Tobias Vanicek* bei; es konnten keine Auffälligkeiten bei der Auswahl der Tätigkeitsprofile, die Funktionen der Mitarbeiter abbilden, aufgedeckt werden. Die Schätzung des unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden prozentuellen Anteils wurde vom Infrastrukturbetreiber dem Amtssachverständigen und der Schienen-Control Kommission gegenüber nachvollziehbar dargestellt: Der Amtssachverständige *Wilfinger* erachtete die Schätzung nach kritischer Prüfung und Rücksprache mit dem Bereich Netzzugang und unter Beziehung des Technikers *DI Tobias Vanicek* für plausibel und stellte fest, dass der als direkte Kosten zu berücksichtigende Anteil der Kosten des Netzzugangs konservativ bemessen wurde (114 f).
238. Die getroffenen Feststellungen zum Trassenmanagement, Verfügbarkeitsmanagement, Vertrieb, Regulierungsmanagement, Netzmanagement und Kapazitätsmanagement gründen sich vorwiegend auf der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten der [REDACTED] 2020 und 2021 (61 ff; 107 ff). Die dortigen Ausführungen erscheinen der Schienen-Control Kommission als durchaus plausibel. Wie im Gutachten *Wilfinger* 2020 (114) ausgeführt, wurde der prozentuell anrechenbare Anteil der Mitarbeiter überdies vom Amtssachverständigen und dem Techniker *DI Tobias Vanicek*, einem Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH, mit dem Bereich Netzzugang durchgesprochen und für plausibel erklärt.
239. Bezüglich der Kosten für das Anlagenmanagement ergaben sich laut dem Amtssachverständigen *Wilfinger* – unter Beziehung des Technikers *DI Tobias Vanicek* – keine Auffälligkeiten bei der Argumentation der [REDACTED]. Der von der [REDACTED] bezüglich des Kostenblocks Anlagenmanagement angegebene Mehrbedarf von zwei Mitarbeitern pro Region wird von der Schienen-Control Kommission als plausibel beurteilt, zumal die gutachterliche Prüfung ergab, dass der angewendete Personalkostensatz konservativ bemessen ist, weil die PLAN-Kosten deutlich unter den IST-Kosten 2018 lagen (Gutachten *Wilfinger* 2020, 117); der genannte zusätzliche Mehrbedarf wird im Gutachten *Wilfinger* 2020 als angemessen bezeichnet (116). Dies ist auch für die Schienen-Control Kommission nachvollziehbar.
240. Hinsichtlich der Ermittlung Kosten für technische Betriebsführung folgt die Schienen-Control Kommission den Ausführungen des Amtssachverständigen *Wilfinger*, der zur Nachvollziehbarkeit der Mitarbeiterdifferenz von Donnerstag auf Sonntag für die Funktion Entstörungsmanagement den Dienstplan (Personalturnus) sowie die Aufstellung der Deltas der anderen drei berücksichtigten Funktionen (ELS, BFZ-SC, NM) einholte (Gutachten 2020, 118). Da sich hierbei

keine wesentlichen Ungereimtheiten feststellen ließen, erscheint der Schienen-Control Kommission die Ermittlung plausibel.

241. Die Feststellungen zum Fehler bei der Indexierung technische Betriebsführung und die Korrektur durch die [REDACTED] ergeben sich wiederum aus den Gutachten *Wilfinger* 2020 (118) und dem Ergänzungsgutachten *Wilfinger* 2020 (11).
242. Im Gutachten *Wilfinger* 2020, in dem bezüglich der Abschreibung der Fokus darauf gelegt wurde, dass die getätigten Annahmen der [REDACTED] zu keiner Überhöhung der anrechenbaren AfA führen und die Ausgangsdaten den Tatsachen entsprechen, wird auf schlüssige Weise dargelegt, dass die Abschreibung keine Auffälligkeiten zeigt (119 ff).
243. Die Feststellungen zu den Abschreibung Oberbauanlagen beruhen neben der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten der [REDACTED] 2020 und 2021 und dem Gutachten *Wilfinger* 2020 (121) auf dem Privatgutachten von *Marschnig* von der TU Graz, „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ (10, 18 ff). In dem Privatgutachten werden schlüssig und nachvollziehbar die Zusammenhänge zwischen Gleisbelastung und Kosten des Oberbaus näher untersucht und die verschleißbedingte kürzere technische Nutzungsdauer bei Teilen des Oberbaus auf Basis von Lebenszykluskosten (LCC) modellhaft abgeleitet. Die Ausführungen des nicht amtlichen Sachverständigen *Marschnig* sind aufgrund seiner langjährigen Expertise und der Anwendung anerkannter wissenschaftlicher Methoden nachvollziehbar.
244. Im Gutachten *Wilfinger* 2020 (121 ff) wurde schlüssig die Abschreibung Oberleitungsanlagen nachvollzogen. Weiters gründen die Feststellungen zur Abschreibung Oberleitungsanlagen auf dem Aufforderungsschreiben der Schienen-Control Kommission an die [REDACTED] vom 05.11.2019, der Stellungnahme der [REDACTED] von 05.06.2019 und dem bzgl der direkten Kosten rechtskräftigen Bescheid SCK-18-010. Die Feststellungen zur Umlegung auf Oberleitungen gründen sich vor allem auf Beilage ./1 und ./2 (Zeile „AfA“, Spalte „Differenz (in Mio. €)“) aus der Stellungnahme der [REDACTED] vom 31.08.2021.
245. Hinsichtlich der Abschreibung Brücken kann die Schienen-Control Kommission die Nutzungsdauer von 80 Jahren sowie deren Reduktion bei relevant höherer Belastung nachvollziehen: Die gewählte Nutzungsdauer ist laut Gutachten *Wilfinger* 2020 (unter Zuhilfenahme von *Vanicek*) aus technischer Sicht plausibel; auch bei der Abschreibung selbst konnten von *Wilfinger* keine Unstimmigkeiten identifiziert werden (123 f).
246. Die Feststellungen bzgl der Mängel bei der Umlegung auf Brücken stützt sich die Schienen-Control Kommission auf das Gutachten *Wilfinger*, bei der Korrektheit der Neuberechnung auf das Ergänzungsgutachten *Wilfinger* (10 f).
247. Die methodische Herleitung der ökonomischen AfA Oberbauanlagen wurde vom Amtssachverständigen im Detail überprüft und mit einem Systemauszug der [REDACTED] abgestimmt. Der Abgleich bestätigte eine korrekte Ermittlung der anrechenbaren direkten Kosten (Gutachten *Wilfinger* 2020, 121). Die Schienen-Control Kommission befindet die Begründung für den prognostizierten Anstieg der Oberbau-AfA als plausibel.

