

An die

vertreten durch

WOLF THEISS Rechtsanwälte GmbH & Co KG

Schubertring 6

1010 Wien

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

GZ SCK-15-003

TEILBESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. und Mag. Mario Matzer als weitere Mitglieder im gemäß § 74 EibG auf Antrag der B** eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zu den Stationsentgelten der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2016 der A** zu Recht erkannt:

SPRUCH:

1) Die Anträge der B**

- a. den Bahnsteigkantenfaktor und die Stationspreise in den Produktkatalogen 2012 bis 2020 gemäß § 74 EibG für unwirksam zu erklären, und der A** als Zuweisungsstelle ein nicht diskriminierendes Verhalten vorzuschreiben und diskriminierendes Verhalten zu untersagen, es insbesondere der A** zu untersagen, sich auf für unwirksam zu erklärende Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (und deren Anhängen) gegenüber Zugangsberechtigten zu berufen,

- b. der A** aufzutragen, in Bindung an die Rechtsansicht des EuGH, (der B** bzw) der Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsaufsichtsbehörde gemäß § 74 Abs 1 EisbG eine vollständige Aufstellung über die zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw der dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte vorzulegen und der B** hierzu Parteiengehör zu gewähren,

werden betreffend die Produktkataloge Stationen 2012 bis 2015 (nur bis 26.11.2015) **abgewiesen**.

2) Die Anträge der B**

- a. die A** verpflichten, der B** EUR 5.099.778,50 an für die Jahre 2011 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich Juni 2019 zu Unrecht verrechneten Stationspreisen und Bahnsteigkanten-Faktor bzw an dafür zu Unrecht verrechneten Entgelten rückzuerstatten samt Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB ab dem Folgetag der jeweiligen Zahlung dieser zu Unrecht verrechneten Entgelte; in eventu
- b. die A** verpflichten, der B** die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dann zu Unrecht verrechneten Entgelte samt den zwischenzeitlich angefallen Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB rückzuerstatten; in eventu
- c. festzustellen, dass die A** dem Grunde nach verpflichtet ist, die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte der B** rückzuerstatten,

werden betreffend die Produktkataloge Stationen 2012 bis 2015 (nur bis 26.11.2015) **zurückgewiesen**.

3) Der das Verfahren betreffende Antrag der B**

ihr alle vom Amtssachverständigen befundenen Unterlagen zu übermitteln und ihr hierzu Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen,

wird **abgewiesen**.

- 4) Die Entscheidung über die Anträge der B**, die sich auf die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2015 (ab 27.11.2015) bis 2016 beziehen, bleibt einer **gesonderten Entscheidung** der Schienen-Control Kommission **vorbehalten**.
- 5) Die übrigen - sich auf die Produktkataloge 2017 bis 2020 beziehenden - Anträge der B** werden in einem **gesonderten Verfahren** mit der GZ SCK-19-023 **behandelt**.

Inhalt

TEILBESCHEID	1
SPRUCH:	1
BEGRÜNDUNG:	11
1. Zum Gang des Verfahrens:	11
2. Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:	31
2.1 Allgemein	31
2.2 Einführung Produkt Stationen	32
2.3 Entgelte gemäß den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015	33
2.3.1 Preisblätter	34
2.3.2 Zusammensetzung Gesamtstationsentgelt	38
2.3.3 Entgeltkomponente Grundentgelt (Modul 1)	40
2.3.4 Entgeltkomponente Zu- und Abschläge (Modul 2)	42
2.3.5 Entgeltkomponente Verkehrliche Bedeutung (Modul 3)	43
2.4 Entwicklung Entgeltsätze der von der [REDACTED] angefahrenen Verkehrsstationen	45
2.5. Beschreibung Produkt Stationen	46
2.5.1 Grundkategorisierung und Anzahl Verkehrsstationen je Kategorie	46
2.5.2 Ausstattungsstrategie der [REDACTED]	50
2.5.3 Leistungen gemäß den Modulen 1 bis 3	51
2.5.3.1 Basisleistungen gemäß Modul 1	51
2.5.3.2 Kategoriespezifische Basis- und Zusatzleistungen gemäß Modul 2	52
2.5.3.3 Leistung Verkehrliche Bedeutung gemäß Modul 3	54
2.5.3.4 Zwischenergebnis	55
2.6 Im Produkt Stationen erfasste Anlagen	55
2.7 Kosten für das Produkt Stationen	58
2.7.1 Methodik der Kostenermittlung	58
2.7.2 Kostenblöcke	62
2.7.3 Mittels Schlüssel zugewiesene Kosten	65
2.8 Trennung Rechnungskreis Gebäude vom Rechnungskreis Verkehrsstation	69
2.9. Planungshorizont Stationsentgelte und Herleitung der Planungskosten	71
2.10 Gegenüberstellung IST-Kosten und IST-Erlösangaben mit SAER	73
2.10.1. IST-Kosten gekürzt um Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und fehlerhaft zugeordnete Kosten	76

2.10.2	Kostenmindernde Erlöse aus dem Vermarktungsbereich.....	77
2.10.3	IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie	78
2.10.4	Kosten für Nutzung der Bahnsteige	85
2.10.5	Gegenüberstellung Plankosten mit IST-Kosten	85
2.10.6	Kosten- und Erlössituation bei den von der [REDACTED] angefahrenen Verkehrsstationen	87
2.11	Plausibilisierung Herleitung der Entgelte.....	87
2.11.1	Plausibilisierung Herleitung der Entgeltkomponente Modul 1	90
2.11.2	Plausibilisierung Herleitung Entgeltkomponente Modul 2	90
2.11.3	Plausibilisierung Herleitung Faktoren des Moduls 3	97
2.11.3.1	Berechnungsgrundlagen	97
2.11.3.2	Funktion	99
2.11.3.3	Effekte.....	104
3.	Diese Feststellungen der Schienen-Control Kommission beruhen auf folgender Beweiswürdigung:	105
3.1	Zu Allgemein	105
3.2	Zu Einführung Produktkataloge Netzzugang Stationen	105
3.3	Zu Entgelten gemäß den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015	105
3.4	Zu Entwicklung der Entgeltsätze der von der [REDACTED] angefahrenen Verkehrsstationen.....	106
3.5	Zu Grundkategorisierung und Anzahl Verkehrsstationen je Kategorie.....	106
3.6	Zu Ausstattungsstrategie der [REDACTED]	107
3.7	Zu Leistungen gemäß den Modulen 1 bis 3	107
3.8	Zu Im Produkt Stationen erfassten Anlagen	107
3.9	Zu Methodik der Kostenermittlung und zu Kostenblöcke	108
3.10	Zu Mittels Schlüssel zugewiesenen Kosten	108
3.10.1	Allgemeines.....	108
3.10.2	Gegenposition Privatgutachter <i>Otruba/Taudes</i>	109
3.11	Zu Trennung des Rechnungskreises Gebäude vom Rechnungskreis Verkehrsstation	110
3.12	Zu Planungshorizont Stationsentgelte und Herleitung der Plankosten	110
3.13	Zu Gegenüberstellung IST-Kosten und IST-Erlösangaben mit SAER.....	110
3.13.1	Allgemein	110
3.13.2	Gegenpositionen Privatgutachter <i>Otruba/Taudes</i>	111
3.13.2.1	Keine Überprüfung der Richtigkeit der Daten/Semantische Prüfung Anlagenverzeichnis	111
3.13.2.2	Prüfungsrisiko Stichprobenprüfung	113

3.13.2.3 Abschreibungsdauern.....	113
3.13.2.4 Leistungsbezug.....	114
3.13.2.5 Buchwertzinsen.....	114
3.14 Zu IST-Kosten gekürzt um Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und fehlerhaft zugeordnete Kosten	114
3.15 Zu Kostenmindernde Erlöse aus dem Vermarktungsbereich.....	115
3.16 Zu IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie.....	115
3.17 Zu Kosten für Nutzung der Bahnsteige.....	115
3.18 Zu Gegenüberstellung Plankosten mit IST-Kosten.....	115
3.19 Zu Kosten- und Erlössituation in den von der [REDACTED] angefahrenen Verkehrsstationen.....	115
3.20 Zu Plausibilisierung Herleitung der Entgelte.....	116
3.21 Zu Plausibilisierung Herleitung Faktoren des Moduls 3.....	116
4. Rechtlich folgt:.....	116
Zum Spruchpunkt 1) a.:.....	116
4.1 Maßgebliche Rechtslage.....	116
4.2 Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:.....	117
4.3 Produkt Stationen als Serviceeinrichtung.....	120
4.3.1 Personenbahnsteige als Teil der Serviceeinrichtung.....	120
4.3.2 Zeitliche Wirkung EuGH-Urteil zu den Personenbahnsteigen.....	127
4.3.3 Einordnung P&R- und B&R-Anlagen.....	128
4.3.4 Kein Verstoß gegen eisenbahngesetzliche Entbündelungsvorgabe.....	131
4.4 Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab.....	136
4.4.1 Prüfungsmaßstab für Regulierungsbehörde.....	136
4.4.2 Kostenmaßstab Serviceeinrichtungen.....	137
4.4.2.1 Allgemeines.....	137
4.4.2.2 Kostenmaßstab für Serviceeinrichtungen in der Rechtsprechung des VwGH.....	141
4.5 Keine Diskriminierung oder sonstige Verstöße durch das Stationsentgeltmodell.....	144
4.5.1 Unterschiedliche Kostendeckungsgrade.....	144
4.5.2 Entgelterhöhungen.....	145
4.5.3 Kategorisierung.....	146
4.5.4 Fazit.....	146
4.6 Sonstige Einwände der [REDACTED].....	147
4.6.1 Rechtliche Würdigung durch den Amtssachverständigen.....	147

4.6.2 Keine Beziehung zur Bestellung des Amtssachverständigen und bei Erteilung des Gutachtensauftrags.....	148
4.6.3 Keine kostenmindernde Berücksichtigung Erlöse aus dem Vermarktungsbereich.....	149
Zum Spruchpunkt 1) b.:	150
Zum Spruchpunkt 2) a.-c.:	150
Zum Spruchpunkt 3)	152
Zum Spruchpunkt 4):	157
Rechtsmittelbelehrung:.....	157

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Kapitel II „Überblick“ Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 1).....	34
Abbildung 2 Formel Stationspreisbildung, Quelle: Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 – 2015 der [REDACTED]	40
Abbildung 3 Grundentgelte des Moduls 1 je Halt in Euro nach Kategorien in den Fahrplanjahren 2012 - 2015, eigene Darstellung	41
Abbildung 4 Prozentuelle Steigerung des Grundentgelts (Modul 1) je Kategorie gegenüber dem Vorjahr für die Jahre 2013-2015, eigene Darstellung.....	41
Abbildung 5 Prozentuelle Steigerung des Grundentgelts (Modul 1) je Kategorie gegenüber dem Fahrplanjahr 2012, eigene Darstellung	42
Abbildung 6 Zu - und Abschläge je Halt (Modul 2) und je Kategorie in Euro für die Fahrplanjahre 2012- 2015, eigene Darstellung	43
Abbildung 7 Anzahl der Verkehrsstationen gestaffelt nach Bahnsteigkanten und Jahr, eigene Darstellung	45
Abbildung 8 Ausschnitt aus Kapitel II „Überblick“ Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 1).....	47
Abbildung 9 Durchschnittliche Gesamtkosten 2012-2015 der Verkehrsstationen, die im Jahr 2012 in Kategorie 2 eingestuft waren, eigene Darstellung	49
Abbildung 10 Anzahl der in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 - 2015 angeführten Verkehrsstationen je Kategorie, eigene Darstellung	49
Abbildung 11 Schematische Darstellung Modul 1, Basisleistungen in allen Kategorien, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013.....	52
Abbildung 12 Schematische Darstellung Modul 2, Basis- bzw Zusatzleistung, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013.....	53
Abbildung 13 Grobe Darstellung der Anlagen des Produkts Stationen	56
Abbildung 14 Vereinfachte Darstellung Zusammenhang Gewinn- und Verlustrechnung [REDACTED] SAER, Produkt Stationen.....	60
Abbildung 15 Überblick Kostendarstellung.....	61
Abbildung 16 Darstellung Schlüssel Verkehrsstationen 2014.....	68
Abbildung 17 Darstellung Aufnahmegebäude und Vermarktungsbereich	69
Abbildung 18 Planungshorizont für den Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012, eigene Darstellung	71
Abbildung 19 Beispielhafte Darstellung der Herleitung von Plankosten für das Fahrplanjahr 2015, eigene Darstellung.....	73
Abbildung 20 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2012	81
Abbildung 21 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2013	82
Abbildung 22 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2014	83
Abbildung 23 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2015	84
Abbildung 24 Kostendeckungsgrade bei kategoriegenauer Zuschreibung der Erlöse und Kosten, eigene Darstellung	84
Abbildung 25 Gegenüberstellung der geplanten und angefallenen Kosten sowie der geplanten und der realisierten Erlöse des Produkts Stationen 2012 - 2015, [REDACTED], Stellungnahme vom 26.01.2018, eigene Darstellung.....	85

Abbildung 26 Durchschnittliche Plan- und IST-Kosten der Jahre 2012 - 2015 je Kategorie, Stellungnahme der [REDACTED] vom 15.05.2020, eigene Darstellung	86
Abbildung 27 „Kosten-Erlössituation in den von der [REDACTED] angefahrenen Stationen“	87
Abbildung 28 Modellkosten Fahrtreppe 2012-2015	94
Abbildung 29 Mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013 nach Anzahl der Bahnsteigkanten und Faktor für Kosten	98
Abbildung 30 Mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013 nach Anzahl der Bahnsteigkanten und Herleitung Entgeltfaktor	99
Abbildung 31 Kostensätze je Halt Kategorie 1, [REDACTED]	100
Abbildung 32 Mittelwert der Gesamtkosten der Verkehrsstationen der Kategorien 1 - 3 nach Bahnsteigkantenfaktor	102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Veränderung des Grundentgeltsatzes 2011 vs 2012.....	46
Tabelle 2 Veränderung des Gesamtentgelts der teuersten Ausstattungsvariante je Halt und je Kategorie 2011 vs 2012.....	46
Tabelle 3 Veränderung des Gesamtentgelts der günstigsten Ausstattungsvariante je Halt und je Kategorie 2011 vs 2012	46
Tabelle 4 Schematische Darstellung der Leistungskomponenten des Moduls 1	52
Tabelle 5 Schematische Darstellung der Leistungskomponenten des Moduls 2	53
Tabelle 6 Anzahl der Park&Ride und Bike&Ride Anlagen in den Jahren 2012 bis 2015	58
Tabelle 7 Auswertung Schlüsselbuchungen und Direktbuchungen 2014 (SAER Filterung DB I-IV, Produkt Stationen; technische Filterung).....	69
Tabelle 8 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2012 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben [REDACTED] in Stellungnahme vom 26.01.2018.....	74
Tabelle 9 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2013 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben [REDACTED] in Stellungnahme vom 26.01.2018.....	75
Tabelle 10 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2014 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben [REDACTED] in Stellungnahme vom 26.01.2018	75
Tabelle 11 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2015 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben [REDACTED] in Stellungnahme vom 26.01.2018	76
Tabelle 12 Gesamtkosten des Produkts Stationen nach Fehlerkorrekturen durch Amtssachverständigengutachten	77
Tabelle 13 Gesamtkosten des Produkts Verkehrsstation nach Fehlerkorrekturen durch Amtssachverständigengutachten und Abzug der nicht anrechenbaren Kosten für Park&Ride und Bike&Ride Anlagen	77
Tabelle 14 Verkehrsstation IST-Kosten 2014 auf Kategorie-Ebene (VS= Verkehrsstationen).....	80
Tabelle 15 Anzahl der gesamten und kategoriegenau erfassten Stationen in den Jahren 2009 - 2012 nach Kategorie-Zuordnung gemäß Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 - 2015	81
Tabelle 16 Plankostendeckungsgrade nach Kategorien.....	88
Tabelle 17 IST-Kostendeckungsgrade nach Kategorien	88
Tabelle 18 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Wetterschutz	91
Tabelle 19 Kosten aus Abschlag Lautsprecher	92
Tabelle 20 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Zugzielanzeige/Monitor	93
Tabelle 21 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Fahrtreppe	94
Tabelle 22 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Videoanlage	95
Tabelle 23 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Kofferkuliststützpunkt	95
Tabelle 24 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Infopoint	96
Tabelle 25 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Security	96
Tabelle 26 Durchschnittliche Stationskosten pro Bahnsteig im Jahr 2012, Stellungnahme der [REDACTED] vom 30.06.2015, S 13.	103

BEGRÜNDUNG:

1. Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 30.11.2012 informierte die Schienen-Control Kommission die A** über die amtswegige Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens mit der GZ SCK-WA-12-017 zu den in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 veröffentlichten Stationsentgelten und ersuchte die A** insbesondere um Stellungnahme zu der zwischenzeitlich rechtskräftig aufgehobenen Entgeltkomponente „Fernverkehrsfaktor“ (Modul 4).

Die A** nahm daraufhin im Zeitraum vom 14.12.2012 bis zum 29.05.2013 in diversen Schriftsätzen zu den Fragen der Schienen-Control Kommission in Hinblick auf die Leistungen und Entgelte rund um den Halt von Zügen an Bahnhöfen und Haltestellen (Verkehrsstationen) der A** Stellung.

Die B**, vertreten durch B & S Böhmendorfer Schender Rechtsanwälte GmbH, wurde wiederum durch Zustellung der Ladung der Schienen-Control Kommission vom 07.01.2013 (Anberaumung einer mündlichen Verhandlung) über die Einleitung des wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens informiert. Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 29.01.2013 wurde der B** darüber hinaus die Stellungnahme der A** vom 14.12.2012 samt Beilagen übermittelt.

Mit Schriftsatz vom 27.02.2013 nahm die B** erstmals Stellung und brachte zur Frage des im Rahmen der Stationsnutzung zur Anwendung kommenden Kostengrundsatzes vor, dass sowohl der Kostengrundsatz des § 67 EisbG als auch jener des § 70 EisbG auf die durch den Verkehr anfallenden Kosten abstellen würden. Im Ergebnis normiere daher auch § 70 Abs 1 EisbG das sogenannte „Grenzkostenprinzip“ (S 2 f).

In Folge dessen legte die A** mit Schriftsatz vom 12.04.2013 eine Gegenstellungnahme zur Stellungnahme der B** vom 27.02.2013 vor, und bestritt darin das bisherige Vorbringen der B** in dessen wesentlichen Punkten. Die A** brachte zusammenfassend vor, dass die B** die Bestimmungen über das Infrastrukturnutzungsentgelt gemäß § 67 EisbG mit der Bestimmung der „sonstigen Entgelte“ gemäß § 70 EisbG, für die „keine Rahmenvorgaben zur Ermittlung der Höhe“ bestünden, vermische (S 3).

Die A** trat der Argumentation der B** entgegen, wonach eine kostenrechnerische Abgrenzung des infrastrukturellen Bereichs eines Bahnhofs vom kommerziellen Bereich (Vermietungs- und Verpachtungsflächen) nicht gegeben sei und führte aus, dass gesonderte Rechnungskreise für die Verkehrsstation einerseits und die Immobilienvermarktung andererseits gebildet worden seien (S 6).

In Beantwortung des Aufforderungsschreibens der Schienen-Control Kommission vom 25.04.2013 erklärte die A** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013, dass der Kostendeckungsgrad im Bereich Stationen äußerst niedrig sei (S 7).

Mit Stellungnahme vom 17.06.2013 führte die B** in Erwiderung des Schriftsatzes der A** vom 29.05.2013 aus, dass die Zurverfügungstellung von Personenbahnsteigen an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Personenverkehr einen Teil des gemäß § 56 EisbG den Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellenden Zugangs zur Schieneninfrastruktur darstelle. Schieneninfrastruktur umfasse gemäß der Legaldefinition des § 10a EisbG den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70 definierten Umfang. Die in § 10a EisbG aufgezählten Eisenbahnanlagen, zu denen der Personenbahnsteig zähle, seien dem Fahrweg zuzurechnen (S 2).

Demgemäß seien Bahnsteige Teil der Schieneninfrastruktur iSd § 10a iVm Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70, da ohne diesen Zugang der Betrieb eines EVU im Personenverkehr undenkbar wäre. Erst die Benützung der Bahnsteige ermögliche den Zu- und Ausstieg aus den Zügen (S 2 f).

Die Höhe des Benützungsentgeltes für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes sei mit dem Aufwand begrenzt, den der Zugbetrieb unmittelbar verursache (Grenzkostenprinzip). Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass für die Festlegung der Stationsentgelte § 70 EisbG einschlägig wäre, sei die von der A** geltend gemachte Weiterreichung der Vollkosten unzulässig (S 3 f).

In ihrer Stellungnahme vom 11.09.2013 führte die A** in Beantwortung des Auskunftersuchens der Schienen-Control Kommission vom 19.08.2013 aus, dass Bahnsteige einen wesentlichen Kostentreiber hinsichtlich Investitions- und Instandhaltungskosten darstellen würden. Durch die Verrechnung des Bahnsteigkantenfaktors könnten die Kosten verursachungsgerecht abgebildet werden (S 2).

Mit Bescheid vom 25.06.2013 erklärte die Schienen-Control Kommission den Entgeltbestandteil Fernverkehrsfaktor für unwirksam und stellte das Verfahren mit der GZ SCK-WA-12-017 im Übrigen ein.

Nach Einstellung des Verfahrens zum Stationsentgelt beantragte die B** mit Stellungnahme vom 30.10.2013 die Fortsetzung des Verfahrens und die Unwirksamklärung weiterer Komponenten des Stationsentgelts.

§ 58 Abs 2 Z 2 EisbG spreche von der „Mitbenutzung von Personenbahnhöfen“ und nicht von Bahnsteigen. Für Bahnsteige greife daher die Legaldefinition des § 56 EisbG iVm § 10a EisbG. Ein Bahnhof sei „mehr“ als eine Anhäufung von Bahnsteigen (S 7 f).

Selbst bei unrichtiger Qualifizierung der Bahnsteige als Bahnhöfe und daraus folgend der Einordnung von Bahnsteigen unter die Kategorie der „sonstigen Entgelte“ iSd § 58 Abs 2 Z 2 EibG würde sich an der Kostenberechnung nichts Grundlegendes ändern. Ebenso wie § 67 EibG stelle § 70 EibG gleichermaßen im Ergebnis auf die durch den Verkehr anfallenden Kosten ab (§ 8).

Die B**bezweifle die Zugrundelegung der Vollkosten für die Kalkulation des Bahnsteigkantenfaktors und die Berechtigung zur Einhebung dieses Entgeltbestandteils (§ 9).

Die tatsächlich durch den konkreten Zugbetrieb eines EVU entstehenden Kosten könnten nicht von der Gesamtzahl der zur Verfügung stehenden Bahnsteige abhängig sein. Ein konkreter Zug benötige einen konkreten Bahnsteig. Dass links und rechts weitere Haltemöglichkeiten existieren würden, könne nicht die Kosten des einen benutzten Bahnsteiges erhöhen (§ 9).

Die höhere Bahnsteiganzahl sei der Verteilungsfunktion des jeweiligen Bahnhofes geschuldet. Als Personenfernverkehrsunternehmen profitiere die B**davon nicht, da sie keine Anschlusszüge betreibe. Eine höhere Anzahl von Bahnsteigen in einer Verkehrsstation diene ausschließlich dem Zweck der Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr (§ 11).

Die B**beantragte,

1. das Verfahren zu den Stationsentgelten hinsichtlich der Stationspreise und dem Bahnsteigkantenfaktor fortzuführen,
2. den Bahnsteigkantenfaktor und die Stationspreise in den Produktkatalogen 2012 und 2013 gemäß § 74 EibG für unwirksam zu erklären,
3. der A** als Zuweisungsstelle ein nicht diskriminierendes Verhalten vorzuschreiben und diskriminierendes Verhalten zu untersagen, es insbesondere der [REDACTED] zu untersagen, sich auf für unwirksam zu erklärende (bzw. erklärte) Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (und deren Anhängen) gegenüber Zugangsberechtigten zu berufen.

In eventu,

4. die Einstellung des gegenständlichen Verfahrens bescheidmäßig an die Partei B**auszufertigen.

Mit Bescheid vom 02.12.2013 (GZ SCK-13-042) wies die Schienen-Control Kommission den Antrag der B**auf Fortführung des Verfahrens zu den Stationsentgelten mit der Begründung, dass das Verfahren bereits abgeschlossen und ein Antragsrecht auf Einleitung eines

amtswegigen Verfahrens gemäß § 74 EisbG aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht bestehe, zurück.

Mit Erkenntnis vom 17.12.2014 zu 2014/03/0007 hat der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 02.12.2013 (GZ SCK-13-042) aufgehoben und unter anderem ausgesprochen, dass die Schienen-Control Kommission ihre Zuständigkeit gemäß § 74 EisbG auch aufgrund einer Beschwerde eines Zugangsberechtigten wahrzunehmen hat. Die Schienen-Control Kommission hat daraufhin aufgrund des von der B** zu GZ SCK-WA-12-017 erstatteten Schriftsatzes vom 30.10.2013 ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren zum Stationsentgelt der Produktkataloge Stationen 2012 bis 2016 zu GZ SCK-15-003 eingeleitet.

Mit Schreiben vom 24.02.2015 informierte die Schienen-Control Kommission sowohl die B** als auch die A** über die Fortsetzung bzw. Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens betreffend die Stationsentgelte der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2016 (GZ SCK-15-003).

Mit Schriftsatz vom 20.03.2015 nahm die A** zu der mit Schreiben vom 24.02.2015 aufgetragenen Fragenbeantwortung Stellung.

Zur Frage der Schienen-Control Kommission nach der Ermittlung der Stationsentgelte und im Besonderen der Entgeltkomponente „Verkehrliche Bedeutung“ (Modul 3) erklärte die A** im Wesentlichen, dass das Entgeltmodell leistungsorientiert sei. Je mehr Leistungen in einer Station angeboten würden, desto höher sei das zu entrichtende Entgelt (S 2).

Laut A** seien ihre Stationsentgelte sachlich gerechtfertigt. Das Stationsentgeltsystem sei ausgesprochen differenziert. Zusätzliche Abstufungen würden die Komplexität des Entgeltsystems, insbesondere auch den Aufwand für die Erfassung und Verrechnung, erhöhen. Zudem sei der Kostendeckungsgrad insgesamt sehr niedrig (S 4).

Das im Jahr 2009 adaptierte Stationsentgeltmodell der A** weise einen ausgeprägten Bezug zu den Ausstattungsmerkmalen der Verkehrsstationen auf (S 6).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission nach der Kalkulation der Bahnsteigkantenfaktoren legte die A** dar, dass der Kostendeckungsgrad der Verkehrsstationen mit zunehmender Bahnsteigkantenanzahl abnehme. Mit dem Bahnsteigkantenfaktor würden den Nutzern die durch die Bahnsteiganzahl bedingten Mehrkosten in einem verhältnismäßig geringen Ausmaß angelastet (S 8).

Die B** führe ihre Verkehrsleistungen auf der Strecke mit dem höchsten Reisendenaufkommen im Netz der A** durch. Entlang dieser Strecke würden die wichtigsten und qualitativ sehr

hochwertig ausgestatteten Eisenbahnknoten liegen. Richtig sei, dass die B** selbst keine Anschlusszüge betreibe, allerdings erziele sie auf Grund von Stationshalten in besagten Knotenbahnhöfen wirtschaftliche Vorteile (S 12).

Mit Schriftsatz vom 24.04.2015 nahm die A** zu der von der Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 27.03.2015 aufgetragenen Fragenbeantwortung (Erläuterung der geltend gemachten Kostenblöcke) ausführlich Stellung und übermittelte weitere Unterlagen und Nachweise, wie etwa Kostenstellenberichte für die Verkehrsstationen der Kategorie 1 bis 3, differenziert nach Stationskategorie und Zahl der Bahnsteigkanten gemäß Bahnsteigkantenfaktor und Kostenübersicht über die Kosten für Buchungen auf Sammelkostenstellen.

Hinsichtlich des Vorbringens der B**, wonach sie die „Knotenfunktion“ einer Station nicht nutze, führte die A** aus, dass die Dimensionierung, Attraktivität, Qualität und Leistungsfähigkeit sowie die Kosten einer Verkehrsstation von vielen Faktoren abhängig seien. Die Höhe des potenziellen Reisendenaufkommens und damit auch der Nutzen für die EVU dürfte insbesondere mit der örtlichen Lage einer Verkehrsstation, Anbindung an andere Verkehrsmittel, Zugfrequenz bzw den Umsteigmöglichkeiten und Ausstattungsqualität sowie den angebotenen Serviceleistungen korrelieren (S 9 f).

In welchem Ausmaß die einzelnen Faktoren für die Auswahl einer bestimmten Verkehrsstation als Haltepunkt letztendlich maßgeblich sind, erscheine zweitrangig, da die Gesamtkonfiguration wesentlich sei (S 10).

Dass die B** auch die Komponente „Knotenfunktion“ bei der Wahl ihrer Zugrelationen zumindest mitberücksichtige, werde durch die Haltepunkte ihrer Züge bestätigt (S 10).

Die möglichst friktionsfreie Fahrplangestaltung und qualitätsvolle Abwicklung des Zugverkehrs und des Reisendenaufkommens in den Verkehrsstationen setze das Vorhandensein von mehreren Bahnsteiggleisen zwingend voraus. Der hohe Pünktlichkeitsgrad der [REDACTED]-Züge wäre bei einer geringeren Anzahl von Bahnsteigkapazitäten an deren Haltepunkten nicht zu erzielen (S 10 f).

Mit Schriftsatz vom 24.04.2015 brachte die B** eine Gegenstellungnahme zur Stellungnahme der A** vom 20.03.2015 ein, in der das bisherige Vorbringen der A** in dessen wesentlichen Punkten bestritten wurde.

In ihrem Schriftsatz vertrat sie, wie bereits in früheren Schriftsätzen, den Standpunkt, dass von der höheren Bahnsteiganzahl nur die Mitbewerberin C** profitiere, da die B** selbst keine Anschlusszüge betreibe (S 8).

Hinzu komme, dass durch den Bahnsteigkantenfaktor andere Kostenfaktoren der Module 1 und 2 des Produktkataloges doppelt verrechnet würden. Diese Doppelverrechnung sei weder angemessen iSd EisbG noch sachlich begründbar (S 9).

Für die Errichtung der in Bahnhöfen vorzufindenden Vermietungs- und Verpachtungsflächen habe die A** hohe Investitions- und Finanzierungskosten getätigt, die sich jedoch über die Einnahmen aus Miete und Pacht gegenfinanzieren würden. Die Kosten für Errichtung und Instandhaltung dieser Vermietungsflächen dürften keinesfalls Eingang in die Kalkulation der tatsächlichen verursachten Kosten finden (S 11).

Aus all diesen Gründen beantragte die B**,

1. den Bahnsteigkantenfaktor und die Stationspreise in den Produktkatalogen 2012 bis 2016 gemäß § 74 EisbG für unwirksam zu erklären, und
2. der A** als Zuweisungsstelle ein nicht diskriminierendes Verhalten vorzuschreiben und diskriminierendes Verhalten zu untersagen, es insbesondere der A** zu untersagen, sich auf für unwirksam zu erklärende (bzw erklärte) Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (und deren Anhängen) gegenüber Zugangsberechtigten zu berufen.

In Erwiderung der Stellungnahme der A** vom 24.04.2015 erklärte die B** in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015, dass die von der A** angegebenen Gesamtkosten der Stationen nicht entsprechend den gesetzlich normierten Entgeltfestsetzungsgrundsätzen ermittelt worden seien, da Kostenblöcke miterfasst seien, die im Rahmen der Grenzkosten nicht auf zugangsberechtigte EVU überwältzt werden dürften (S 5).

Die Unterdeckung stelle, entgegen der Auffassung der A**, keinen relevanten Faktor iSd EisbG bei der Festsetzung von diskriminierungsfreien Benutzungsentgelten dar (S 5).

Die Ausführungen der A**, wonach der Nutzen für ein EVU mit der örtlichen Lage, der Anbindung, der Zugfrequenz usw unmittelbar korreliere, seien rechtlich irrelevant. Grundlage für die Entgeltbemessung seien die tatsächlich verursachten Kosten durch einen konkreten Zug und keineswegs ein allfälliger Nutzen des EVU (S 8).

Aus den höchstgerichtlichen Entscheidungen zum Begriff der unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (VwGH 21.10.2014, 2013/03/0112) und zum Begriff des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts gemäß § 70 EisbG (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092) ergäbe sich, dass nur die Kosten der konkret in Anspruch genommenen Leistung, also die von einem konkreten Zug bei einem Halt in der Station tatsächlich verursachten Kosten, maßgeblich seien (S 9 ff).

Mit Markteintritt der B** habe die [REDACTED] eine Steigerung der Stationspreise durchgeführt. Im Jahr 2012 seien die Haltekosten in den von der B** genutzten Stationen um durchschnittlich 60,9 Prozent gestiegen (S 14).

Die B** nutze im Rahmen von Stationshalten maximal einen Bahnsteig pro Richtung. Anschlusszüge gäbe es kaum. Von mehreren Bahnsteigen profitiere die B** daher nicht (S 14).

Die C** biete einen integrierten Taktfahrplan an und benötige demgemäß mehrere Bahnsteige, damit ihre Kunden zwischen [REDACTED], IC, Regional- und S-Bahn zeitgleich umsteigen können. Durch Umsteiger lukriere sie Zusatzerlöse. Die Nutzung zusätzlicher Bahnsteige durch gleichzeitig haltende Züge verursache Kosten, die verursachergerecht getragen werden müssten. Zusatzerlöse durch umsteigende Kunden erwirtschaftete die B** kaum. Damit werde Ungleiches gleich behandelt (S 14 f).

Die Anzahl der Bahnsteigkanten in einem Bahnhof sei weder durch die örtlichen Gegebenheiten noch durch die Anbindung an die U-Bahn und Straßenbahn vorgegeben. Einzig aufgrund von Anzahl und Art gleichzeitiger Zughalte ergebe sich die benötigte Anzahl an Bahnsteigkanten (S 18).

Unzutreffend sei, dass die B** bei der Wahl ihrer Haltepunkte die „Knotenfunktion“ berücksichtige. Dafür fehle es derzeit an Umsteigeverbindungen. Daher werde ausschließlich auf das Reisendenpotential im Einzugsgebiet eines Bahnhofs abgestellt. Dieses Potential werde mit dem frequenzabhängigen Basisentgelt abgegolten (S 18).

In Folge dessen brachte die A** mit Schriftsatz vom 30.06.2015 eine Gegenstellungnahme zur Stellungnahme der B** vom 24.04.2015 ein, durch die das bisherige Vorbringen der B** in dessen wesentlichen Punkten weitgehend bestritten wurde.

Der VwGH habe nicht judiziert, dass unter dem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes die konkret verursachten Kosten samt angemessenem Aufschlag zu verstehen seien. Gemäß VwGH beinhalte der angemessene Kostenersatz, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung stehen müsse, wobei „angemessen“ bedeute, dass die diesbezügliche Berechnung auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges zu erfolgen habe (S 7).

Die Argumentation der B**, wonach die Kosten je Bahnsteig mit steigender Gesamtanzahl der Bahnsteige geringer würden, sei bereits auf Grund der Tatsache, dass die Gesamtkosten einer Verkehrsstation nicht nur von der Anzahl der Bahnsteigkanten beeinflusst würden, verfehlt. Darüber hinaus beziehe sich der Faktor zur Bahnsteigkapazität auf den Kostensatz je Halt und nicht allein auf die Kosten je Bahnsteig (S 14).

Die B** nutze im Rahmen eines Stationshalts nicht nur einen Bahnsteig. Die Bahnsteige an den durchgehenden Hauptgleisen würden vorrangig von Zügen mit kurzer Aufenthaltsdauer benützt, während die Bahnsteige an den Nebengleisen primär für Züge vorgesehen seien, die durch Fernverkehrszüge überholt werden. Aus diesem Grund greife die Argumentation der B**, wonach sie nur die Kosten für einen einzigen Bahnsteig verursache, zu kurz, da die Halte von anderen Zügen auf anderen Bahnsteigen abgewickelt werden müssten und die Vorhaltung dieser Bahnsteige durch die B** zumindest mitbedingt werde (S 15).

Die B** habe die Möglichkeit, weniger frequentierte und mit geringerem Leistungsumfang ausgestattete und daher günstigere Verkehrsstationen zu nutzen. Dies sei in der Luftfahrt üblich. Da die B** keine Änderung hinsichtlich ihrer Haltebahnhöfe vorgenommen habe, liege der Schluss nahe, dass der Halt in anderen Stationen für sie weniger profitabel sei (S 17 f).