2.4.1 Abschreibung Kettenwerk

248. Gegenstand der Beurteilung ist die Abgrenzung der Abnutzung, die sich „unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs“ ergibt, von sonstigen Verschleiß- und Alterungsursachen. Hierzu untersuchte die [REDACTED] im Rahmen von Privatgutachten Aufbau und Funktion der Fahrleitungsanlagen, unterschied elektrische und mechanische Beanspruchungen durch den Zugbetrieb und leitete für einzelne Komponenten gerundete prozentuale Verschleißanteile ab. Langzeitmessungen liegen nicht vor; die Werte beruhen auf technisch begründeten Einschätzungen. Umwelteinflüsse wie Korrosion, Temperaturdehnung, Wind, Schnee/Eis und atmosphärische Verschmutzung werden erwähnt, jedoch nicht durchgängig mit der strecken- und anlagenspezifischen Heterogenität des Netzes verschnitten.
249. Die Schienen-Control Kommission hat die Ausführungen des Infrastrukturunternehmens gewürdigt und gestützt auf den eigenen Sachverstand und einschlägige Fachliteratur, Systemkenntnis und Netzpraxis eine eigenständige Zuordnung der unmittelbaren Zugbetriebsabhängigkeit vorgenommen. Maßgeblich war dabei, dass die [REDACTED] ein zu rund 70 % elektrifiziertes, technisch wie betrieblich heterogenes Netz betreibt. Hochgeschwindigkeits- und dicht befahrene Hauptstrecken weisen impulsförmige, intermittierende und hochdynamische Belastungsprofile mit hohen Stromspitzen und Kontaktkraftschwankungen auf; Neben- und Regionalstrecken mit geringem Zugverkehr zeigen demgegenüber eine relative Dominanz von Umwelteinflüssen und Alterung. Hinzu treten topografische und klimatische Unterschiede (alpiner Raum vs pannonisches Klima), Tunnel- und Freilandabschnitte mit abweichenden Bauformen (Stromschiene in Tunneln), verschiedene Oberleitungstypen zB für unterschiedliche Zuggeschwindigkeiten und unterschiedliche Befestigungsarten (Rohrschwenk, Galgen, Rahmenblock- und Querseilaufhängungen) einschließlich der daraus resultierenden Feldabstände, Auslegerlängen und Bogenradien.
250. Im Hinblick auf methodische Erwägungen ist festzuhalten, dass mangels belastbarer Langzeitmessreihen eine deterministische Bilanzierung der Verschleißanteile über alle Streckentypen, Jahreszeiten und Bauformen mit vertretbarem Aufwand nicht möglich ist. Die Behörde wählte deshalb eine konservative, fachlich begründete Schätzung auf Basis der physikalischen Wirkmechanismen und der Netzheterogenität. Dabei gilt: Je näher eine Komponente am Kontaktort Fahrdraht/Stromabnehmer und je unmittelbarer sie elektrische Kurzzeitspitzen und Kontaktkräfte erfährt, desto höher der betriebliche Anteil; je weiter entfernt und je stärker ständigen, klimatisch getriebenen Einwirkungen ausgesetzt, desto geringer der unmittelbare Betriebseinfluss.
251. Komponenten mit hoher Betriebsnähe (Fahrdraht, Stromverbinder, in Teilen Tragseil/Hänger) werden mit entsprechend höheren Abschreibungsanteilen in die direkten Kosten einbezogen; tragende, abspannende und isolierende Komponenten erfahren nur in dem festgestellten Umfang eine Zuordnung. Damit wird dem unionsrechtlichen Erfordernis der Verursachungsgerechtigkeit entsprochen, ohne systemwidrig Umwelteinflüsse und allgemeine Alterung dem Zugbetrieb zuzurechnen.
252. Die festgestellten Prozentsätze bilden diese Systematik konsistent ab und korrigieren pauschale Annahmen der [REDACTED] dort, wo Umwelteinflüsse, Bauform, Instandhaltung und betriebsfremde Eingriffe den Lebenszyklus maßgeblich mitbestimmen.

2.5 Korrigierte Höhe der direkten Kosten und der Entgelte

253. Die Feststellungen zu den direkten Kosten beruhen auf dem Vorbringen der [REDACTED] sowie den Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger*. Im Gutachten *Wilfinger* 2020 hatte der Amtssachverständige hinsichtlich der Berechnung der direkten Kosten durch die [REDACTED] Mängel aufgedeckt (Zusammenfassung: 149 ff). Die Feststellungen zu den von der [REDACTED] neu berechneten Kosten ergeben sich aus der Stellungnahme der [REDACTED] vom 31.08.2021, Beilage ./1 (für 2020) und Beilage ./2 (für 2021), die Feststellungen zu den den einzelnen Marktsegmentgruppen zugeordneten direkten Kostensätzen aus Beilage ./5 (für 2020) und Beilage ./6 (für 2021). Die Feststellung, dass sich beim direkten Kostensatz 2021 Btkm keine Änderung ergab, beruht auf einem Vergleich der Beilage ./6 mit den in den SNNB 2021 veröffentlichten Werten. Die neuen Werte wurden vom Amtssachverständigen im Ergänzungsgutachten vom 21.10.2021 überprüft und für weitestgehend richtig befunden wurde (11 ff): *Wilfinger* führt hierbei an, dass die Kostensätze aus Säule 6 jenen der Säule 5 entsprechen. Damit ist laut dem Sachverständigen sichergestellt, dass die Daten korrekt übertragen wurden. Zu den direkten Kosten führt er an, dass diese in Säule 6 sowohl im Jahr 2020 als auch im Jahr 2021 korrekt gekürzt wurden. Die Gutachten von *Wilfinger* überzeugen die Schienen-Control Kommission durch eine detaillierte Befundaufnahme und darauf aufbauende logisch stringente Begründungen.

2.6 Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK

2.6.1 Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung

254. Die im Gutachten *Marschnig* definierten Standardelemente sowie deren Auswahl und Zuordnung sind eisenbahntechnisch nachvollziehbar, die Herleitung der Instandhaltungs- und Betriebsführungskosten schlüssig und datenbasiert. Die Methodik der Modellierung entspricht den maßgeblichen wissenschaftlich-technischen Standards und geht über den Stand der europäischen Praxis hinaus. Im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union weist das österreichische Verfahren eine deutlich höhere Differenzierung nach Verkehrsarten und technischen Parametern auf und ist daher als verursachungsgerechter einzustufen.
255. Die Schienen-Control Kommission ließ zusammengefasst das von der [REDACTED] vorgelegte Privatgutachten *Marschnig*, die konkrete Umsetzung der Methodik der Kostenzuscheidung durch die [REDACTED] sowie deren Anwendung durch den nichtamtlichen Sachverständigen *Stichel* und die der Behörde zur Verfügung stehenden Amtssachverständigen *Gombots/Sappl/Vanicek* überprüfen.
256. Zusammengefasst bietet das Privatgutachten *Marschnig*, auf der die Modulation der Entgelte der [REDACTED] beruht, eine profunde, robuste und wissenschaftlich fundierte Grundlage, um die Infrastrukturkosten des Schienenverkehrs verursachungsgerecht zu verteilen. Diese Einschätzung wird durch die dokumentierte Methodik und die klaren Ergebnisse des Privatgutachtens *Marschnig* selbst unterstützt und zusätzlich durch die von der Behörde beauftragten Gutachten bestätigt, die die Validität und Anwendbarkeit kritisch beleuchteten. Das Privatgutachten *Marschnig* entspricht dem Stand der eisenbahntechnischen Wissenschaft und kommt den gesetzlichen Anforderungen nach. Sowohl die Amtssachverständigen *Gombots/Sappl/Vanicek* als auch der nichtamtliche Sachverständige *Stichel* bestätigen die

Transparenz und wissenschaftliche Fundierung der Methodik und Modellierung, die Praxisnähe des Modells und seine Aktualität im Hinblick auf die internationale Praxis.

257. *Gombots/Sappl/Vanicek* analysierten Methodik, Parametrisierung und Berechnungen des Modells, einschließlich der Verrechnungsgrößen Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer. Sie bestätigten die Ergebnisse des Privatgutachtens im Wesentlichen, zeigten aber auch Weiterentwicklungspotenziale auf. Ihre Analyse ist umfassend, methodisch fundiert und anschaulich dargestellt. *Stichel* bewertete die Qualität und internationale Einordnung des *Marschnig*-Gutachtens, erläuterte seine Argumente nachvollziehbar unter Bezug auf relevante Literatur und gab Hinweise für mögliche Verbesserungen. Die Gutachten sind klar strukturiert, schlüssig und nachvollziehbar. Sie erfüllen die behördlichen Aufträge vollständig und liefern in Zusammenschau eine fundierte Bewertung des Privatgutachtens *Marschnig*. Die Schienen-Control Kommission folgt daher den Schlussfolgerungen der herangezogenen Sachverständigen.

2.6.2 Von der [REDACTED] ermittelte Entgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten

258. Die Feststellungen zu den von der [REDACTED] ermittelten Entgelten je Zugkm und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten beruhen vorrangig auf dem überzeugenden Gutachten *Wilfinger* 2020 (126 ff). Der Amtssachverständige konnte dabei die Berechnungen der [REDACTED] anhand der Unterlagen (s Dokumentation der direkten Kosten 2020 und 2021) und des vorgelegten Privatgutachtens *Marschnig* nachvollziehen und überprüfen.¹⁷⁷ Aus Sicht der Schienen-Control Kommission handelt es sich daher um taugliche, valide Grundlagen.

2.6.3 Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe

259. Ebenso basieren die Feststellungen zur Ermittlung der Entgelte je Marktsegment auf dem Gutachten *Wilfinger* 2020 (138 f). Der Amtssachverständige *Wilfinger* hat die Berechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten geprüft, die Anzahl der Zugkm und der Btkm wurden abgestimmt, die Rechenschritte zur Entgeltermittlung wurden durch ihn nachvollzogen. Basierend auf den vorgelegten Unterlagen und dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* folgt die Schienen-Control Kommission der dortigen Vorgangsweise und der Berechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten und erachtet sie als nachvollziehbar und richtig.