Das EisebG normiere für Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen eine symmetrische Regulierung. Daher habe die B** keinen (einseitigen) Anspruch auf eine bevorzugte Behandlung oder die Einräumung von Vorteilen verbunden mit besonderen Verpflichtungen zu Lasten des „Marktführers“ (S 18 f).

Die A** beantragte,

1. die Schienen-Control Kommission möge den Antrag der B** den Bahnsteigkantenfaktor und die Stationspreise in den Produktkatalogen 2012 bis 2016 gemäß § 74 EisebG für unwirksam zu erklären und der A** als Zuweisungsstelle ein nicht diskriminierendes Verhalten vorzuschreiben und diskriminierendes Verhalten zu untersagen, es insbesondere der A** zu untersagen, sich auf für unwirksam zu erklärende (bzw. erklärte) Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (und deren Anhängen) gegenüber Zugangsberechtigten zu berufen zurück- bzw abweisen und
2. das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einstellen.

Mit Schriftsatz vom 15.09.2015 nahm die A** zu der von der Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 16.07.2015 aufgetragenen Fragenbeantwortung Stellung.

Die Clusterung „Stationskategorie nach Anzahl der Bahnsteigkanten“ sei relativ homogen. Abweichungen in beide Richtungen ergäben sich durch Bauzustand, Anzahl der Halte und besondere Zusatzleistungen. Ungeachtet dieser Abweichungen bewirke der Bahnsteigkantenfaktor einen direkten Kosten-Leistungsbezug (S 6).

Bezüglich der seitens der Schienen-Control Kommission angeforderten Darlegung der Ermittlung der Stationsentgelte anhand der Stationskosten tätigte die A** neben allgemeinen Ausführungen zum Verfahren der Entgeltfestlegung auch Ausführungen zu den allgemeinen Grundsätzen und dem Bahnsteigkantenfaktor (S 7 f).

Die B** legte ihrerseits mit Schriftsatz vom 26.11.2015 eine Gegenstellungnahme zur Stellungnahme der A** vom 15.09.2015 vor.

Bezüglich des Vorbringens der A**, wonach sich die B** „gezielt für die TOP-Stationen auf der Westachse" entscheiden würde, argumentierte die B**, dass sie ihr Angebot nicht nach Bahnhöfen, sondern nach den angefahrenen Städten plane (S 10).

Darüber hinaus sei das Geschäftsmodell von Low Cost Airlines, das darauf aufbaue, günstigere Flughäfen anzufliegen, nicht auf den Schienenverkehr, welcher überwiegend für verhältnismäßig kurze Distanzen genutzt werde, umlegbar (S 10 f).

Mit Stellungnahme vom 18.01.2016 kam die A** der Aufforderung der Schienen-Control Kommission zur Beantwortung der mit Schreiben vom 17.11.2015 gestellten Fragen (ua Darlegung Herleitung der Bahnsteigkantenfaktoren) nach.

Mit Schreiben vom 12.10.2016 teilte die Schienen-Control Kommission der A** mit, dass deren Ausführungen in Hinblick auf die aufgetragene Darlegung der Ermittlung der Bahnsteigkantenfaktoren in der Stellungnahme vom 15.01.2016 nachvollziehbar seien. Mit Mitteilungsschreiben der Schienen-Control Kommission desselben Datums wurde die B** gleichermaßen über die Feststellungen der Schienen-Control Kommission informiert.

Mit Schreiben vom 01.12.2016 erstattete wiederum die B** unter Bezugnahme auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 12.10.2016 eine schriftliche Stellungnahme, in der sie zusammengefasst ihre Ausführungen aus den bisherigen Stellungnahmen wiederholte und die Feststellungen der Schienen-Control Kommission bestritt.

Der von der A** verwendete Datensatz zur Ermittlung des Bahnsteigkantenfaktors enthalte nur 66 von mehr als 1.100 Stationen. Somit sei die Stichprobe zur Berechnung des Kapazitätsaufschlages nicht repräsentativ (S 3).

Klarheit bezüglich der korrekten Behandlung dieser Punkte könne lediglich durch eine gesamthafte Einschau in das Rechnungswesen der A** erzielt werden (S 13).

Die B** beantragte unter Aufrechterhaltung sämtlicher bisheriger Anträge,

dem Infrastrukturbetreiber aufzutragen, die für die Beurteilung der aufgezeigten Rechtsfragen notwendigen Kostenrechnungsunterlagen richtig und vollständig vorzulegen und in Einem insbesondere darzustellen, welche konkreten Leistungen unter welchen Entgeltbestandteilen den EVU verrechnet werden. Der [REDACTED] möge sodann zur Wahrung ihres rechtlichen Gehörs die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt werden.

Mit Schriftsatz vom 26.01.2018 nahm die A** zu der mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 12.12.2017 aufgetragenen Fragenbeantwortung Stellung und legte Bestandteile der angeforderten Kostenrechnungsunterlagen und allgemeine Ausführungen zum Basisentgelt und den Modulen vor.

Ferner legte die A** Kostennachweise (SAP-Auszüge) für die Jahre 2012 bis 2016 betreffend die Verkehrsstation Linz Hbf vor, nicht jedoch hinsichtlich der übrigen Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 3 (S 17 f).

Mit Beschluss vom 19.02.2018 hat die Schienen-Control Kommission dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art 267 AEUV Fragen zur Auslegung des Anhang II Z 2 lit a der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABI L 343 vom 14.12.2012, S 32 (kurz RL 2012/34/EU) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Mit Schreiben vom 13.04.2018 richtete die Schienen-Control Kommission ein Aufforderungsschreiben an die A**. Mit Schreiben vom 09.05.2018 beantragte die A** die Erstreckung der Frist. Die Schienen-Control Kommission gab dem Fristerstreckungsantrag statt und erstreckte die Frist bis zum 28.05.2018.

In ihrer Stellungnahme vom 28.05.2018 kam die A** ua der angeforderten näheren Erläuterung sämtlicher angeführter Kostenpositionen nach (S 2 ff).

Weiters übermittelte die A** die angeforderten IST-Kosten, IST-Erlöse und IST-Verkehrsmengen (Stationshalte), aufgegliedert nach Stationsgrundkategorie, jeweils für die Jahre 2009, 2010 und 2011 (S 8 ff).

Die angefragten Auszüge (Direktbuchungen aus SAP Kostenstellenberichten sowie Buchungen auf Sammelkostenstelle, Darstellung der Schlüsselungen, jeweils für 2009 bis 2014) wurden ebenfalls übermittelt (S 16 f).

Die A** kam ferner der aufgetragenen Darstellung der Deckungsbeitragsrechnung nach (S 22).

Gleiches gilt für die aufgetragene Übermittlung der Aufstellung der Fahrgastfrequenzdaten (S 23).

Mit Schreiben vom 17.09.2018 beantragte die A** eine Erstreckung der mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 22.08.2018 gesetzten Frist bis zum 04.10.2018. Mit Schreiben vom 19.09.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag statt.

Die A** legte mit Stellungnahme vom 04.10.2018 - neben Ausführungen zur Unternehmensorganisation und der angeforderten Darlegung der dem Produkt Stationen zuordenbaren Anlagen - Kostennachweise vor (S 2 ff).

Weitere Ausführungen der A** betrafen die Kostenerfassung, insbesondere die Hintergründe für die vereinzelt nicht kategorie- bzw stationsbezogene Kostenerfassung der Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 und die ausnahmslose Kostenerfassung der Verkehrsstationen Kategorien 5 und 6 auf Basis von Sammelkostenstellen (S 10 ff).

In Hinblick auf die angeforderte Herleitung der in den verfahrensgegenständlichen Produktkatalogen Stationen 2012 bis 2016 veröffentlichten Entgelte der Module 1 und 2 je Stationsgrundkategorie machte die A** nur oberflächliche Ausführungen (S 15 ff).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission nach allfälligen Kostenbeiträgen Dritter für Leistungen im Zusammenhang mit dem Stationshalt erklärte die A**, dass allfällige Kostenbeiträge in der Kostenrechnung enthalten seien und sich kostenmindernd auswirken würden (S 26).

Darüber hinaus machte die A** Angaben zur Höhe des Kapitalbedarfs in den verfahrensgegenständlichen Jahren (S 30 ff).

Abschließend wurden Ausführungen zur Schlüsselungssystematik hinsichtlich der Räumlichkeiten der Verkehrsstationen mit Mischnutzung sowie zu den übermittelten Aufstellungen über die Fahrgastfrequenzen gemacht (S 31 ff).

Am 17.01.2019 fand im Hinblick auf den Vorlagebeschluss der Schienen-Control Kommission vom 19.02.2018 anlässlich der Stationsentgelte nach der Rechtslage unter der RL 2012/34/EU (Zuordnung Personenbahnsteige) eine mündliche Verhandlung zu C-210/18 vor dem Gerichtshof der Europäischen Union statt. Mit 10.07.2019 hat der EuGH ein Urteil gefällt und hierin zusammengefasst klargestellt, dass die Personenbahnsteige Teil des Mindestzugangspaketes seien.

Mit Eingabe vom 21.08.2019 beantragte die B**, auf das bisherige Vorbringen, insbesondere auf den Schriftsatz vom 01.12.2016 verweisend, unter Aufrechterhaltung ihrer bisherigen Anträge,

1. die Stationspreise und den Bahnsteigkanten-Faktor in den Produktkatalogen (in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen) 2012 bis 2020 der A** für unwirksam zu erklären;
2. der A** aufzutragen, in Bindung an die Rechtsansicht des EuGH, der B** bzw der Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsaufsichtsbehörde gemäß § 74 Abs 1 EisbG eine vollständige Aufstellung über die zu Unrecht verrechneten Stationspreise und den Bahnsteigkanten-Faktor bzw der dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte vorzulegen und der B** hierzu Parteiengehör zu gewähren;
3. festzustellen, dass die A** dem Grunde nach verpflichtet ist, die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte der B** zurückzuerstatten.

Mit Schreiben vom 29.08.2019 unterrichtete die Schienen-Control Kommission die B** darüber, dass das Verfahren mit der GZ SCK-15-003 fortgeführt wird.

Die Stellungnahme der B** vom 21.08.2019 wurde der A** mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 04.09.2019 weitergeleitet.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 24.09.2019 und vom 30.10.2019 wurde die A** darüber informiert, dass auf Grundlage von § 84a Abs 3 EisbG zwecks Kostennachweises beschlossen wurde, Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher der A** zu nehmen. In Anbetracht dessen wurden Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH beauftragt, Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher der A** zu nehmen.

Mit Schriftsatz vom 21.11.2019 urgierte die B** die Fortsetzung des Verfahrens zu GZ SCK-15-003.

Zu den ergänzenden Fragen der Schienen-Control Kommission in ihrem Schreiben vom 12.12.2019 replizierte die A** binnen erstreckter Frist mit Stellungnahme vom 27.01.2020.

Bezüglich der in Frage gestellten Anerkennungsfähigkeit von Anlagen wie Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen (im Folgenden P&R- und B&R-Anlagen) erklärte die A**, dass diese Anlagen zum Bereich des „Umfelds“ der Verkehrsstation zählen würden und die Mobilitätskette, dh den

Weg der von den Fahrgästen genutzten Teile der Verkehrsstation zum/vom Personenbahnsteig, darstellen würden (§ 4).

Zur Frage nach den unterschiedlichen Kostendeckungsgraden der einzelnen Kategorien erklärte die A**, dass bei der Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade auch die durchschnittliche Anzahl der Stationshalte pro Verkehrsstation in den einzelnen Kategorien ein Kriterium sei. Bei einem alleinigen Abstellen auf den „Kostensatz“ würden Verkehrsstationen der Kategorie 4 bis 6 bei gleich angesetztem Deckungsbeitrag aufgrund der niedrigeren Inanspruchnahme (geringere Halteanzahl) zu einem höheren Entgeltsatz führen. Kleinere Verkehrsstationen in den oberen Kategorien würden somit überproportional teuer werden und ein verursachungsgerechter Leistungsbezug würde nicht mehr gegeben sein (§ 9).

Mag. Christian Wilfinger, MSc (im Folgenden *Wilfinger*) Mitarbeiter des Fachbereichs Entgeltkontrolle der Schienen-Control GmbH wurde mit 26.02.2020 als Amtssachverständiger gemäß § 52 Abs 1 AVG beigezogen und damit beauftragt, ein Gutachten zu erstellen.

Mit Schriftsatz vom 20.03.2020 legte die A** der Schienen-Control Kommission ein Gutachten von Prof. Urs Kramer (im Folgenden *Kramer*) vom 05.03.2020 über die Einordnung von Anlagen im Kontext der Eisenbahn als Serviceeinrichtung nach § 58a Abs. 1 Eisenbahngesetz vor.

Mit Schriftsatz vom 31.03.2020 urgierte der B** erneut die Fortsetzung des Verfahrens und beantragte unter Aufrechthaltung ihrer bisherigen Anträge,

1. die Stationspreise und den Bahnsteigkanten-Faktor in den Produktkatalogen (in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen) 2012 bis 2020 der A** für unwirksam zu erklären; und
2. der A** aufzutragen, binnen 14 Tagen, in eventuelle binnen einer von der Schienen-Control Kommission festzusetzenden angemessenen Frist bekanntzugeben, ob sie die oben — für den Zeitraum 2011 bis einschließlich Juni 2019 — angeführten Stationsentgelte der Höhe nach bestreitet und für den Fall der Bestreitung der Höhe der A** aufzutragen, in Bindung an die Rechtsansicht des EuGH, der B** bzw der Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsaufsichtsbehörde gemäß 74 Abs 1 EisbG eine vollständige Aufstellung über die zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw der dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte vorzulegen und der B** hierzu Parteigehör zu gewähren; sowie
3.
 - a) die A** verpflichten, der B** EUR 5.099.778,50 an für die Jahre 2011 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich Juni 2019 zu Unrecht verrechneten Stationspreisen und Bahnsteigkanten-Faktor bzw an dafür zu Unrecht

verrechneten Entgelten rückzuerstatten samt Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB ab dem Folgetag der jeweiligen Zahlung dieser zu Unrecht verrechneten Entgelte; in eventu

- b) die A** verpflichten, der B** die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dann zu Unrecht verrechneten Entgelte samt den zwischenzeitlich angefallen Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB rückzuerstatten; in eventu
- c) festzustellen, dass die A** dem Grunde nach verpflichtet ist, die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte der B** rückzuerstatten.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 08.04.2020 wurde der B** eine Kopie des Verfahrensaktes (Ermittlungsergebnisse Stand 31.03.2020) übermittelt.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 24.04.2020 wurde die A** zur Darlegung der Kosten für P&R- und B&R-Anlagen aufgefordert.

Am 29.04.2020 legte der Amtssachverständige *Wilfinger* das Gutachten betreffend Stationsentgelte 2012-2015 zu GZ SCK-15-003 vor.

Sowohl der A** als auch der B** wurde mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 30.04.2020 das Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* übermittelt.

Mit Schriftsatz vom 28.05.2020 brachte die B** einerseits eine Stellungnahme zu den Ermittlungsergebnissen der Schienen-Control Kommission als auch zu dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* und andererseits eine gutachterliche Stellungnahme der Privatgutachter o. Univ.-Prof. Dr. Alfred Taudes und o.Univ.-Prof. Dr. Heinrich Otruba (im Folgenden *Otruba/Taudes*) „zum Gutachten von Mag. Christian Wilfinger betreffend Stationsentgelte 2012-2015“ vom 27.05.2020 ein.

Gemäß des EuGH-Urteils vom 19.07.2019 (C-210/18) argumentiert die B**, seien die „zeitlichen Wirkungen des Urteils nicht zu begrenzen“, sodass die Wirkung des Urteils auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der RL 2012/34/EU am 22.11.2012 zurückwirke (S 4).

Gemäß Art 8 Abs 1 RL 2001/14/EG hätten bereits vor der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015 Aufschläge bis zu den Vollkosten auf der Grundlage effizienter, transparenter

und nichtdiskriminierender Grundsätze erhoben werden können, wovon die A** keinen Gebrauch gemacht habe (S 11 ff).

In Bezug auf das Gutachten *Kramer* vom 05.03.2020 erklärte die B**, dass kein Bedarf danach bestehe, zumal der Bahnsteig stets Teil der Eisenbahninfrastruktur gewesen sei (S 14 f).

Eine Verletzung ihrer Parteirechte rügend brachte die B** vor, dass die Bestellung des Amtssachverständigen, der Gutachtensauftrag, die Beiziehung zur und die Verständigung über die Befundaufnahme ohne ihre Beiziehung erfolgt seien. Ferner seien die dem Gutachten zugrundeliegenden Quellen (Anlagengitter etc) nicht angeschlossen, sodass eine inhaltliche Prüfung des Gutachtens nicht möglich sei (S 17 ff).

Die Prüfung der Kostenunterdeckung sei der falsche Fokus. Dieser Fehler setzte sich bei der „*inhaltlichen*“ Prüfung fort (S 19 f).

Eine rein „*semantische Texte-Prüfung*“ sei der falsche Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab (S 21).

Ferner würdige der Amtssachverständige unzulässigerweise rechtlich (S 23).

Die B** beantragte,

ihr alle vom Amtssachverständigen befundenen Unterlagen zu übermitteln und ihr hierzu Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

Sowohl in Hinblick auf das Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* als auch zum Aufforderungsschreiben der Schienen-Control Kommission vom 24.04.2020 erwiderte die A** binnen erstreckter Frist mit Stellungnahme vom 15.06.2020.

Die durch den Amtssachverständigen im Rahmen der Prüfung der Kostenerfassung festgestellten „Fehldarstellungen“ bei den Konten würden ein geringes Ausmaß aufweisen (S 2).

Zu den vom Amtssachverständigen im Zusammenhang mit dem Bahnsteigkantenfaktor erwähnten „Anomalien“ sei festzuhalten, dass sich diese mit der jeweiligen Verkehrsfunktion der Verkehrsstation begründen lassen würden (S 3).

Bezugnehmend auf die Stellungnahme der B** vom 31.03.2020 erklärte die A**, dass die Schienen-Control Kommission zur Entscheidung über das geltend gemachte Rückzahlungsbegehren nicht zuständig sei, da es sich dabei um einen zivilrechtlichen Anspruch handle (S 3).

Würden die hinterfragten Anlagen (P&R, B&R) nicht als Teil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof anerkannt, könnten die Kosten dafür nicht mehr im Dienstleistungsentgelt berücksichtigt werden. Dadurch würden dem Betreiber zwar Kosten für die durch die Fahrgäste in Anspruch genommenen Leistungen entstehen, diesen Kosten würden aber keine Erlöse mehr gegenüberstehen (S 4 f).

Bei den Angaben der A** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2018, wonach „P&R-Flächen“ Gegenstand der Kostenposition „Inspektion Wartung Entstörung Winterdienst“ seien, handle es sich um ein redaktionelles Versehen (S 9 f).

Mit Stellungnahme vom 24.06.2020 erklärte die A**, replizierend auf die Stellungnahme der B** vom 28.05.2020, zusammengefasst ua, dass das Vorbringen, wonach aufgrund der Aktenlage eine Stattgabe der Anträge der B** indiziert sei, im Widerspruch zu den Ausführungen der Privatgutachter *Otruba/Taudes*, die zusätzliche Ermittlungen für die Feststellung der Kosten als erforderlich ansehen würden, stünde (S 6).

Sämtliche Rügen gegen das Gutachten des Amtssachverständigen seien nicht stichhaltig (S 6).

Inhaltlich würden sich die Privatgutachter mit Rechtsfragen auseinandersetzen, die von der Schienen-Control Kommission zu lösen seien (S 9).

Mit Stellungnahme der B** vom 26.06.2020 wiederholte diese im Wesentlichen ihr Vorbringen vom 28.05.2020.

Zusätzlich beantragte die B**,

die Durchführung einer mündlichen Verhandlung zur Erörterung des Gutachtens des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 27.05.2020.

Mit Schreiben vom 06.07.2020 forderte die Schienen-Control Kommission die A** auf, ihr die Kosten für P&R- und B&R- Anlagen bekannt zu geben.

Mit Stellungnahme der B** vom 10.07.2020, der die ergänzende gutachterliche Stellungnahme der Privatgutachter *Otruba/Taudes* „zu den Stellungnahmen der A** betreffend Stationsentgelte 2012-2015 vom 15.06.2020 und 24.06.2020“ vom 10.07.2020 beigelegt wurde, erklärte sie unter Replik auf die Stellungnahme der A** vom 24.06.2020, dass aus der Tatsache, dass Gesetzesstellen bzw Erkenntnisse in einem wirtschaftlichen Gutachten erwähnt würden, nicht geschlossen werden könne, dass es sich um ein Rechtsgutachten handle. Ein ökonomisches Gutachten habe sich naturgemäß auch an den geltenden Rechtsvorschriften zu orientieren und diese als Basis der gutachterlichen Tätigkeit zugrunde zu legen (S 8 f).

Eine fachliche Auseinandersetzung mit der gutachterlichen Stellungnahme der Privatgutachter vom 27.05.2020 auf gleicher fachlicher Ebene sei vonseiten der A** bislang ausgeblieben (§ 10).

In der gutachterlichen Stellungnahme der Privatgutachter vom 10.07.2020 wird neben wiederholenden Ausführungen vorgebracht, dass aus ökonomischer Sichtweise die von der A** angesetzten unterschiedlichen Kostendeckungsgrade zwischen den Stationskategorien diskriminierend seien (§ 4).

Die A** erklärte in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2020, das entscheidende Kriterium für die Zuordnung einer Anlage zur Serviceeinrichtung sei der Bezug zum Eisenbahnbetrieb und die Dienlichkeit für den Zugang zum Personenverkehr. Dies sei bei den hinterfragten Anlagen der Fall. Der VwGH¹ habe bezüglich P&R-Anlagen klargestellt, dass diese insofern in einem engen inneren Zusammenhang mit der Beförderung durch die Eisenbahn iSd § 10 EisebG - also dem Eisenbahnbetrieb - stehen würden, als dadurch die Erreichbarkeit und damit die Benützbarkeit der Eisenbahn zumindest erleichtert werde, zumal eine Vielzahl von Benützern der Eisenbahn auf die Verwendung von Kraftfahrzeugen angewiesen sei, um den Bahnhof zu erreichen (§ 8 f).

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 02.09.2020 wurden sowohl die B** als auch die A** von der Anberaumung einer mündlichen Verhandlung am 18.09.2020 in den Räumlichkeiten der Schienen-Control Kommission verständigt. Darüber hinaus wurde die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung zu GZ SCK-15-003 auf der Website der Schienen-Control Kommission bekanntgegeben.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 02.09.2020 wurde die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) im Wege der Amtshilfe ersucht, Auskunft zu den Konditionen rund um die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren und zum Vorwurf der Marktverzerrung aufgrund von unterschiedlichen Kostendeckungsgraden zu erteilen.

Am 18.09.2020 hat die Schienen-Control Kommission eine mündliche Verhandlung, die aufgrund der Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Corona-Virus kurzfristig in Form einer Videokonferenz angeordnet wurde, durchgeführt.

Mit Schreiben vom 24.09.2020 erklärte die SCHIG mbH hinsichtlich der Modalitäten der Abgeltung der Stationsentgelte bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren, dass die Kosten für die Produkte Zugtrasse, Station, Anlagen für Vorheizen, Vershub und Anlagen für Abstellung zwischen der C** und der SCHIG mbH im als Netto-Vertrag für die Dauer von 10 Jahren abgeschlossenen „Verkehrsdienstvertrag“ unter der Kostenposition „IBE“ bei der Berechnung des Abgeltungsbetrags berücksichtigt werden.

¹ VwGH 22.11.2005, 2002/03/0185

Ebenfalls mit Schreiben vom 24.09.2020 kam die A** der im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 18.09.2020 aufgetragenen Bekanntgabe der Anzahl an P&R- und B&R-Anlagen, jedoch nur in Form einer gesamthaften Darstellung (keine Untergliederung nach Anlagentypus) nach.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 29.09.2020 wurde die A** aufgefordert, die Anzahl an P&R- und B&R-Anlagen aufgegliedert und unter Nennung der Verkehrsstationen für den Zeitraum 2012 bis 2015 bekanntzugeben.

Mit Stellungnahme der A** vom 02.10.2020 wurde der aufgetragenen Auskunft über Anzahl an P&R- und B&R-Anlagen (aufgegliedert und insgesamt) entsprochen.

Die B** legte mit Stellungnahme vom 28.10.2020 eine weitere gutachterliche Stellungnahme der Privatgutachter *Otruba/Taudes* vom 28.10.2020, diesmal zur wettbewerbsverzerrenden Wirkung von je Kategorie unterschiedlichen Kostendeckungsgraden bei den Stationsentgelten vor.

Die B** erklärte, dass die Auflistung des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs 1 iVm § 10a EisG aF) auch die Unterpunkte „Straßenanlagen auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen, einschließlich Zufahrtsstraßen“ enthalte. Dazu sei zunächst zu fragen, ob solche Straßenanlagen einschließlich Zufahrtsstraßen überhaupt im Eigentum der A** stünden, ob sie von dieser betrieben würden bzw wem hier überhaupt welche Kosten entstünden. Zu Nachvollziehbarkeit benötige die B** das Anlagengitter (S 12).

Da P&R-Anlagen nicht in den Produktkatalogen enthalten seien, könnten sie von vornherein nicht Teil der „Verkehrsstation“, weder als Teil des Mindestzugangspakets noch der Serviceeinrichtungen, sondern allenfalls eine Leistung sui generis sein (S 16).

Die Privatgutachter *Otruba/Taudes* wenden ein, dass die Retail-Einnahmen (Vermarktungsbereich) beim Produkt Stationen kostenmindernd zu berücksichtigen seien (S 10).

Weiters sei in Hinblick auf die Stationsentgelte eine „*symmetrische Verteilung im Sinne von gleichen Deckungsgraden*“ vorzunehmen. Eine effiziente Kostenallokation, wie sie vom Ramsey-Boiteux Verfahren erzeugt werde, liefere eine Kostenallokation anhand der Grenzkosten (S 10).

Die folgenden im bescheidgegenständlichen Zeitraum Verkehrsstationen der A** bedienende Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden über den Gegenstand des wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens der Schienen-Control Kommission zu GZ SCK- 15-003 in Kenntnis gesetzt und hatten die Möglichkeit sich am Verfahren zu beteiligen:

- ***
- ***
-

Bezüglich der Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Verfahrensakt verwiesen.

Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:

2. Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

2.1 Allgemein

Die A** gewährte im bescheidgegenständlichen Zeitraum, 11.12.2011 bis einschließlich 26.11.2015, zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen den Zugang zu den von ihr betriebenen Bahnhöfen und Haltestellen (Verkehrsstationen), die wiederum von der E** verwaltet wurden.²

Die antragstellende B** führt seit der Netzfahrplanperiode 2012 (demgemäß seit 11.12.2011) auf der Westbahnstrecke, und somit auf der Strecke mit dem höchsten Reisendenaufkommen, zwischen Wien und Salzburg Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenfernverkehr durch.³ Entlang dieser Strecke liegen die wichtigsten und qualitativ sehr hochwertig ausgestatteten Eisenbahnknoten.

Die Züge der B** fuhren im bescheidgegenständlichen Zeitraum die Verkehrsstationen der A** Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf, St. Pölten, Amstetten, Linz, Wels, Attnang-Puchheim, Neumarkt-Köstendorf, Salzburg und Salzburg Taxham Europark an. Mögliche alternative Haltestellen entlang der Weststrecke, die günstiger waren, aber dafür über ein geringeres Reisendenpotential verfügten, wie etwa Lieferung (statt Salzburg Hbf), Prinzersdorf (statt St. Pölten Hbf), Linz Ebelsberg (statt Linz Hbf), Gunskirchen (statt Wels Hbf) wurden von der B** nicht angefahren.

Die B** stellte bei der Wahl der Haltepunkte auf das Reisendenpotential einer Verkehrsstation ab⁴ und berücksichtigte auch die Komponente „Knotenfunktion“.⁵ Sie nutzte im Rahmen von Stationshalten maximal einen Bahnsteig pro Richtung,⁶ da sie kaum Anschlusszüge anbot.⁷

Die österreichweit Verkehrsstationen aller Stationskategorien anfahrende Mitbewerberin [REDACTED] wiederum bot im bescheidgegenständlichen Zeitraum einen integrierten Taktfahrplan und damit Anschlusszüge an. Der im bescheidgegenständlichen Zeitraum gültige Verkehrsdienstvertrag⁸ zwischen der C** und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (im Folgenden SCHIG mbH) über die Erbringung

² A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 6.

³ A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 12.

⁴ B**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 18.

⁵ A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 10.

⁶ B**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 14.

⁷ Ebenda, S 14.

⁸ SCHIG mbH, Schreiben vom 24.09.2020.

gemeinwirtschaftlicher Leistungen sah vor, dass die seitens der A** geltend gemachten Entgelte für das Produkt Stationen unter der Kostenposition „IBE“ bei der Berechnung des Abgeltungsbetrages berücksichtigt werden. Der Abgeltungsbetrag wurde angepasst, wenn die geltend gemachten Entgelte von den ursprünglich kalkulierten abwichen.⁹ Es wurden keine Gewinne oder ähnliches aufgeschlagen. Bei der C** standen dem Abgeltungsbetrag als Ertrag die Kosten für das Stationsentgelt als Aufwand direkt gegenüber.

Die B** hat die für den bescheidgegenständlichen Zeitraum angefallenen Stationsentgelte entrichtet. Mit Aufforderungsschreiben vom 18.11.2019 verlangte die B** von der A** für die Fahrplanperioden 2011 bis 2019 die Rückzahlung von insgesamt 5.099.778,50 EUR,¹⁰ die das Ansuchen zurückwies.

2.2 Einführung Produkt Stationen

Die A** bot zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der Verfügbarkeit das in den Produktkatalogen 2012 bis 2015 angeführte Produkt Stationen an. Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 beinhalten die Leistungen und die Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen, die wiederum auf dem mit Fahrplanjahr 2009 eingeführten Stationsentgeltmodell der A** basieren.

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen sind ein Anhang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) und folglich integrierender Bestandteil ebendieser. Die A** veröffentlichte die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf ihrer Internetseite. Die Produktkataloge waren jeweils auf der Internetseite der A** abrufbar.¹¹

Die Stationshalte wurden im Rahmen der Bestellung von Zugtrassen bei der A** bestellt. Die Zuweisung von bestellten Stationshalten erfolgte im Rahmen des Trassenzuweisungsverfahrens.

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen enthielten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel I, II, IIIa, IIIb, IV 3(.1 bis .6), einen Anhang sowie den Abschnitt „Zuordnung zu

⁹ Ebenda.

¹⁰ B**, Stellungnahme vom 31.03.2020, S 5; der seitens der B** geltend gemachte Rückforderungsbetrag gliedert sich für die einzelnen Netzfahrplanperioden bis einschließlich Juni 2019 wie folgt auf:

2011	19.417,52
2012	334.639,55
2013	386.448,21
2014	489.560,01
2015	525.360,30
2016	540.789,29
2017	656.192,66
2018	1.425.782,03
2019	721.588 93

EUR 5.099.778,50

¹¹ <http://www.oebb.at/infrastruktur/de/pNetzzugang/Schienennetznutzungsbedingungen/index.jsp>.

Stationskategorien“. Nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens bilden die unter Kapitel IV 3.6 des jeweiligen Produktkataloges Netzzugang Stationen geregelten „Zusatzservices Stationshalt“ (Personaleinsatzstunden für Reinigung, Security) und die im Kapitel Anhang angeführten sonstigen Leistungen (Begleitservice für Personen mit eingeschränkter Mobilität), die bei Bedarf von Zugangsberechtigten bestellt und nach tatsächlich angefallenem Aufwand verrechnet wurden.

2.3 Entgelte gemäß den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015

Die bescheidgegenständlichen Produktkataloge enthielten in jeder ihrer Versionen ein Kapitel II „Überblick“ mit einer schematischen Darstellung des Entgeltmodelles, dem ua die Module, aus denen sich das Stationsentgelt zusammensetzte, entnommen werden können.