2.7 Zuschüsse des Bundes

260. Die Feststellungen zu den Zuschüssen des Bundes beruhen auf den Zuschussverträgen zwischen der Republik Österreich (Bund) und der [REDACTED] gemäß § 42 Abs 1 BBG bzw § 42 Abs 2 BBG zur Rahmenplanperiode 2016 – 2021 und zur Rahmenplanperiode 2018 – 2023. Die Feststellungen zur Höhe der Verbindlichkeiten der [REDACTED] gegenüber dem Bund aufgrund der Rückzahlungsverpflichtung wegen Überzahlung beruhen auf den Geschäftsberichten der ÖBB-Holding AG von 2020 und 2021 und den Jahresberichten der [REDACTED] 2020 und 2021. Die dort genannten Summen der offenen Verbindlichkeiten stimmen mit jenen in den Rechnungshofberichten überein. Die Feststellungen zur tatsächlichen Rückzahlung basieren auf dem Bericht des Rechnungshofes Reihe BUND [REDACTED], Zuschussverträge zur Finanzierung der

¹⁷⁷ Gutachten *Wilfinger* 2020, 132 f.

_____ und Bericht des Rechnungshofes Reihe BUND _____.
Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der_____, Follow-up-Überprüfung.

3 Rechtliche Beurteilung

3.1 Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission

261. Die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung sind in § 74 Abs 1 EisbG generalklauselartig festgelegt.
262. Insbesondere hat die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsregelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.
263. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben unter anderem einen Abschnitt zu enthalten, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt (§ 59 Abs 4 Z 2 EisbG). Weegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des § 67 Abs 1 EisbG fallen unter den Begriff der Entgeltgrundsätze und Tarife. Die Weegeentgelte und somit auch die direkten Kosten sind folglich Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
264. Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission zur Unwirksamserklärung in Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltener direkter Kosten (Spruchpunkt 1 und 2) ist daher gegeben.
265. Die Schienen-Control Kommission ist auch zuständig für die Feststellung der Rechtskonformität der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten direkten Kosten in Spruchpunkt 3: Behörden können nach „allgemeinen Verfahrensgrundsätzen“ aus einem im privaten oder öffentlichen Interesse begründeten Anlass auch ohne ausdrückliche Ermächtigung Recht(sverhältniss)e bescheidförmig feststellen (VwGH 21.12.2005, 2003/04/0048), sofern dadurch nicht den im einzelnen Fall maßgeblichen Rechtsvorschriften widersprochen würde (VfGH 28.02.2011, G201/10). Ein solches rechtliches Interesse ist gegeben, wenn der Feststellungsbescheid für die Partei ein notwendiges Mittel zweckentsprechender Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung oder ein geeignetes Mittel zur Beseitigung aktueller oder zukünftiger Rechtsgefährdung ist (VwGH 30.03.2004, 2002/06/0199).
266. Vorliegend ist die Erlassung eines Feststellungsbescheides ohne ausdrückliche gesetzliche Grundlage zulässig, weil ein erhebliches Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der _____ (als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und entgelterhebender Stelle) an der Erlassung eines Feststellungsbescheids über das behördliche Prüfergebnis der direkten Kosten besteht. Dies gilt auch und gerade dann, wenn keine der in § 74 EisbG demonstrativ aufgezählten Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen oder anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu ergreifen sind.

267. Das öffentliche Interesse und das Parteieninteresse an der Erlassung eines Feststellungsbescheids bestehen in der Schaffung von Rechtssicherheit, Transparenz, Wettbewerbssicherung und Planungssicherheit sowohl für die die direkten Kosten zahlenden Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies zeigt sich auch an Folgendem:
268. Die Regulierungsstelle kann ihre Zuständigkeit für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der in der Vergangenheit erhobenen Wegeentgelte nicht verneinen, vielmehr impliziert eine solche Befugnis zwangsläufig, dass die Regulierungsstelle die Unwirksamkeit der Entgelte gegebenenfalls mit Ex-tunc-Wirkung feststellen kann (EuGH 22.05.2025, C-538/23, Rz 40 mwN). Die RL 2012/34/EU sieht keine Frist vor, nach deren Ablauf die Unternehmen die Rechtmäßigkeit von Wegeentgelten nicht mehr anfechten können (EuGH 07.03.2024, C-582/22, Rz 64). Es besteht daher ein besonderes Feststellungsinteresse an einer zeitnahen und abschließenden Überprüfung der Entgelte, um umgehend Rechtsklarheit und Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen. Eine abschließende behördliche Entscheidung über die Entgelte trägt dazu bei, spätere Überprüfungen bereits vergangener Entgeltzeiträume aufgrund nachträglicher Beschwerden zu vermeiden (vgl auch VwGH 10.04.2025, Ra 2023/03/0133).

3.2 Ausnahme von der Akteneinsicht

269. Gemäß § 17 Abs 3 AVG sind Aktenbestandteile von der Akteneinsicht ausgenommen, insoweit deren Einsichtnahme eine Schädigung berechtigter Interessen einer Partei oder dritter Personen oder eine Gefährdung der Aufgaben der Behörde herbeiführen oder den Zweck des Verfahrens beeinträchtigen würde.
270. Der VfGH hat in seinem Erkenntnis vom 10.10.2019, E 1025/2018, ausgesprochen, dass im Verwaltungsverfahren das Zugangsrecht zu entscheidungsrelevanten Informationen gegen das Recht anderer Verfahrensparteien auf Schutz ihrer vertraulichen Angaben und ihrer Geschäftsgeheimnisse abzuwägen ist. Nach Ansicht des VfGH bedeutet der Umstand, dass einzelne Aktenbestandteile nach § 17 Abs 3 AVG von der Akteneinsicht ausgenommen werden, vor diesem Hintergrund noch nicht zwingend, dass damit eine Verletzung des Rechts auf Parteigehör im Sinne des § 45 Abs 3 AVG einhergeht, wenn die Behörde die entsprechenden Aktenteile dennoch heranzieht. Zwar stelle es den Grundsatz jedes rechtsstaatlich geordneten behördlichen Verfahrens dar, dass es keine geheimen Beweismittel geben dürfe; in „bestimmten, außergewöhnlichen Fällen“ könne es aber zur Wahrung der Grundrechte eines Dritten bzw anderer Verfahrensbeteiligter oder zum Schutz wichtiger Interessen der Allgemeinheit erforderlich sein, den Parteien bestimmte Informationen vorzuenthalten, solange sichergestellt sei, dass sowohl die Behörde als auch das im Rechtsmittelweg angerufene Verwaltungsgericht über alle entscheidungserheblichen Unterlagen vollumfänglich verfügen. Im Rahmen des § 17 Abs 3 AVG ist das Interesse der Partei an der Akteneinsicht gegen das der Akteneinsicht entgegenstehende Interesse im Einzelfall abzuwägen bzw ist im Einzelfall zu beurteilen, inwieweit ein überwiegendes Interesse besteht, einer Partei bestimmte Informationen vorzuenthalten. Eine Geheimhaltung hat dabei auf das unbedingt Erforderliche beschränkt zu bleiben. Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat dem Grunde nach anerkannt, dass das Recht, Zugang zu den Informationen im Akt zu erhalten, nicht absolut ist, sondern unter bestimmten Voraussetzungen Einschränkungen zulässig sind (vgl VwGH 23.02.2024, Ra 2022/22/0030 mwN).

271. Die [REDACTED] beantragte mit Schreiben vom 04.12.2023 folgende Unterlagen von der Akteneinsicht auszunehmen:

- Beilage ./1 Daten zu den ausgewählten Streckenkostenstellen

272. In dieser Beilage sind die Spalten mit den „Basiskostensätzen Modell in Euro pro Weiche/Jahr“ von der Akteneinsicht ausgenommen. Diese ermöglichen es, Schlüsse insbesondere auch auf die Instandhaltungskosten zu ziehen, weshalb deren Veröffentlichung eine Schädigung berechtigter Parteiinteressen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bedeuten würde, denn einerseits sind diese Daten schon grundsätzlich als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu werten. Andererseits werden diese Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur regelmäßig auch an externe Dienstleister vergeben und sind in diesem Fall grundsätzlich ausschreibungspflichtig. Die jeweilige Angebotskalkulation ist dabei notwendigerweise in der Verantwortung der externen Anbieter, die ihre Angebote ohne Kenntnis der internen „Preissensitivitäten“ des Auftraggebers kalkulieren. In Verfahren nach dem Bundesvergabegesetz 2018 ist aber jede Bevorzugung einzelner Bieter durch Gewährung von Informationsvorsprüngen untersagt. Die Offenlegung der gegenständlichen Daten aus Beilage ./1 wäre insofern geeignet, das öffentliche Interesse an einer für den Auftraggeber möglichst effizienten Ausschreibung zu konterkarieren, denn würden diese internen kalkulatorischen Grundlagen der [REDACTED] potenziellen Anbietern bekannt, wäre diesen eine maßgeschneiderte Angebotslegung zum Nachteil und damit zum Schaden der [REDACTED] und damit indirekt auch des Bundes möglich. Zu den Anbietern im Rahmen der Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur gehören aber auch mit Eisenbahnverkehrsunternehmen konzernmäßig eng verbundene Unternehmen, die Parteien des gegenständlichen Verfahrens sind,¹⁷⁸ weswegen die konkrete Gefahr besteht, dass die berechtigten Interessen der [REDACTED] geschädigt werden.