MODUL 1	Basisleistung in allen Stationen	Grundkategorie	1	2	3	4	5	6
		Reisendenfrequenz pro Tag	20.000 bis 65.000	> 8.000 bis 20.000	> 4.000 bis 8.000	> 2.000 bis 4.000	> 500 bis 2.000	bis 500
		Beschilderung	Basisleistung					
		Bereitstellung von Flächen für Aushänge						
		Erstellung und Druck Aushangfahrplan						
		Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerfer						
		Reinigung						
Sitzgelegenheit								
+								
MODUL 2	Basis- oder Zusatzleistung	Wetterschutz	Basisleistung mit Abschlag					
		Lautsprecher						
		Bahnsteiganzeiger - Zugzielanzeige/Monitor						
	Sicherheit	Videoanlagen	Zusatzleistung mit Zuschlag					
		Security						
	Zugang	Fahrtreppe						
	Zusatzleistung	Koffertrolleystützpunkt						
InfoPoint								
X								
MODUL 3	Bahnsteigkapazität	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Faktor 1			Faktor 1		
		3 bis 4 Bahnsteigkanten	Faktor 1,1					
		5 bis 7 Bahnsteigkanten	Faktor 1,2					
		8 und mehr Bahnsteigkanten	Faktor 1,3					
X								
MODUL 4	Verkehrsartgewichtung	Fernverkehr	Faktor 1,25					
		Regionalverkehr- und S-Bahnverkehr	Faktor 1					

Abbildung 1 Kapitel II „Überblick“ Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 1)

2.3.1 Preisblätter

Der Produktkatalog Stationen 2012 (Versionen 1 bis 3), der für die Netzfahrplanperiode 2012 von 11.12.2011 bis 08.12.2012 galt, enthielt die folgenden Entgelte bzw Faktoren:

IIIa Übersicht Preise 2012

	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20% USt)
3. Stationshalt Reiseverkehr				
Grundpreis nach Stationskategorie				
Modul 1	Stationsgrundkategorie 1	Halt	sgk ₁	4,4894
	Stationsgrundkategorie 2	Halt	sgk ₂	2,5747
	Stationsgrundkategorie 3	Halt	sgk ₃	1,8088
	Stationsgrundkategorie 4	Halt	sgk ₄	1,1068
	Stationsgrundkategorie 5	Halt	sgk ₅	0,5323
	Stationsgrundkategorie 6	Halt	sgk ₆	0,2769
Zu- und Abschläge				
Modul 2	Abschlag Wetterschutz (sgk ₁₋₅)	Halt	a _{ws}	-0,1149
	Zuschlag Wetterschutz (sgk ₆)	Halt	z _{ws}	0,1149
	Abschlag Lautsprecher (sgk ₁₋₆)	Halt	a _l	-0,1532
	Abschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₁₋₃)	Halt	a _{zza}	-0,2579
	Zuschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₄₋₆)	Halt	z _{zza}	0,2579
	Abschlag Fahrtreppe/ Fahrsteig (sgk ₁)	Halt	a _f	-0,2923
	Zuschlag Fahrtreppe/ Fahrsteig (sgk ₂₋₆)	Halt	z _f	0,2923
	Abschlag Videoanlage (sgk ₁₋₂)	Halt	a _v	-0,0702
	Zuschlag Videoanlage (sgk ₃₋₆)	Halt	z _v	0,0702
	Abschlag Security (sgk ₁)	Halt	a _s	-0,4316
	Zuschlag Security (sgk ₂₋₆)	Halt	z _s	0,4316
	Zuschlag Koffertrolleystützpunkt (sgk ₁₋₆)	Halt	z _k	0,0055
	Zuschlag InfoPoint (sgk ₁₋₆)	Halt	z _i	0,3550
verkehrliche Bedeutung				
Modul 3	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₁₋₂	Faktor 1
	3 bis 4 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₃₋₄	Faktor 1,1
	5 bis 7 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₅₋₇	Faktor 1,2
	8 und mehr Bahnsteigkanten	Halt	bk _g	Faktor 1,3
Verkehrsartgewichtung				
Modul 4	Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV)	Halt	g _r	Faktor 1
	Gewichtung Fernverkehr (FV)	Halt	g _f	Faktor 1,25
Zusatzservice Stationshalt				
3.5.1	Zusatzservice Personaleinsatzstunden	Stunden	zs	siehe Kap. 2.1

Der Produktkatalog Stationen 2013 (Versionen 1 bis 7), der für die Netzfahrplanperiode 2013 von 09.12.2012 bis 14.12.2013 galt, enthielt im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2013“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten bzw Faktoren:

IIIa Übersicht Preise 2013

	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20% USt)
3. Stationshalt Reiseverkehr				
Grundpreis nach Stationskategorie				
Modul 1	Stationsgrundkategorie 1	Halt	sgk ₁	5,0945
	Stationsgrundkategorie 2	Halt	sgk ₂	2,9213
	Stationsgrundkategorie 3	Halt	sgk ₃	2,0520
	Stationsgrundkategorie 4	Halt	sgk ₄	1,2552
	Stationsgrundkategorie 5	Halt	sgk ₅	0,6032
	Stationsgrundkategorie 6	Halt	sgk ₆	0,3133
Zu- und Abschläge				
Modul 2	Abschlag Wetterschutz (sgk ₁₋₅)	Halt	a _{ws}	-0,1304
	Zuschlag Wetterschutz (sgk ₆)	Halt	z _{ws}	0,1304
	Abschlag Lautsprecher (sgk ₁₋₆)	Halt	a _l	-0,1739
	Abschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₁₋₃)	Halt	a _{zza}	-0,2927
	Zuschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₄₋₆)	Halt	z _{zza}	0,2927
	Abschlag Fahrtreppe (sgk ₁)	Halt	a _f	-0,3318
	Zuschlag Fahrtreppe (sgk ₂₋₆)	Halt	z _f	0,3318
	Abschlag Videoanlage (sgk ₁₋₂)	Halt	a _v	-0,0797
	Zuschlag Videoanlage (sgk ₃₋₆)	Halt	z _v	0,0797
	Abschlag Security (sgk ₁)	Halt	a _s	-0,4899
	Zuschlag Security (sgk ₂₋₆)	Halt	z _s	0,4899
	Zuschlag Koffertrolleystützpunkt (sgk ₁₋₆)	Halt	z _k	0,0062
	Zuschlag InfoPoint (sgk ₁₋₆)	Halt	z _i	0,3761
Bahnsteigkapazität (gilt für Stationsgrundkategorie 1 bis 4)				
Modul 3	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₁₋₂	Faktor 1
	3 bis 4 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₃₋₄	Faktor 1,1
	5 bis 7 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₅₋₇	Faktor 1,2
	8 und mehr Bahnsteigkanten	Halt	bk ₈	Faktor 1,3
Verkehrsartgewichtung				
Modul 4	Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV)	Halt	g _r	Faktor 1
	Gewichtung Fernverkehr (FV)	Halt	g _f	Faktor 1,25
Zusatzservice Stationshalt				
3.5.1	Zusatzservice Personaleinsatzstunden	Stunden	zs	siehe Kap. 2.1

Der Produktkatalog Stationen 2014 (Versionen 1 bis 7), der für die Netzfahrplanperiode 2014 von 15.12.2013 bis 13.12.2014 galt, enthielt im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2014“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten bzw Faktoren:

IIIa Übersicht Preise 2014

	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20% USt)
3. Stationshalt Reiseverkehr				
Grundpreis nach Stationskategorie				
Modul 1	Stationsgrundkategorie 1	Halt	sgk ₁	5,2205
	Stationsgrundkategorie 2	Halt	sgk ₂	2,9930
	Stationsgrundkategorie 3	Halt	sgk ₃	2,1020
	Stationsgrundkategorie 4	Halt	sgk ₄	1,2852
	Stationsgrundkategorie 5	Halt	sgk ₅	0,6169
	Stationsgrundkategorie 6	Halt	sgk ₆	0,3198
Zu- und Abschläge				
Modul 2	Abschlag Wetterschutz (sgk ₁₋₅)	Halt	a _{ws}	-0,1337
	Zuschlag Wetterschutz (sgk ₆)	Halt	z _{ws}	0,1337
	Abschlag Lautsprecher (sgk ₁₋₆)	Halt	a _l	-0,1782
	Abschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₁₋₃)	Halt	a _{zza}	-0,3000
	Zuschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₄₋₆)	Halt	z _{zza}	0,3000
	Abschlag Fahrtreppe (sgk ₁)	Halt	a _f	-0,3401
	Zuschlag Fahrtreppe (sgk ₂₋₆)	Halt	z _f	0,3401
	Abschlag Videoanlage (sgk ₁₋₂)	Halt	a _v	-0,0817
	Zuschlag Videoanlage (sgk ₃₋₆)	Halt	z _v	0,0817
	Abschlag Security (sgk ₁)	Halt	a _s	-0,5021
	Zuschlag Security (sgk ₂₋₆)	Halt	z _s	0,5021
	Zuschlag Koffertrolleystützpunkt (sgk ₁₋₆)	Halt	z _k	0,0064
	Zuschlag InfoPoint (sgk ₁₋₆)	Halt	z _i	0,3830
Bahnsteigkapazität (gilt für Stationsgrundkategorie 1 bis 4)				
Modul 3	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₁₋₂	Faktor 1
	3 bis 4 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₃₋₄	Faktor 1,1
	5 bis 7 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₅₋₇	Faktor 1,2
	8 und mehr Bahnsteigkanten	Halt	bk ₈	Faktor 1,3
Verkehrsartgewichtung				
Modul 4	Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV)	Halt	g _r	Faktor 1
	Gewichtung Fernverkehr (FV)	Halt	g _f	Faktor 1,25
Zusatzservice Stationshalt				
3.6.1	Zusatzservice Personaleinsatzstunden	Stunden	zs	siehe Kap. 2.1

Der Produktkatalog Stationen 2015 (Versionen 1 und 2), der für die Netzfahrplanperiode 2015 von 14.12.2014 bis 12.12.2015 galt, enthielt im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2015“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten bzw Faktoren:

IIIa Übersicht Preise 2015

	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20% USt)
3. Stationshalt Reiseverkehr				
Grundpreis nach Stationskategorie				
Modul 1	Stationsgrundkategorie 1	Halt	sgk ₁	5,5429
	Stationsgrundkategorie 2	Halt	sgk ₂	3,1773
	Stationsgrundkategorie 3	Halt	sgk ₃	2,2310
	Stationsgrundkategorie 4	Halt	sgk ₄	1,5854
	Stationsgrundkategorie 5	Halt	sgk ₅	0,9171
	Stationsgrundkategorie 6	Halt	sgk ₆	0,6200
Zu- und Abschläge				
Modul 2	Abschlag Wetterschutz (sgk ₁₋₅)	Halt	a _{ws}	-0,1370
	Zuschlag Wetterschutz (sgk ₆)	Halt	z _{ws}	0,1370
	Abschlag Lautsprecher (sgk ₁₋₆)	Halt	a _l	-0,1827
	Abschlag ZZA/Monitor (sgk ₁₋₃)	Halt	a _{zza}	-0,3075
	Zuschlag ZZA/Monitor (sgk ₄₋₆)	Halt	z _{zza}	0,3075
	Abschlag Fahrtreppe (sgk ₁)	Halt	a _f	-0,3486
	Zuschlag Fahrtreppe (sgk ₂₋₆)	Halt	z _f	0,3486
	Abschlag Videoanlage (sgk ₁₋₂)	Halt	a _v	-0,0837
	Zuschlag Videoanlage (sgk ₃₋₆)	Halt	z _v	0,0837
	Abschlag Security (sgk ₁)	Halt	a _s	-0,5147
	Zuschlag Security (sgk ₂₋₆)	Halt	z _s	0,5147
	Zuschlag Koffertrolleystützpunkt (sgk ₁₋₆)	Halt	z _k	0,0066
	Zuschlag InfoPoint (sgk ₁₋₆)	Halt	z _i	0,3926
Bahnsteigkapazität (gilt für Stationsgrundkategorie 1 bis 4)				
Modul 3	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₁₋₂	Faktor 1
	3 bis 4 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₃₋₄	Faktor 1,1
	5 bis 7 Bahnsteigkanten	Halt	bk ₅₋₇	Faktor 1,2
	8 und mehr Bahnsteigkanten	Halt	bk ₈	Faktor 1,3
Zusatzservice Stationshalt				
3.6.1	Zusatzservice Personaleinsatzstunden	Stunden	zs	siehe Kap. 2.1

2.3.2 Zusammensetzung Gesamtstationsentgelt

Das Basisentgelt des Moduls 1 variierte je nach Grundkategorie-Zuordnung der angefahrenen Verkehrsstation (siehe Kapitel IIIa der bescheidgegenständlichen Produktkataloge Netzzugang Stationen der A**).

Mit dem Modul 2 wurden abschließend aufgezählte Leistungen entweder als Basis- oder Zusatzleistungen definiert, die je nach Kategorie-Zuordnung einer Verkehrsstation als Anknüpfungspunkt für einen Zu- oder Abschlag dienten. Das Entgelt des Moduls 1 blieb je nach Kategorie-Zuordnung in einem nächsten Schritt gemäß dem kategoriebezogenen Zu- und Abschlagsystem des Moduls 2 entweder unverändert (beim Vorliegen einer als Basisleistung des Moduls 2 definierten Leistung) oder wurde mit einem ausstattungsbezogenen Zuschlag auf das

Basisentgelt gemäß Modul 1 belegt (beim Vorliegen einer Zusatzleistung des Moduls 2) oder es wurde ein Abschlag gewährt (beim Fehlen von Basisleistungen des Moduls 2). Letztere Varianten waren dann gegeben, wenn ein Ausstattungsmerkmal des Moduls 2 gemäß der jeweiligen Grundkategorie als Basisleistung festgesetzt und in der jeweiligen Verkehrsstation vorhanden war bzw. wenn gemäß der jeweiligen Grundkategorie-Zuordnung eine als Zusatzleistung definierte Leistung nicht vorhanden war. Sofern beispielsweise eine als Kategorie 6 eingestufte Verkehrsstation über einen Wetterschutz verfügte, wurde ein Zuschlag auf das gemäß Modul 1 ermittelte Entgelt fällig. Andererseits führte das Fehlen von im Modul 2 als Basisleistung definierten Ausstattungsmerkmalen zu einem Abschlag auf das gemäß Modul 1 ermittelte Basisentgelt. Sofern beispielsweise eine der Kategorie 1 zugeordnete Verkehrsstation nicht über einen Wetterschutz verfügte, wurde ein Abschlag auf das gemäß Modul 1 ermittelte Entgelt gewährt. Bei Vorliegen des Ausstattungsmerkmals blieb das gemäß Modul 1 ermittelte Entgelt unverändert.

Die bescheidgegenständlichen Produktkataloge enthielten unter Punkt IIIb eine Aufstellung mit sämtlichen möglichen Entgelten je Kategorie und Ausstattungsmerkmalen.¹²

Das auf Basis der Entgeltkomponenten der Module 1 und 2 errechnete Teilentgelt wurde sodann in einem letzten Schritt bei Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 in Abhängigkeit von der Anzahl an Bahnsteigkanten der angefahrenen Verkehrsstation entweder mit einem Faktor zwischen 1,1 (+ 10%) und 1,3 (+ 30%) multipliziert oder blieb, bei weniger als zwei Bahnsteigkanten bzw. bei Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6, unverändert (siehe Näheres zum Bahnsteigkantenfaktor unter Unterkapitel 2.11.3 Plausibilisierung Herleitung Faktoren des Moduls 3 dieses Bescheides).

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 (alle Versionen) und 2013 (Versionen 1 bis 5) der A** enthielten darüber hinaus in jeder ihrer Versionen – zusätzlich zu den Modulen 1 bis 3 – ein Modul 4 (siehe Abbildung 1 und obengenannte Produktkataloge Netzzugang Stationen Kapitel IV 3.4 „Verkehrsart Gewichtung“), das bei Fernverkehrszügen im Unterschied zu den Zügen des Regionalverkehrs eine Multiplikation des gemäß Module 1 bis 2 errechneten Entgelts mit dem Faktor 1,25 vorsah. Mit zwischenzeitlich rechtskräftigem Bescheid vom 25.06.2013 erklärte die Schienen-Control Kommission die Entgeltkomponente „Verkehrsartgewichtungsfaktor“ (Modul 4) für unwirksam.¹³

Für die Halte in den Verkehrsstationen wurde ein Gesamtstationsentgelt erhoben. Die untenstehende Abbildung 2 Formel Stationspreisbildung, Quelle: Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 – 2015 der A** zeigt die Berechnungsformel für das Gesamtstationsentgelt:

¹² A**, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012, Version 1, S 12.

¹³ Hinweis dazu in A**, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2015, Version 2.

LE_{Stationshalt}

= **Anzahl fahrplanmäßiger Aufenthalte * sgkStationsgrundkategorie**

- Abschlag a_l Lautsprecher
- Abschlag a_{WS} oder + Zuschlag z_{WS} Wetterschutz
- Abschlag a_{ZZA} oder + Zuschlag z_{ZZA} Zugzielanzeige/Monitor
- Abschlag a_f oder + Zuschlag z_f Fahrtreppe/ Fahrsteig
- Abschlag a_V oder + Zuschlag z_V Videoanlage
- Abschlag a_S oder + Zuschlag z_S Security
- + Zuschlag z_K Koffertrolleystützpunkt
- + Zuschlag z_i InfoPoint
- * **verkehrliche Bedeutung (Faktor nach Anzahl der Bahnsteige)**
- * **Verkehrsartgewichtung**

Abbildung 2 Formel Stationspreisbildung, Quelle: Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 – 2015 der A**

2.3.3 Entgeltkomponente Grundentgelt (Modul 1)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Grundentgelte je Halt des Moduls 1 für die bescheidgegenständlichen Fahrplanperioden 2012 bis 2015:

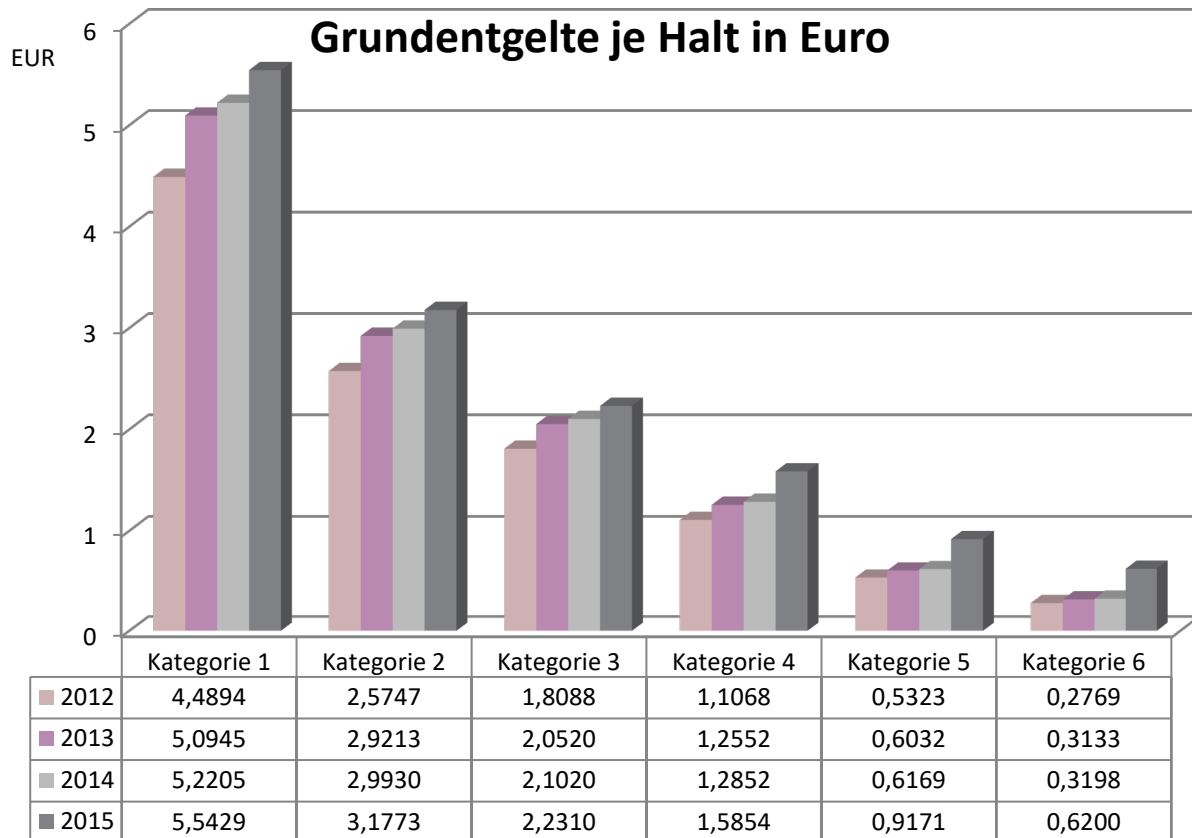


Abbildung 3 Grundentgelte des Moduls 1 je Halt in Euro nach Kategorien in den Fahrplanjahren 2012 - 2015, eigene Darstellung

Das Stationsgrundentgelt je Kategorie stieg gegenüber dem jeweiligen Vorjahreswert im Zeitraum 2013 bis 2015 wie folgt an:

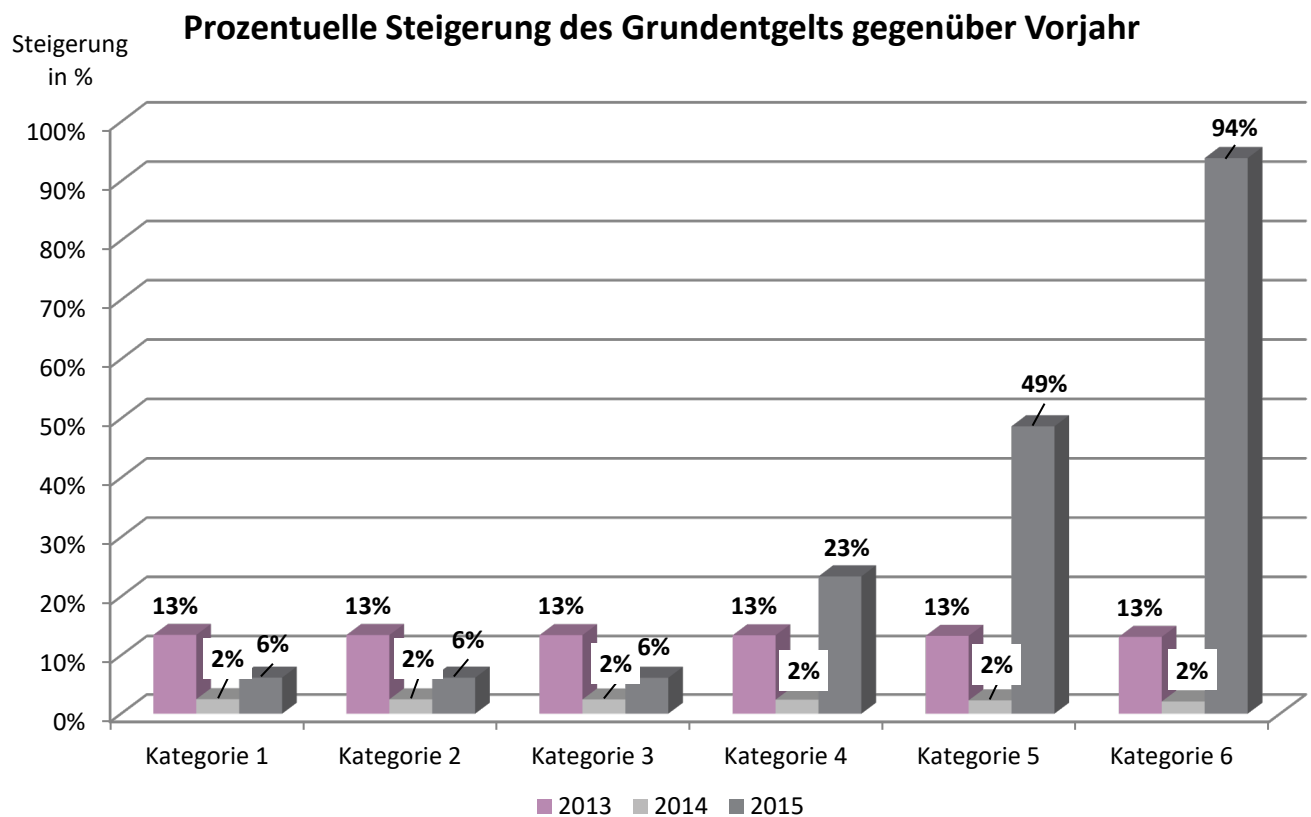


Abbildung 4 Prozentuelle Steigerung des Grundentgelts (Modul 1) je Kategorie gegenüber dem Vorjahr für die Jahre 2013-2015, eigene Darstellung

Die nachstehende Abbildung 5 zeigt die prozentuelle Steigerung des Stationsgrundentgelts je Kategorie (Modul 1) gegenüber dem Jahr 2012 in den Jahren 2013, 2014 und 2015:

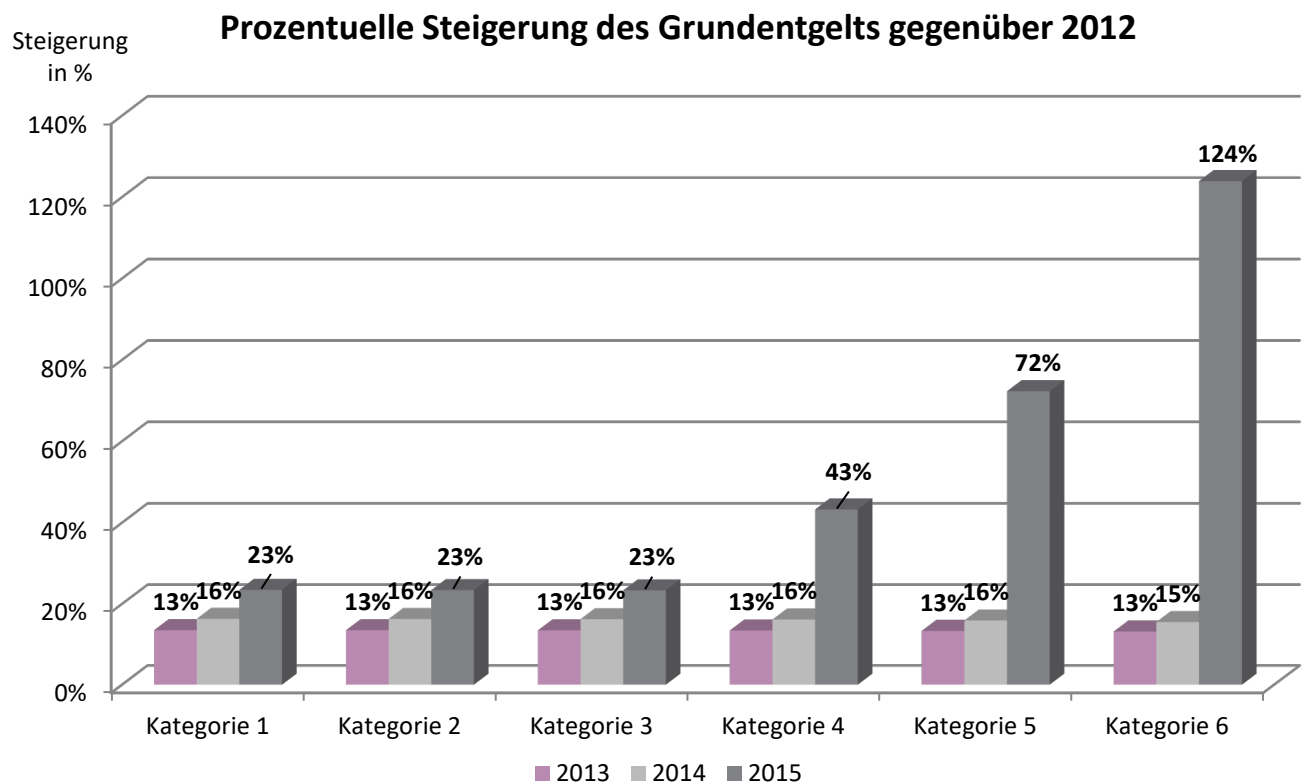


Abbildung 5 Prozentuelle Steigerung des Grundentgelts (Modul 1) je Kategorie gegenüber dem Fahrplanjahr 2012, eigene Darstellung¹⁴

2.3.4 Entgeltkomponente Zu- und Abschläge (Modul 2)

Unten angeführte Abbildung 6 enthält eine Aufstellung der einzelnen Zu- und Abschlagssätze je Halt des Moduls 2 in den bescheidgegenständlichen Jahren.

¹⁴ A**, Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015.

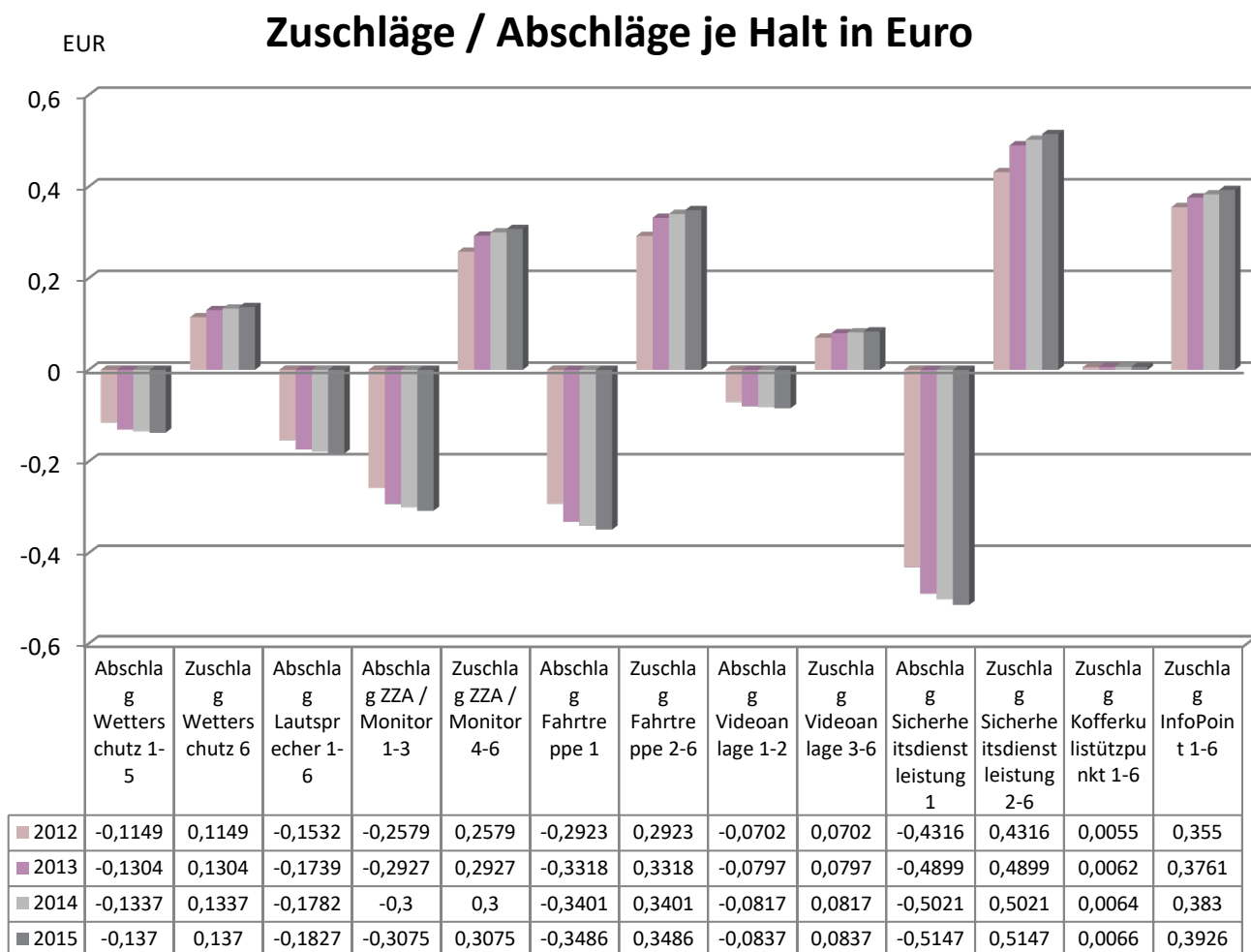


Abbildung 6 Zu - und Abschläge je Halt (Modul 2) und je Kategorie in Euro für die Fahrplanjahre 2012-2015, eigene Darstellung¹⁵

2.3.5 Entgeltkomponente Verkehrliche Bedeutung (Modul 3)

Das Modul 3 sah vor, dass das aufgrund der Module 1 und 2 berechnete Teilentgelt bei 1 bis 2 Bahnsteigkanten unverändert blieb (Faktor 1), bei 3 bis 4 Bahnsteigkanten mit dem Faktor 1,1 (+ 10%), bei 5 bis 7 Bahnsteigkanten mit dem Faktor 1,2 (+ 20%) und bei 8 und mehr Bahnsteigkanten mit dem Faktor 1,3 (+ 30%) multipliziert wurde.

Das hatte zur Folge, dass die Höhe des zu entrichtenden Gesamtentgeltes von den Entgeltkomponenten der Module 1 und 2 abhing. Die aufgrund des Moduls 3 errechnete Entgelthöhe variierte folglich danach, welche - neben der Anzahl an Bahnsteigkanten - anderen Merkmale eine Station aufwies. Indem im Modul 3 das gemäß den Modulen 1 bis 2 ermittelte

¹⁵ A**, Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015.

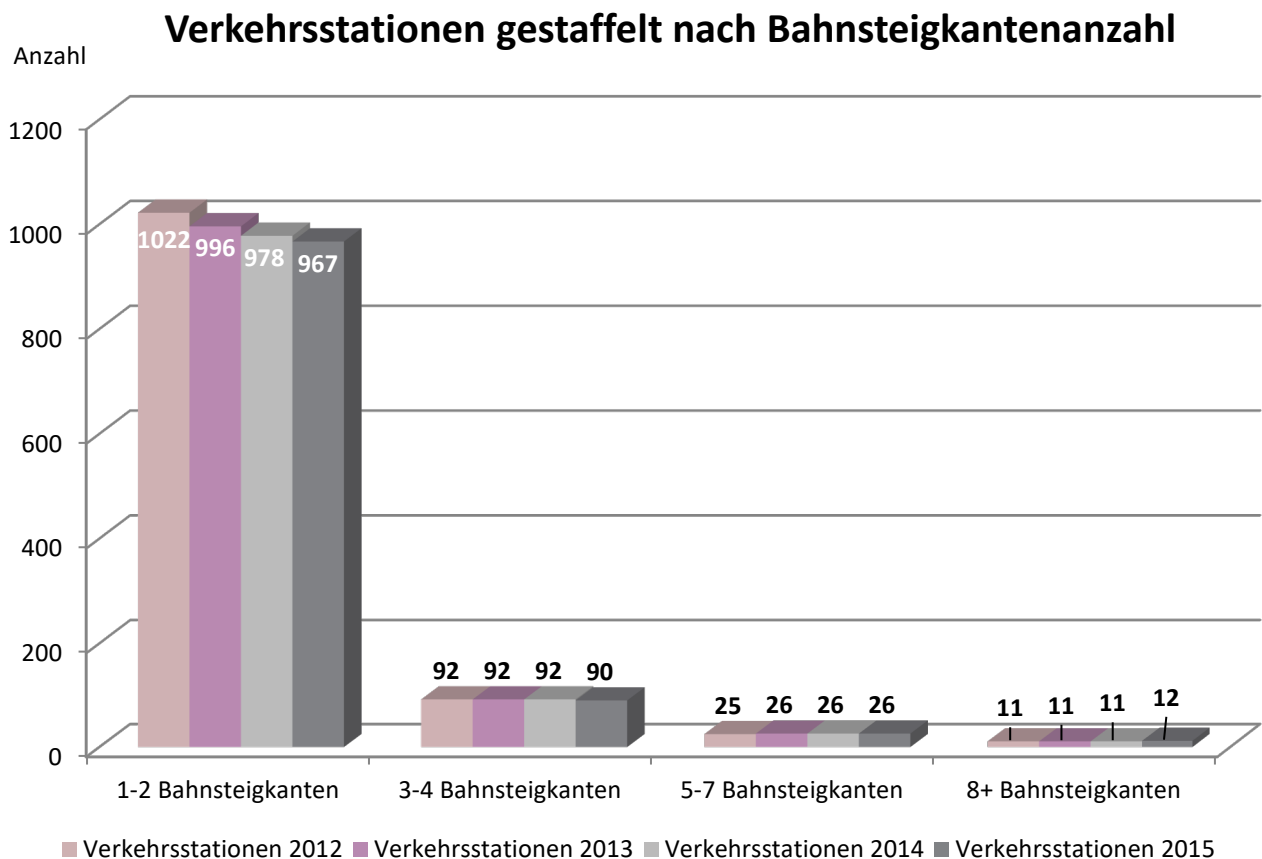
Entgelt mit einem Faktor, der von 1,1 bis 1,3 reichte, multipliziert wurde, stieg das Entgelt für einen Stationshalt umso stärker an, je mehr Bahnsteigkanten die Verkehrsstation aufwies.

MODUL 3	Bahnsteigkapazität	1 bis 2 Bahnsteigkanten	Faktor 1	Faktor 1
		3 bis 4 Bahnsteigkanten	Faktor 1,1	
		5 bis 7 Bahnsteigkanten	Faktor 1,2	
		8 und mehr Bahnsteigkanten	Faktor 1,3	

Im Fahrplanjahr 2015 waren von insgesamt 122 Stationen, die den Kategorien 1 bis 4 zugeordnet waren, 80 Verkehrsstationen mit einem Faktor belegt:

- 44 Verkehrsstationen mit dem Faktor 1,1 (4,0% der Verkehrsstationen)
- 24 Verkehrsstationen mit dem Faktor 1,2 (2,2% der Verkehrsstationen)
- 12 Verkehrsstationen mit dem Faktor 1,3 (1,1% der Verkehrsstationen)¹⁶

Der nachfolgenden Abbildung kann die Anzahl an Verkehrsstationen je Bahnsteigkantensegment in den bescheidgegenständlichen Jahren entnommen werden:



¹⁶ A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 3.

Abbildung 7 Anzahl der Verkehrsstationen gestaffelt nach Bahnsteigkanten und Jahr, eigene Darstellung¹⁷

2.4 Entwicklung Entgeltsätze der von der B** angefahrenen Verkehrsstationen

Die von der B** im bescheidgegenständlichen Zeitraum angefahrenen Verkehrsstationen gehörten überwiegend den niedrigeren Kategorien 1 bis 3 (Salzburg Hbf, Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf, Attnang Puchheim, Linz Hbf, Wels Hbf, St. Pölten Hbf) an.

Es konnte nicht festgestellt werden, dass die Entgelte der A**, wie von der B** in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 (S 14) vorgebracht, für von der Antragstellerin angefahrne Stationen mit deren Markteintritt in diskriminierender Weise „steil nach oben gingen“¹⁸. Bei Betrachtung der Entgeltsteigerungen der Verkehrsstationen sämtlicher Stationskategorien, und nicht bloß jener von der Antragstellerin angefahrenen Stationen der niedrigeren Kategorien, zeigen sich stärkere Entgeltsteigerungen bei den Grundentgelten von Verkehrsstationen höherer Kategorien. So stiegen die Entgelte für Halte in Verkehrsstationen der Kategorie 6 von 2012 bis 2015 um 124 Prozent (siehe Abbildung 5), während die Entgeltsteigerungen bei den Kategorien 1, 2 und 3, also jenen Verkehrsstationen, die die B** verstärkt anfuhr, im selben Zeitraum mit 23 Prozent vergleichsweise niedrige Kostensteigerungen aufwiesen.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Betrachtung der Grundentgeltsteigerungen von 2011 auf 2012 (siehe *Tabelle 1*). Auch hier stiegen die Entgelte für Verkehrsstationen höherer Kategorien im Vergleich zu jenen der niedrigeren Kategorien stärker an.

Bei Betrachtung der Entgeltsteigerungen der jeweils teuersten Ausstattungsvariante je Kategorie (siehe *Tabelle 2*) zeigt sich, dass die niedrigeren Kategorien stärkere Steigerungen aufwiesen als die höheren Kategorien. Aus *Tabelle 3* ergibt sich wiederum, dass Stationen niedrigerer Kategorien, an denen die B** hielt, keine stärkeren Entgeltsteigerungen aufwiesen. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass keine systematische Entgeltsteigerungen bei den von der B** angefahrenen Verkehrsstationen vorgenommen wurden.

Grundentgelt	Fahrplanjahr		Veränderung
	2011	2012	
K1	3,6772	4,4894	22%
K2	2,1013	2,5747	23%
K3	1,4709	1,8088	23%
K4	0,8931	1,1068	24%
K5	0,4203	0,5323	27%
K6	0,2101	0,2769	32%

¹⁷ A**, Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015.

¹⁸ B**, Stellungnahme vom 26.11.2015, S 11 und B**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 14.