273. Die [REDACTED] beantragte mit Schreiben vom 07.02.2024, folgende Unterlagen von der Akteneinsicht auszunehmen:

- Beilage ./3 „2001_Strategie Fahrzeuge Bericht.pdf“
- Beilage ./4 „2006 [REDACTED] EK.pdf“
- Beilage ./7 „1998 Strategie Gleise A Bericht.pdf“
- Beilage ./8 „1999 Strategie Gleise B&C Bericht.pdf“
- Beilage ./9 „Strategie_Komponenten_2005_ [REDACTED] Schienen.pdf“
- Beilage ./10 [REDACTED] LCC_Gleise_2010_akt_Format.pdf“
- Beilage ./11 „2001_strategie weichen_bericht.pdf“
- Beilage ./12 „Strategie_Komponenten_2005 [REDACTED] Weichen.pdf“
- Beilage ./13 „2001_strategie bruecken_bericht.pdf“

¹⁷⁸ ZB die Porr Austrianrail, die Rhomberg Bahntechnik oder die Franz Plasser DLG. Amtsbekannt: <https://www.schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>.

- Beilage ./14 [REDACTED]_CC_Brücken_2009.pdf"
- Beilage ./15 [REDACTED]_LCC_OL_Normelemente.pdf"
- Beilage ./16 [REDACTED]_strategie_ek_bericht.pdf"
- Beilage ./17 [REDACTED]_CC_EK_2010.pdf"
- Beilage ./18 [REDACTED]_CC_LSW_Systementscheid_2010_neu.pdf"
- Beilage ./19 [REDACTED]_LCC_Weichenheizung_Systementscheid.pdf"
- Beilage ./20 [REDACTED]_CC_WeichenST_2010.pdf"
- Beilage ./21 [REDACTED]_strategie_bahnsteige_bericht.pdf"
- Beilage ./22 [REDACTED]_Bahnsteige_2009.pdf"
- Beilage ./25 „2001_Strategie Fahrweg.pdf"
- Beilage ./32 „strategie_2006_[REDACTED]_50.pdf"
- Beilage ./33 „VIBER.pdf"
- Beilage ./35 „2005_[REDACTED]_optimaler_ÜLSTAbstand.pdf"
- Beilage ./44 „Streckenkosten_DB_II_Preisbasis_2012.pdf"
- Beilage ./46 „2012 Weichen Instandhaltung.pdf"
- Beilage ./47 „Aufteilung AfA.pdf"

274. Die übermittelten Unterlagen enthalten eine Vielzahl von technischen und unternehmerischen Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen. Zum Teil enthalten diese Unterlagen nicht nur Kostendaten, sondern auch strategische Überlegungen der [REDACTED]. Ein Einblick in diese Unterlagen würde diese Strategie offenlegen und externen Dienstleistern nicht nur Rückschlüsse auf die Anlagenstrategie bzw deren Einsatz auf bestimmten Strecken ermöglichen, sondern auch auf die anfallenden Arbeiten bzw Arbeitszyklen der gesamten Instandhaltung dieser Anlagen (zB Reinvestition, Instandsetzung). Damit könnten diese Dienstleister die wirtschaftlichen Bewertungsansätze der [REDACTED] nachvollziehen. Ohne Ausnahme von der Akteneinsicht würde ein größerer Personenkreis Einsicht in die Details der (Instandhaltungs-)Strategie der [REDACTED] erhalten können. Die aus dieser Strategie resultierenden Arbeiten werden regelmäßig auch an externe Dienstleister vergeben. Auch hier bestünden wiederum (siehe bereits oben) Gefahren im öffentlichen Vergabeprozess.

275. Weiters könnten in den vorgelegten Unterlagen enthaltene Daten mitunter verwendet werden, um Rückschlüsse auf die bei der [REDACTED] für Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur anfallenden Kosten zu ziehen. Externen Dienstleistern wäre es möglich zu antizipieren, wo im Schienennetz der [REDACTED] welche jährlichen Erhaltungsaufwendungen anfallen; darüber hinaus könnten diese auf Grundlage dieser Daten feststellen, welche „Preissensitivität“ die [REDACTED] für solche Aufwendungen hat. Weiters ermöglichen die Daten auch

Rückschlüsse darauf, wann größere Erhaltungsmaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur anstehen könnte.

276. Zusätzlich ist festzuhalten, dass neben dem überwiegenden Interesse der [REDACTED] und Dritter auch öffentliche Interessen an der Ausnahme von der Akteneinsicht bestehen. Dabei handelt es sich ua um das Interesse des Schutzes von Daten über kritische Infrastruktur (insbesondere nach dem NISG).
277. Im Ergebnis überwiegt aus Sicht der Schienen-Control Kommission jeweils das Interesse der Betroffenen an einer Geheimhaltung der Inhalte dieser Unterlagen. Die Behörde hat sowohl die konkrete Ausnahme als auch ihre Entscheidungsfindung, soweit sie von diesen Daten berührt wird, auf das unbedingt Erforderliche reduziert, indem insbesondere nur bestimmte Teile der Daten ausgenommen¹⁷⁹ oder die Daten nur für die Abstimmung und Überprüfung mit anderen Zahlenwerten herangezogen wurden. Darüber hinaus wurden die Einschränkungen insofern auf das Notwendige reduziert, als die Darstellung der relevanten, aber ausgenommenen Daten in der Begründung bzw Beweiswürdigung nur soweit unbedingt erforderlich geschwärzt oder durch aggregierte Zahlenwerte wiedergegeben wurden. Die Unterlagen sind darüber hinaus Bestandteil des Aktes, das heißt, im Falle einer Beschwerde verfügt das gegebenenfalls angerufene BVwG über alle entscheidungserheblichen Unterlagen vollumfänglich und kann somit auch die Entscheidung der Behörde zur Ausnahme von der Akteneinsicht überprüfen. Den Anträgen der [REDACTED] war daher stattzugeben.

3.3 In der Sache

3.3.1 Produkt Mindestzugangspaket bzw Zugtrasse

278. Gemäß § 58 EisbG Abs 1 EisbG¹⁸⁰ hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:
- die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
 - die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
 - die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
 - Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
279. Gemäß Abs 2 leg cit hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen außerdem Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.
280. Gemäß § 10a EisbG umfasst die Eisenbahninfrastruktur die Anlagen, die im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU angeführt sind. Diese sind zusammengefasst Grundstücke, Bahnkörper und Plenum, Kunstbauten, schienengleiche Übergänge, Oberbau, Zugangswege für Passagiere und Güter,

¹⁷⁹ Siehe etwa Beilage ./1 vom 04.12.2023.

¹⁸⁰ Vgl Art 13 Abs 1 iVm Anh II Nr 1 Richtlinie 2012/34/EU.

Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen, Beleuchtungsanlagen, Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung und Dienstgebäude des Wegedienstes.

281. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendet zwar – wie festgestellt – nicht durchgängig den gesetzlichen Begriff Mindestzugangspaket, sondern davon abweichend insbesondere den Begriff Produkt Zugtrasse. Trotz der sprachlichen Differenzen zwischen EisbG, Richtlinie 2012/34/EU, den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der Dokumentation Ermittlung der direkten Kosten des Infrastrukturbetreibers entsprechen die Leistungen des Produkts Zugtrasse jenen des Mindestzugangspakets gemäß § 58 Abs 1 EisbG. Wie festgestellt, stellt die Deckungsbeitragsrechnung der [REDACTED] die Abgrenzung zwischen Mindestzugangspaket und anderen Produkten, zum Beispiel Verkehrsstationen, sicher, die Serviceeinrichtungen iSd § 58a Abs 1 EisbG sind und nicht zum Mindestzugangspaket gehören.
282. Die von der [REDACTED] vorgelegten und von den beigezogenen Sachverständigen bzw der Behörde selbst geprüften Leistungen und Kosten und insofern auch die vereinnahmten Wegeentgelte in den gegenständlichen Fahrplanperioden betreffen – gegebenenfalls nach von der Behörde dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgetragenen Korrekturen – nur das Produkt Zugtrasse, wie es sich gemäß den Feststellungen und der Beweiswürdigung ohne Zweifel ergeben hat, sodass Eisenbahnverkehrsunternehmen iSd § 58 Abs 2 EisbG nicht für Leistungen zahlen müssen, die nicht benötigt werden bzw nicht Teil des Mindestzugangspakets sind. Aus den vorgelegten Unterlagen, den Vorbringen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der Prüfung durch die Behörde ergibt sich im Ergebnis daher, dass das Produkt Zugtrasse mit dem Mindestzugangspaket gleichzusetzen ist und dessen Anforderungen entspricht.

3.3.2 Wegeentgelte

283. Gemäß § 67 Abs 1 EisbG ¹⁸¹ ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs (= uZK) anfallen. Zwar laufen uZK und Entgelte parallel, dennoch sind aus praktischer Sicht die uZK vor Festlegung der Entgelte zu bestimmen, weswegen im Folgenden zunächst die rechtliche Beurteilung der Ermittlung der uZK und darauffolgend der Festsetzung der Wegeentgelte erfolgt.

3.3.3 Kostenmaßstab und Kostenblöcke

284. Auf Grundlage von Art 31 Abs 3 UAbs 3 RL 2012/34/EU wurde von der Europäischen Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909¹⁸² erlassen. Art 2 Z 1 DVO (EU) 2015/909 bezeichnet die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, als „direkte Kosten“.
285. Diese hat der Infrastrukturbetreiber nach der DVO (EU) 2015/909 zu ermitteln, indem er von den (Voll)Kosten für die Erbringung des Mindestzugangspakets und des Zugangs zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, Kosten abzieht, welche die DVO (EU) 2015/909 nicht als direkte Kosten qualifiziert (Art 3 Abs 1 DVO [EU] 2015/909). Zu diesen abzuziehenden Kosten gehören insbesondere Festkosten für die Bereitstellung eines

¹⁸¹ Vgl Art 31 Abs 3 Richtlinie 2012/34/EU.

¹⁸² Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 vom 12.06.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt (Art 4 Abs 1 lit a DVO [EU] 2015/909). Abweichend von diesem Prinzip einer „Negativdefinition“ der direkten Kosten zählt die DVO (EU) 2015/909 in Art 3 Abs 4 auch einzelne Arten von Kosten auf, welche der Infrastrukturbetreiber als direkte Kosten der Entgeltermittlung zugrunde legen kann, sofern er diese Kosten transparent, belastbar und objektiv nachweisen kann. Es handelt sich hierbei um eine bloß demonstrative Aufzählung (arg: „insbesondere“), sodass auch andere Kostenarten unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen können.

286. Die festgestellten und vom Sachverständigen *Wilfinger* bestätigten Kosten erfüllen die Kriterien der Transparenz, Belastbarkeit und Objektivität iSv Art 3 Abs 4 DVO (EU) 2015/909. Anhand dieses Kostenbegriffs der DVO (EU) 2015/909 sind die von der [REDACTED] bei der Ermittlung der Wegeentgelte herangezogenen Kostenpositionen weiters folgendermaßen zu beurteilen:

Kostenblock Betriebsführung

287. Die von der [REDACTED] zur Ermittlung der direkten Kosten im Bereich der Betriebsführung angewandte „Donnerstag/Sonntag-Methode“ entspricht Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909, wonach die Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt, nicht als direkte Kosten geltend gemacht werden können: Jeder über die sonntägliche Grundaustauslastung hinausgehende Mehrbedarf an Personal steht unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb und ist variabel. Zu den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zählen nicht nur die Grenzkosten einer Zugfahrt, sondern auch die variablen Anteile der Bereitstellungskosten.¹⁸³ Im Rahmen der sonntäglichen Grundaustauslastung finden auch die gesamten Kosten der Bereitstellung eines Streckenabschnitts Eingang. Da die [REDACTED] vorliegend ausschließlich Kosten geltend macht, die über den Grundbedarf für die Betriebsführung hinaus gehen, ist sichergestellt, dass im Einklang mit Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909 keine Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnittes angesetzt werden.
288. Auch Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 steht einer anteiligen Berücksichtigung der Kosten der Betriebsführung im Rahmen der Ermittlung der direkten Kosten nicht entgegen, da diese Regelung nur solche Gemeinkosten von der Geltendmachung als direkte Kosten ausschließt, die das gesamte Netz betreffen, etwa Vorstandsbezüge. Im Umkehrschluss dürfen Gemeinkosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, verrechnet werden.¹⁸⁴ Die Kosten der Betriebsführung sind direkt einem Produkt – nämlich der Zugtrasse – und somit einem Kostenträger zurechenbar, und damit keine Gemeinkosten, sodass eine anteilige Zusecheidung gem Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 e contrario zulässig ist.
289. Wie bereits oben (s Rz 285) erwähnt, enthält Art 3 Abs 4 DVO (EU) 2015/909 keine abschließende Aufzählung der direkten Kosten. So stellt Art 3 Abs 4 lit a DVO (EU) 2015/909 etwa nur eine Klarstellung des Spezialfalls eines beantragten Zugbetriebes außerhalb der regulären Betriebszeiten dar und keine Ausschlussklausel für den Normalbetrieb. Art 3 Abs 4 lit a DVO (EU) 2015/909 spricht nicht gegen die Anwendung der Donnerstag/Sonntag-Methode.

¹⁸³ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Kap. 1.VII.F (Stand 30.9.2021, rdb.at).

¹⁸⁴ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Kap. 1.VII.F (Stand 30.9.2021, rdb.at).

290. Auch Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909 steht der Anwendung der Donnerstag/Sonntag-Methode nicht entgegen. Bei den solcherart ermittelten Kosten handelt es sich um vom Infrastrukturbetreiber geleistete oder prognostizierte Zahlungen iSv Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909. Dass die Kosten nicht von den Vollkosten abgeleitet werden, steht dieser Qualifikation nicht entgegen. Da die Kosten durch nachweisbare und nachvollziehbare Schwankungen im Personalbedarf zwischen dem verkehrsstärksten und dem verkehrsschwächsten Tag entstehen, ist Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909 erfüllt.

Kostenblock Entstörung

291. Im Kostenblock Entstörung scheidet die [REDACTED] denjenigen Anteil der Vollkosten den direkten Kosten zu, welcher durch den Zugbetrieb verursacht wird. Nicht eingerechnet werden unabhängig von der Nutzung entstehende Kosten wie jene für Schäden durch Witterungseinflüsse, Zusammenstöße oder Einflüsse Dritter. Damit wird Art 4 Abs 1 lit j DVO (EU) 2015/909 entsprochen, wonach Kosten im Zusammenhang mit Einzelfällen von höherer Gewalt, Unfällen und Betriebsunterbrechungen nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu qualifizieren sind.
292. Ebenso werden Overheadkosten nicht berücksichtigt. Damit entspricht die [REDACTED] Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909, wonach das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten nicht direkte Kosten sind und Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909, wonach Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt, nicht als direkte Kosten zu beurteilen sind.
293. Vom Gesamtaufwand der Entstörung des Unterbaus hat die [REDACTED] Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden gesetzeskonform abgezogen. Die Kosten für die Entstörung von Brücken und Oberbauanlagen wurden ebenfalls neben dem Ausscheiden von Overheadkosten, um einen nicht nutzungsabhängigen Anteil reduziert. Die Entstörung konstruktiver Durchlässe wurde nicht bei den direkten Kosten berücksichtigt, da sie nicht in Abhängigkeit vom Zugbetrieb variiert. Auch bei der Entstörung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und der Sicherungsanlagen hat die [REDACTED] die Overheadkosten und die nicht anrechenbaren Schäden abgezogen. Der auf die elektronischen ESA entfallende Anteil wurde richtigerweise abgezogen, da deren Entstörung unabhängig vom Zugbetrieb erforderlich wird.
294. Im Kostenbestandteil Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlagen wurden nur Kosten für den Fahrdrahttausch als direkte Kosten berücksichtigt, und auch diese wurden um einen Overheadanteil und einen Anteil für Schäden reduziert.
295. Die Vorgehensweise der [REDACTED] scheidet nur diejenigen Entstörungskosten den direkten Kosten zu, die unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht werden. Damit wird der DVO (EU) 2015/909, insbesondere deren Art 4 Abs 1 lit a, entsprochen.