Tabelle 1 Veränderung des Grundentgeltsatzes 2011 vs 2012

Teuerste	Fahrplanjahr		Veränderung
	2011	2012	
K1	4,6534	7,7399	66%
K2	3,4283	5,8048	69%
K3	2,6613	3,9071	47%
K4	1,9036	2,8026	47%
K5	1,2348	1,5273	24%
K6	1,0193	0,8999	-12%

Tabelle 2 Veränderung des Gesamtentgelts der teuersten Ausstattungsvariante je Halt und je Kategorie 2011 vs 2012

Günstigste	Fahrplanjahr		Veränderung
	2011	2012	
K1	3,0814	4,0578	32%
K2	1,8312	2,5045	37%
K3	1,2586	1,5509	23%
K4	0,8931	1,1068	24%
K5	0,2942	0,3791	29%
K6	0,084	0,1237	47%

Tabelle 3 Veränderung des Gesamtentgelts der günstigsten Ausstattungsvariante je Halt und je Kategorie 2011 vs 2012

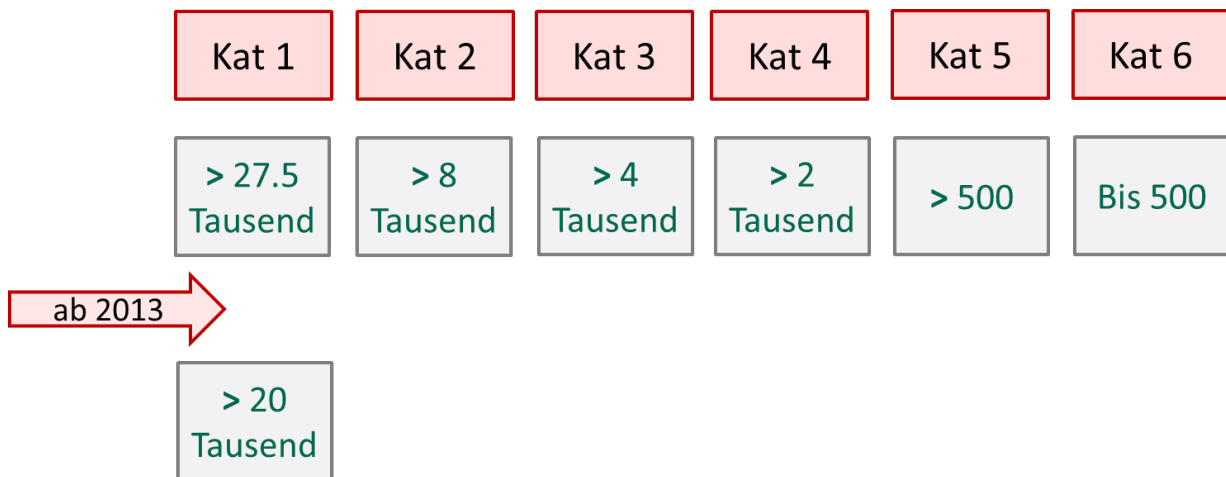
2.5. Beschreibung Produkt Stationen

2.5.1 Grundkategorisierung und Anzahl Verkehrsstationen je Kategorie

Alle Verkehrsstationen der A** waren einer von sechs Grundkategorien zugeordnet, wobei die Kategorie 1 für die Bahnhöfe mit der größten verkehrlichen Bedeutung steht, während die Kategorie 6 die verkehrlich am wenigsten bedeutsamen Verkehrsstationen repräsentiert.

Anknüpfungspunkt für die Zuordnung war die mittels Zählungen erhobene Anzahl an Fahrgästen eines Tages (sogenannte „Fahrgastfrequenz“ bzw. „Reisendenfrequenz“, im Folgenden Reisendenfrequenz) der jeweiligen Verkehrsstation. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen stellten der A** zu diesem Zweck zumindest einmal jährlich mit Fahrplanwechsel bzw. über Anforderung der A** die Ergebnisse ihrer in Zählungen erhobenen Fahrgastanzahl (Ein- und Aussteiger) an einem Tag an den von ihnen angefahrenen Verkehrsstationen zur Verfügung.

Ab dem Fahrplanjahr 2013 (ab Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013, Version 1) kam es zu einer Änderung bei dem für die Zuordnung zur Grundkategorie 1 maßgeblichen Grenzwert über die Reisendenfrequenz pro Tag.



Grundkategorie	1	2	3	4	5	6
Reisendenfrequenz pro Tag	20.000 bis 65.000	> 8.000 bis 20.000	> 4.000 bis 8.000	> 2.000 bis 4.000	> 500 bis 2.000	bis 500

Abbildung 8 Ausschnitt aus Kapitel II „Überblick“ Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 1)

Der Grenzwert von 27.500 Fahrgästen pro Tag für Kategorie 1 wurde im Jahr 2011 evaluiert. Mit dem Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013, Version 1, wurde die Reisendenfrequenz pro Tag (in allen Versionen des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2012 noch als „Fahrgastfrequenz“ bezeichnet) für die Kategorie 1 von bisher ≤ 27.500 bis 65.000 auf ≤ 20.000 bis 65.000 Fahrgästen pro Tag abgesenkt. Beweggrund für die Absenkung der Reisendenfrequenz pro Tag für die Kategorie 1 war, dass obwohl im Zuge der sogenannten Bahnhofsoffensive insbesondere die Verkehrsstationen in den Landeshauptstädten Graz Hbf, St. Pölten Hbf sowie Salzburg Hbf unter Einsatz hoher Investitionen umfangreich modernisiert und umgebaut wurden, diese dennoch den Grenzwert von 27.500 Fahrgästen nicht erreichten.¹⁹ Die Adaptierung des Grenzwertes erfolgte, um sicherzustellen, dass ein sachgerechter Leistungs- bzw Kostenbezug gegeben bleibt, da die modernisierten Verkehrsstationen eine hohe Leistungsqualität und dementsprechend hohe Kosten²⁰ aufwiesen.²¹

¹⁹ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 26.

²⁰ So lagen die durchschnittlichen Gesamtkosten der drei modernisierten Stationen in den bescheidgegenständlichen Jahren über jenen der nächstteuersten Station der Kategorie 2 des Jahres 2012 (Villach Hbf), siehe Abbildung 9.

²¹ Weitere Änderungen:

Als Ergebnis der Evaluierung kam folglich ab dem Produktkatalog 2013 ein Grenzwert von 20.000 Fahrgästen zur Anwendung.



Abbildung 9 Durchschnittliche Gesamtkosten 2012-2015 der Verkehrsstationen, die im Jahr 2012 in Kategorie 2 eingestuft waren, eigene Darstellung²²

Die Zuordnung der Verkehrsstationen zu einer Grundkategorie erfolgte für die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 und 2013 auf Grundlage der Reisendenfrequenzdaten für das Jahr 2008.²³ Für die Zuordnung der Verkehrsstationen für die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2014 und 2015 wurde ein Mittelwert der gemeldeten Reisendenfrequenz-Daten der Jahre 2008

- Im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 (alle Versionen) wurde die Anzahl an Fahrgästen pro Tag noch als „Fahrgastfrequenz“ bezeichnet; ab dem Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013, Version 1, erfolgte die Änderung zu „Reisendenfrequenz“ pro Tag.
- Umbenennung der Entgeltkomponente des Moduls 3 von „verkehrliche Bedeutung“ (Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, Versionen 1 bis 4) zu „Bahnsteigkapazität“ (ab Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012, Version 5)
- In den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 (Versionen 1 bis 6) enthielt die Basis- bzw. Zusatzleistung „Security“ des Modules 2 die Zusatzbezeichnung „Premium oder Standard“ und den Hinweis darauf, dass die Videoanlagen mit Notrufsprechstellen versehen sind.
- Ab dem Produktkatalog Netzzugang Stationen 2014 (Version 1) enthielt die Basisleistung (Modul 1) statt die bisher separat angeführten Leistungen „Bereitstellung von Flächen für Aushänge“ und „Erstellung und Druck Aushangfahrplan“ nunmehr die zusammengefasste Leistung „Aushangfahrplan (Erstaushang)“, wobei statt den bisher vom Leistungsumfang gedeckten bis zu zwei Aushängen von Abfahrts- und Ankunftsafeln pro Fahrplanjahr nunmehr der Erstaushang inkludiert war, während weitere Aushänge nach dem Erstaushang separat in Rechnung gestellt wurden.

²² A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, Beilage ./1; siehe Unterkapitel 2.10. dieses Bescheides.

²³ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 27.

bis 2012 herangezogen,²⁴ wobei eine Änderung der Zuordnung erst bei Unter- bzw. Überschreitung des jeweiligen Referenzwertes aus dem Jahr 2008 von 10 Prozent²⁵ erfolgte.

Der nachfolgenden Abbildung kann die Anzahl an Verkehrsstationen untergliedert nach den sechs Grundkategorien für die bescheidgegenständlichen Jahre 2012 bis 2015 entnommen werden:

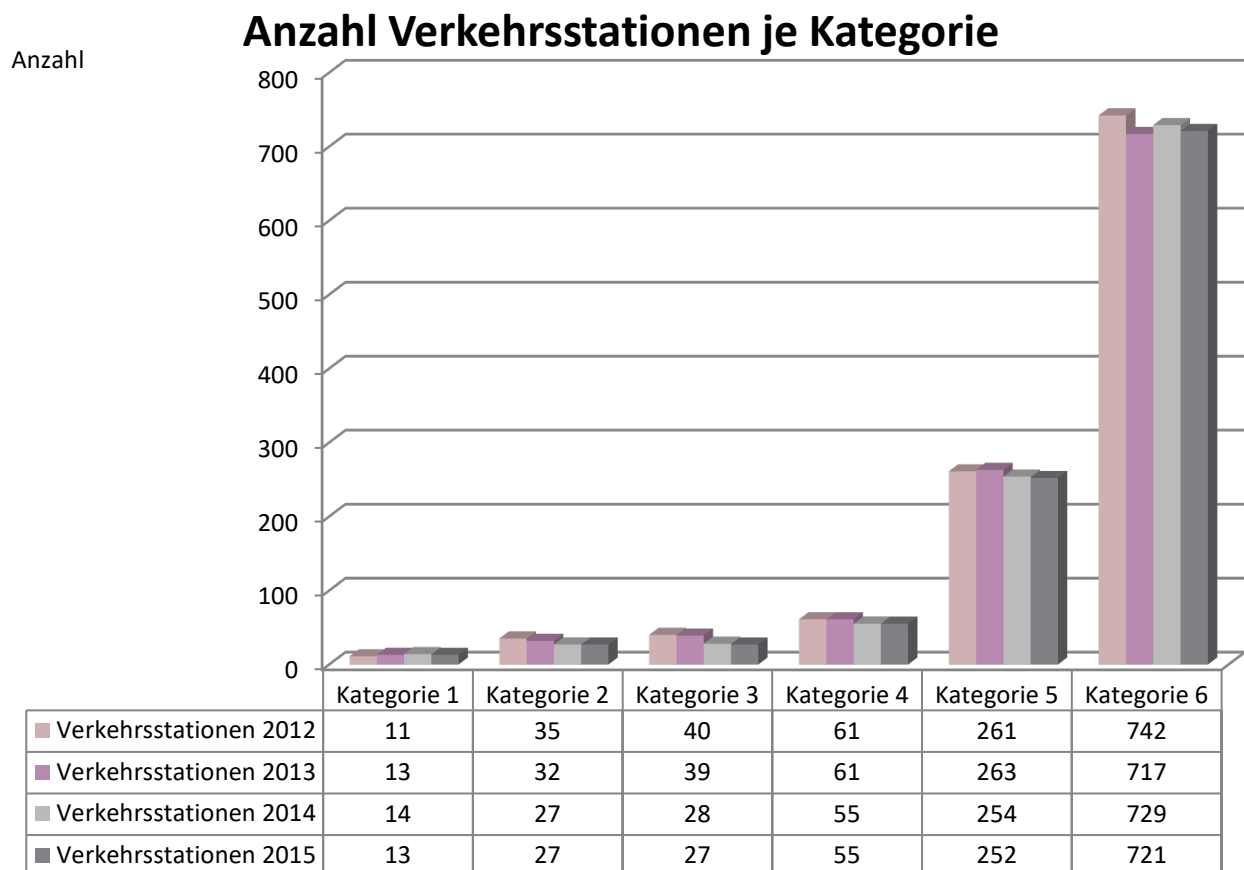


Abbildung 10 Anzahl der in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 - 2015 angeführten Verkehrsstationen je Kategorie, eigene Darstellung

Durch die Einteilung der Verkehrsstationen mittels festgesetzter Grenzwerte über die Reisendenfrequenz wurde eine erste Clusterung (Zuordnung von aufgrund kongruenter Reisendenfrequenz vergleichbarer Verkehrsstationen) erzielt.

2.5.2 Ausstattungsstrategie der A**

Die Reisendenfrequenz wiederum war maßgeblich für die Ausstattung der Verkehrsstationen einer Kategorie, da die Anforderungen an die Dimensionierung und die Ausstattungsquantität

²⁴ A**, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 bis 2015, Kapitel 3.1.

²⁵ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 27 und Produktkatalog Netzzugang Stationen, Kapitel 6.3.

und -qualität einer Verkehrsstation mit der Anzahl der Reisenden und deren verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Knotenanbindung an Fernverkehr, S-Bahn, Bus oder den innerstädtischen öffentlichen Verkehr korreliert bzw von der Anzahl der Reisenden determiniert wird.²⁶

Nachfolgend werden die in der sogenannten Ausstattungsstrategie der A** definierten Unterschiede zwischen den Kategorien angeführt:

Kategorie 1

- Ausstattung wie Kategorie 2
- Größere bauliche Dimensionierung/ höhere Investitionen

Kategorie 2

- Videoüberwachung auf Vorplatz und Straßenzugang, im Aufnahmegebäude, im Bahnsteigzugang, am Bahnsteig
- Sanitäre Einrichtungen
- Fahrtreppe
- Anbringung der Aushänge mittels beleuchteter Vitrine im Bahnsteigzugang
- 3er Sitzelemente pro Bahnsteig: 2 bis 4 Stück
- Bahnsteigdach mit Aufzug 2 Sektoren

Kategorie 3

- Monitore im Aufnahmegebäude, im Bahnsteigzugang, am Bahnsteig
- Bahnsteiganzeiger mit integrierter Uhr am Bahnsteig
- Monitor für Sonderinformationen umschaltbar auf Abfahrtsinformationen am Bahnsteig

Kategorie 4

- Anbringung von Aushängen mittels beleuchteter Vitrine im Aufnahmegebäude, am Bahnsteig
- Lautsprecheranlage (manuell oder automatisch) im Bahnsteigzugang
- Geschlossene Wartekoje am Bahnsteig
- 3er Sitzelemente pro Bahnsteig: 2 bis 3 Stück
- Bahnsteigdach mit Aufzug 1 Sektor

Kategorie 5

- Uhr, falls kein Bahnsteiganzeiger mit integrierter Uhr vorhanden
- Offene Wartekoje am Bahnsteig
- 3er Sitzelemente pro Bahnsteig: 2 Stück
- Bahnsteigdach mit Aufzug 1/2 Sektor

²⁶ A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 2.

Kategorie 6

- 3er Sitzelemente pro Bahnsteig: 1 Stück²⁷

2.5.3 Leistungen gemäß den Modulen 1 bis 3

Nunmehr gilt es die in den bescheidgegenständlichen Produktkatalogen definierten Leistungen der Module 1 bis 3 darzulegen.

Das Leistungsangebot richtete sich stets nach der Konfiguration der jeweiligen Verkehrsstation. Für die zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen bestand keine Möglichkeit auszuwählen, welche Teilleistungen der Module 1 bis 3 sie in Anspruch nehmen möchten.

2.5.3.1 Basisleistungen gemäß Modul 1

Die bescheidgegenständlichen Produktkataloge enthielten in jeder ihrer Versionen ein Kapitel IV Produktbeschreibung 3.1 bis 3.3 mit einer Auflistung von als Basisleistungen definierten, den örtlichen Gegebenheiten und dem jeweiligen Reisendenaufkommen der einzelnen Station angepasste (siehe Unterkapitel 2.5.2 Ausstattungsstrategie der A** dieses Bescheides) Leistungen. Aus der schematischen Darstellung des Stationsentgeltmodelles ergibt sich, dass die Basisleistungen des Moduls 1 (siehe Tabelle 4 und Abbildung 11) in sämtlichen Grundkategorien angeboten wurden.

Zu den als Basisleistungen gemäß Modul 1 definierten Leistungen zählen:

1	Zugang zu und Benützung von Bahnsteigen einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Schieneninfrastrukturanlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen und für die allfällige Be- und Entladetätigkeit bei diesen Zügen,
2	ein dem Reisendenaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Reisenden (Beschilderung),
3	die Erstellung und der Druck von Aushangfahrplänen als auch die Bereitstellung von Flächen für Sonderinformationen, Abfahrts- und Ankunftstafeln und das Aushängen von Abfahrts- und Ankunftstafeln maximal zweimal pro Fahrplanjahr bzw einmal pro Fahrplanjahr sowie Sonderinformationen über infrastrukturbedingte Fahrplanangebotsänderungen und infrastrukturbedingte Schienenersatzverkehre,

²⁷ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 25.

4	die Bereitstellung von Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter in der Verkehrsstation für den Zweck des Ticketvertriebs,
5	eine regelmäßige Reinigung in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen und der Größe der Station,
6	Sitzgelegenheiten.

Tabelle 4 Schematische Darstellung der Leistungskomponenten des Moduls 1

Basisleistung in allen Stationen	Grundkategorie	1	2	3	4	5	6
	Reisendenfrequenz pro Tag	20.000 bis 65.000	> 8.000 bis 20.000	> 4.000 bis 8.000	> 2.000 bis 4.000	> 500 bis 2.000	bis 500
	Beschilderung	Basisleistung					
	Bereitstellung von Flächen für Aushänge						
	Erstellung und Druck Aushangfahrplan						
	Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter						
	Reinigung						
	Sitzgelegenheit						

Abbildung 11 Schematische Darstellung Modul 1, Basisleistungen in allen Kategorien, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013²⁸

Der Zugang zum Personenbahnsteig wurde nur gemeinsam mit dem Zugang zu den weiteren bescheidgegenständlichen Leistungen des Personenbahnhofs angeboten.

2.5.3.2 Kategoriespezifische Basis- und Zusatzleistungen gemäß Modul 2

Die A** bot nach Möglichkeit in ausgewählten Verkehrsstationen weitere als Leistungen des Moduls 2 definierte Leistungen an. Sie orientierte sich bei der Auswahlentscheidung an der Reisendenfrequenz (siehe Kapitel 2.5.2 Ausstattungstrategie der A** dieses Bescheides) und den örtlichen Verhältnissen der Verkehrsstationen.²⁹ Je nach Kategorie-Zuordnung der jeweiligen Verkehrsstation waren die Leistungen als Basisleistung oder Zusatzleistung gemäß Modul 2 definiert (siehe hierzu Kapitel 2.5.3.2 Kategoriespezifische Basis- und Zusatzleistungen gemäß Modul 2 dieses Bescheides), wobei seitens der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Möglichkeit bestand in Verkehrsstationen angebotene (Zusatz-)Leistungen auszuschlagen. Zu den weiteren Leistungen zählten:

1	ein Wetterschutz in Form einer Bahnhofshalle, eines Warteraumes, einer Wartekoje, eines Bahnsteigdaches, eines Bahnhofsvordaches, einer Einhausung oder eines überdachten Stiegenaufganges,
2	eine dynamische Fahrgastinformation mittels Lautsprecherdurchsagen und/oder elektronisch-optischer Informationssysteme (Zugzielanzeige oder Monitor) über ein-, aus- und durchfahrende Züge einschließlich Information über den aktuellen Zuglauf,

²⁸ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 25.

²⁹ A**, Produktkatalog Stationen, Kapitel 3.2; Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 4.

3	Sicherheitsdienstleistungen in Form von Lautsprechern mit Notrufsprechstelle und Securitydienstleistungen,
4	der Zugang zum Bahnsteig über eine Fahrtreppe oder einen Fahrsteig
5	ein Koffertrolleystützpunkt und,
6	einen InfoPoint, mit Informationen über Verkehrsangebote auf dem Schienennetz, Mobilitätsverknüpfungen sowie Abweichungen und eventuelle Ersatzmöglichkeiten, Information über objektspezifische Besonderheiten, Personenausrufe auf der Verkehrsstation, Annahme von Anmeldung PRM ³⁰ zur Bahnfahrt, Organisation von Gepäcktransporten, Hilfestellung bei Fahrkartenautomaten (EVU) und Gepäckschließfächern, Ausstellen von Bestätigungen bei Zugverspätungen, Annahme und Weiterleiten von Fundgegenständen bzw Anregungen und Beschwerden.

Tabelle 5 Schematische Darstellung der Leistungskomponenten des Moduls 2



Abbildung 12 Schematische Darstellung Modul 2, Basis- bzw Zusatzleistung, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013³¹

2.5.3.3 Leistung Verkehrliche Bedeutung gemäß Modul 3

Bei dem Modul 3, das an die Anzahl an Bahnsteigkanten in einer Verkehrsstation anknüpft, handelt es sich um eine Leistungskomponente, die die verkehrliche Bedeutung³² einer Verkehrsstation widerspiegelt. Im Modul 3 wird zwischen Stationen mit 1 bis 2 Bahnsteigkanten, 3 bis 4 Bahnsteigkanten, 5 bis 7 und mehr als 8 Bahnsteigkanten differenziert.

³⁰ Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, siehe Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (VO 1300/2014)

³¹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 4.

³² Ab dem Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 wurde das Modul 3 statt „verkehrliche Bedeutung“ „Bahnsteigkapazität“ genannt.

Bei der Zurverfügungstellung von Bahnsteigkanten handelt es sich um Leistungen, da eine größere Anzahl an Bahnsteigkanten bei Verkehrsstationen mit Knotenfunktion benötigt wird. Knotenbahnhöfe sind durch die hohe Anzahl an Bahnsteigkanten charakterisiert und gewährleisten dadurch einerseits die Pünktlichkeit der Züge und andererseits ein hohes Fahrgastpotential. Der hohe Pünktlichkeitsgrad der [REDACTED]-Züge wäre bei einer geringeren Anzahl von Bahnsteigkanten an deren Haltepunkten nicht zu erzielen.³³ Dies da eine hohe Bahnsteigkapazität eine situationselastisch flexible Gestaltung der Einfahrt mehrerer Züge auf verschiedene Bahnsteigkanten ermöglicht. Die Bahnsteige an den durchgehenden Hauptgleisen werden vorrangig von Zügen mit kurzer Aufenthaltsdauer benützt, während die Bahnsteige an den Nebengleisen primär für Züge vorgesehen sind, die durch Fernverkehrszüge überholt werden.³⁴ Außerdem führte die B** Fernverkehrsdienstleistungen durch, womit sich in den Knotenbahnhöfen mit dem Regionalverkehr Verknüpfungen ergaben. Aus diesem Grund greift die Argumentation der B**, wonach sie nur die Kosten für einen einzigen Bahnsteig verursache zu kurz, da die Halte von anderen Zügen auf anderen Bahnsteigen abgewickelt werden müssen und die Vorhaltung dieser Bahnsteige durch die B** zumindest mitbedingt wird.

Die zentrale Funktion von Knotenbahnhöfen ist es, die Zuglinien der verschiedenen Strecken zu verknüpfen und dabei Qualitätsstandards bei möglichst hoher Kapazität einzuhalten, insbesondere die Erreichbarkeit und Pünktlichkeit von Anschlusszügen. Die möglichst friktionsfreie Fahrplangestaltung und qualitätsvolle Abwicklung des Zugverkehrs und des Reisendenaufkommens in den Verkehrsstationen setzt daher das Vorhandensein von mehreren Bahnsteiggleisen zwingend voraus.³⁵ Eine höhere Anzahl von Bahnsteigen in einer Verkehrsstation dient dabei dem Zweck der Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr³⁶ und ist mithin der Verteilungsfunktion des jeweiligen Bahnhofes geschuldet.³⁷

Mit den Faktoren des Moduls 3 wird darüber hinaus, da es sich um einen Multiplikator handelt, der an das gemäß der Module 1 und 2 errechnete Entgelt anknüpft, die Gesamtkonfiguration der Station abgebildet. Verkehrsstationen, die von unterschiedlichen Verkehrsdiensten, wie etwa Personenfern- und -nahverkehrszügen, angefahren werden und/oder denen eine Knotenfunktion zukommt, erfordern grundsätzlich (ua aufgrund der längeren Haltezeit) ein Mehr an Bahnsteigkanten als Stationen mit vergleichbarer Fahrgastfrequenz, aber ohne die für Knotenbahnhöfe charakteristische Verknüpfungsfunktion zwischen Nah- und Fernverkehr. Stationen, die zur Durchführung von Stadt- bzw Vorortverkehren dienen – wie etwa S-Bahn-Stationen in Wien – haben hingegen eine vergleichbar hohe Fahrgastzahl mit geringerer Anzahl

³³ A**, Stellungnahme vom 24.04.2015, S 10.

³⁴ A**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 15.

³⁵ A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 10 f.

³⁶ B**, Stellungnahme vom 30.10.2013, S 11.

³⁷ Ebenda, S 11.

an Bahnsteigen. Stadtverkehre haben vergleichbar mit U-Bahnen kurze Haltezeiten in den Stationen. Kurze Haltezeiten ermöglichen höhere Zugzahlen.³⁸

2.5.3.4 Zwischenergebnis

Die Leistungsbeschreibung der Module 1 bis 2 muss im Kontext mit der Grundkategorisierung und der Ausstattungsstrategie der A** betrachtet werden, da die als Anknüpfungspunkte für die Zu- und Abschläge definierten Leistungen je Grundkategorie und Verkehrsstation unterschiedlich ausgestaltet sind. Auch die Leistung des Moduls 3 beinhaltet neben der reinen Anzahl an zur Verfügung gestellten Bahnsteigkanten über die Zurverfügungstellung von Bahnsteigkanten hinaus eine leistungsstarke Gesamtkonfiguration der Station. Unzutreffend ist insofern auch das weitere Vorbringen der B**, dass das Reisendenpotential einer Verkehrsstation bereits mit dem frequenzabhängigen Basisentgelt abgegolten sei.³⁹ Die definierten Leistungen der Module bedürfen folglich einer gesamthaften Betrachtung (siehe Kapitel 2.3. dieses Bescheides).

2.6 Im Produkt Stationen erfasste Anlagen

Im Produkt Stationen wird von der A** eine Vielzahl an Anlagen erfasst, die unter die Oberbegriffe Vorplätze, Anlagen in Zusammenhang mit der Bahnsteigerschließung, Bahnsteige samt Ausstattungselementen, Aufnahmegebäude samt Ausstattungselementen exklusive Vermarktungsbereich, sonstige Ausstattungselemente und Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen (im Folgenden P&R- und B&R-Anlagen) subsumiert werden können.⁴⁰

³⁸ B**, Stellungnahme vom 30.10.2013, S 11.

³⁹ B**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 18.

⁴⁰ A**, Stellungnahme 04.10.2018, S 8 ff.

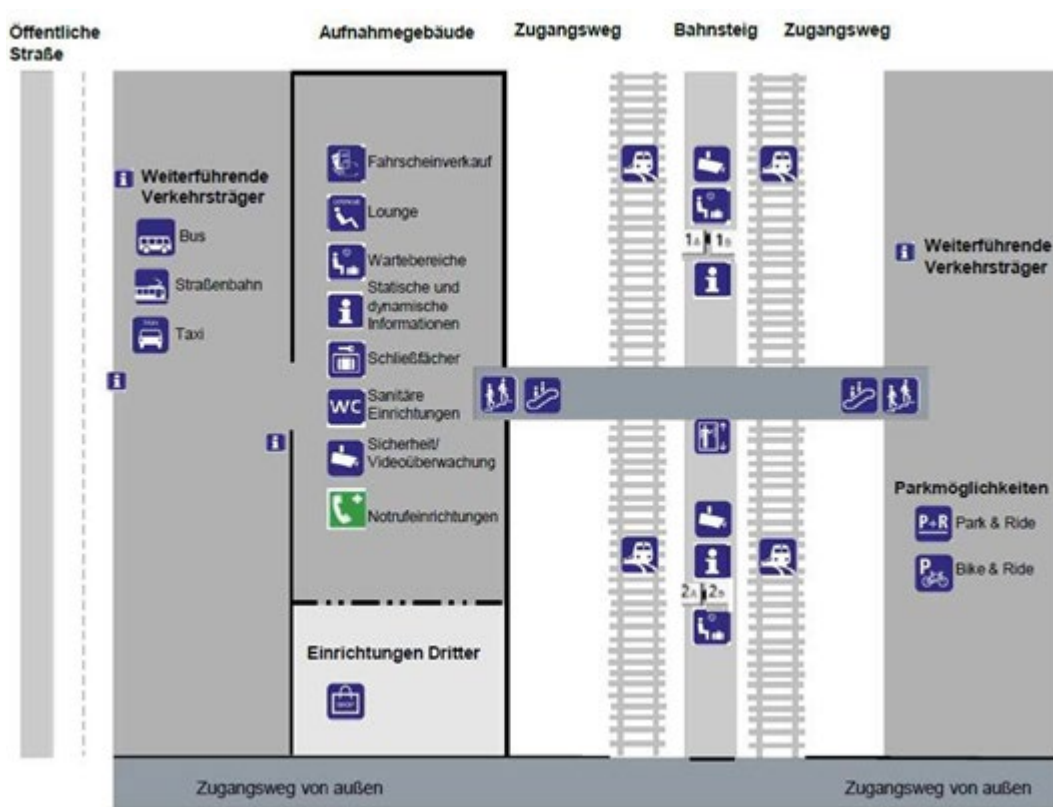


Abbildung 13 Grobe Darstellung der Anlagen des Produkts Stationen⁴¹

Der Vorplatz bezeichnet allgemein den Ankunftsbereich am Bahnhof. Der Bahnhofsvorplatz dient dem Zugang zur Verkehrsstation bzw dem Verkehrsträgerwechsel und ist somit Teil der Mobilitätskette.⁴² Es handelt sich dabei somit um das zentrale Verbindungsstück zwischen dem Zugangsbauwerk und den Ankunftsstellen der Reisenden sei es, dass sie mit dem öffentlichen Personennahverkehr, mit Taxis, mit privaten Kraftfahrzeugen oder zu Fuß zum Bahnhof kommen bzw diesen nach der Zugfahrt verlassen. Der Begriff Vorplatz umfasst dabei nicht nur den Platz als solchen, sondern er beinhaltet vielmehr weitere Anlagen, insbesondere Wegeleitsysteme und darauf bezogene Informationen, Haltebereiche bzw Wartebereiche anderer öffentlicher Verkehrsmittel, Wendeschleifen bei Sackgassen, Grünanlagen und Anlagen für Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst und die Sicherheitsanlagen.⁴³

Der Bahnsteig, eine befestigte Plattform, die parallel zu den Schienen verläuft, dient dem Ein- und Aussteigen der Fahrgäste.⁴⁴ Das Bahnsteigdach dient in erster Linie dem Schutz der Reisenden vor Witterungseinflüssen.

⁴¹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 34.

⁴² A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 8.

⁴³ Kramer, Privatgutachten vom 05.03.2020, S 9.

⁴⁴ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 9 f.

Ebenso wie der Vorplatz beinhaltet auch das Aufnahmegebäude eine Vielzahl weiterer Anlagen und Leistungen, wie etwa Wartebereiche, sanitäre Einrichtungen, Stiegen, Fahrtreppen, Rampen und Lifte, Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst, Wegeleitung sowie InfoPoints und Vitrinen-Kombinationen.⁴⁵

Unter Ausstattungselementen werden Anlagen verstanden, die sowohl am Bahnsteig als auch im Aufnahmegebäude vorkommen können, über die jedoch nicht jede Verkehrsstation verfügt, wie etwa das Bahnsteigdach, Beleuchtung oder Telekomanlagen. Die Beleuchtung umfasst alle Lichtquellen an den dem Fahrgast zur Verfügung stehenden Teilen der Verkehrsstation (Vorplatz, Aufnahmegebäude, Unter-/Überführungen, Zugänge zu den Bahnsteigen sowie die Bahnsteige selbst). Unter Telekomanlagen sind Sprech- und Datenverbindungsanlagen (zB Notrufeinrichtungen in den Liften) zu verstehen.

Bei sonstigen Ausstattungselementen handelt es sich um Anlagen, die sich außerhalb des Aufnahmegebäudes befinden, wie Bänke im Bahnsteigbereich, Wartekojen und Wartehäuser, Abfallbehältnisse im Bahnsteigbereich, Uhrenanlagen oder optische und akustische Informationsanlagen (Wagenstandsanzeiger, Stelen, Vitrinen und Lautsprecher, statische Wegeleitung).

Bei Anlagen in Zusammenhang mit der Bahnsteigerschließung handelt es sich um Anlagen, die den Zugang zu den Bahnsteigen bzw der Verkehrsstation ermöglichen. Im Wesentlichen sind dies Stiegenauf-/abgänge, Rolltreppen, Personenlifte, Stiegeneinhausungen sowie Personenüberführungen (Brückenbauwerke) und Personenunterführungen (Tunnel-/Durchlasselemente).⁴⁶

Eine P&R-Anlage stellt sich regelmäßig als ein Parkdeck oder eine flächige Anlage dar. Sie bietet Bahnkunden dabei die Möglichkeit zur Abstellung von Personenkraftwagen bzw motorisierten Zweirädern und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Verkehrsstation, wobei von ihr Verbindungswege zum Personenbahnhof bzw direkt zu den Bahnsteigen führen.⁴⁷ Die P&R-Anlage dient dem Verkehrsträgerwechsel zwischen dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr. Die verfahrensgegenständlichen P&R-Anlagen wurden von der A** errichtet und stehen in ihrem Eigentum⁴⁸. Die P&R-Anlagen sind im Allgemeinen baulich an die jeweilige Verkehrsstation angebunden, wobei teilweise eine solche direkte Anbindung fehlt und zB der Zugang von der P&R-Anlage zur Verkehrsstation über eine öffentliche Straße führt.⁴⁹ Die Anlagen werden nach Inbetriebnahme in der Regel von der jeweiligen Standortgemeinde

⁴⁵ Kramer, Privatgutachten vom 05.03.2020, S 14.

⁴⁶ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 8.

⁴⁷ Kramer, Privatgutachten vom 05.03.2020, S 11.

⁴⁸ Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 18.09.2020, S 4.

⁴⁹ Ebenda, S 5.

betreut (Öffentliche Abgaben und Gebühren, Reinigung, Pflege und Administration, Winterdienst sowie weitere Kontroll-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen).⁵⁰ Sowohl P&R- als auch B&R-Anlagen sind vorrangig und überwiegend den Benützern der Eisenbahn vorbehalten.⁵¹ Der Standortgemeinde obliegt es dafür Sorge zu tragen, dass eine widmungsgemäße Benutzung durch Bahnreisende erfolgt.

Bei B&R-Anlagen handelt es sich um flächige Anlagen. Sie bieten den Bahnkunden die Möglichkeit zur Abstellung von (zumeist nichtmotorisierten) Zweirädern und befinden sich – ebenso wie die P&R-Anlagen – in unmittelbarer Nähe zur Verkehrsstation, wobei Verbindungswege von den B&R-Anlagen zur Verkehrsstation bzw zu den jeweiligen Bahnsteigen führen.⁵² Des Weiteren können sich auf der B&R-Anlage Elemente wie Dächer zur Unterstellung von Zweirädern sowie entsprechende Fahrradständer/-bügel zur Sicherung der Fahrräder oder ganze Fahrradboxen befinden.

Anlagenart	2012	2013	2014	2015
Park&Ride	346	361	367	382
Bike&Ride	279	301	309	323

Tabelle 6 Anzahl der Park&Ride und Bike&Ride Anlagen in den Jahren 2012 bis 2015⁵³

Sowohl bei P&R- als auch bei B&R-Anlagen handelt es sich um Infrastrukturanlagen von besonderem regionalen Interesse.⁵⁴ Die P&R- und B&R-Anlagen sind zwar im Produkt Stationen erfasst (zu den im Produkt Stationen erfassten Kosten bezüglich P&R- und B&R-Anlagen siehe Unterkapitel 2.10.1 IST-Kosten gekürzt um Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und fehlerhaft zugeordnete Kosten dieses Bescheides), aber nicht expressis verbis in den bescheidgegenständlichen Produktkatalogen angeführt.

2.7 Kosten für das Produkt Stationen

Der nachfolgende Abschnitt behandelt die Kosten der A** für das Produkt Stationen.

2.7.1 Methodik der Kostenermittlung

Um die Ermittlung der IST-Kosten und Erlöse für das Produkt Stationen nachvollziehen zu können, bedarf es der Darlegung der grundlegenden Struktur der Buchhaltung und Kostenrechnung der A**.

⁵⁰ GZ BMVIT-260.989/0005- II/INFRA1/2016, Richtlinie Park&Ride-Anlagen, 2017, S 13 f.

⁵¹ BMVIT RL, S 15.

⁵² *Kramer*, Privatgutachten vom 05.03.2020, S 13.

⁵³ A**, Stellungnahme vom 02.10.2020, S 2 f.

⁵⁴ BMVIT RL, S 4.

Zu diesem Zweck wurde der Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH, Mag. Christian Wilfinger, MSc, gemäß § 52 AVG als Amtssachverständiger beigezogen und beauftragt, anhand der im Rahmen von Einsichtnahmen in Buchhaltungssysteme der [REDACTED] gewonnenen Erkenntnisse Befund und Gutachten zu folgenden Fragen zu erstellen:

- Feststellung, welche Gesamtkosten die [REDACTED] dem Produkt Stationen zuordnet und ob diese Kosten deckungsgleich mit den Angaben der [REDACTED] in ihren Stellungnahmen sind.
- Stimmen die Angaben über die Erlöse der [REDACTED] mit den Buchhaltungsdaten überein?
- Lässt sich die von der [REDACTED] in den Stellungnahmen angeführte Unterdeckung der Kosten (Erlöse kleiner Kosten) in den einzelnen Kategorien anhand der eingesehenen Unterlagen nachvollziehen
- Ist ein Leistungsbezug zwischen den verrechneten Entgelten und den angebotenen Leistungen dahingehend, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten steht, feststellbar?
- Wurde die Buchwertzinsenzuscheidung auf das Produkt Stationen anhand der von der [REDACTED] festgelegten Verteillogik durchgeführt?
- Prüfung bei einer anhand von objektiven Kriterien durchzuführenden Auswahl von Verkehrsstationen, ob die bei der Kategorisierung von Verkehrsstationen festgesetzte Fahrgastfrequenz anhand von Meldungsdaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw allfälliger Korrekturen der gemeldeten Daten durch die A** nachvollziehbar ist.
- Im Rahmen der Einsicht festgestellte offensichtliche Fehlzusordnungen von Kosten sind im Gutachten zu dokumentieren.

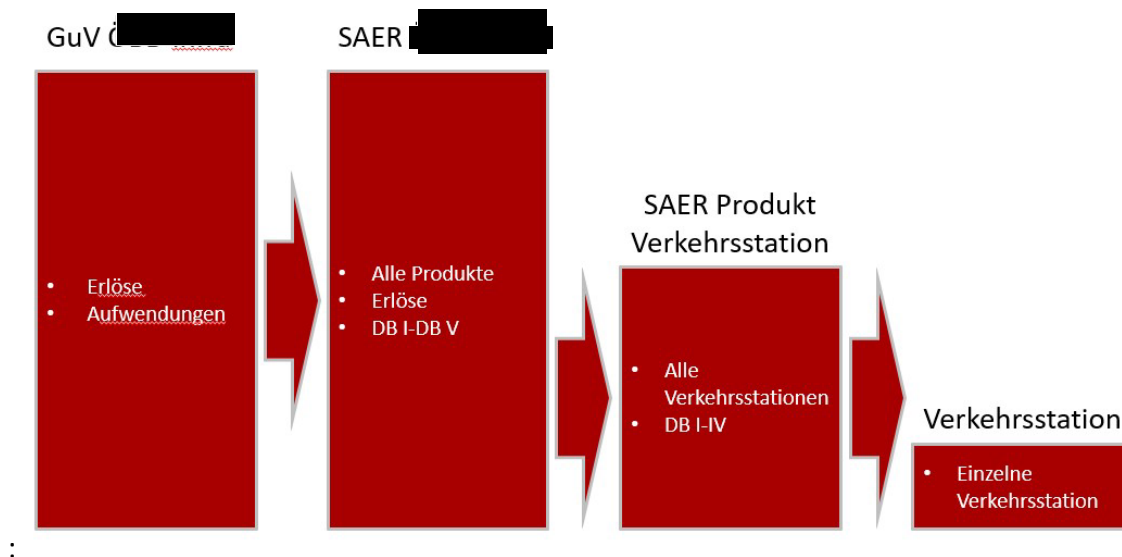


Abbildung 14 Vereinfachte Darstellung Zusammenhang Gewinn- und Verlustrechnung A**, SAER, Produkt Stationen⁵⁵

Bei der „GuV A**“ handelt es sich um die Gewinn- und Verlustrechnung der A**, die alle Erlöse und Aufwendungen, die im Unternehmen anfallen, beinhaltet. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist Bestandteil der jährlichen Wirtschaftsprüfung (IFRS) und bildet auch die Basis für die sogenannte Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung (SAER) der A**. Die IFRS-Werte fließen in den Konzernabschluss der A** ein und werden vom Konzernabschlussprüfer geprüft.⁵⁶

Die Daten aus der GuV werden von der A** in das System Cognos importiert. Die Kosten und Erlöse werden von der Gewinn- und Verlustrechnung in die SAER übernommen. In der Cognos Datenbank (SAER) werden die Gesamtkosten der Produkte dargestellt. In der SAER im System Cognos erfolgt insbesondere die Zusecheidung von Konten zu Deckungsbeitragsstufen (kurz DB). Die A** unterscheidet in der SAER



The table content is redacted with black bars. A small number '58' is visible at the end of the last row.

Die SAER lässt sich auf unterschiedliche Produkte wie beispielsweise Zugtrasse oder Stationen einschränken. Im Produkt Stationen werden nur die Kosten der DB-Stufen I bis IV berücksichtigt.

Die SAER kann über die Kostenstellennummer weiter auf eine einzelne Verkehrsstation (Kostenstellennummer) eingegrenzt werden, sofern die Verkehrsstation über eine eigene Kostenstellennummer verfügt (siehe hierzu Kapitel 2.10.3 IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie dieses Bescheides). Es sind sowohl direkt wie auch indirekt (mittels Schlüssel) zugeschiedene Kosten der Verkehrsstation ersichtlich. Es handelt sich hierbei beispielsweise um die AfA, Buchwertzinsen, Hausverwaltung (HV) Reinigung oder HV Winterdienst.

⁵⁵ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 11.

⁵⁶ Ebenda, S 22.

⁵⁷ Wilfinger, Gutachten Wegeentgelt vom 07.06.2019, S 46 f.

⁵⁸ Ebenda, S 47.

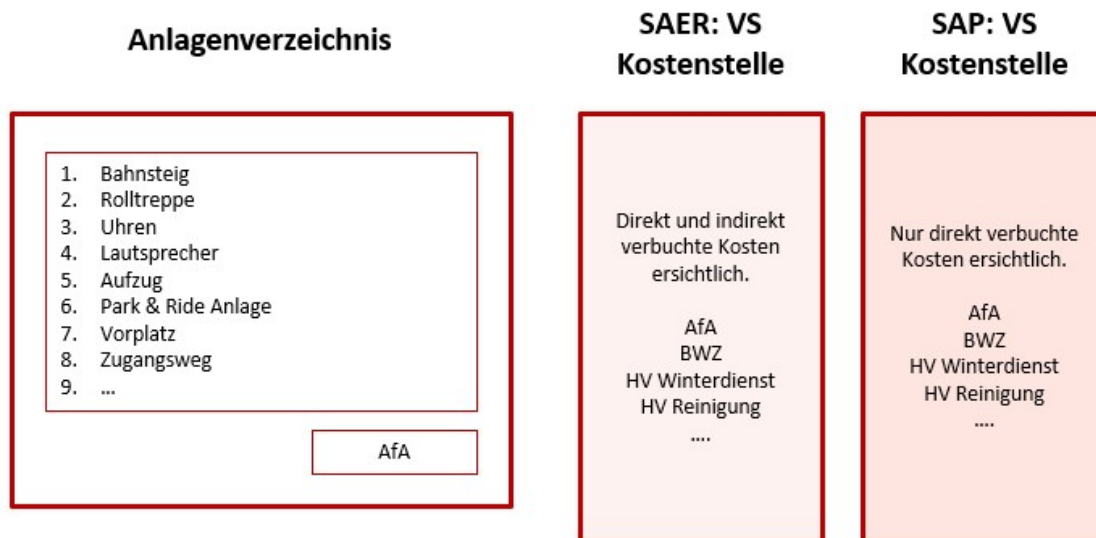


Abbildung 15 Überblick Kostendarstellung⁵⁹

SAER – VS Kostenstelle: Es sind sowohl direkt als auch indirekt (mittels Schlüssel) zugeschiedene Kosten der Verkehrsstation ersichtlich. Es handelt sich hierbei beispielsweise um die AfA, Buchwertzinsen, HV Reinigung oder HV Winterdienst.

SAP – VS Kostenstelle: Auf der SAP – VS Kostenstelle sind die direkt der Verkehrsstation zurechenbaren Kosten, das sind ebenfalls beispielsweise Kosten wie AfA, Buchwertzinsen, HV Reinigung oder HV Winterdienst, erfasst. Der Unterschied zur SAER – VS Kostenstelle liegt darin, dass die SAP – VS Kostenstelle lediglich direkt auf der jeweiligen Verkehrsstation erfasste Kosten beinhaltet. Indirekte Kosten werden über Schlüsselungen erst in der SAER durchgeführt.

Anlagenverzeichnis: Im Anlagenverzeichnis (auch Anlagengitter genannt) sind alle Anlagegüter, die sich im Eigentum der A** befinden einzeln aufgelistet. Es ist darin unter anderem der Anschaffungswert, das Anschaffungsdatum, die Nutzungsdauer, die Buchwerte sowie die AfA ersichtlich. Es handelt sich beim Anlagenverzeichnis um ein Nebenbuch. Die AfA laut Anlagenverzeichnis wird auch auf der SAP-Verkehrsstation Kostenstelle verbucht.

Den gesetzlichen Rahmen zum Anlagenverzeichnis bildet § 226 UGB. Im Anlagenverzeichnis sind die Anlagen des Unternehmens mit folgenden Informationen gesondert anzugeben:

1. die Anschaffungs- oder Herstellungskosten zum Beginn und Ende des Geschäftsjahrs;
2. die Zu- und Abgänge sowie Umbuchungen im Laufe des Geschäftsjahrs;
3. die kumulierten Abschreibungen zu Beginn und Ende des Geschäftsjahrs;
4. die Ab- und Zuschreibungen des Geschäftsjahrs;

⁵⁹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 12.

5. die Bewegungen in Abschreibungen im Zusammenhang mit Zu- und Abgängen sowie Umbuchungen im Laufe des Geschäftsjahrs und
6. der im Laufe des Geschäftsjahrs aktivierte Betrag, wenn Zinsen gemäß § 203 Abs 4 UGB aktiviert werden.

Demnach ist das Anlagenverzeichnis eine Aufstellung sämtlicher dem Unternehmen zugehöriger Anlagen mit einer detaillierten Darstellung eben angeführter Werte.

Im Rahmen seiner Prüfungstätigkeiten holte der Amtssachverständige das Anlagenverzeichnis (Anlagengitter) der A** für das Jahr 2014 ein und nahm Prüfungshandlungen hinsichtlich der für die Detailprüfung ausgewählten Verkehrsstationen vor.⁶⁰ Das Anlagenverzeichnis wurde einer Plausibilitätsprüfung der dem Produkt Stationen zugeordneten Anlagenklassen und der untergeordneten Anlagegüter unterzogen.⁶¹ Die einzelnen Anlagen der im Detail geprüften Verkehrsstation wurden durchgesehen.⁶² Es wurde in einer Überblickstabelle dargestellt welche Anlagen erfasst wurden.

2.7.2 Kostenblöcke

Im Zuge der Ermittlung der Stationsentgelte für die Netzfahrplanperioden 2012 bis 2015 wurden von der A** die nachfolgenden Kostenblöcke herangezogen, wobei vereinzelte Kostenblöcke lediglich in den Jahren vor 2012 vorkamen.⁶³

2.7.2.1 Infrastruktur Nutzungsentgelt

Der Kostenblock „Infrastruktur Nutzungsentgelt“ betrifft das einer Pacht ähnelnde Entgelt, das von der [REDACTED] bis einschließlich 2009 an die [REDACTED], die Anlageneigentümerin der dem Produkt Stationen zugeordneten Anlagen war und die Kapitalkosten (AfA und Buchwertzinsen) zu tragen hatte, entrichtet wurde. Mit der Verschmelzung der beiden Infrastrukturgesellschaften zur neu gegründeten A** per 01.01.2010 wurde der Kostenblock „Infrastruktur Nutzungsentgelt“ obsolet und durch die Kostenblöcke AfA und Buchwertzinsen ersetzt.

2.7.2.2 AfA

Bei diesem Kostenblock handelt es sich um die Abschreibung für Anlagen der Verkehrsstation. Die AfA ist der jährliche Wertverzehr der Herstellungs- und Anschaffungskosten für Anlagen über die Nutzungsdauer (zB Bahnsteig oder Ausstattungselemente wie Bahnsteigdächer), der in der SAER unter der Position AfA abgebildet wird.

⁶⁰ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 33.

⁶¹ Ebenda, S 35.

⁶² Ebenda, S 33.

⁶³ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, S 2 ff.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

⁶⁴ A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 3.

⁶⁵ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 2 f.

⁶⁶ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 19.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

⁶⁷ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, S 2 ff.

2.7.2.15 Management



2.7.3 Mittels Schlüssel zugewiesene Kosten

Nachdem sich die Gesamtkosten einer Verkehrsstation aus direkt gebuchten Kosten und mittels Schlüssel zugeordneten Kosten zusammensetzen,⁶⁸ werden im Folgenden die im bescheidgegenständlichen Zeitraum für das Produkt Stationen relevanten Schlüssel der A** erläutert:

2.7.3.1 Buchwertschlüssel

Der Buchwertschlüssel wurde im Zuge der Neuausrichtung der SAER für das Jahr 2012 implementiert. Dieser Verteilungsschlüssel zog Buchwerte (Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Gegenständen,⁶⁹ vermindert um Abschreibungen) für nicht direkt gebuchte Kostenanteile heran.⁷⁰ Der Aufwand wurde hier mittels Buchwertschlüssel über Anlagenbuchwerte auf das Produkt Stationen verteilt. Ab dem Jahr 2013 wurde der Buchwertschlüssel durch den Anlagenherstellkostenschlüssel (AHK-Schlüssel, siehe unten) ersetzt.⁷¹

2.7.3.2 Anlagenherstellkostenschlüssel

Die Schlüsselung der Kosten von Sammelkostenstellen auf die Verkehrsstation erfolgte ab dem Jahr 2013 zum Teil im Verhältnis der Anschaffungs- und Herstellungskosten der jeweiligen Kostenstelle an den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten mittels dem sogenannten Anlagenherstellkostenschlüssel.⁷² Anschaffungskosten sind gemäß § 203 Abs 2 UGB die Aufwendungen, die geleistet werden, um einen Vermögensgegenstand zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, soweit sie dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können. Zu den Anschaffungskosten gehören auch die Nebenkosten sowie die nachträglichen Anschaffungskosten. Anschaffungspreisminderungen sind abzusetzen. Herstellungskosten sind gemäß § 203 Abs 3 S 1, 2 UGB die Aufwendungen, die für die Herstellung eines Vermögensgegenstandes, seine Erweiterung oder für eine über seinen ursprünglichen Zustand hinausgehende wesentliche Verbesserung entstehen. Bei der Berechnung der Herstellungskosten sind auch angemessene Teile dem einzelnen Erzeugnis nur mittelbar zurechenbarer fixer und variabler Gemeinkosten in dem Ausmaß, wie sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen, einzurechnen.

⁶⁸ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 27.

⁶⁹ Zu den Anlagen- und Herstellkosten siehe unten.

⁷⁰ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, S 21.

⁷¹ Ebenda, S 21 und Beilage ./6.

⁷² Ebenda, Beilage ./6.

Der Amtssachverständige konnte feststellen, dass um eine korrekte Anlagenbuchhaltung sicherzustellen, bei der A** ein Handbuch zu den Aktivierungsgrundsätzen aufliegt, in dem unter anderem die Anlagenzuordnung angeführt ist. Zusätzlich existiert ein internes Kontrollsystem, das unter anderem den Prozess „Anlagenbuchhaltung“ beinhaltet. Für die Korrektheit der Anlagenbuchhaltung wurden nachfolgende IKS-Kontrollen implementiert, die in verschiedenen Zeitintervallen getestet werden:⁷³

- Überprüfung von Investitionsaufträgen auf Aktivierbarkeit
- Sicherstellung der Richtigkeit und Vollständigkeit von Auftragsstammdaten für Investitions-/Erhaltungsvorhaben
- Anwendung der Aktivierungsgrundsätze und Vorschriften für SAP CO-Aufträge
- Prozesskontrolle Anlagenbuchhaltung und Auftragsbearbeitung
- Zeiterfassungsdatenabgleich zwischen Zeiterfassungssystem und SAP-System

2.7.3.3 Betriebsführung NB Infopoint Zuordnung

[REDACTED]

2.7.3.4 Energie Schlüssel

[REDACTED]

2.7.3.5 Betriebsführung Netzbetrieb Schlüssel

[REDACTED]

⁷³ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 32 f.

⁷⁴ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./6.

⁷⁵ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 33.

⁷⁶ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./6.

⁷⁷ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, S 6.

⁷⁸ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./6.

⁷⁹ Ebenda, Beilage ./6.

[REDACTED]

[illegible]

Rund ■ Prozent der Kosten der Verkehrsstationen wurden im Jahr 2014 direkt gebucht, während die restlichen 7 Prozent über Schlüssel zugeordnet wurden.⁸⁴ Im Jahr 2014 wurden rund ■ Prozent der Kosten mittels AHK-Schlüssel, rund ■ Prozent mittels Betriebsführung NB Infopoint Schlüssel und rund ■ Prozent mittels Regionale Sammel-Kostenstelle⁸⁵ mit AHK Schlüssel auf die Verkehrsstationen zugewiesen.⁸⁶

⁸⁰ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./6.

⁸¹ Ebenda, Beilage ./6.

⁸² A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./6.

⁸³ Ebenda, Beilage ./6.

⁸⁴ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 30.

⁸⁵ *Wilfinger*, Gutachten zum Wegeentgeltverfahren 2018/19 vom 07.06.2019, S. 40

⁸⁶ Ebenda, S 32.



Abbildung 16 Darstellung Schlüssel Verkehrsstationen 2014⁸⁷

Anlagenherstellkostenschlüssel

Profitcenter

Regionale Sammel-KST mit AHK

Betriebsführung NB Infopoint Zuordnung

Anlagenherstellkostenschlüssel

Direktbuchungen

Tabelle 7 Auswertung Schlüsselbuchungen und Direktbuchungen 2014 (SAER Filterung DB I-IV, Produkt Stationen; technische Filterung)⁸⁸

⁸⁷ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 31.

⁸⁸ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 31

2.8 Trennung Rechnungskreis Gebäude vom Rechnungskreis Verkehrsstation

Für das Produkt Stationen sind in Hinblick auf Bahnhöfe im Rechnungswesen zwei Rechnungskreise, nämlich der Rechnungskreis Verkehrsstation und der Rechnungskreis Gebäude vorgesehen. Eine vereinfachte graphische Darstellung der getrennten Rechnungskreise kann der Abbildung 17 entnommen werden:

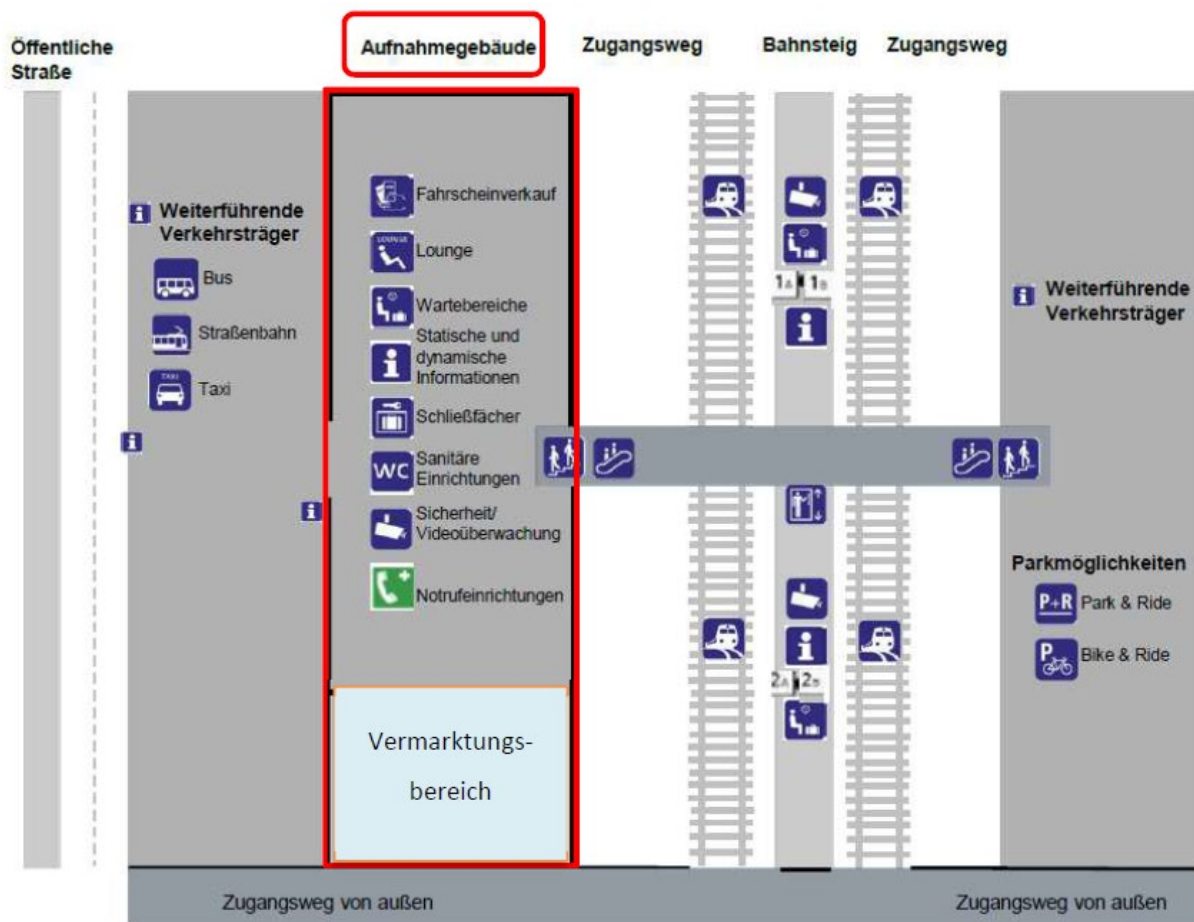


Abbildung 17 Darstellung Aufnahmegebäude und Vermarktungsbereich⁸⁹

Im Rechnungskreis Verkehrsstation sind die Kosten für dem Produkt Stationen zugeordnete infrastrukturelle Anlagen enthalten. Davon umfasst sind im Wesentlichen die Bahnsteige (inklusive deren Ausstattungselemente, wie etwa Dächer, Bänke, Wartekojen), die Zu- und Abgänge zu den Bahnsteigen (zB Stiegen, Rampen) inklusive technischer Hilfsmittel (zB Rolltreppen, Lifte), der erweiterte Zugangsbereich von und zum Bahnsteig (zB Personentunnel, der Bahnhofsvorplatz sowie etwa P&R-Anlagen und Fahrradabstellanlagen).⁹⁰ Anders ausgedrückt wurden auf dem Rechnungskreis Verkehrsstation grundsätzlich sämtliche dem

⁸⁹ Ebenda, S 34.

⁹⁰ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 6.

Produkt Stationen zuordenbaren infrastrukturellen Anlagen und die dazugehörigen Dienstleistungen (Reinigungsleistungen etc) zugerechnet, die sich außerhalb des Aufnahmegebäudes befinden. Somit sind in diesem Rechnungskreis auch keine Kosten des Vermarktungsbereiches enthalten. Die auf dem Rechnungskreis Verkehrsstation erfassten Kosten werden anschließend mittels Umbuchungen auf die einzelnen Kostenstellen der jeweiligen Verkehrsstationen verbucht.⁹¹

Im Rechnungskreis Gebäude werden hingegen die Kosten sämtlicher Gebäude (auch solcher, die anderen Produkten zuzuordnen sind) der A** erfasst. Die Aufnahmegebäude der Verkehrsstationen stellen somit einen Teil aller auf diesem Rechnungskreis erfassten Gebäude dar. Es werden hierauf beispielsweise Reinigungskosten erfasst, die im Aufnahmegebäude anfallen. Die Reinigungskosten in diesem Rechnungskreis werden getrennt in Reinigungs- und Energiekosten für Allgemeinflächen, und solchen Reinigungskosten für Flächen, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen (zB Wartehalle im Vermarktungsbereich). Mittels m²-Schlüssel werden diese Kosten der Wartehalle zugeordnet und über die Betriebskostenabrechnung der Verkehrsstation verrechnet.

Die AfA der Verkehrsstation (exklusive Aufnahmegebäude) geht in die Kosten des Produkts Stationen zur Gänze ein. Die Zurechnung der AfA des Aufnahmegebäudes ist hingegen komplexer, da eine Trennung zwischen Vermarktungsbereich und infrastrukturellem Bereich notwendig ist. Die kostenseitige Abgrenzung des Vermarktungsbereichs vom infrastrukturellen Bereich im Aufnahmegebäude wird wie folgt vorgenommen: Die AfA des Aufnahmegebäudes liegt als Gesamtheit vor. Der AfA-Anteil für den „infrastrukturellen Bereich“, dh für die infrastrukturellen Anlagen im Aufnahmegebäude wird aufgrund der Mischnutzung und der Errichtungs- und Aktivierungssystematiken nicht aufgeschlüsselt (einheitliches Wirtschaftsgut). Da es sich hier also um nicht einzeln erfassbare und nicht direkt zuscheidbaren Kosten handelt, wird die Systematik der sogenannten „Mietverrechnung“ herangezogen, um anteilige AfA und Zinsen im Wege einer Raummiete dem „infrastrukturellen Bereich“ kostenmäßig zuordnen zu können. Dies bedeutet, dass über diese kostenrechnerische Vorgangsweise die in den Mieten enthaltenen anteiligen Kapitalkosten (AfA und Zinsen) dem „infrastrukturellen Bereich“ kostenmäßig zugeordnet werden.⁹²

Die anderen Kosten betreffen die Betriebskosten. Ein Teil der im Rechnungskreis Gebäude erfassten Betriebskosten wird mittels m²-Schlüssel über die Betriebskostenabrechnung dem Rechnungskreis „Verkehrsstation“ zugerechnet. Hierzu zählen Betriebskosten der Warteräume und Hallen im Aufnahmegebäude.⁹³

⁹¹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 40.

⁹² A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, S 15.

⁹³ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 41 und A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 5.

Die kostenseitige Abgrenzung der Verkehrsstation vom Vermarktungsbereich⁹⁴ war in jedem bescheidgegenständlichen Jahr gegeben.⁹⁵

2.9. Planungshorizont Stationsentgelte und Herleitung der Planungskosten

Die Entgeltfestsetzung für die bescheidgegenständlichen Produktkataloge Netzzugang Stationen erfolgte aufgrund der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwa eineinhalb Jahre vor dem Inkrafttreten des jeweiligen Produktkataloges. Für die Herleitung der den verfahrensgegenständlichen Entgelten zugrunde liegenden Plankosten wurden seitens der A** demgemäß die IST-Kosten des der Entgeltfestlegung vorangegangenen Jahres herangezogen.

So erfolgte die Entgeltfestsetzung für den Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 im Jahr 2010. Die Plankosten wurden auf Basis der verfügbaren IST-Kosten des Jahres 2009 hergeleitet.



Abbildung 18 Planungshorizont für den Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012, eigene Darstellung

Die IST-Kosten der Jahre 2009 bis 2012 dienten als Grundlage für die Ermittlung der Plan-Kosten für die Produktkataloge Netzzugang Stationen der Jahre 2012 bis 2015:

- IST-Kosten 2009 -> PLAN-Kosten für Entgelte PK 2012
- IST-Kosten 2010 -> PLAN-Kosten für Entgelte PK 2013
- IST-Kosten 2011 -> PLAN-Kosten für Entgelte PK 2014
- IST-Kosten 2012 -> PLAN-Kosten für Entgelte PK 2015⁹⁶

Obige Darstellungen verdeutlichen, dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Überprüfung der historischen Kosten (IST-Kosten 2009 bis 2012) keine wesentlichen Erkenntnisse liefern würde, da diese nicht in der erforderlichen Granularität zur Verfügung stehen.⁹⁷ Aus diesem Grund

⁹⁴ Otruba/Taudes, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 6.

⁹⁵ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 6; ist auch unstrittig.

⁹⁶ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 4.

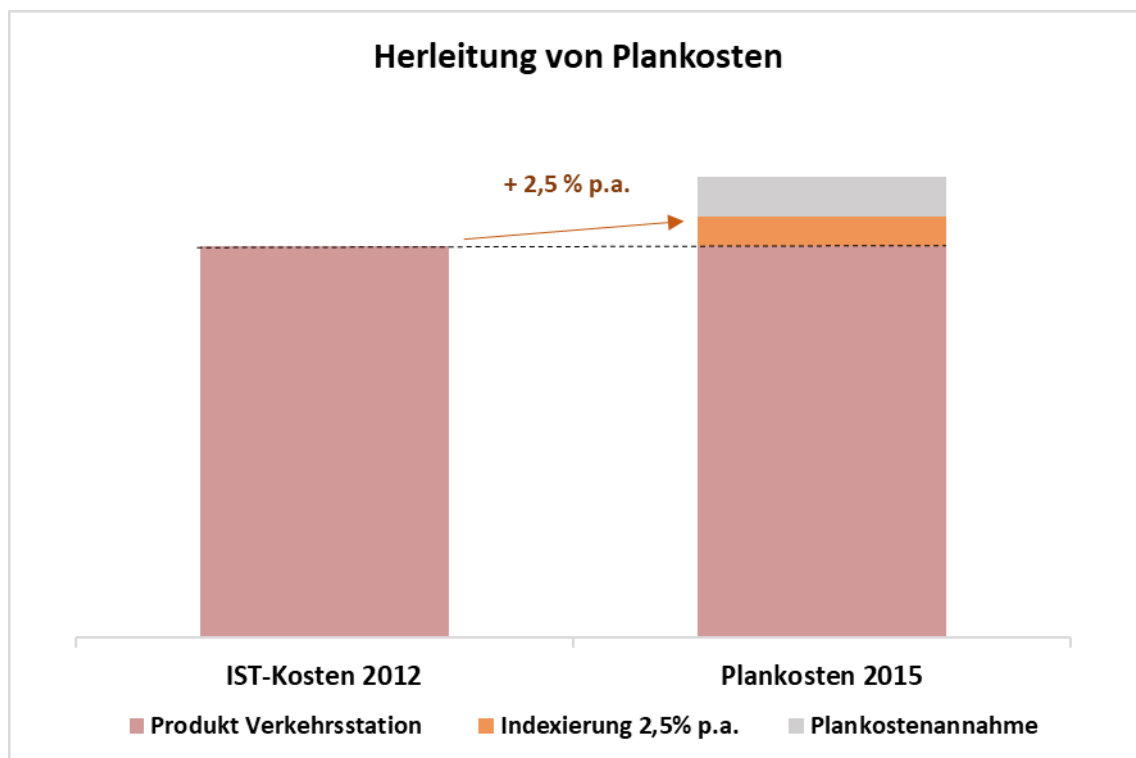
⁹⁷ Ebenda, S 4.

wurden im Weiteren die IST-Kosten der bescheidgegenständlichen Jahre (IST-Kosten 2012 bis 2015) herangezogen.⁹⁸

Die A** differenzierte bei der Herleitung der Plankosten zwischen in Betrieb befindlichen Verkehrsstationen und jenen Stationen, die einer Modernisierung unterzogen werden sollten.

Zur Herleitung der Plankosten für die in Betrieb befindlichen Verkehrsstationen wurden die dem jeweiligen Planungsjahr vorangegangenen IST-Kosten mit 2,5 Prozent p.a. indexiert. Dies entspricht der im Rahmenplan der A** hinterlegten Vorausvalorisierung für Investitionen bzw Instandhaltung.⁹⁹

Für jene Verkehrsstationen, die im verfahrensgegenständlichen Zeitraum modernisiert wurden (zB Bruck an der Mur, Graz Hbf, Salzburg Hbf, St. Pölten Hbf, Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof), hätte die „bloße“ Indexierung der IST-Kosten des Vorjahres zu niedrige PLAN-Kosten ergeben. Für die Verkehrsstationen, bei denen zum Planungszeitpunkt bekannt war, dass sie im Zuge der Bahnhofsoffensive modernisiert oder erweitert würden, wurden daher im Rahmen der Plankostenberechnung höhere Plankosten angenommen.



⁹⁸ Prüfungsgegenstand bildeten die IST-Kosten und IST-Erlöse der verfahrensgegenständlichen Produktkataloge, da diese, anders als die historischen Daten, eine wesentlich genauere Datenbasis bilden und zum Zeitpunkt der Einsicht in die Buchhaltungssysteme vorlagen.

⁹⁹ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 2.

Abbildung 19 Beispielhafte Darstellung der Herleitung von Plankosten für das Fahrplanjahr 2015, eigene Darstellung

2.10 Gegenüberstellung IST-Kosten und IST-Erlösangaben mit SAER

Die A** zieht zur Herleitung des Entgelts für den Zugang zur Verkehrsstation zwecks Stationshalts (Stationsentgelt) das Produkt Stationen heran. Die Stationsentgelte wurden auf Basis der Kosten gebildet, die für Investitionen, Ausstattung, Instandhaltung, Reinigung und Betrieb der Infrastrukturen in den Verkehrsstationen entstehen.¹⁰⁰ Sämtliche dem Produkt Stationen zugeordneten Kosten sind Grundlage der Stationsentgelte.

Nachfolgend werden die Kosten- und Erlösangaben der A** den Werten der im Zuge der Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher der A** durch den Amtssachverständigen festgestellten Werten der SAER im Detaillierungsgrad der Kostenblöcke gegenübergestellt.

Bei den Kostenaufstellungen in der zweiten Spalte handelt es sich um die bei Filterung der SAER auf das Produkt Stationen ergebenden Werte, wohingegen die dritte Spalte die von der A** im Zuge des Ermittlungsverfahrens angegebenen Kostenangaben enthält.¹⁰¹ Die von der A** angeführten Kosten für die Jahre 2012 bis 2015 liegen unter den mittels technischer Filterung der SAER ermittelten Kosten. Dass die mittels technischer Filterung der SAER ermittelte Höhe der Gesamtkosten des Produkts Stationen für die Jahre 2012 bis 2015 von den Angaben der A**¹⁰² nach unten abweicht, liegt daran, dass die A** im Zuge des Ermittlungsverfahrens aus Vorsichtsgründen¹⁰³ einzelne nicht dem Produkt Stationen zugehörige Konten nachträglich „ausgeschieden“ hat. Ein solches nachträgliches Ausscheiden von Konten hat jedoch keine Auswirkungen auf die SAER, da hier getätigte Produktzuordnungen nicht rückgängig gemacht werden können.¹⁰⁴ Im Übrigen haben geringfügige Rundungen seitens der A** zu Abweichungen geführt.

Bei den Erlösen ergeben sich ebenfalls Abweichungen zwischen den Angaben in der zweiten Spalte (technische Filterung) und jenen in der dritten Spalte (siehe Tabellen 8 bis 11). Der Amtssachverständige konnte feststellen, dass sich die Abweichung dadurch erklärt, dass die A** für die Ermittlung der Erlöse die Leistungsdaten - anstelle der Werte der SAER - verwendet hat,¹⁰⁵ bei denen, anders als bei den SAER-Werten, Rückzahlungen oder Nachverrechnungen berücksichtigt werden.¹⁰⁶

¹⁰⁰ A**, Produktkatalog Stationen, Kapitel 3.5.

¹⁰¹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 11 ff.

¹⁰² A**, Stellungnahme vom 26.01.2018.

¹⁰³ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 14 f.

¹⁰⁴ Ebenda, S 14.

¹⁰⁵ Ebenda, S 15.

¹⁰⁶ Ebenda, S 15.

[illegible]

Tabelle 10 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2014 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben A** in Stellungnahme vom 26.01.2018

[illegible]

Tabelle 11 Kosten und Erlöse des Produkts Verkehrsstation 2015 - Gegenüberstellung SAER mit Angaben A** in Stellungnahme vom 26.01.2018

Die IST-Kostenvergleiche der SAER und die Angaben der A** zeigen, dass die IST-Kosten von der A** bis auf geringfügige Abweichungen und mit Ausnahme des Jahres 2012 der SAER entsprechen.¹⁰⁷ Ähnliches gilt für die Gesamterlöse aus den Stationshalten, wobei hier insbesondere die Unterdeckung in Hinblick auf die Gesamtkosten hervorsticht.

¹⁰⁷ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 17.