Kostenblock Instandsetzung

296. Ebenso wie im Kostenblock Entstörung scheidet die [REDACTED] im Kostenblock Instandsetzung (nur) denjenigen Anteil der Vollkosten den direkten Kosten zu, welcher unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht wird. Gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909

darf der Anteil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung von baulicher Infrastruktur, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, nicht als direkte Kosten berücksichtigt werden. E contrario kann derjenige Anteil, der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfällt, bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden. Nicht als direkte Kosten geltend gemacht werden dürfen Kosten im Zusammenhang mit Einzelfällen von höherer Gewalt, Unfälle und Betriebsunterbrechungen (Art 4 Abs 1 lit j DVO [EU] 2015/909). Wie festgestellt, umfasst der Kostenblock Instandsetzung von vornherein keine solche Kosten.

297. Unterbau, Oberbau, Brücken/konstruktive Durchlässe, Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und Sicherungsanlagen sind Teile der baulichen Infrastruktur. Jener Anteil der Instandsetzungskosten für diese Infrastruktur, der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfällt, ist gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909 e contrario den direkten Kosten zuzurechnen.
298. Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und Sicherungsanlagen sind darüber hinaus als Bestandteil der sogenannten Punktinfrastruktur zu qualifizieren und als solche auch gemäß Art 3 Abs 4 lit b DVO (EU) 2015/909 bei der Ermittlung der direkten Kosten heranzuziehen. Der Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen, die dem Verschleiß durch den Zugbetrieb ausgesetzt ist, kann gemäß Art 3 Abs 4 lit b DVO (EU) 2015/909 bei der Berechnung der direkten Kosten Berücksichtigung erfahren, sofern der Nachweis gelingt, dass eine unmittelbare Interdependenz zum Zugbetrieb besteht. Aufgrund der von der [REDACTED] dargestellten Methode, deren Eignung zur Abgrenzung der Unmittelbarkeit der anfallenden Kosten durch den Amtssachverständigen bestätigt werden konnte, erfolgte eine korrekte Zuschcheidung.
299. Die Kosten der Instandsetzung des Fahrdrahtes können aufgrund dessen unmittelbar iZm dem Zugbetrieb stehender Verschleißabhängigkeit gemäß Art 3 Abs 4 lit c DVO (EU) 2015/909 als direkte Kosten qualifiziert werden. Gemäß Art 3 Abs 4 lit c DVO (EU) 2015/909 kann der Infrastrukturbetreiber den Anteil der Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beidem und der tragenden Oberleitungsausrüstung, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, geltend machen.

Kostenblock Wartung/Inspektion

300. Wartungsarbeiten, die einen Teil der Instandhaltungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur darstellen, können gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909 e contrario bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden, sofern der unmittelbare Zusammenhang mit dem Zugbetrieb transparent und objektiv nachvollziehbar ist. Da die [REDACTED] ihre Methodik der Abgrenzung der anteilig zu berücksichtigenden direkten Kosten im Kostenblock Wartung/Inspektion gegenüber dem Amtssachverständigen und der Schienen-Control Kommission plausibel und schlüssig darstellen konnte (s oben), ist die vorgenommene anteilige Zuschcheidung gerechtfertigt. Es handelt sich bei den Kosten für die Wartung um Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen iSd DVO (EU) 2015/909. Durch die vorliegende Abhängigkeit vom Zugbetrieb sind es keine Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, auch wenn kein Zug fährt iSv Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909.

Kostenblock Netzzugang

301. Gemäß Art 3 Abs 4 lit d DVO (EU) 2015/909 können die Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wird, in dem Umfang bei der Ermittlung der direkten Kosten herangezogen werden, wie sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind. Art 3 Abs 4 lit d DVO (EU) 2015/909 unterscheidet nicht zwischen der Jahresfahrplanung und der ad-hoc-Zuweisung; auch das Trassenmanagement für die Fahrplanerstellung ist – wie festgestellt – unmittelbar vom Umfang des Zugbetriebes abhängig. Da die Abgrenzung der anrechenbaren Kosten vom Amtssachverständigen hinsichtlich Methodik und rechnerischer Umsetzung umfangreich geprüft und für richtig befunden wurde (s oben), ist eine – anteilige – Zuschreibung zu den geplanten direkten Kosten sohin gerechtfertigt.

Kostenblock Anlagenmanagement

302. Da die für das Anlagenmanagement entstehenden Kosten notwendig sind, um einen sicheren Zugbetrieb und eine möglichst hohe Verfügbarkeit zu ermöglichen, stehen die hierfür anfallenden Personalkosten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wartung der Gleisanlagen. Diese wiederum befindet sich in direkter Abhängigkeit vom Zugbetrieb. Die Tatsache, dass es sich bei den Kosten des Anlagenmanagements um Personalkosten handelt, steht der Qualifikation als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallende Kosten nicht entgegen. Die [REDACTED] konnte den zusätzlichen Personalbedarf nachvollziehbar und belastbar darlegen (s oben), sodass eine anteilige Berücksichtigung im Rahmen der direkten Kosten gerechtfertigt ist. Wie festgestellt, variieren die Kosten des Anlagenmanagements abhängig von der Zugbewegung. Damit kommt Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 nicht zur Anwendung.¹⁸⁵ Außerdem werden die gegenständlichen Kosten direkt einem Kostenträger zugerechnet, was bei Gemeinkosten nicht der Fall ist.¹⁸⁶

Kostenblock Energie (Technische Betriebsführung)

303. Die Anzahl der Störungsfälle steht in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen, sodass auch der erhöhte Personalaufwand unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfällt. Eine anteilige Zuschreibung der Personalkosten zu den direkten Kosten ist daher gerechtfertigt. Die Kosten des Kostenblocks Energie (Technische Betriebsführung) variieren – wie festgestellt – abhängig von der Zugbewegung. Damit kommt Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 nicht zur Anwendung.¹⁸⁷ Überdies werden die gegenständlichen Kosten direkt einem Kostenträger zugerechnet, was bei Gemeinkosten nicht der Fall ist.¹⁸⁸

Abschreibung

304. Gemäß Art 4 Abs 1 lit n DVO (EU) 2015/909 sind Abschreibungen, die nicht dem tatsächlichen Verschleiß der Infrastruktur aufgrund des Zugbetriebs zuzuschreiben sind, nicht den direkten Kosten zuzurechnen. Daraus folgt, dass lediglich einzelne Bestandteile der Abschreibung (zB Brücken, Oberbau und Fahrleitungen), deren faktische Abnutzung in unmittelbarer Abhängigkeit vom Zugbetrieb steht, als ökonomische AfA den direkten Kosten zugeschrieben werden können. Dies gilt jedoch nur, wenn dem Infrastrukturbetreiber der transparente, belastbare und objektive

¹⁸⁵ S Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Kap. 1.VII.F (Stand 30.9.2021, rdb.at).

¹⁸⁶ Coenenberg/Fischer/Günther, Kostenrechnung und Kostenanalyse⁹, 75 ff.

¹⁸⁷ S Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Kap. 1.VII.F (Stand 30.9.2021, rdb.at).

¹⁸⁸ Coenenberg/Fischer/Günther, Kostenrechnung und Kostenanalyse⁹, 75 ff.

Nachweis über die Abhängigkeit vom Zugbetrieb gelingt, was gegenständlich – wie festgestellt – der Fall ist. Dies steht im Einklang mit der Rsp des EuGH, der in der Rs C-512/10¹⁸⁹ feststellte, dass Abschreibungen nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend angesehen werden können, wenn sie nach buchhalterischen Regeln vorgenommen werden; ¹⁹⁰ eine buchhalterische Abschreibung spiegelt nicht die tatsächliche Abnutzung wider.¹⁹¹

305. Die von der [REDACTED] bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigten Abschreibungen von Oberleitungsanlagen, Oberbau und Brücken sind jene, die aufgrund einer reduzierten Nutzungsdauer infolge von erhöhtem Zugbetrieb zustande kommen.¹⁹² Anders als die vom EuGH behandelten Abschreibungen unter Anwendung buchhalterischer Grundsätze variieren diese Abschreibungen insofern mit dem Zugbetrieb, als es sich um die Erhöhung der Abschreibung aufgrund der durch den Zugbetrieb verkürzten Lebensdauer einer Anlage handelt.