2.10.1 IST-Kosten gekürzt um Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und fehlerhaft zugeordnete Kosten

Im Zuge der Prüfungshandlungen durch den Amtssachverständigen *Wilfinger* konnten Fehlszuordnungen von Kosten zum Produkt Stationen festgestellt werden:¹⁰⁸

Tabelle 12 stellt die Gesamtkosten des Produkts Stationen gemäß den Angaben der A** in ihrer Stellungnahme vom 26.01.2018 den Kürzungen gemäß den Feststellungen des Amtssachverständigen für die bescheidgegenständlichen Jahre 2012 bis 2015 gegenüber:

Jahr	Kosten Produkt Verkehrsstation lt. A** STN 26.01.2018 (Mio. EUR)	Kürzungen (Mio. EUR) gemäß Aufstellung Amtssachverständiger S 60 f Gutachten 29.04.2020	Kosten Produkt Verkehrsstation nach Korrektur Fehler Amtssachverständiger (Mio. EUR)
2012			
2013			
2014			
2015			

Tabelle 12 Gesamtkosten des Produkts Stationen nach Fehlerkorrekturen durch Amtssachverständigengutachten¹¹⁰

Dem Produkt Stationen wurden hinsichtlich der P&R- und B&R-Anlagen seitens der A** nur die Kosten für AfA und Buchwertzinsen zugeordnet.¹¹¹ Die laufenden Kosten wurden von der Standortgemeinde, als Betreiberin der Anlagen, getragen. Im Gegenzug hierzu konnte sie allfällige Einnahmen aus deren Bewirtschaftung einbehalten, musste diese jedoch aufgrund der Zweckgebundenheit der Einnahmen für die laufende Instandhaltung heranziehen.¹¹²

Tabelle 13 zeigt die Gesamtkosten des Produkts Stationen für die bescheidgegenständlichen Jahre nach Abzug der Kosten für AfA und Buchwertzinsen der P&R- und B&R-Anlagen:¹¹³

Jahr	Kosten Produkt Verkehrsstation nach Korrektur Fehler Amtssachverständiger (Mio. EUR)	Kürzungen B&R und P&R AfA (Mio. EUR) lt. STN A** 04.08.2020	Kürzungen B&R und P&R BWZ (Mio. EUR) lt. STN A** 04.08.2020	Festgestellte Kosten Produkt Verkehrs-
------	--	--	--	---

¹⁰⁸ Ebenda, S 60.

¹⁰⁹ Gemäß den Feststellungen des Amtssachverständigen waren die Gesamtkosten (SAER) im Jahr 2012 höher als von der A** angegeben.

¹¹⁰ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 59 ff.

¹¹¹ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 5.

¹¹² Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 18.09.2020, S 4.

¹¹³ A**, Stellungnahme vom 04.08.2020, S 11.

				station (Mio. EUR)
2012				
2013				
2014				
2015				

Tabelle 13 Gesamtkosten des Produkts Verkehrsstation nach Fehlerkorrekturen durch Amtssachverständigengutachten und Abzug der nicht anrechenbaren Kosten für Park&Ride und Bike&Ride Anlagen¹¹⁴

2.10.2 Kostenmindernde Erlöse aus dem Vermarktungsbereich

Erlöse auf dem Rechnungskreis Gebäude, die den Vermarktungsbereich betreffen, wurden keinem regulierten Produkt zugeordnet.¹¹⁵ Gleiches gilt hinsichtlich der Kosten aus dem Vermarktungsbereich. Diese wurden seitens der A** weder kostenerhöhend noch kostenmindernd beim Produkt Stationen berücksichtigt.

2.10.3 IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie

Der Amtssachverständige konnte feststellen, dass die Kostenerfassung nach von der A** festgelegten Standards erfolgt, die in Handbüchern (Auftragsbearbeiterhandbuch, IKS Handbuch, Aktivierungsgrundsätze Anlagevermögen 2018) dokumentiert wurden, um sicherzustellen, dass gleichgelagerte Fälle einheitlich verbucht werden.¹¹⁶

Bis 2011 erfolgte innerhalb der sogenannten „Ergebnisrechnung“ (A**-interne Kostenerfassungssystematik, die ab 2012 durch die sogenannte Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung (SAER) abgelöst wurde) unabhängig von der Kategorie-Zuordnung der jeweiligen Station eine stationsgenaue Aufwandserfassung für Stationen mit abzweigenden Strecken und/oder mit mindestens zehn Bahnhofsgleisen. Die Kosten solcher Stationen konnten in der internen Kostenrechnung der verursachenden Station zugeordnet werden. Die Kosten jener restlichen Stationen, die sich auf Streckenabschnitten zwischen „Abzweigbahnhöfen“ befanden, wurden auf Sammelkostenstellen gebündelt erfasst. Das Ziel dieser Kostenerfassungslogik war es, die Stationskosten auf den an Abzweigbahnhöfen angrenzenden Strecken zu erfassen, um streckenbezogene Kostendeckungsgrade ermitteln zu können. Dies hatte zur Folge, dass auf einer Sammelkostenstelle erfasste Kosten den kostenverursachenden Verkehrsstationen nicht zugeordnet werden konnten. Wurden auf einer Sammelkostenstelle ausschließlich Kosten von Verkehrsstationen der gleichen Kategorie erfasst, so konnten diese Kosten jedoch zumindest einer Kategorie zugeordnet werden, wodurch eine Näherung an die

¹¹⁴ A**, Stellungnahme vom 04.08.2020, S 11 f.

¹¹⁵ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 18.

¹¹⁶ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 7.

Kategorie-Gesamtkosten möglich wurde bzw durchschnittliche Kosten je Kategorie ermittelt werden konnten.¹¹⁷

Seit dem Jahr 2012 erfasst die A** die Kosten der Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 3 auf eigenen, der jeweiligen Station zugeordneten Kostenstellen (stationsgenaue Kostenerfassung), unabhängig davon, ob es sich um Stationen mit abzweigenden Strecken und/oder mit mindestens zehn Bahnhofsgleisen (siehe oben) handelt, wohingegen in Hinblick auf die Verkehrsstationen der Kategorien 4 bis 6 die angefallenen Kosten im bescheidgegenständlichen Zeitraum größtenteils gebündelt auf Sammelkostenstellen und nur vereinzelt auf eigenen Kostenstellen (hierzu siehe unten) erfasst wurden. Es wurden zum Teil mehrere dieser Verkehrsstationen in einer Sammelkostenstelle gebündelt erfasst.¹¹⁸ Die Kosten der Verkehrsstationen der Kategorien 4 bis 6 wurden mithin für den bescheidgegenständlichen Zeitraum nicht vollständig kategorie- bzw stationsgenau erfasst, da die Kosten einzelner Stationen nur auf Basis von Sammelkostenstellen verbucht wurden. Seitens der A** wurden zu diesem Zweck für verschiedene Streckenabschnitte Sammelkostenstellen angelegt. Dabei kann analog zur Kostenerfassung gemäß der Infra-Ergebnisrechnung zwischen solchen Streckenabschnitts-Sammelkostenstellen, auf denen die Kosten mehrerer Stationen verschiedener Kategorien gesammelt wurden, und solchen, auf denen die Kosten mehrerer Stationen derselben Kategorie gesammelt wurden, unterschieden werden. Letztere Sammelkostenstellen wurden für die Ermittlung der Durchschnittskosten einer Kategorie (4, 5 oder 6) verwendet. Demgegenüber erfolgte die Aufwandserfassung von Stationskosten in den größeren, einer niedrigeren Kategorie angehörigen Bahnhöfen stationsgenau.

Die stationsbezogene Kostenerfassung wurde sukzessive ausgeweitet. Seit Mitte 2017 wurde die stationsgenaue Kostenerfassung auf die Kategorie 4 ausgeweitet und es liegt seither eine vollständige Kostenerfassung auch hinsichtlich der Stationen der Kategorie 4 vor. Der Schritt zur vollständig stationsbezogenen Kostenerfassung innerhalb der Kategorie 4 erfolgte, da im Jahr 2016 bereits mehr als die Hälfte der insgesamt ■ Stationen der Kategorie 4 stationsgenau erfasst waren und es mit einem vertretbarem Zusatzaufwand verbunden war, auch die übrigen Verkehrsstationen zu erfassen.¹¹⁹

Auf Grund der überschaubaren Anzahl an Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 und des Umstands, dass in diesem Bereich der Großteil der Kosten des Produkts Stationen entsteht (siehe Tabelle 14), wurden demgemäß eigene Kostenstellen eingerichtet.

Dass der überwiegende Teil der Kosten bei Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 entstand, ergibt sich aus untenstehender Tabelle 14, wonach in den Jahren 2012 bis 2015 rund ■ Prozent

¹¹⁷ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 13.

¹¹⁸ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 4.

¹¹⁹ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 11.

der Gesamtkosten auf Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 (teilweise) und nur rund 10 Prozent der Gesamtkosten auf Verkehrsstationen der Kategorie 5 und 6 entfielen. Lediglich 10 Prozent der Gesamtkosten betrafen Verkehrsstationen der Kategorien 4 bis 6¹²⁰, deren Kosten nicht eindeutig einer Kategorie zuordenbar waren, da sie auf Streckenabschnitts-Sammelkostenstellen mit Stationen verschiedener Kategorien verbucht wurden. Die Stationen der Kategorien 1 bis 4 verursachten im bescheidgegenständlichen Zeitraum mindestens (da der Anteil der Kategorie 4 – Kosten aus der nicht kategoriegenau erfassten Sammelkostenstelle für einen Streckenabschnitt mit verschiedenen Kategorien nicht herausgetrennt werden kann) 10 Prozent der Gesamtkosten, obwohl sie nur zwischen 10 Prozent und 20 Prozent der Stationen ausmachten, wie aus Tabelle 14 und Abbildung 10 ersichtlich.

Kosten in Mio. EUR	2012	2013	2014	2015	relativer Anteil aus 2012-2015
Kategorien 1-4 (tw)	10	10	10	10	10
Kategorien 5-6 (tw)	10	10	10	10	10
Nicht kategoriegenau erfasst (Kategorien 4-6)	10	10	10	10	10
Summe	30	30	30	30	30

Tabelle 14 Verkehrsstation IST-Kosten 2014 auf Kategorie-Ebene (VS= Verkehrsstationen)¹²¹

Da die Mehrzahl der im bescheidgegenständlichen Zeitraum insgesamt überschlägig 10 Verkehrsstationen¹²² der A** den Kategorien 4 bis 6 zuzuordnen waren und sie dennoch relativ geringe durchschnittliche Kosten aufwiesen, beschloss die A**, auch vor dem Hintergrund des erheblichen bürokratischen Aufwandes einer stationsgenauen Kostenerfassung bei den Kategorien 4 bis 6, die Kosten einzelner Streckenabschnitte auf einer Sammelkostenstelle zusammenzufassen. Die A** sieht auch weiterhin aus Effizienzgründen von einer stationsgenauen Erfassung der Kosten der Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6 ab, da dies zu einem Mehraufwand (Zeit, Kosten und Arbeitskraft) führen würde, wobei die Kosten der Stationen der Kategorien 5 und 6 mit 10 Prozent im Verhältnis zu den Gesamtkosten gering sind. Die Kostenerfassung für jene Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6, für die bereits in der Vergangenheit eigene Kostenstellen eingerichtet wurden (Stationen mit abzweigenden Strecken und/oder mit mindestens zehn Bahnhofsgleisen), blieb unverändert.¹²³ Demgegenüber wurde im Zeitraum 2012 bis 2015 zumindest die kategoriegenau Zuordnung von Verkehrsstationen der Kategorien 4 bis 6 ausgeweitet:

¹²⁰ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 5.

¹²¹ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 5.

¹²² A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 13.

¹²³ Ebenda, S 12.

Stations- kategorie	Produktkatalog 2012		Produktkatalog 2013	
	Gesamtanzahl Stationen 2009	kategoriegenau erfasst 2009	Gesamtanzahl Stationen 2010	kategoriegenau erfasst 2010
4	■	■	■	■
5	■	■	■	■
6	■	■	■	■
Alle 4-6	■	■	■	■

Stations- kategorie	Produktkatalog 2014		Produktkatalog 2015	
	Gesamtanzahl Stationen 2011	kategoriegenau erfasst 2011	Gesamtanzahl Stationen 2012	kategoriegenau erfasst 2012
4	■	■	■	■
5	■	■	■	■
6	■	■	■	■
Alle 4-6	■	■	■	■

Tabelle 15 Anzahl der gesamten und kategoriegenau erfassten Stationen in den Jahren 2009 - 2012 nach Kategorie-Zuordnung gemäß Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 - 2015¹²⁴

Im Jahr 2009, das für die Planung des Produktkatalogs 2012 maßgeblich war, waren die Kosten von ■ (oder ■ Prozent) der insgesamt ■ Stationen der Kategorie 4 kategoriegenau zuordenbar.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen eine Gegenüberstellung der IST-Kosten und der IST-Erlöse je Kategorie.¹²⁵

¹²⁴ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 13 f.

¹²⁵ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 5 ff.

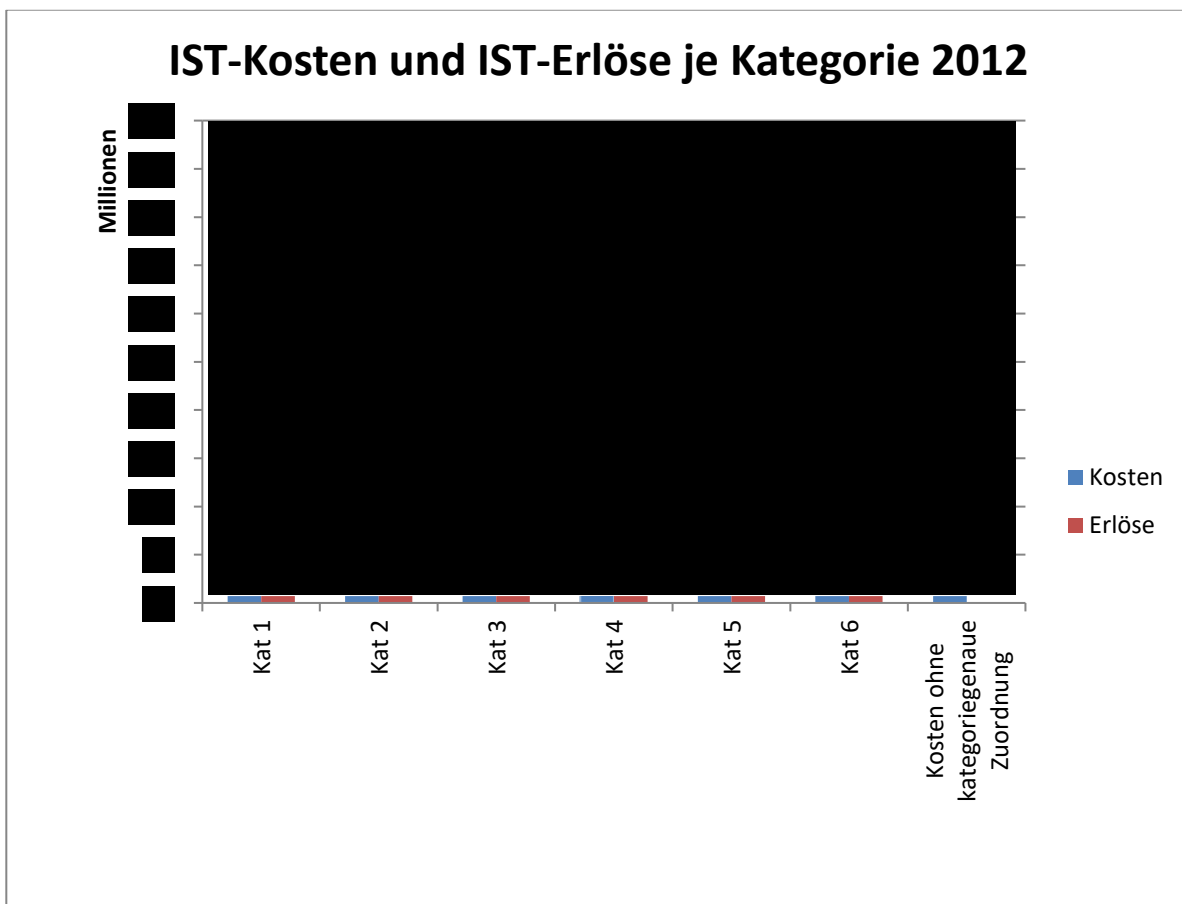


Abbildung 20 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2012¹²⁶

¹²⁶ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 20 f.

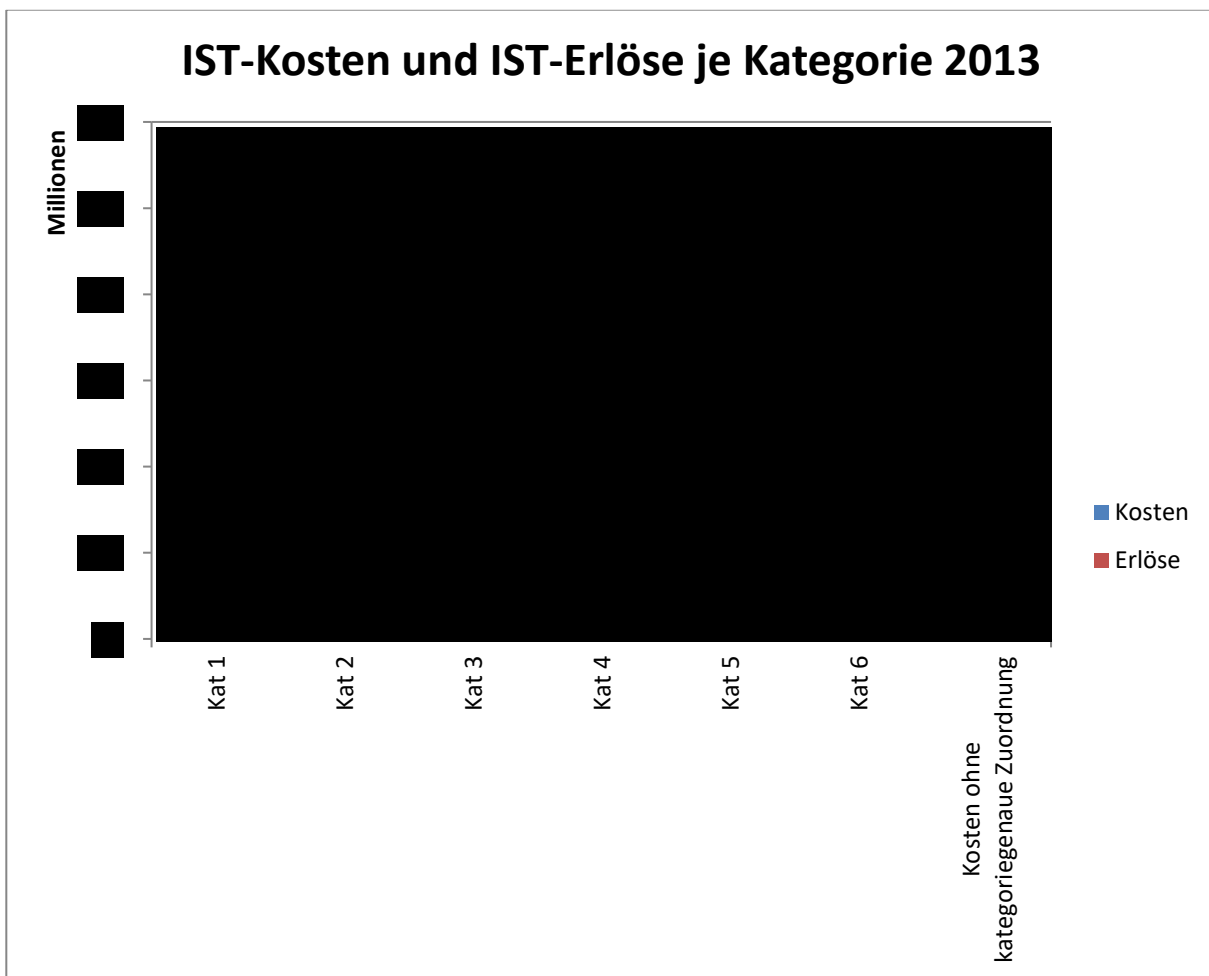


Abbildung 21 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2013¹²⁷

¹²⁷ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 20 f.

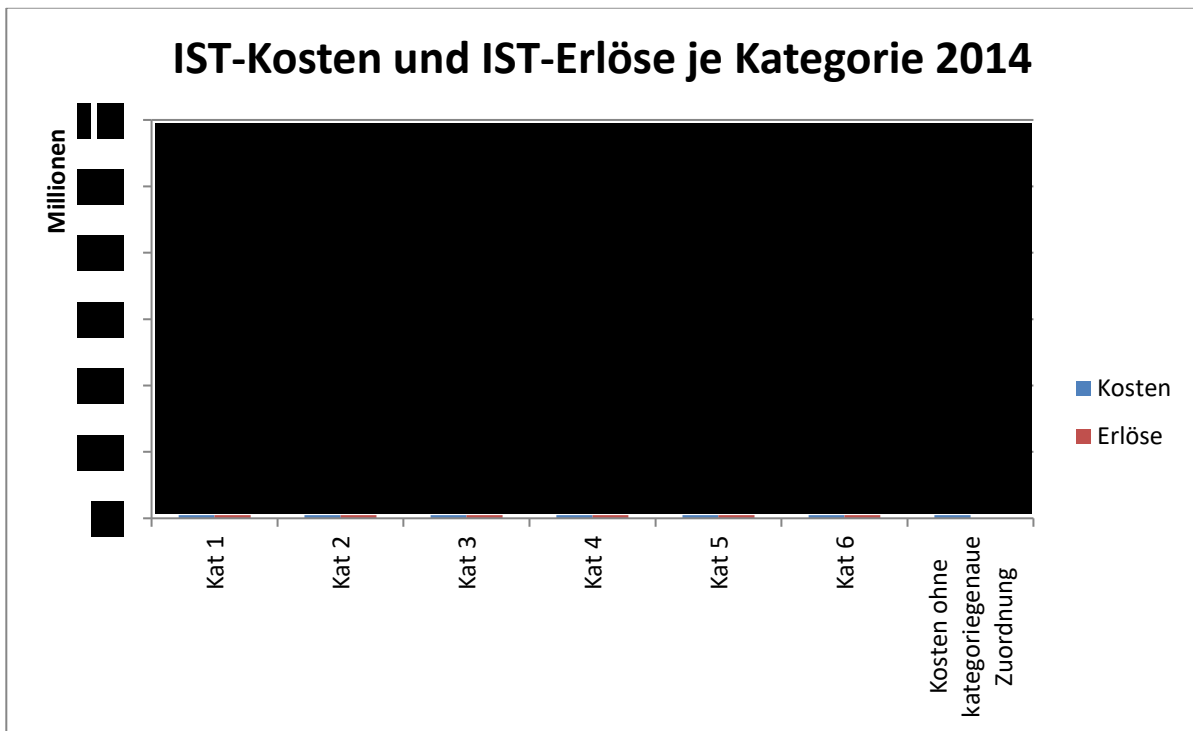
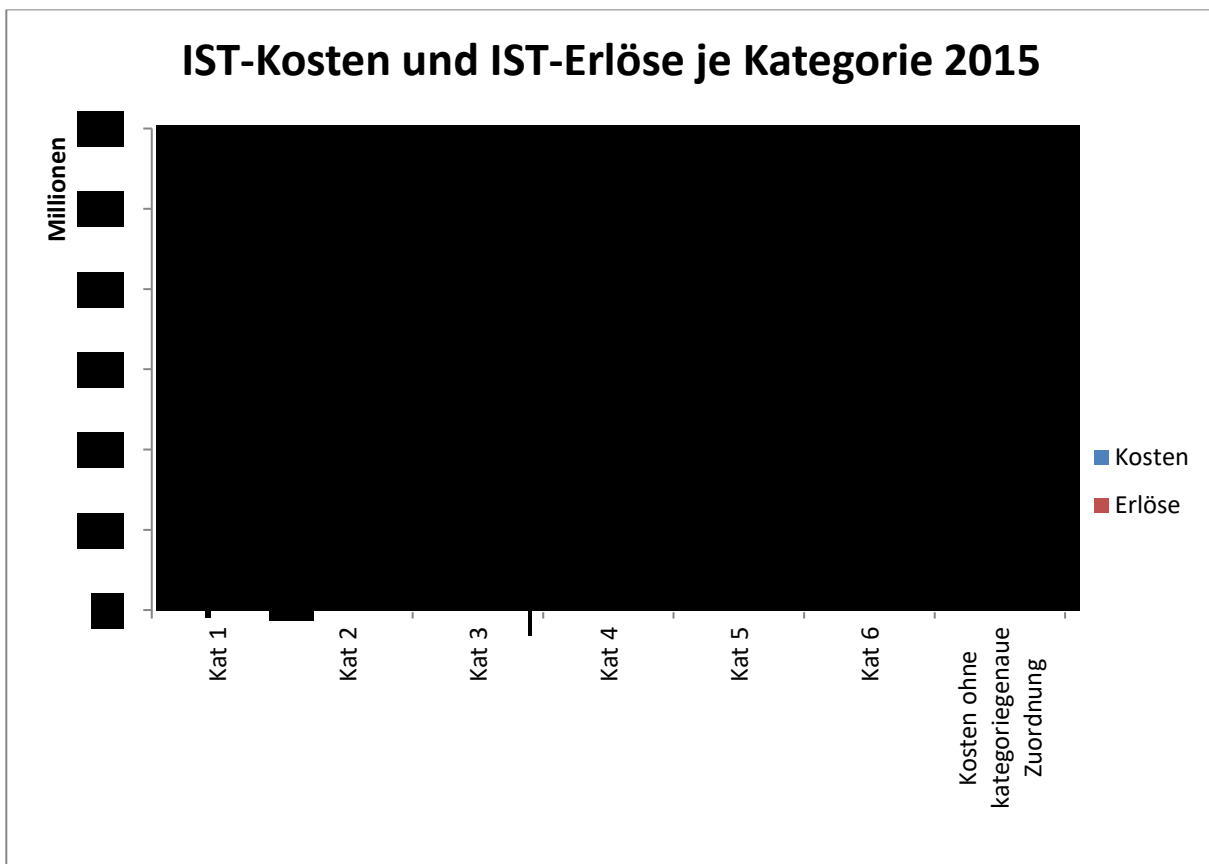


Abbildung 22 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2014¹²⁸



¹²⁸ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 20 f.

Abbildung 23 Aufstellung Kosten und Erlöse kategoriegenau 2015¹²⁹

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade bei kategoriegenauer Erlös- und Kostenzuschreibung¹³⁰ ist in Abbildung 24 dargestellt. Die Kostendeckungsgrade der einzelnen Kategorien sind als Balken, die Gesamtkostendeckung des Produkts als Linie dargestellt.

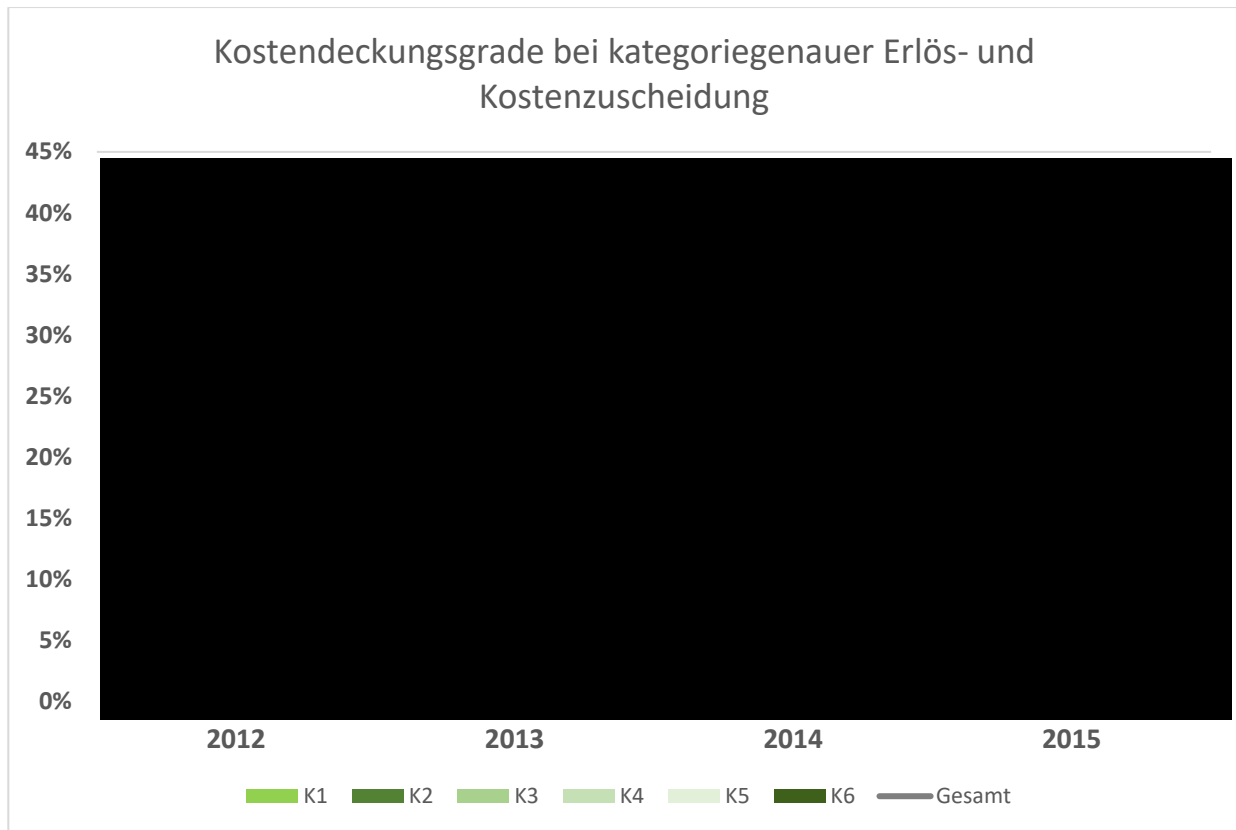


Abbildung 24 Kostendeckungsgrade bei kategoriegenauer Zuschreibung der Erlöse und Kosten, eigene Darstellung¹³¹

In allen bescheidgegenständlichen Jahren lagen die Kosten für das Produkt Stationen über den hieraus erzielten Erlösen.¹³² Dies ist sowohl bei der Betrachtung der Gesamtkosten für das verfahrensgegenständliche Produkt (siehe Tabellen 8 bis 11), als auch bei einer Betrachtung auf Kategorie-Ebene (siehe Abbildungen 20 bis 23) ersichtlich.

Die in den oben angeführten Abbildungen dargestellte Kosten- und Erlössituation wurde im Zuge der Einsicht durch den Amtssachverständigen im Detail überprüft. Diese Prüfung brachte

¹²⁹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 20 f.

¹³⁰ Sämtliche Erlöse des Produkts Stationen wurden der jeweiligen Kategorie zugeordnet, hinsichtlich der Kosten, nur solche, die eindeutig einer Kategorie zugeordnet werden können. Der Gesamtkostendeckungsgrad ist folglich niedriger als die Kostendeckungsgrade je Kategorie (vgl. Abbildung 20 bis Abbildung 23).

¹³¹ Datengrundlage für Abbildung 24 siehe Abbildungen 20 bis 23 bzw. A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 5 ff.

¹³² Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 60.

hervor, dass nachvollziehbar ist, welche Kostenstellen mit ihren Kosten und Erlösen laut SAER unter welcher Kategorie subsumiert wurden.¹³³

2.10.4 Kosten für Nutzung der Bahnsteige

Die A** hat keine Trennung der Kosten für die Benutzung der Bahnsteige von den sonstigen Kosten vorgenommen.

2.10.5 Gegenüberstellung Plankosten mit IST-Kosten

Da für die A** in der Planungsphase der Stationsentgelte die Plankosten relevant waren, wird eine Gegenüberstellung der IST-Kosten 2012 bis 2015 mit den PLAN-Kosten 2012 bis 2015 der A** vorgenommen. Wie die Abbildung 25 zeigt, lagen die PLAN-Kosten in jedem bescheidgegenständlichen Jahr unter den IST-Kosten.¹³⁴



Abbildung 25 Gegenüberstellung der geplanten und angefallenen Kosten sowie der geplanten und der realisierten Erlöse des Produkts Stationen 2012 - 2015, A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, eigene Darstellung

Auch ein Vergleich der durchschnittlichen Gesamtkosten je Kategorie in den Jahren 2012 bis 2015 in Abbildung 26 zeigt, dass die tatsächlich angefallenen Kosten über den Plankosten lagen.

¹³³ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 22.

¹³⁴ Ebenda, S 4 und S 17.



Abbildung 26 Durchschnittliche Plan- und IST-Kosten der Jahre 2012 - 2015 je Kategorie, Stellungnahme der A** vom 15.05.2020, eigene Darstellung

2.10.6 Kosten- und Erlössituation bei den von der B** angefahrenen Verkehrsstationen



Abbildung 27 „Kosten-Erlössituation in den von der B** angefahrenen Stationen“¹³⁵

Die obenstehende Abbildung 27 zeigt die Gesamtkosten- und Erlössituation bei den von der B** angefahrenen Verkehrsstationen Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf, St. Pölten, Amstetten, Linz, Wels, Attnang-Puchheim und Salzburg im Zeitraum von 2010 bis 2014. Der Abbildung kann entnommen werden, dass die Kosten- und Erlös-Schere in den von der B** angefahrenen Verkehrsstationen von 2010 bis 2014 kontinuierlich weiter auseinander gegangen ist, dh dass die A** das Entgelt für die Nutzung der angeführten Verkehrsstationen für dort Haltende nicht analog zu den Kostensteigerungen erhöht hat. Lagen die Kosten nach Abzug der Erlöse im Jahr 2010 noch bei [REDACTED], stieg dieser Betrag bis zum Jahr 2014 auf [REDACTED].

2.11 Plausibilisierung Herleitung der Entgelte

Die Herleitung der konkreten Stationsentgelte (Bekanntgabe einer Berechnungsformel) konnte von der A** nicht dargelegt werden.¹³⁶ Das Stationsentgeltmodell der A** beruht auf dem Prinzip, dass je mehr Leistungen in einer Verkehrsstation angeboten werden, desto höher ist das zu entrichtende Entgelt, da Leistungen Kosten verursachen. Dieser Ansatz spiegelt sich auch

¹³⁵ Abbildung 27 siehe A**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 12. Die von der B** angefahrenen Stationen Neumarkt-Köstendorf und Salzburg Taxham Europapark wurden in der Abbildung nicht dargestellt, da deren Kosten nicht stationsgenau erfasst wurden.

¹³⁶ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 4.

in den durchschnittlichen Kosten wider, die ansteigen, je höher eine Verkehrsstation eingestuft ist.¹³⁷

Die Entgelte wurden unter der Prämisse der sukzessiven Annäherung an einen Gesamt-Zieldeckungsbeitrag von ■ Prozent festgesetzt.¹³⁸ Die für jedes bescheidgegenständliche Jahr definierten Plankostendeckungsgrade und die IST-Kostendeckungsgrade sind in Tabelle 16 Plankostendeckungsgrade nach Kategorien und Tabelle 17 angeführt:

Stationskategorie	Plankostendeckungsgrad			
	2012	2013	2014	2015
1				
2				
3				
4				
5				
6				
Ohne genaue Zuordnung				
Gesamt				

Tabelle 16 Plankostendeckungsgrade nach Kategorien¹³⁹

Stationskategorie	IST-Kostendeckungsgrad			
	2012	2013	2014	2015
1				
2				
3				
4				
5				
6				
Ohne genaue Zuordnung				
Gesamt				

Tabelle 17 IST-Kostendeckungsgrade nach Kategorien¹⁴⁰

In einem ersten Schritt hat die A** eine Clusterung von Stationen über die Reisendenfrequenz vorgenommen (Modul 1). Aus der Abbildung 14 im Gutachten des

¹³⁷ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 25.

¹³⁸ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 13.

¹³⁹ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 13.

¹⁴⁰ A**, Stellungnahme vom 15.05.2019, S 15.

Amtssachverständigen¹⁴¹ ergibt sich, dass hierdurch eine Zuordnung von Stationen, die einerseits aufgrund ähnlicher Reisendenfrequenz und ähnlichem Leistungsangebot und andererseits kostenseitig vergleichbar sind, erzielt wurde. Dadurch dass sich die Höhe des Teilentgeltes des Moduls 1 nach der Grundkategorie-Einstufung richtete, wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Leistungsausprägung dem jeweiligen Reisendenaufkommen angepasst wurde; mit den Modulen 2 und 3 wurde ein weiteres Instrument geschaffen, dass die nach der Einteilung nach Reisendenfrequenz innerhalb der Kategorien noch bestehenden kosten- und leistungsseitige Heterogenität berücksichtigt. Je gehobener die Ausstattungs- und Leistungsqualität und -quantität einer Verkehrsstation(-skategorie) war, desto höher war der Entgeltsatz.¹⁴² Der Leistungsbezug wurde somit bei der Entgeltfestlegung und Bestimmung der Kostendeckungsgrade je Stationskategorie berücksichtigt.

Bei der Entgeltfestlegung des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2012 wurden die Plankosten herangezogen (siehe Abbildung 25). Auf Grundlage dieser Plankosten und des Zieldeckungskostenbeitrages von [REDACTED] für das Fahrplanjahr 2012 (siehe *Tabelle 16*) wurde der Planerlös ermittelt. Die notwendige Anhebung der Entgelte wurde durch eine gleichmäßige prozentuelle Steigerung der Entgeltkomponenten der Module 1 und 2 realisiert. Diese Vorgehensweise wurde für die übrigen bescheidgegenständlichen Jahre beibehalten.¹⁴³

Da die Kategorisierung der Verkehrsstationen anhand der Reisendenfrequenz erfolgte und die Reisendenfrequenz auch für die Dimensionierung und die Ausstattung maßgeblich ist, steigt auch die Attraktivität für zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (siehe Unterkapitel 2.5.2 *Ausstattungsstrategie der A** dieses Bescheides*), die Verkehrsstationen der oberen Kategorien anzufahren und dort zu halten. Vor allem jene Verkehrsstationen, die den oberen Kategorien zugeordnet sind, wurden in den letzten Jahren modernisiert und damit attraktiviert, was Kosten verursachte. Dies ergibt sich für die von der B** angefahrenen Verkehrsstationen aus der Abbildung 27.

Jene Verkehrsstationen der unteren Kategorien, die über einen geringeren Leistungsumfang verfügen, weisen im Verhältnis zu Verkehrsstationen in den Kategorien 1 bis 3 niedrigere Kostendeckungsgrade auf. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sie von den Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger genutzt werden (geringe Haltefrequenz).¹⁴⁴ Folgerichtig ist bei der Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade auch die durchschnittliche Anzahl der Stationshalte pro Verkehrsstation in den einzelnen Kategorien ein relevantes Kriterium.¹⁴⁵ Da die Anzahl der Halte in den Verkehrsstationen der unteren Kategorien wesentlich geringer ist, würde dies bei einem Abstellen einzig auf den Kostensatz je

¹⁴¹ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 24.

¹⁴² A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 10.

¹⁴³ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, S 6.

¹⁴⁴ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./3.

¹⁴⁵ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 11.

Halt bei identer Kostendeckung aufgrund der niedrigeren Inanspruchnahmen (geringere Halteanzahl) zu einem höheren Entgeltsatz führen.

Kleinere Verkehrsstationen in den unteren Kategorien würden somit überproportional teuer werden und der Leistungsbezug wäre nicht mehr gegeben. Die unterschiedlichen Kostendeckungsgrade je nach Stationskategorie sind nach Ansicht der Schienen-Control Kommission sachgerecht, da auf diese Weise die Leistungen und die Haltefrequenz (Stationshalte pro Verkehrsstation) berücksichtigt werden.

Die Entgelte wurden in allen bescheidgegenständlichen Jahren auf Grundlage der anrechenbaren Stationskosten hergeleitet. Die Höhe des Entgelts steht in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistung (spezifische Stationsausstattung) tatsächlich anfallenden Kosten.¹⁴⁶ Die A** hat die bescheidgegenständlichen Entgelte wie folgt ermittelt:

2.11.1 Plausibilisierung Herleitung der Entgeltkomponente Modul 1

Für jede Verkehrsstationskategorie wurde ein Grundentgelt festgelegt (Modul 1, siehe Unterkapitel 2.3.1 Preisblätter dieses Bescheides).

Die Entgelte des Moduls 1 wurden so kalkuliert, dass pro Kategorie ein bestimmter Plan-Kostendeckungsgrad erreicht wurde (siehe Tabelle 3). Grundlage für die Berechnung des Plan-Kostendeckungsgrades waren die ermittelten Plan-Kosten.

2.11.2 Plausibilisierung Herleitung Entgeltkomponente Modul 2

Die A** verrechnete bzw gewährte für nachfolgende gemäß dem Stationsentgeltmodell als Basis- oder Zusatzleistung qualifizierte Leistungen Zu- oder Abschläge auf das gemäß Modul 1 errechnete Entgelt.¹⁴⁷

- Wetterschutz
- Lautsprecher
- Zugzielanzeige
- Fahrtreppe
- Videoanlage
- Kofferkulistützpunkt
- InfoPoint
- Security
-

¹⁴⁶ Ebenda, S 11.

¹⁴⁷ A**, Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012, S 4.

Bei allen Ausstattungselementen des Moduls 2 wurde bei der Entgeltfestlegung das Ziel verfolgt, mittelfristig einen Kostendeckungsbeitrag für das Produkt Stationen von ■ Prozent zu erzielen.¹⁴⁸ Die einzelnen Entgelte beruhen auf nachfolgenden (Modell-)Kosten und mit ihnen wurden nachstehende Erlöse erzielt.¹⁴⁹

2.11.2.1 Wetterschutz

Die Bereitstellung eines Wetterschutzes stellte in den bescheidgegenständlichen Jahren bei den Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 5 eine Basisleistung dar, sodass bei Nichtvorhandensein ein Abschlag gewährt wurde. Der Abschlag entsprach in jedem bescheidgegenständlichen Jahr der Höhe des Zuschlages, der bei Verkehrsstationen der Kategorie 6 mit Wetterschutz zur Anwendung gelangte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die für den Wetterschutz seitens der A** angegebenen Modellkosten, die auf den Kosten für Wetterschutzanlagen beruhen. Außerdem sind die Zu- bzw Abschlagshöhe und die Erlössituation für die Jahre 2012 bis 2015 angeführt.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zu-/ Abschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012	■	■	■
2013	■	■	■
2014	■	■	■
2015	■	■	■

Tabelle 18 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Wetterschutz¹⁵⁰

Für die Herleitung der Berechnung der den Entgelten zugrunde gelegten Modellkosten wurden die Investitionskosten für Wetterschutzeinrichtungen (IST-AfA eines Jahres gemäß Anlagenverzeichnis) angesetzt. Kosten für Wartung und Entstörung sowie Energie wurden bei der Ermittlung der Modellkosten für Wetterschutzanlagen nicht berücksichtigt. Die Zuschlagsätze wurden mit dem Zweck der Erzielung eines relativ hohen Deckungsgrades festgesetzt, da Stationen ohne Wetterschutz deutlich geringere durchschnittliche Gesamtkosten je Station aufweisen als jene mit Wetterschutz.¹⁵¹ Die gemäß dieser Methodik ermittelten Zu- bzw Abschlagssätze wurden in den bescheidgegenständlichen Jahren mit 2,5 Prozent p.a. indexiert.¹⁵² Der Amtssachverständige konnte sowohl die Modellkosten als auch die Erlöse nachvollziehen.

¹⁴⁸ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 10.

¹⁴⁹ Ebenda, S 15 ff.

¹⁵⁰ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 15.

¹⁵¹ Ebenda, S 15.

¹⁵² A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 18.

2.11.2.2 Lautsprecher

Die Bereitstellung von Lautsprecheranlagen war in den bescheidgegenständlichen Jahren in allen Kategorien als Basisleistung festgesetzt, sodass kein Zuschlag, sondern lediglich ein Abschlag zur Anwendung gelangte, sofern eine Station, unabhängig von ihrer Kategorie-Zuordnung, nicht über derartige Anlagen verfügte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die für Lautsprecher seitens der A** angesetzten Modellkosten und die Abschlagshöhe für die Jahre 2012 bis 2015.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Abschlag in EUR	Abschlag in Mio. EUR
2012	■	■	■
2013	■	■	■
2014	■	■	■
2015	■	■	■

Tabelle 19 Kosten aus Abschlag Lautsprecher¹⁵³

Auch der Abschlag für Halte bei Stationen ohne Lautsprecher wurde unter der Prämisse, dass Stationen (derselben Kategorie) ohne Lautsprecher keinen höheren Kostendeckungsgrad erzielen sollen, als besser ausgestattete Stationen, die über eine Lautsprecheranlage verfügen, festgesetzt, da sie günstigere mittlere Gesamtkosten aufweisen.¹⁵⁴ Für die Modellkostenberechnungen für den Abschlagssatz wurden durchschnittliche Investitionskosten und durchschnittliche jährliche Wartungskosten angesetzt.¹⁵⁵

Die Modellkosten ermittelte die A** durch Addition der kalkulatorischen AfA (gemittelte Anschaffungskosten 2012 dividiert durch ■ Jahre Nutzungsdauer) für Lautsprecheranlagen mit den durchschnittlichen jährlichen Wartungskosten. Es wurde auch bei dem Abschlag für Lautsprecher eine Indexierung von 2,5 Prozent p.a. angesetzt. Lautsprecher führten gemäß dem Modell lediglich zu einem Abschlag bei deren Nichtvorhandensein, weshalb keine Erlöse aus dem Abschlag erzielt wurden, sondern nur Kosten angesetzt wurden.

Die Modellkosten und Abschläge konnten vom Amtssachverständigen nachvollzogen werden.

2.11.2.3 Zugzielanzeige (ZZA)/ Monitor

Die Bereitstellung von Zugzielanzeigen/Monitoren in Stationen war in den bescheidgegenständlichen Jahren in den Kategorien 1 bis 3 als Basisleistung festgesetzt. Somit kam ein Abschlag zum Tragen, wenn die Leistung nicht angeboten wurde. In den Kategorien 4

¹⁵³ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 15 f.

¹⁵⁴ Ebenda, S 16.

¹⁵⁵ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 48.

bis 6 hingegen wurde bei deren Vorhandensein ein Zuschlag verrechnet, da Zugzielanzeigen/Monitore hier als Zusatzleistung definiert wurden.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zu-/ Abschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012			
2013			
2014			
2015			

Tabelle 20 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Zugzielanzeige/Monitor¹⁵⁶

Die von der A** vorgelegten Kosten aus den Monitoren und Bahnsteiganzeigern übersteigen in den berücksichtigten Jahren 2012 bis 2015 die Erlöse. Im Rahmen der Kostenermittlung durch die A** wurden durchschnittliche Investitionskosten und durchschnittliche Wartungskosten angesetzt. Kosten für Reinigung oder Strom wurden nicht herangezogen. Die angesetzten Modellkosten konnten mithilfe einer Neukalkulation durch den Amtssachverständigen plausibilisiert werden. Gleiches gilt für die angegebenen Erlöse aus dem Zuschlag ZZA/Monitor.

2.11.2.4 Fahrtreppe

Die Bereitstellung von Fahrtreppen war in den bescheidgegenständlichen Jahren in der Kategorie 1 als Basisleistung, in allen anderen Kategorien als Zusatzleistung definiert. Für die Ermittlung der Modellkosten wurden AfA-Kosten, durchschnittliche Wartungskosten und Kosten für gesetzliche Überprüfungen als auch Stromkosten angesetzt.

Die A** errechnete die Modellkosten des Zuschlags Fahrtreppe wie folgt:

Absetzung für Abnutzung (AfA) + durchschnittliche Wartungskosten und Kosten für die gesetzliche Überprüfung + Stromkosten

Die Modellkosten für die Jahre 2012 bis 2015 wurden von der A** wie folgt angegeben:

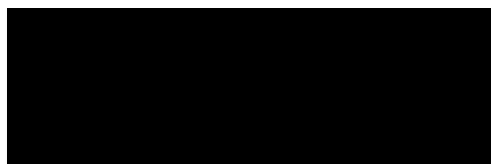


Abbildung 28 Modellkosten Fahrtreppe 2012-2015¹⁵⁷

¹⁵⁶ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 17.

¹⁵⁷ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 20.

Der nachfolgenden Tabelle können darüber hinaus die Zu- und Abschlagssätze und die Erlöse entnommen werden:

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zu-/ Abschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012	2,18	0,2923	0,43
2013	2,24	0,3318	0,47
2014	2,38	0,3401	0,44
2015	2,29	0,3486	0,46

Tabelle 21 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Fahrtreppe¹⁵⁸

Die ermittelten Modellkosten und Erlöse wurden vom Amtssachverständigen als nachvollziehbar angesehen.

2.10.2.5 Videoanlage

Die Bereitstellung von Videoanlagen war in den bescheidgegenständlichen Jahren in den Kategorien 1 und 2 als Basisleistung, in allen anderen Kategorien als Zusatzleistung definiert.

In die Modellkosten für die Videoanlagen flossen ausschließlich Anlagenkosten in Form der AfA ein. Die Modellkosten beruhen ausschließlich auf der AfA.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zu-/ Abschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012	■	■	■
2013	■	■	■
2014	■	■	■
2015	■	■	■

Tabelle 22 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Videoanlage¹⁶⁰

Die Prüfung der Erlöse durch den Amtssachverständigen ergab, dass die von der A** in der Stellungnahme vom 04.10.2018 angegebenen Erlöse fälschlicherweise auch Erlöse aus dem Zuschlag Videoanlagen bei Verkehrsstationen inkludierten, bei denen Videoanlagen als Basisleistung festgesetzt waren. Der reine Erlös aus dem Zuschlag lag demnach unter den Angaben der A** und betrug für das Jahr 2014 lediglich ■.

¹⁵⁸ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 18.

¹⁵⁹ Von der Schienen-Control Kommission festgestellte Erlöse aus dem Zuschlag liegen unter den von der A** angegebenen Werten.

¹⁶⁰ Ebenda, S 19.

Dass die Erlöse aus dem Zuschlag im Jahr 2014 jedenfalls geringer als von der A** angegeben waren,¹⁶¹ kann auf einen Auswertungsfehler zurückgeführt werden. Die Abschlagszahlungen wurden fälschlicherweise den Erlösen aus Zuschlägen hinzugerechnet. Das führte dazu, dass die Erlöse im Jahr 2014 geringer waren, als von der A** angegeben. Daraus schlussfolgert die Schienen-Control Kommission, dass die Erlöse aus dem Zuschlag für Videoanlagen in den restlichen Jahren ebenfalls geringer waren, als angegeben (siehe dritte Spalte Tabelle 22).

2.10.2.6 Kofferkulistützpunkt

Die Bereitstellung von Kofferkulis war in den bescheidgegenständlichen Jahren in allen anderen Kategorien als Zusatzleistung definiert, bei deren Vorhandensein ein Zuschlag fällig wurde.

Zwecks Herleitung der angegebenen Modellkosten durch die A** wurde die kalkulatorische AfA berücksichtigt. Es wurden die Anschaffungswerte herangezogen und sodann durch die Nutzungsdauer von ■ Jahren dividiert.

Die Erlöse lagen in den Jahren 2012 bis 2015 unter den Modellkosten. Dies kann der nachfolgenden Tabelle, die auch die Erlöse und die Zuschlagssätze sowie die Kostendeckungsgrade für die Jahre 2012 bis 2015 enthält, die durch den Amtssachverständigen auf deren Plausibilität hin überprüft wurde, entnommen werden:

Jahr	Modellkosten in EUR	Zuschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in EUR
2012	■	■	■
2013	■	■	■
2014	■	■	■
2015	■	■	■

Tabelle 23 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Kofferkulistützpunkt¹⁶²

2.10.2.7 Infopoint

Die Leistungen rund um die Bereithaltung von Infopoints in ausgewählten Verkehrsstationen waren in den bescheidgegenständlichen Jahren in sämtlichen Kategorien als Zusatzleistung definiert, bei deren Vorhandensein ein Zuschlag anfiel. In die seitens des Amtssachverständigen für plausibel erklärten Modellkostenkalkulation für den Infopoint-Zuschlag flossen nur die Kosten für dessen Betriebsführung ein. Es wurden mithin nur die Personalkosten berücksichtigt, die beim Infopoint auch den Großteil der anfallenden Kosten abdecken.

Der nachfolgenden Tabelle können darüber hinaus die Zuschlagssätze und die Erlöse entnommen werden:

¹⁶¹ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 21.

¹⁶² A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 20 f.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zuschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012			
2013			
2014			
2015			

Tabelle 24 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Infopoint¹⁶³

2.10.2.8 Security/Sicherheitsdienstleistungen

In den bescheidgegenständlichen Jahren waren Security/Sicherheitsdienstleistungen (stationär) durch alle Kategorien hinweg als Zusatzleistung definiert, sodass bei deren Vorhandensein ein Zuschlag verrechnet wurde. Zur Ermittlung der Modellkosten, die dem Zuschlagsatz zugrunde liegen, wurden die stationären Security-Kosten herangezogen.

Jahr	Modellkosten in Mio. EUR	Zu-/ Abschlag in EUR	Erlös aus Zuschlag in Mio. EUR
2012			
2013			
2014			
2015			

Tabelle 25 Kosten und Erlöse aus Zu-, Abschlag Security¹⁶⁵

Die Prüfung der Erlöse ergab, dass die von der A** angegebenen Kosten¹⁶⁶ über den tatsächlich erzielten Erlösen lagen. Der Amtssachverständige konnte feststellen, dass die Erlöse aus dem Zuschlag unter dem von der A** angegebenen Werten lagen. Daraus schließt die Schienen-Control Kommission, dass die Erlöse in den restlichen Jahren ebenfalls geringer waren, als angegeben (siehe dritte Spalte Tabelle 25).

Die Erlöse den Modellkosten gegenübergestellt kann festgestellt werden, dass in den Jahren 2012 bis 2015 die Modellkosten über den Erlösen aus Security lagen.

¹⁶³ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 21 f.

¹⁶⁴ Von der Schienen-Control Kommission festgestellte Erlöse aus dem Zuschlag liegen unter den von der A** angegebenen Werten.

¹⁶⁵ A**, Stellungnahme vom 27.01.2020, S 20.

¹⁶⁶ A**, Stellungnahme vom 04.10.2018, S 22.

2.10.2.9 Zwischenergebnis

Die A** konnte zwar nicht den Nachweis der rechnerischen Herleitung der einzelnen Zu- und Abschlagssätze erbringen,¹⁶⁷ dennoch konnte hinsichtlich sämtlicher Zu- und Abschläge ein Nachweis über die den Modellrechnungen zugrundeliegenden Kosten erbracht werden.

Zusammengefasst ergibt sich, dass sich die Erlöse aus den als Zusatzleistung klassifizierten Ausstattungselementen des Moduls 2 in jedem bescheidgegenständlichen Jahr unter den ermittelten Modellkosten bewegten.

Festzustellen ist, dass bei der Herleitung der Modellkosten keine einheitliche Methodik erkennbar ist. So wurde teilweise die AfA laut Anlagenverzeichnis (IST-AfA eines Jahres laut Anlagenverzeichnis) und teilweise eine kalkulatorische AfA (Anschaffungskosten dividiert durch Nutzungsdauer) ermittelt. Bei den Zugzielanzeigen wurde beispielsweise bei den Anschaffungskosten auch die Verkabelung berücksichtigt, was bei den Lautsprechern jedoch nicht der Fall war. Der Stromverbrauch wurde nur bei den Fahrtreppen mitberücksichtigt.

Im Rahmen der Einsicht durch den Amtssachverständigen *Wilfinger* wurde in Bezug auf das Jahr 2016 eine neue Auswertung der Modellkosten der Zuschläge nach einer einheitlichen Methodik vorgelegt. Bei Anwendung dieser einheitlichen Ermittlungsmethodik der Modellkosten für das Jahr 2016 würden leicht höhere Modellkosten entstehen.¹⁶⁸

Bei Gegenüberstellung der (nach einer einheitlichen Ermittlungsmethode ermittelten) Modellkosten der A** mit den Erlösen aus den Zuschlägen ergibt sich, dass die Kosten in jedem Jahr über den Erlösen lagen.

2.11.3 Plausibilisierung Herleitung Faktoren des Moduls 3

2.11.3.1 Berechnungsgrundlagen

Die A** konnte keine Berechnungsgrundlagen für die initiale Herleitung der Bahnsteigkantenfaktoren vorlegen. Dennoch konnte sie die Herleitung plausibilisieren.

Hierfür zog die A** die mengengewichteten Kosten je Halt von Verkehrsstationen der Kategorie 1 (■ Verkehrsstationen) geclustert nach Anzahl der Bahnsteigkanten, der Kategorie 2 (■ Verkehrsstationen) geclustert nach Anzahl der Bahnsteigkanten und der Kategorie 3 (■ Verkehrsstationen) geclustert nach Anzahl der Bahnsteigkanten¹⁶⁹ für die Jahre 2010 bis 2013 heran. Bei Verkehrsstationen mit zwei Bahnsteigkanten wurde ein Kostensatz in Höhe von ■ EUR ermittelt. Für das teuerste Segment (8 und mehr Bahnsteigkanten) wurde ein Kostensatz in Höhe von ■ berechnet.

¹⁶⁷ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 45.

¹⁶⁸ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 55 f.

¹⁶⁹ A**, Stellungnahme vom 15.01.2016, Beilage.

In einem zweiten Schritt wurde errechnet, welchem Segment die jeweilige Steigung in den Kostensätzen entspricht, wobei dem günstigsten Segment (2 Bahnsteigkanten) ein Faktor von 1,0 zugewiesen wurde. Für das teuerste Segment wurde ein Faktor von 10,59 errechnet, indem der mengengewichtete Kostensatz des teuersten Segments durch jenen des günstigsten Segments dividiert wurde. Dadurch ergaben sich die in der vierten Spalte der Abbildung 29 dargestellten Faktoren je Bahnsteigkantensegment.

Stations-kategorie	Anzahl Bahnsteigkanten	Ø mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013	Faktor Kosten
Kategorien 1 bis 3	2 Bahnsteigkanten	€ 2,4	1,00
	3 bis 4 Bahnsteigkanten	€ 8,1	3,33
	5 bis 7 Bahnsteigkanten	€ 14,6	6,01
	8 und mehr Bahnsteigkanten	€ 25,8	10,59

Abbildung 29 Mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013 nach Anzahl der Bahnsteigkanten und Faktor für Kosten¹⁷⁰

Anschließend errechnete die A** einen Faktor für den Anstieg (= 0,028), indem das Delta zwischen maximalem und keinem Multiplikator (1,3 – 1,0 = 0,3) durch den höchsten „Faktor Kosten“ (siehe Spalte 4) dividiert wurde.

$$\frac{(1,3 - 1)}{10,59} = 0,028$$

Den so errechneten Faktor für den Anstieg wendete sie schlussendlich auf die Steigerungsfaktoren der Bahnsteigkantensegmente (= „Faktor Kosten“) an. Im Ergebnis errechnete die A** so den Anstieg je Bahnsteigkantenfaktorsegment, der auf eine Nachkommastelle gerundet wurde.



¹⁷⁰ A**, Stellungnahme vom 15.01.2016, S 2.

Stations- kategorie	Anzahl Bahnsteigkanten	Ø mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013	Faktor Kosten	Herleitung Entgeltfaktor
Kategorien 1 bis 3	2 Bahnsteigkanten			
	3 bis 4 Bahnsteigkanten			
	5 bis 7 Bahnsteigkanten			
	8 und mehr Bahnsteigkanten			

Abbildung 30 Mengengewichteter Kostensatz 2010 bis 2013 nach Anzahl der Bahnsteigkanten und Herleitung Entgeltfaktor¹⁷¹

Die Herleitung des Entgeltfaktors wurde mithin über den Zwischenschritt, zunächst den Multiplikator (Faktor) zwischen dem geringsten mengengewichteten Kostensatz für die Jahre 2010 bis 2013 (2,4 EUR) und den Kostensätzen der restlichen Bahnsteigkantensegmente (also 8,1 EUR für 3 bis 4 Bahnsteigkanten, 14,6 EUR für 5 bis 7 Bahnsteigkanten oder 25,7 EUR für 8 und mehr Bahnsteigkanten) zu ermitteln, vorgenommen. Dieser wurde dann in weiterer Folge zur Berechnung herangezogen.

Dass der höchste Faktor auf 1,3 (+ 30%) begrenzt wurde, erfolgte angesichts der Prämisse der A**, dass bei Anwendung des höchsten Faktors der Stationshalt gleichfalls nicht teurer sein sollte, als ein Halt bei einer Verkehrsstation einer höheren, über mehr Reisendenfrequenz verfügenden Kategorie sein sollte.¹⁷² Würde man einen höheren Faktor als 1,3 ansetzen, käme es zu einer Überlappung von Entgelten zwischen den Stationskategorien und würde die Primäreinstufung der einzelnen Station nach der Fahrgastfrequenz konterkariert werden.¹⁷³ Mit dem Bahnsteigkantenfaktor soll stattdessen innerhalb einer Kategorie eine monetäre Differenzierung vorgenommen werden.

2.11.3.2 Funktion

Die Entgeltkomponente Verkehrliche Bedeutung (ab Produktkatalog 2013 als Bahnsteigkantenkapazität bezeichnet, Modul 3) wurde eingeführt, um – ähnlich dem Modul 2 – eine weitere Differenzierung innerhalb derselben Kategorie zu erzielen.¹⁷⁴

Die Streuung der Kostensätze je Halt kann bei Clusterung in Bahnsteigkantensegmente minimiert werden.¹⁷⁵ Die Abbildung 31 zeigt die Streuung der Kostensätze je Halt im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2013 für die Verkehrsstationen der Kategorie 1. Der Abbildung

¹⁷¹ A**, Stellungnahme vom 15.01.2016, S 2.

¹⁷² A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 9.

¹⁷³ Ebenda, S 9.

¹⁷⁴ Anknüpfungspunkt Modul 1: Reisendenfrequenz, Anknüpfungspunkt Modul 2: Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Verkehrsstation, Anknüpfungspunkt Modul 3: Anzahl Bahnsteigkanten; A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 3.

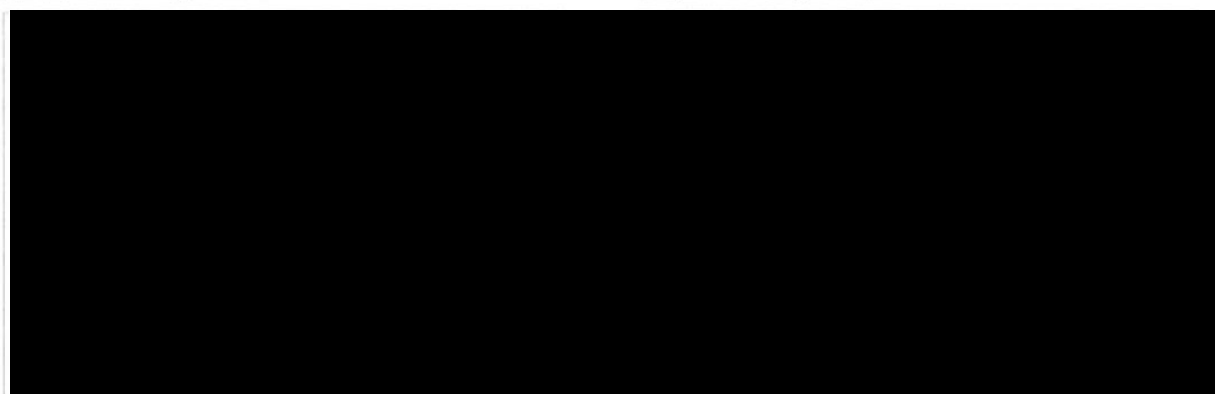
¹⁷⁵ Dies weist die A** in ihrer Stellungnahme vom 15.09.2015 nach.

5 (siehe linke Seite) ist zu entnehmen, dass die Bandbreite an Kostensätzen je Halt bei Verkehrsstationen der Kategorie 1 zwischen null und vierzig Euro lag. Bei weiterer Clusterung dieser Verkehrsstationen nach Bahnsteigkantenfaktoren zeigt sich ein wesentlich homogeneres Bild (siehe rechte Seite Abbildung 5). Ein Zusammenhang zwischen dem Kostensatz je Halt und der Anzahl an Bahnsteigkanten ist somit vorhanden.¹⁷⁶ Dieser Zusammenhang ist in der Kategorie 1 mit einem Bestimmtheitsmaß von $R^2 = 0,86$ am höchsten. Dieser Wert besagt, dass 86 Prozent der Varianz der Variablen „Kosten“ durch die Variable „Anzahl Bahnsteigkanten“ erklärt werden kann.¹⁷⁷ Dieses Bestimmtheitsmaß sinkt zwar bei der Betrachtung der Kostensätze je Halt der Kategorie 2 auf 0,57 und 0,67 bei jener der Kategorie 3¹⁷⁸ ab, ist aber dennoch geeignet, einen Zusammenhang nachzuweisen.

Kostensätze je Halt Kategorie 1

ohne Bahnsteigkanten

mit Bahnsteigkanten



Durchschnittliche Kostensätze 2010 - 2013, mit 2,5 % pro Jahr indexiert auf 2013

Abbildung 31 Kostensätze je Halt Kategorie 1, A**¹⁷⁹

Stationen, die von unterschiedlichen Verkehrsdiensten, wie etwa Personenfern- und - nahverkehrszügen, angefahren werden und/oder denen eine Knotenfunktion zukommt, erfordern grundsätzlich (ua aufgrund der längeren Haltezeit) ein Mehr an Bahnsteigkanten als Stationen mit vergleichbarer Fahrgastfrequenz, aber ohne die für Knotenbahnhöfe charakteristische Verknüpfungsfunktion. Stationen, die zur Durchführung von Stadt- bzw Vorortverkehren dienen – wie etwa S-Bahn-Stationen in Wien – haben hingegen eine vergleichbar hohe Fahrgastzahl mit geringerer Anzahl an Bahnsteigen. Stadtverkehre haben vergleichbar mit U-Bahnen kurze Haltezeiten in den Stationen und nahezu keine Überholvorgänge in den Bahnhöfen. Kurze Haltezeiten ermöglichen höhere Zugzahlen. So wiesen die Wiener S-Bahn-Stationen im Jahr 2015 durchschnittlich 200.000 Halte auf, wohingegen große Knotenbahnhöfe wie Salzburg Hauptbahnhof, St. Pölten Hauptbahnhof,

¹⁷⁶ A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 5.

¹⁷⁷ Hackl/Katzenbeisser, Statistik für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften¹⁰ (1996), S 356.

¹⁷⁸ A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 5 f.

¹⁷⁹ Ebenda, S 3.

Wiener Neustadt Hauptbahnhof, Linz Hauptbahnhof oder Innsbruck Hauptbahnhof im Jahr 90.000 bis 160.000 Halte aufwiesen.¹⁸⁰

Um diese aufgrund der baulichen Heterogenität der Verkehrsstationen innerhalb einer Kategorie und den damit einhergehenden Unterschieden in der Kostenstruktur auszugleichen, wird der Bahnsteigkantenfaktor angewandt. Daher wurde der Bahnsteigkantenfaktor auch nicht als Aufschlag (siehe Modul 2) konzipiert, sondern als Multiplikator, der die im ersten Schritt vorgesehene Unterteilung der Verkehrsstationen nach sechs Grundkategorien in einem letzten Schritt je nach dem angebotenen Leistungsspektrum verfeinert.

Anders als die B** vermeint,¹⁸¹ werden mit den Bahnsteigkantenfaktoren gerade nicht nur die Kosten für Bahnsteigkanten abgebildet. Vielmehr sind die Bahnsteigkanten Anknüpfungspunkt (in Form einer Variablen) für eine modellhafte Darstellung, die die oben durch das Bestimmtheitsmaß nachgewiesene Korrelation der Anzahl der Bahnsteigkanten mit den anfallenden Stationskosten abbildet. Die Berechnungsmethode (Module 1 und 2 multipliziert mit Modul 3) bildet die Mehrkosten ab, die zusätzliche Bahnsteigkanten bzw die höheren Kosten, die typischerweise bei Stationen unterschiedlicher Bahnsteigkantensegmente auftreten, ohne dabei, wie von der B**¹⁸² angeführt, Kosten für andere Merkmale der Station zu multiplizieren. Die Kostensätze pro Halt steigen tendenziell mit der Anzahl der Bahnsteigkanten, da je mehr Bahnsteige in einer Station vorhanden sind, desto höher auch grundsätzlich die Gesamtkosten der Verkehrsstation (höhere Investitions- und Instandhaltungskosten) sind. Es sollen mit dem Modul 3 die wesentlichen Kostentreiber (zB hohe Anzahl an Bahnsteigen, aber auch hohe Ausstattungsqualität insgesamt, Dimensionierung der Verkehrsstation und damit einhergehende Maßnahmen zB Vorhandensein von Unterführungen etc) entsprechend abgebildet werden. Grundsätzlich ist der Bahnsteigkantenfaktor als Indikator geeignet, höherwertigere Verkehrsstationen mit bedeutenderer Verkehrsfunktion, besseren Qualitätsmerkmalen und pünktlicherer Abwicklung des Zugbetriebes zu indizieren. Keine Anwendung findet der Faktor in kleineren Stationen (Kategorie 5 und 6) wegen der mäßigen Reisendenfrequenz bzw geringen verkehrlichen Bedeutung und der geringen Dimensionierung und minderer Qualitätsmerkmale (zB Erdbahnsteige) und der damit einhergehenden geringeren Gesamtkosten der Stationen.

Die Entgeltkomponente soll die Gesamtkosten der jeweiligen Verkehrsstation vereinfacht, aber möglichst differenziert, widerspiegeln. Der Abbildung 32 kann der Zusammenhang zwischen dem Mittelwert der Gesamtkosten der Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 3 und der Anzahl der Bahnsteigkanten, die als Anknüpfungspunkt für die Dimensionierung der jeweiligen Verkehrsstation fungiert, entnommen werden. Bei jenen Verkehrsstationen, die mit einem

¹⁸⁰ A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 11.

¹⁸¹ B**, Stellungnahme vom 21.08.2019, S 4.

¹⁸² B**, Stellungnahme vom 21.08.2019, S 4.

höheren Faktor belegt wurden, entstanden in den Kategorien 1 bis 3 höhere gemittelte Kosten je Verkehrsstation:

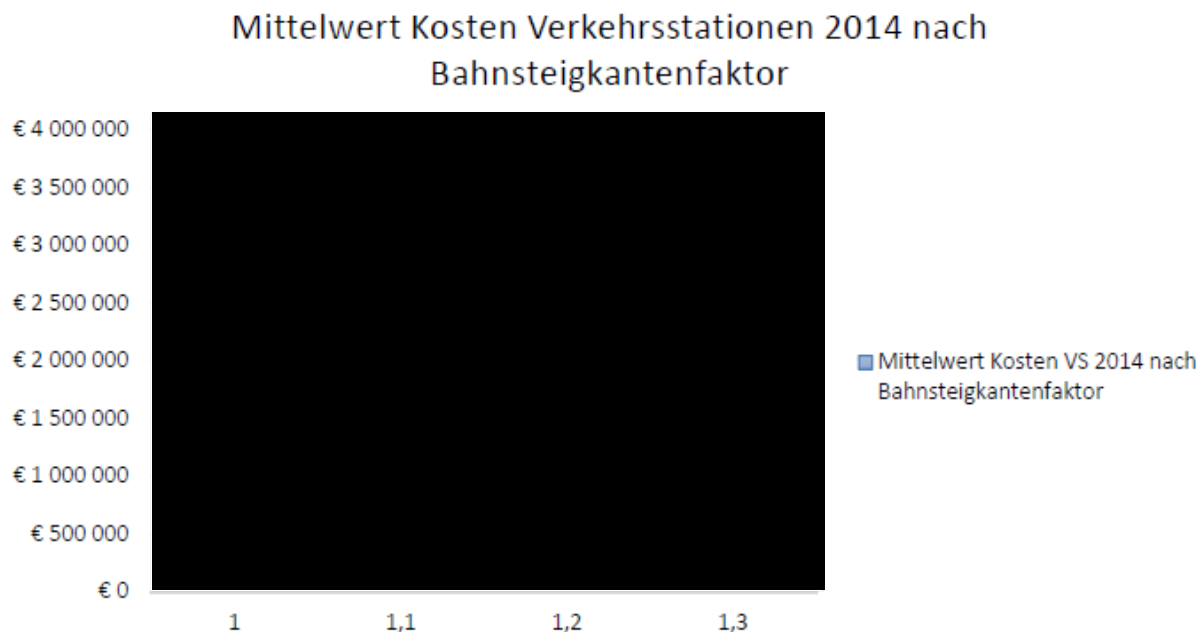


Abbildung 32 Mittelwert der Gesamtkosten der Verkehrsstationen der Kategorien 1 - 3 nach Bahnsteigkantenfaktor¹⁸³

Das Vorbringen der B**, ein Bahnsteig würde im Betrieb sogar günstiger werden, je höher deren Anzahl in einer Verkehrsstation sei, ist sohin widerlegt.¹⁸⁴

Ferner kommt es durch den Bahnsteigkantenfaktor, anders als von der B** ua in ihren Stellungnahmen vom 24.04.2015 (S 9) und vom 01.12.2016 (S 12), vorgebracht nicht zu einer Doppelverrechnung „anderer Kostenfaktoren der Module 1 und 2“. Dies, da für die Beurteilung einer allfälligen Doppelverrechnung das Gesamtentgelt je Halt zu betrachten ist und in dem Fall augenscheinlich ist, dass Kostenblöcke nicht doppelt berücksichtigt wurden. Dies geht aus den Tabellen 8 bis 11 hervor. In keiner Kategorie kommt es zu einer annähernden Kostendeckung. Dies wird im Gutachten *Wilfinger* dargestellt.¹⁸⁵

Überdies widerlegt Tabelle 26 die Annahme der B** in ihrer Stellungnahme vom 24.04.2015 (S 9 f), die durchschnittlichen Stationskosten würden abnehmen, je mehr Bahnsteige vorhanden seien. Darüber hinaus muss ergänzt werden, dass die Darstellung der B** nicht geeignet ist, die Kosten des Bahnsteiges an sich zu ermitteln, da sich die Stationskosten - wie in diesem Bescheid dargelegt - aus wesentlich mehr Kostenpositionen zusammensetzen als nur aus jenen der Bahnsteigkanten.