Einwendungen von Parteien

306. Die zuvor genannten Ausführungen ergeben, dass den Einwendungen der [REDACTED] [REDACTED] in den Stellungnahmen vom 17.03.2026 zu den einzelnen Kostenblöcken nicht zu folgen ist.

307. Soweit die genannten Parteien einwenden, dass die Bundeszuschüsse gemäß § 42 BBG (Bundesbahngesetz) kostensenkend bei den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zu berücksichtigen seien, ist dem zu entgegnen, dass die direkten Kosten den Verfahrensgegenstand bilden, die staatlichen Zuschüsse aber Erlöse betreffen. Die Zuschüsse haben keinen Einfluss auf die entstandenen direkten Kosten. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (§ 67 Abs 1 EisbG). Wie festgestellt, sind die oben angeführten Kosten beim Eisenbahninfrastrukturbetreiber tatsächlich angefallen und zwar unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes. Die direkten Kosten knüpfen unmittelbar an die Verursachung an und nicht etwa an die Finanzierung durch öffentliche Zuschüsse. Wegen einer – allfälligen – Gewährung von staatlichen Zuschüssen kann sich nicht die unionsrechtlich vorgegebene Berechnungsmethodik und -systematik der direkten Kosten ändern. Vielmehr ist von einer strikten Trennung der nutzungsabhängigen Kosten einerseits und der Infrastrukturfinanzierung andererseits auszugehen. Die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten bestimmen grundsätzlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlende Entgelt, die Zuschüsse dienen hingegen der Abdeckung der verbleibenden Vollkosten der Infrastruktur bzw eines Teiles davon (s auch Marktaufschläge). Die genannte Trennung zwischen direkten Kosten einerseits und Zuschüssen andererseits zeigt sich in § 67d Abs 1 EisbG, wonach Aufschläge – unter weiteren genannten Voraussetzungen – festgesetzt werden können, „sofern die Wegeentgelte und sonstigen Erlöse“ nicht ausreichen, und in Art 1 Abs 2 DVO 2015/909, wonach die DVO

¹⁸⁹ Siehe ErwGr 9 der DVO (EU) 2015/909, wonach die EuGH-Entscheidung C-512/10 zur Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten in der Verordnung berücksichtigt wird.

¹⁹⁰ EuGH 30.05.2013, C-512/10, Kommission/Polen, Rz 84.

¹⁹¹ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Kap. 1.VII.F (Stand 30.9.2021, rdb.at).

¹⁹² Gutachten Wilfinger 2020, 118 ff.

„unbeschadet“ der in Art 8 der RL 2012/34/EU enthaltenen Bestimmungen über die Finanzierung der Infrastruktur gilt.

308. Der von den stellungnehmenden Parteien gewünschten Berücksichtigung der staatlichen Zuschüsse ist einer Reduktion der direkten Kosten steht Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU, der § 67 Abs 1 EisebG zugrunde liegt, ausdrücklich entgegen: Die dem Infrastrukturbetreiber zu zahlenden Wegeentgelte dürfen gar nicht niedriger sein als die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten. Vgl die VO (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs, die in ErwGr 3 ausdrücklich anführt, dass die Wegeentgelte gemäß Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU nicht darunter liegen dürfen. Die VO (EU) 2020/1429 war notwendige Voraussetzung, um aufgrund der besonderen Situation in der Pandemie den Eisenbahninfrastrukturbetreibern erlauben zu können, den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausnahmsweise einen teilweisen oder gänzlichen Erlass der Wegeentgelte zu gewähren.
309. Der Zweck der Zuschüsse nach § 42 BBG, nämlich die Sicherstellung der Funktionalität der Eisenbahninfrastruktur (s § 31 BBG), spricht ebenfalls gegen ihre Anrechnung auf die direkten Kosten: Eine Anrechnung der Zuschüsse auf die direkten Kosten würde bedeuten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen von den staatlichen Zuschüssen profitieren, die aber der Infrastrukturverfügbarkeit dienen. Die staatlichen Zuschüsse weisen eine Subsidiarität gegenüber den direkten Kosten aus. Dies zeigt § 42 Abs 1 BBG, wonach der Bund „insoweit und solange einen Zuschuss“ leistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die Aufwendungen nicht abdecken. Vgl auch das Verfahren C-538/23 zu den Marktaufschlägen, zu dem die Generalanwältin des EuGH in ihren Schlussanträgen (07.11.2024) ausführt, dass die Notwendigkeit staatlicher Zuschüsse zum Ausgleich von Verlusten im Zusammenhang mit dieser Dienstleistung entfällt, wenn der Infrastrukturbetreiber in der Lage ist, durch die Erhebung von Aufschlägen die vollen Kosten für die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur zu decken (Rz 116; der EuGH verweist in seiner Entscheidung vom 22.05.2025 auf die Ausführungen in den Schlussanträgen von Rz 115 bis 118 [Rz 88]). Dh die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die direkten Kosten zu zahlenden Entgelte werden zuerst herangezogen. Staatliche Zuschüsse dienen nur der Verlustabdeckung. Zuschüsse sind daher finanzierungslogisch residual und nicht „kostenmindernd“ für die verursachungsbezogene Berechnung der direkten Kosten. Behandelte man Zuschüsse als „kostensenkend“ für die direkten Kosten, würde die in § 42 Abs 1 BBG angelegte Reihenfolge umgekehrt werden, was mit dem Gesetzeswortlaut „insoweit und solange“ unvereinbar ist.
310. Wenn die stellungnehmenden Parteien meinen, es läge eine Doppelfinanzierung vor, weswegen das Entgelt in Höhe dieser Doppelfinanzierung reduziert werden müsse, so widerspricht dies einerseits den Tatsachen andererseits den rechtlichen Gegebenheiten. Da die Kosten für die Instandhaltung unter den jeweiligen Marktbedingungen mit den von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlösen abgedeckt wurden, ist nicht das Entgelt zu reduzieren. Dieses ist vielmehr weiterhin in Höhe der direkten Kosten festzulegen. Vielmehr hatte die [REDACTED] die zu viel erhaltenen Zuschüsse an den Bund zurückzuzahlen. Diese zu viel ausbezahlten Zuschüsse wurden – wie festgestellt – von der [REDACTED] zunächst als Verbindlichkeiten bilanziert und in der Folge tatsächlich an den Bund zurückgezahlt. Weitere

Ermittlungen betreffend Zuschüsse in Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket bzw den direkten Kosten konnten daher unterbleiben.

311. Der von den stellungnehmenden Parteien zitierte Art 4 Abs 2 DVO 2015/909 spricht nicht gegen die obigen Ausführungen. Wenn ein Infrastrukturbetreiber nicht rückzahlbare Mittel zur Finanzierung bestimmter Infrastrukturinvestitionen erhalten hat und diese Investitionen bei der Berechnung der direkten Kosten berücksichtigt werden, dann dürfen die Kosten dieser Investitionen das Entgeltniveau nicht erhöhen. Art 4 Abs 2 DVO 2015/909 beinhaltet keinen allgemeinen „Zuschussabschlag“, sondern eine Begrenzungsregel gegen Entgelterhöhungen aus grant-finanzierten Investitionskosten. Das heißt nicht, dass die direkten Kosten „zu reduzieren“ wären, sondern dass die Methodik zur Berechnung der direkten Kosten keine entgeltsteigernden Effekte aus nicht rückzahlbar finanzierten Investitionsanteilen ziehen darf.
312. Auch die von den stellungnehmenden Parteien genannte EuGH-Entscheidung C-538/23 spricht nicht für, sondern gegen den Standpunkt der Parteien: Die staatlichen Zuschüsse, die der Infrastrukturbetreiber zur Deckung der mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten erhält, sind von den Gesamtkosten (!) abzuziehen (Rz 88 f) und nicht von den Grenzkosten, die verfahrensgegenständlich sind. Solche Zuschüsse sollen nämlich gerade jene Kosten decken, die auch Gegenstand der Aufschläge sein können (Rz 88). Die staatlichen Zuschüsse spielen im Zusammenhang mit den Marktaufschlägen eine Rolle, nicht im Zusammenhang mit den direkten Kosten.
313. Zuletzt bemühen die stellungnehmenden Parteien Art 4 Abs 1 lit b DVO 2015/909, wonach Kosten, die sich nicht auf vom Infrastrukturbetreiber geleistete Zahlungen beziehen, vom Infrastrukturbetreiber nicht als direkte Kosten geltend gemacht werden können. Die direkten Kosten sind im oben festgestellten Ausmaß angefallen. Es handelt sich um Kosten, die den Infrastrukturbetreiber auch tatsächlich finanziell belastet haben (zur Subsidiarität von Zuschüssen s oben). Für Art 4 Abs 1 lit b DVO 2015/909 bleibt somit kein Anwendungsbereich.

3.3.4 Beurteilungsmaßstab der Schienen-Control Kommission

314. Die Regulierungsstelle hat sich bei der Prüfung der Tarife darauf zu beschränken, Unvereinbarkeiten im Hinblick auf Kapitel IV Abschnitt 2 der RL 2012/34/EU oder den Grundsatz der Nichtdiskriminierung zu beseitigen. Die Regulierungsstelle ist nicht befugt, den Betreiber dazu zu zwingen, sich ihrer Zweckmäßigkeitsbeurteilung zu fügen, weil die Regulierungsstelle dadurch den Spielraum beeinträchtigen würde, über den dieser Betreiber verfügen muss (EuGH 09.09.2021, C 144/20, LatRailNet, Rz 46 f; EuGH 22.05.2025, C-538/23, [REDACTED] r [REDACTED] Schienen-Control Kommission, Rz 49, 80 f).
315. Zu den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Tarifen stellte die Schienen-Control Kommission im Laufe des Ermittlungsverfahrens gewisse Verstöße gegen Kapitel IV Abschnitt 2 der RL 2012/34/EU (das sind Art 29 bis Art 37) fest. Die konkreten aufgezeigten Mängel sind in den Feststellungen (s die einzelnen Kostenblöcke in Kapitel 2.4) ersichtlich und betrafen Kostenpunkte, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (Verstoß gegen § 67 EisebG, vgl Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU), bzw von denen der Infrastrukturbetreiber nicht transparent, belastbar und objektiv nachweisen konnte, dass diese unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (Art 3 Abs 4 DVO [EU] 2015/909 iVm Art 31 Abs 3 UAbs 3 RL 2012/34/EU).

316. Die Tarife, die auf diesen Kosten beruhen, für die Fahrplanperiode 2020 und zwar sowohl je Zugkm als auch je Btkm, und für die Fahrplanperiode 2021 je Zugkm, sind damit in der veröffentlichten Höhe gesetzwidrig und daher unwirksam.
317. Die von der [REDACTED] – nach Aufforderung der Schienen-Control Kommission zur Korrektur der Kosten – durchgeführte Neuberechnung der Kosten und Entgelte vom 31.08.2021 ist rechtskonform und entspricht dem Kostenmaßstab in § 67 EisbG. Dieser Beurteilung liegen keine Zweckmäßigkeitserwägungen der Schienen-Control Kommission zugrunde; vielmehr handelt es sich hierbei um eine Überprüfung der zugrundeliegenden Kosten durch die Regulierungsbehörde in Hinblick darauf, ob sie mit Kapitel IV Abschnitt 2 der RL 2012/34/EU und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung vereinbar sind oder nicht.
318. Der EuGH qualifiziert die Berechnung der Wegeentgelte als notwendigen Bestandteil der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers. Der Infrastrukturbetreiber muss in dem von den Mitgliedstaaten definierten Rahmen der Entgelterhebung über einen gewissen Spielraum verfügen, damit die Unabhängigkeit seiner Geschäftsführung (s Art 4 RL 2012/2034/EU) gewährleistet wird (EuGH 09.09.2021, C-144/20, LatRailNet, Rz 41 ff mwN; EuGH 22.05.2025, C-538/23, [REDACTED] [REDACTED] Schienen-Control Kommission, Rz 48 f, 83). Dies setzt insoweit Entscheidungen über die Auswahl und die Beurteilung der Faktoren oder Parameter, auf deren Grundlage die Entgeltberechnung durchgeführt wird, voraus (EuGH 28.02.2013, C-473/10, Kommission/Ungarn, Rz 79). In diese Unabhängigkeit wurde von der Regulierungsbehörde nicht eingegriffen; vielmehr hat die Regulierungsstelle nur die zugrundeliegenden Kosten im oben genannten Sinn überprüft, nicht aber in die Berechnungsmethode der Entgelte eingegriffen.

3.3.5 Modulation der uZK nach Zugklassen

319. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen differenzieren (das heißt „modulieren“) die Entgelte nach Zugklassen¹⁹³. Diese entsprechen den sogenannten „Verkehrsarten“ iSd Privatgutachtens *Marschnig*. Der Modulation der uZK nach Zugklassen durch die [REDACTED] liegt, wie festgestellt, die eisenbahntechnische Überlegung zugrunde, dass verschiedene Verkehrsarten unterschiedliche Anforderung an die Eisenbahninfrastruktur haben. ¹⁹⁴ Dass hierbei ein direkter Zusammenhang mit der Zugbewegung angesprochen wird, ergibt sich ohne Zweifel aus den Ergebnissen des Privatgutachtens *Marschnig*, das sowohl amtssachverständig wie auch durch einen nichtamtlichen Sachverständigen begutachtet wurde. Diese Differenzierung nach Zugklassen entspricht der von § 67g EisbG geforderten Berücksichtigung gleichartiger Nutzungen der Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art. Denn einerseits differenzieren EisbG bzw RL 2012/34/EU Eisenbahnverkehrsdienste selbst konkret nach Personen- und Güterverkehrsdiensten,¹⁹⁵ sodass die Modulation nach Zugklassen den gesetzlichen Anforderungen entspricht, weil Zugklassen diese Eisenbahnverkehrsdienste modulieren. Andererseits nutzen Züge einer Zugklasse die Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich gleichartig und verursachen in der Diktion des Privatgutachtens *Marschnig* durch ihre Nutzung eine ähnliche

¹⁹³ Grob zusammengefasst: Personenverkehre und Güterverkehre.

¹⁹⁴ Vgl hierzu den Sachverhalt betreffend das Privatgutachten *Marschnig* zur verursachungsgerechten Kostenzuschreibung, Kapitel 2.6.

¹⁹⁵ Vgl beispielsweise § 54a Abs 2 EisbG, Art 2 Abs 2 RL 2012/34/EU.

Abnutzung an der Eisenbahninfrastruktur. Die [REDACTED] legt im Ergebnis also gleiche Wegeentgelte für eine gleichartige Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur fest. Die beschriebene Klassifizierung beruht ebenfalls auf der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers.

320. Da das Privatgutachten *Marschnig* dem Stand der eisenbahntechnischen Wissenschaft entspricht und den gesetzlichen Anforderungen nachkommt (s oben), ist die Vorgangsweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden.
321. Wegeentgelte werden für jeweils eine Netzfahrplanperiode je Zugklasse moduliert¹⁹⁶ und gemittelt festgesetzt (pauschaliert), sodass die Höhe der Wegeentgelte gemäß § 67c EisbG zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleibt, weil Züge, die jeweils einer bestimmten Zugklassen zugeordnet sind, auf dem gesamten Infrastrukturnetz der [REDACTED] in einer Netzfahrplanperiode das gleiche Wegeentgelt zu zahlen haben.
322. Da die Wegeentgeltregelung im gesamten Eisenbahnnetz der [REDACTED] angewandt wird und auf denselben Berechnungsgrundsätzen beruht (s oben), ist sichergestellt, dass die Wegeentgelte für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art am von der [REDACTED] bedienten Eisenbahnmarkt erbringen, gemäß § 68 Abs 4 Z 2 EisbG gleichwertig und nichtdiskriminierend sind.

3.3.6 Zusammenfassende Beurteilung

323. Im Ergebnis entsprechen die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten direkten Kosten für die Fahrplanperiode 2020, und zwar sowohl je Zugkm als auch je Btkm, und die direkten Kosten für die Fahrplanperiode 2021 je Zugkm in der veröffentlichten Höhe nicht den Bestimmungen von Kapitel IV Abschnitt 2 der RL 2012/34/EU bzw dem 6. Teil des EisbG und sind daher unwirksam.
324. Hingegen entsprechen die von der [REDACTED] mit Stellungnahme von 31.08.2021 korrigierten direkten Kosten dem 6. Teil des EisbG, in concreto § 67, und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften, weswegen spruchgemäß zu entscheiden war.
325. Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten direkten Kosten für die Fahrplanperiode 2021 je Btkm entsprechen dem 6. Teil des EisbG und sind gesetzeskonform.

4 Rechtsmittelbelehrung

326. Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um

¹⁹⁶ Bzw je Eisenbahnverkehrsdienst in der Diktion des EisbG und der RL 2012/34/EU.

zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht wurde. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der VwG-EGebV EUR 50.

Wien, am 20.05.2026
Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