¹⁸³ Abbildung 14 in *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 24.

¹⁸⁴ B**, Stellungnahme vom 24.04.2015, S 7.

¹⁸⁵ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 19 ff.

Die Betrachtung der reinen Kosten für Bahnsteige ist darüber hinaus verfehlt, da die Kosten der Verkehrsstation insgesamt maßgeblich sind, zumal mit den Bahnsteigkantenfaktoren, anders als es die Bezeichnung der Entgeltkomponente vermuten lässt,¹⁸⁶ die Dimensionierung und die damit einhergehenden Gesamtkosten der Verkehrsstation abgebildet werden.

Der untenstehenden Tabelle kann jedenfalls entnommen werden, dass die Anzahl der Bahnsteigkanten einen geeigneten Anknüpfungspunkt für eine Kostendifferenzierung bildet. Es konnte nicht festgestellt werden, dass die Gesamtkosten einer Verkehrsstation mit jedem weiteren Bahnsteig linear abnehmen, wie von der B** in ihrer Stellungnahme vom 24.04.2015 (S 7) vorgebracht:

Verkehrsstation	Anzahl Bahnsteigkanten	Stationskosten in Mio. €	Kosten pro Bahnsteig in Mio. €	Halte	Kostensatz je Halt in €	Bahnsteigkantenfaktor
Wels Hbf						
Wien Traisengasse						
Baden						
Handelskai						
Hernals						
Wörgl						
Graz Hbf.						
Klagenfurt Hbf.						
Salzburg Hbf						
Hütteldorf						

Tabelle 26 Durchschnittliche Stationskosten pro Bahnsteig im Jahr 2012, Stellungnahme der A** vom 30.06.2015, S 13.

Vergegenwärtigt man sich Verkehrsstationen wie etwa Handelskai oder Rennweg, die auch als S-Bahn Stationen fungieren und aufgrund des dort herrschenden Taktverkehrs und der hohen Taktfrequenz über ein beachtliches Fahrgastaufkommen bei einer geringen Anzahl an Bahnsteigkanten verfügen, so ist augenscheinlich, dass deren Kosten unter jenen von Bahnhöfen wie Innsbruck Hauptbahnhof oder St. Pölten Hauptbahnhof liegen. Die Fahrgastfrequenz der oben genannten S-Bahn-Stationen und Bahnhöfe ist aber annähernd gleich, weswegen sie derselben Grundkategorie angehören,¹⁸⁷ sodass in Folge die zu erhebenden Entgelte je Halt bei eben diesen Verkehrsstationen, trotz ihrer unterschiedlichen Kostenstruktur, ohne den Entgeltbestandteil Bahnsteigkantenfaktor etwa dieselben wären.

¹⁸⁶ Daher erachtet die Schienen-Control Kommission die ursprüngliche Bezeichnung durch die A** [REDACTED] „verkehrliche Bedeutung“ als zweckmäßiger.

¹⁸⁷ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./3.

2.11.3.3 Effekte

Die Verkehrsstationen Innsbruck Hauptbahnhof mit im Jahr 2012 Gesamtkosten in Höhe von 2,9 Mio EUR und die S-Bahn-Station Rennweg mit Gesamtkosten in Höhe von 0,8 Mio EUR¹⁸⁸ wiesen eine stark divergierende Kostenstruktur auf. Beide Verkehrsstationen gehörten derselben Kategorie an, da die für die Kategorisierung relevante Fahrgastfrequenz beider Verkehrsstationen¹⁸⁹ auf ähnlichem Niveau lag, sodass dasselbe Grundentgelt je Halt zu entrichten war. Da der Hauptbahnhof Innsbruck im Jahr 2012 über 10 Bahnsteigkanten verfügte, die S-Bahn-Station Rennweg hingegen bloß über zwei, kam bei ersterer ein Multiplikator von 1,3 (+ 30%) zur Anwendung. Dieses Beispiel veranschaulicht, dass der Bahnsteigkantenfaktor imstande ist Unzulänglichkeiten, die beim Abstellen rein auf die Reisendenfrequenz auftreten, auszugleichen.

Die Verkehrsstation Wien Handelskai ist eine Gemeinschaftsstation von A** und Wiener Linien, die über eine besondere Stationskonfiguration (gemeinsame Nutzung des Empfangsgebäudes, der Rolltreppen, der Stiegen und Aufzüge mit Wiener Linien, direkte Verbindung zwischen Bahnsteigen der S-Bahn- und U-Bahnstation etc) verfügt.¹⁹⁰

Durch die Verrechnung des Bahnsteigkantenfaktors können die Kosten verursachungsgerecht abgebildet werden.¹⁹¹ Der Bahnsteigkantenfaktor sorgt für die preisliche Abbildung der baulichen und damit kostenseitigen Heterogenität innerhalb der Kategorien und trägt dem Grundsatz der Verursachungsgerechtigkeit und der Kostenwahrheit Rechnung. Denkbar wäre auch ein Entgeltmodell, das sich direkt am Kostensatz je Halt orientiert. Diese Methode hätte jedoch beispielsweise für Wels Hbf einen Entgeltsatz von 20,9 EUR statt 4,3 EUR je Halt ergeben (Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012). Dieses Alternativmodell würde zu einer Verteuerung aller Stationen mit mehr als zwei Bahnsteigkanten führen und somit wäre insbesondere die B** betroffen, da diese ausschließlich in Stationen hält, die mit mindestens fünf Bahnsteigkanten ausgestattet sind.¹⁹²

3. Diese Feststellungen der Schienen-Control Kommission beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

3.1 Zu Allgemein

Dass die A** als Betreiberin der in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 angeführten Verkehrsstationen Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu ihren

¹⁸⁸ A**, Stellungnahme vom 26.01.2018, Beilage ./1.

¹⁸⁹ A**, Stellungnahme vom 28.05.2018, Beilage ./3.

¹⁹⁰ A**, Stellungnahme vom 24.04.2015, S 4.

¹⁹¹ A**, Stellungnahme vom 11.09.2013, S 2.

¹⁹² A**, Stellungnahme vom 15.09.2015, S 10.

Verkehrsstationen gewährt hat, ist amtsbekannt und unbestritten. Gleiches gilt hinsichtlich der Feststellungen betreffend die Antragstellerin und die von ihr angefahrenen Verkehrsstationen.

Die Feststellung hinsichtlich des vorrangigen Auswahlkriteriums bei der Wahl von Haltepunkten der Antragstellerin ergibt sich aus der Stellungnahme der B** vom 30.06.2015 (S 18). Dass die B** die Komponente „Knotenfunktion“ bei der Wahl ihrer Zugrelationen zumindest mitberücksichtigte, ergibt sich aus den Haltepunkten ihrer Züge.

Die Feststellungen betreffend den Verkehrsdienstevertrag zwischen der C** und der SCHIG mbH ergeben sich aus dem Schreiben der SCHIG mbH vom 24.09.2020.

3.2 Zu Einführung Produktkataloge Netzzugang Stationen

Die Feststellungen betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Allgemeinen, etwa, dass es sich bei den genannten Produktkatalogen um Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 bis 2015 der A** handelt, stützt sich auf die Einsicht in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Feststellungen hinsichtlich des Inhalts der bescheidgegenständlichen Kapitel der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 der A** gründen sich auf die Einsicht in die Produktkataloge, deren Inhalt unbestritten ist.

3.3 Zu Entgelten gemäß den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015

Die Feststellungen betreffend die festgesetzten Entgelte ergeben sich ebenfalls aus den bescheidgegenständlichen Produktkatalogen. Der Inhalt der Preisblätter gründet sich auf die Einsicht in das jeweilige Kapitel IIIa Übersicht Preise Produktkataloge, deren Inhalt unbestritten ist.

Die Berechnungsformel für den Gesamtstationspreis ergibt sich aus den jeweiligen Produktkatalogen Netzzugang Stationen der A**. Die Feststellungen betreffend die Stationsentgeltbildung ergeben sich aus dem Kapitel 3.5 der jeweiligen Produktkataloge Netzzugang Stationen der A**.

Die Feststellungen betreffend die konkrete Höhe der Entgelte je Stationshalt der Module 1 und 2 je bescheidgegenständliches Jahr gründen sich auf die Einsicht in die jeweiligen Produktkataloge Netzzugang Stationen der A**. Die Feststellungen betreffend die prozentuelle Steigerung beruhen auf eigenen Berechnungen der Schienen-Control Kommission.

Die Feststellungen betreffend die Entgeltkomponente Bahnsteigkantenfaktor (Modul 3) gründen aus der Einsicht in die Stellungnahmen der A** vom 20.03.2015 (S 3) sowie aus den jeweiligen Produktkatalogen Netzzugang Stationen der A**.

3.4 Zu Entwicklung der Entgeltsätze der von der B angefahrenen Verkehrsstationen**

Dass die von der B** im bescheidgegenständlichen Zeitraum angefahrenen Verkehrsstationen überwiegend den niedrigeren Kategorien 1 bis 3 angehörten, ist amtsbekannt.

Dass von der Schienen-Control Kommission nicht festgestellt werden konnte, dass die Entgelte der A** für von der B** angefahrene Stationen mit deren Markteintritt in diskriminierender Weise „*steil nach oben gingen*“, wie von der B** in ihren Stellungnahmen vom 30.06.2015 (S 14) und vom 26.11.2015 (S 11) vorgebracht und dass sich vielmehr zeigte, dass sich stärkere Entgeltsteigerungen bei den Grundentgelten von Verkehrsstationen niedrigerer Kategorien ergaben, kann dem Vergleich (eigene Auswertung der Schienen-Control Kommission) der in den jeweiligen Produktkatalogen Netzzugang Stationen veröffentlichten Entgeltsätzen entnommen werden.

3.5 Zu Grundkategorisierung und Anzahl Verkehrsstationen je Kategorie

Die Feststellungen, dass die A** jede Verkehrsstation einer von insgesamt sechs Grundkategorien zugeordnet hat, ergibt sich aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015, Kapitel 3.1.

Die Feststellungen betreffend die Erhebung der Reisendenfrequenz mittels der von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Reisendenfrequenz-Daten ergeben sich aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015, Kapitel I. Allgemeines (Zurverfügungstellung von relevanten Daten) und Kapitel 3.1, der Stellungnahme der A** vom 04.10.2018 (S 32) sowie dem Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 59).

Die Absenkung des für die Zuordnung zur Grundkategorie 1 maßgeblichen Grenzwertes über die Reisendenfrequenz ergibt sich aus dem Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013, Version 1. Die Feststellungen bezüglich der Neuevaluierung der Grenzwerte und der Erwägungen hinter der Änderung des Grenzwertes der Kategorie 1 ergeben sich aus der Stellungnahme der A** vom 15.05.2019 (S 26).

Die Feststellungen betreffend die Datengrundlage für die initiale Ermittlung der Reisendenfrequenz und deren Neuevaluierung ergeben sich aus den Stellungnahmen der A** vom 15.05.2019 (S 27) und vom 04.10.2018 (S 32) sowie aus den jeweiligen Produktkatalogen Netzzugang Stationen Kapitel 3.1 und Kapitel 6.3.

Die Anzahl an Verkehrsstationen je Kategorie und Jahr ergibt sich aus dem Kapitel „Zuordnung zu Stationskategorien“ der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015. Der

Amtssachverständige *Wilfinger* überprüfte darüber hinaus im Zuge seiner Detailprüfung in Hinblick auf elf Verkehrsstationen, ob die eingetragene Anzahl an Reisenden pro Tag der jeweils zugeordneten Kategorie entsprach und konnte hierbei keine Auffälligkeiten identifizieren (siehe Gutachten *Wilfinger*, S 59).

Die Feststellungen, dass die Ausstattungsquantität und -qualität einer Station wesentlich von der Anzahl der Reisenden determiniert wird, ergibt sich aus den Stellungnahmen der A** vom 20.03.2015 (S 2) und vom 15.05.2019 (S 25 f) und der Fachkenntnis der Schienen-Control Kommission.

3.6 Zu Ausstattungsstrategie der A**

Die Feststellungen rund um die Ausstattungsstrategie ergeben sich aus der Stellungnahme der A** vom 15.05.2019 (S 25).

Die Feststellungen hinsichtlich der in der Ausstattungsstrategie der A** definierten Unterschiede zwischen den Kategorien beruhen auf der Stellungnahme der A** vom 15.05.2019 (S 25).

3.7 Zu Leistungen gemäß den Modulen 1 bis 3

Die Feststellungen betreffend die als Basis- oder Zusatzleistungen der Module 1 bis 2 definierten Leistungen und das Modul 3 ergeben sich aus den einschlägigen Produktkatalogen Netzzugang Stationen (Kapitel 3).

3.8 Zu Im Produkt Stationen erfassten Anlagen

Die hierzu getroffenen Feststellungen gründen sich auf die Einsicht in die Produktkataloge Netzzugang Stationen, die Stellungnahme der A** vom 04.10.2018 (S 8 f) und das Gutachten *Kramer* vom 05.03.2020 (S 9 ff) sowie die Ausführungen des Amtssachverständigen *Wilfinger* in seinem Gutachten (S 33 ff), der Verhandlungsschrift der Schienen-Control Kommission vom 18.09.2020, S 4 f, der Richtlinie Park&Ride-Anlagen des BMK (vormals bmvit), GZ BMVIT-260.989/0005- II/INFRA1/2016, 2017, S 4 und S 13 f und der Stellungnahme der A** vom 02.10.2020 (S 2 f).

3.9 Zu Methodik der Kostenermittlung und zu Kostenblöcke

Die Feststellungen betreffend die Methodik der Kostenermittlung ergeben sich sowohl aus dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 22) als auch aus dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 07.06.2019 (S 10 ff, 46 f, S 54) betreffend „Antrag der A** zur Genehmigung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 2 6 EisebG“ sowie „Antrag der A** zur Genehmigung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisebG für das Fahrplanjahr 2019“.

Der Amtssachverständige führt in seinem Gutachten vom 29.04.2020 an, dass Erhebungen sowie Prüfungshandlungen in Bezug auf die grundlegende Methodik der Kostenermittlung im Rahmen der Prüfung des Wegeentgeltverfahrens 2018 sowie 2019 auf das Produkt Stationen übertragen werden können. Darüber hinaus beruhen die Feststellungen auf der Stellungnahme der A** vom 28.05.2018 (S 2 ff)

Die Feststellungen betreffend die Kostenblöcke ergeben sich aus den Stellungnahmen der A** vom 04.10.2019, Seite 8 ff. Die Feststellung, dass die Zuschreibung der Buchwertzinsen beim Produkt Stationen nach denselben Grundsätzen wie beim Produkt Zugtrasse vorgenommen wird, ergibt sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 42).

3.10 Zu Mittels Schlüssel zugewiesenen Kosten

3.10.1 Allgemeines

Die Feststellungen betreffend die mittels Schlüssel zugewiesenen Kosten ergeben sich sowohl aus den Stellungnahmen der A** vom 24.04.2015 (S 3) und vom 28.05.2018 (Beilage ./6) als auch aus den Feststellungen des Amtssachverständigen *Wilfinger* in seinem Gutachten vom 29.04.2020 (S 27 ff).

Auf Seite 30 ff des Gutachtens des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 gibt dieser an, dass er um ein Bild davon zu erhalten, welchen Einfluss die über Schlüssel den Verkehrsstationen zugeschriebenen Kosten auf die Kostenstruktur der Verkehrsstationen haben, auf Basis der SAER 2014 analysiert habe, welchen Anteil diese an den Gesamtkosten aller Verkehrsstationen ausmachen.¹⁹³ Für die Schlüsselprüfung wurde nicht nur die Systematik der im Produkt Stationen vorkommenden Schlüssel hinterfragt, sondern auch deren Algorithmus in einer Auswahl überprüft.

Der Amtssachverständige konnte in seinem Gutachten glaubhaft machen, dass sich die Abweichung der seitens der A** mittels Schlüssel verbuchten Werte der Verkehrsstation-Kostenstelle Villach von den durch den Amtssachverständigen nachgerechneten daraus erklärt, dass der Schlüssel zum damaligen Zeitpunkt (Jahr 2014) ein anderer war als zum Prüfungszeitpunkt. Die Schlüssel sind als Algorithmus in das System implementiert und verteilen automatisch monatlich die Kosten. Veränderungen in der Basis (im Anlagenverzeichnis bei den AHK) durch spätere Umgliederungen, werden rückwirkend nicht korrigiert, sodass es zu Abweichungen kommen kann (siehe Gutachten Amtssachverständiger vom 29.04.2020, S 32).¹⁹⁴

¹⁹³ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 30.

¹⁹⁴ Ebenda, S 32.

3.10.2 Gegenposition Privatgutachter *Otruba/Taudes*

Dem Einwand der Privatgutachter *Otruba/Taudes* in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 27.05.2020 (S 8), wonach die zur Anwendung kommenden Schlüsselungen von Kosten inhaltlich nicht geprüft wurden, entgegnet die Schienen-Control Kommission, dass neben der rechnerischen Überprüfung die Systematik der Schlüssel durch den Amtssachverständigen überprüft wurde. Bezüglich des Anlagenherstellkostenschlüssels sowie dem Regionalen Sammel- Kostenstellenschlüssel mit AHK sind auf Seite 32 des Gutachtens des Amtssachverständigen die Prüfungshandlungen sowie die Berechnungslogik angeführt.

Beim Anlagenherstellkostenschlüssel und Regionalen Sammel-Kostenstellenschlüssel konnte die Basis für die Verteilung (AHK der jeweiligen Kostenstelle dividiert durch AHK Summe errechnet den Schlüssel) mit dem Anlagenverzeichnis 2014 abgestimmt werden. So steht auf Seite 32 des Gutachtens *Wilfinger* vom 29.04.2020 beispielsweise: „Beim Anlagenherstellkostenschlüssel und Regionalen Sammel-Kostenstellenschlüssel konnte die Basis für die Verteilung (AHK der jeweiligen Kostenstelle dividiert durch AHK Summe errechnet den Schlüssel) mit dem vorliegenden Anlagenverzeichnis 2014 abgestimmt werden. Der sich daraus ergebende Schlüssel multipliziert mit den Kosten der verteilenden Kostenstelle ergab den auf der geprüften Kostenstelle in der SAER angeführten Wert“.

Es wurden Prüfungshandlungen in Hinblick auf die elf im Detail geprüften Verkehrsstationen vorgenommen und im Gutachten des Amtssachverständigen beschrieben. Eine analytische Prüfung zur Erlangung tieferer Kenntnisse über die Schlüsselungen wie beispielsweise eine Auswertung, wie hoch der mittels Schlüssel dem Produkt Stationen zugewiesene Prozentsatz an Kosten ist, wurde ebenfalls vorgenommen und im Gutachten dokumentiert. Das Vorbringen, dass die Schlüssel nicht inhaltlich geprüft wurden, entbehrt daher jeglicher Grundlage.

3.11 Zu Trennung des Rechnungskreises Gebäude vom Rechnungskreis Verkehrsstation

Die Feststellungen hinsichtlich der Unterscheidung zwischen zwei Rechnungskreisen und der Trennungs-Systematik ergeben sich aus den Stellungnahmen der A** vom 04.10.2018 (Seite 8) und vom 26.01.2018 (S 6 f, S 15 f) und dem Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 40 f). Im Zuge der Detailprüfung durch den Amtssachverständigen konnte festgestellt werden, dass für die elf im Detail geprüften Verkehrsstationen sowohl die Kosten als auch die Erlöse der Räumlichkeiten des Vermarktungsbereiches (zB Vermietung und Verpachtung von Ladengeschäften) in jedem bescheidgegenständlichen Jahr dem Rechnungskreis „Gebäude“ zugeordnet wurden.

Zunächst hinterfragte die B** in ihrer Stellungnahme vom 24.04.2015 (S 11), ob eine solche Trennung der Flächen bei der Festlegung der Stationsentgelte Berücksichtigung gefunden habe. In der gutachterlichen Stellungnahme der Privatgutachter *Otruba/Taudes* vom 27.05.2020 heißt

es hierzu, dass die Analyse des einschlägigen Produktkatalogs und des Gutachtens *Wilfinger* ergab, dass eine Kostentrennung zwischen den Kosten der kommerziellen Nutzung des Bahnhofsgebäudes und den eigentlichen Nutzungen von Stationen vorgenommen wurde, sodass die Feststellung unstrittig ist.

3.12 Zu Planungshorizont Stationsentgelte und Herleitung der Plankosten

Die Feststellungen zum Planungshorizont bei den Stationsentgelten und zur Herleitung der Plankosten ergeben sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 4) und der Stellungnahme der A** vom 26.01.2018 (S 2 ff).

3.13 Zu Gegenüberstellung IST-Kosten und IST-Erlösangaben mit SAER

3.13.1 Allgemein

Dass die A** zur Herleitung der Stationsentgelte das Produkt Stationen heranzog, ergibt sich aus dem Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020. Die Feststellungen betreffend die Gesamtkosten gründen sich einerseits auf das Gutachten *Wilfinger* (S 12 ff) und andererseits auf die Stellungnahme der A** vom 26.01.2018 (S 3 ff). Der Amtssachverständige hat im Rahmen seiner Prüfungshandlungen hinsichtlich der IST-Kosten des Produkts Stationen der einzelnen Jahre, die Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung (SAER) der A** herangezogen (Gutachten *Wilfinger*, S 12). Hierbei hat er insbesondere auf seine aus den Prüfungshandlungen rund um das Wegeentgeltverfahren 2018/19 (siehe Gutachten *Wilfinger* zum Wegeentgeltverfahren 2018/19 vom 07.06.2019, Kapitel 5) gewonnenen Erkenntnisse über die SAER der A** zurückgegriffen.

Die Feststellungen, dass es sich bei den Kostenaufstellungen einerseits um die sich bei Filterung der SAER auf das Produkt Stationen ergebenden Werte und andererseits um die im Zuge des Ermittlungsverfahrens angegebenen Kostenangaben der A** handelt, ergibt sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 11 ff).

Die Erklärung im Gutachten *Wilfinger* dafür, warum die Vollkosten-Angaben der A** in den Jahren 2012 bis 2015 unterhalb der rein technisch ermittelten Gesamtkosten der SAER (Filterung Verkehrsstation und DB I-IV) lagen, ist für die Schienen-Control Kommission nachvollziehbar. Gleiches gilt für die Angaben hinsichtlich der Abweichungen bei den Erlösen. Die Feststellungen betreffend die Erlöse ergeben sich somit ebenfalls aus dem Gutachten *Wilfinger* (S 14).

3.13.2 Gegenpositionen Privatgutachter *Otruba/Taudes*

3.13.2.1 Keine Überprüfung der Richtigkeit der Daten/Semantische Prüfung Anlagenverzeichnis

Die Privatgutachter *Otruba/Taudes* teilen die Feststellungen der Schienen-Control Kommission nicht, sondern sind vielmehr der Ansicht, dass die Feststellungen des Amtssachverständigen, auf welche die Regulierungsbehörde ihre Feststellungen stützt, hinsichtlich der Kosten mangelhaft seien und keine inhaltliche Prüfung der Kosten vorgenommen worden sei. Dies ergebe sich daraus, dass sie keine Möglichkeit einer Prüfung der „Richtigkeit“ der Originaldaten auf gleicher Sachverständigenebene hätten, da das Gutachten *Wilfinger* lediglich aggregierte Tabellen und einzelne Sachverhalte, jedoch keine der Einzelbuchungen enthalte (gutachterliche Stellungnahme *Otruba/Taudes* vom 27.05.2020 (S 6 ff) und vom 10.07.2020 (S 2)). Einem externen Sachverständigen sei es nicht möglich, die von *Wilfinger* durchgeführten Analysen nachzuvollziehen. Die Identifizierung der Kosten für das Produkt Stationen basiere auf einer rein semantischen Interpretation der im Anlagenverzeichnis angeführten Anlagentexte durch den Amtssachverständigen. Eine rein semantische Plausibilitätsprüfung reiche jedoch nicht aus, um die Korrektheit der Daten zu prüfen. Dazu sei eine inhaltliche Auseinandersetzung auf der Basis von eisenbahntechnischen Grundlagen und einer sorgfältigen Organisationsanalyse erforderlich. Somit sei die gutachterliche Äußerung zur Subsumtion weder sachlich fundiert noch transparent noch vollständig.

Den Einwänden ist zu entgegnen, dass der Amtssachverständige aufbauend auf einer Prüfungsplanung (Überblick auf Seite 9 im Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020) sowohl analytische Prüfungshandlungen sowie eine Detailprüfung bei elf Verkehrsstationen, bei denen auch Einzelbelege als Beweis für die Existenz der Kosten eingesehen wurden, durchgeführt hat. Generell handelt es sich bei der Verbuchung der einzelnen Belege bei der A** um Massendaten. Die Kostenerfassung funktioniert bei gleichartigen Kosten auf idente Weise. Es ist in der Wirtschaftsprüfung nicht üblich und auch nicht sinnvoll, sich in Fällen dieser Art jeden einzelnen Beleg anzusehen (siehe Protokoll der mündlichen Verhandlung der Schienen-Control Kommission vom 18.09.2020, S 8). Im Gutachten *Wilfinger* (S 14 ff) wurden die Sachverhalte in jenem Detailgrad dargestellt, der erforderlich ist, um die Schlussfolgerungen im Gutachten nachvollziehen zu können. Eine höhere Granularität (etwa durch Aufnahme des Anlagenverzeichnisses mit ca. 130.000 Zeilen pro Jahr in das Amtssachverständigengutachten) wird in der Jahresabschlussprüfung ebenfalls nicht umgesetzt. Der Mehrwert für die Privatgutachter ist ebenfalls nicht erkennbar, da die von der A** berücksichtigten Anlagen bei den elf im Detail geprüften Verkehrsstationen in Tabelle 3 des Gutachtens *Wilfinger* (S 34 f) als Überblick dargestellt und von der Schienen-Control Kommission als eisenbahntechnisch plausibel anerkannt wurden.

Zu ergänzen ist, dass die A** dem § 190 UGB unterliegt, der die Führung von Büchern regelt. Sinngemäß ist eine Buchführung grundsätzlich dann als ordnungsgemäß anzusehen, wenn alle

gesetzlichen und sonstigen Vorschriften beachtet worden sind und alle Geschäftsvorfälle vollständig, wahr, klar, ordentlich und leicht nachprüfbar erfasst sind. Die Einhaltung der Grundlagen ordnungsgemäßer Buchführung wird vom Wirtschaftsprüfer jährlich geprüft und im Bestätigungsvermerk bestätigt. Alleine aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass die Anlagenbezeichnungen nicht falsch sind. Die Würdigung der Anlagenbezeichnungen, Anlagenklassen sowie Anlagenkategorien durch den Wirtschaftsprüfer ergibt sich zwangsläufig durch die Prüfung der Grundlagen ordnungsgemäßer Bilanzierung (§ 190 UGB) in Verbindung mit § 224 UGB, worin die Gliederung der Bilanz geregelt ist. § 224 UGB schreibt die Bilanzgliederung gesetzlich vor. § 224 Absatz 2 UGB regelt die Aktivseite der Bilanz, worunter auch das Anlagevermögen fällt. Beispielsweise ist für die Bilanzposition „Sachanlagevermögen“ zu unterscheiden zwischen

1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund;
2. technische Anlagen und Maschinen;
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung;
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau;

Dem Wirtschaftsprüfer, der nicht zwangsläufig ein Jus-Studium absolviert haben muss, obliegt die Beurteilung, ob einzelne Anlagen der korrekten Bilanzposition zugeordnet wurden. Semantische Prüfungshandlungen sind in diesem Zusammenhang durchaus üblich, schließlich wäre es illusorisch davon auszugehen, der Wirtschaftsprüfer würde sich Belege zu jedem einzelnen Anlagegut einholen und sich davon überzeugen, ob es sich tatsächlich um das angegebene Anlagegut handelt. Auch ist eine technische Ausbildung für Wirtschaftsprüfer gesetzlich nicht vorgesehen, um unterscheiden zu können, ob es sich beim Anlagegut um eine technische Anlage, eine andere Anlage oder Betriebs- und Geschäftsausstattung gemäß § 224 UGB handelt. Wenn nun beispielsweise eine Anlage „Zugvorheizanlage“ auf dem Produkt Stationen textlich im Anlagenverzeichnis ersichtlich ist, kann davon ausgegangen werden, dass es sich um eine Zugvorheizanlage handelt. Das ist eisenbahntechnisch durchaus plausibel. Es wäre nicht möglich und zielführend, jedes Anlagegut physisch aufzusuchen und zu prüfen.

3.13.2.2 Prüfungsrisiko Stichprobenprüfung

Die Privatgutachter *Otruba/Taudes* bringen in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 27.05.2020 (S 8) vor, dass die Angaben zu den Fehlern im Bereich der Anlagenerfassung auf Seite 37 des Gutachtens *Wilfinger* nicht aussagekräftig seien, da das von der Stichprobe erfasste Kostenvolumen nicht bekannt sei und daher könne von der Fehlerrate in der Stichprobe nicht auf die möglichen Abweichungen bei den gesamten betrachteten Kosten geschlossen werden.

Hierzu ist anzumerken, dass die Prüfung durch die Regulierungsbehörde nicht den ISA¹⁹⁵ unterliegt und es existieren im EISbG auch keine sonstigen allgemeinen Grundsätze für die Prüfung von Kostenrechnungssystemen. Die Angaben der Fehler im Bereich der Anlagenerfassung des Amtssachverständigen betreffen das gesamte Anlagenverzeichnis. Dies ergibt sich daraus, dass sich die Angabe der Falscherfassung auf die analytische Durchsicht des Anlagenverzeichnisses bezieht. Zusätzlich sind auf Seite 60 des Gutachtens die Fehldarstellungen in Summe angegeben, die sich auf das gesamte Produkt Stationen beziehen.

3.13.2.3 Abschreibungsdauern

Dem Einwand der Privatgutachter *Otruba/Taudes* in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 27.05.2020 (S 8 f), wonach die die Höhe der AfA bestimmenden Abschreibungsdauern im Gutachten *Wilfinger* nur einmal unter Kapitel 6.2 für die Kosten für Lautsprecher erwähnt werden, die angesetzte Nutzungsdauer fehlerhaft sei, da nach buchhalterischen Rechnungslegungsvorschriften ermittelt, und keine Prüfung der Höhe der Abschreibungen auf Basis der tatsächlichen Nutzungsdauern der Anlagen und Gebäude erfolgt sei, erwidert die Schienen-Control Kommission, dass dem Kapitel 3 des Gutachtens des Amtssachverständigen zu entnehmen ist, dass die AfA in der SAER, die für Kostenrechnungszwecke herangezogen wird, von der Gewinn- und Verlustrechnung nach UGB übernommen wird. Univ. Prof. Seicht (2001) gibt in seinem Werk „Moderne Kosten- und Leistungsrechnung“ (S 113) an, dass die Nutzungsdauern der Kostenrechnung oft jenen zur Ermittlung der bilanziellen Abschreibung zu Grunde gelegt werden. Auf diese Weise handhabt es die A**, die diesbezüglich keinen speziellen eisenbahngesetzlichen Vorgaben unterliegt. Die Übernahme der Abschreibung von der Gewinn- und Verlustrechnung in die Kostenrechnung stellt somit die von Seicht als üblich angeführte Methodik dar. Darüber hinaus werden die Nutzungsdauern vom Wirtschaftsprüfer, wie im Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 47) angeführt, geprüft und gewürdigt. Bei unrichtigen Nutzungsdauern wäre ein positives Prüfungstestament an die A** als anlagenintensives Unternehmen ausgeschlossen.¹⁹⁶ Der von *Otruba/Taudes* geforderte Abgleich der kalkulatorischen Abschreibungskosten mit der tatsächlichen Nutzungsdauer ist in der Praxis kaum umsetzbar, außerdem brächte es nach Ansicht der Schienen-Control Kommission keinen Mehrwert für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3.13.2.4 Leistungsbezug

Sofern die Privatgutachter *Otruba/Taudes* in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 27.05.2020 (S 5) und vom 10.07.2020 (S3) vorbringen, der Zusammenhang zwischen den Kosten und Entgelten werde zwar in der Einleitung zu Kapitel 3.5 des Produktkataloges genannt, aber im Rahmen des Gutachtens vom Amtssachverständigen *Wilfinger* nicht mehr nachweislich dokumentiert, sondern es würden lediglich Kostendeckungsgrade betrachtet, ist dem zu entgegnen, dass der Leistungsbezug zwischen Kosten und Entgelten vom

¹⁹⁵ International Standards on Auditing

¹⁹⁶ Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 18.09.2020, S 8 f.

Amtssachverständigen überprüft wurde. Dokumentiert wurde dies im Gutachten *Wilfinger* (S 24).

3.13.2.5 Buchwertzinsen

Sofern die Privatgutachter *Otruba/Taudes* in ihrer gutachterlichen Stellungnahme auf Seite 10 zum Thema Buchwertzinsen anführen, dass der Amtssachverständige nicht auf unnachvollziehbare Vorab-Zurechnungen eingegangen sei und dies in Folge zu einer fehlerhaften Ausgangsbasis für die Buchwertzinsen aller Produkte und auch für das Produkt Stationen führe, entgegnet diesem Vorhalt die Schienen-Control Kommission, dass auf Seite 42 f des Gutachtens des Amtssachverständigen in Bezug auf die Methodik der Verteilung mehrfach auf das Gutachten *Wilfinger* zum Wegeentgeltverfahren 2018/19 vom 07.06.2019 verwiesen wird. Dort heißt es, dass die Beschreibung der Buchwertzinsen inklusive Berechnungsmethodik sowie deren Verteilung dem Gutachten *Wilfinger* zum Wegeentgeltverfahren 2018/19 vom 07.06.2019 in Kapitel 9 im Detail nachgelesen werden kann und die Zuschreibung der Buchwertzinsen beim Produkt Stationen methodisch ident wie beim Produkt Zugtrasse funktioniert. Zusätzlich steht im Gutachten, dass sich die Thematik der falsch umgesetzten Methodik (siehe Gutachten *Wilfinger* vom 07.06.2019, S 118 ff) ebenfalls auf die Buchwertzinsen des Produkts Stationen niederschlägt. In dem Verweis auf das Gutachten *Wilfinger* zum Wegeentgeltverfahren 2018/19 sind keinerlei Einschränkungen angeführt. Bei der Neuberechnung laut Tabelle 6 im Gutachten des Amtssachverständigen wurden somit alle bei der Prüfung aufgefallenen methodischen Fehler korrigiert.

3.14 Zu IST-Kosten gekürzt um Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und fehlerhaft zugeordnete Kosten

Die Feststellungen betreffend die Kürzungen ergeben sich aus der Stellungnahme der A** vom 25.09.2020 (S 11) und dem Protokoll der mündlichen Verhandlung der Schienen-Control Kommission vom 18.09.2020.

3.15 Zu Kostenmindernde Erlöse aus dem Vermarktungsbereich

Die diesbezüglichen Feststellungen ergeben sich aus einem Umkehrschluss zu den Ausführungen im Kapitel 5.7. „Abgrenzung Aufnahmegebäude/Vermarktungsbereich“ im Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 39 f) und sind ohnedies unbestritten (siehe Unterkapitel 2.8 Trennung Rechnungskreis Gebäude vom Rechnungskreis Verkehrsstation dieses Bescheides).

3.16 Zu IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie

Die Feststellungen hinsichtlich der IST-Kosten und IST-Erlöse je Kategorie ergeben sich aus dem Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 (S 20 ff). Dass die von der A** im Zuge des Ermittlungsverfahrens angegebenen IST-Kosten je Kategorie wahrheitsgetreu angegeben

wurden, schließt die Schienen-Control Kommission aus den Feststellungen des Amtssachverständigen (Gutachten Wilfinger, S 20). Die in den Abbildungen 20 bis 23 angeführte Kosten -und Erlössituation wurde im Zuge der Einsicht des Amtssachverständigen im Detail überprüft, und für ihn war nachvollziehbar, welche Kostenstellen mit ihren Kosten und Erlösen laut SAER unter welcher Kategorie subsumiert wurden.¹⁹⁷ Dem schließt sich die Schienen-Control Kommission daher an.

Die Feststellung betreffend stationsgenaue Kostenerfassung bzw Kostenerfassung auf Sammelkostenstellen ergeben sich aus der Stellungnahme der A** vom 04.10.2018, S 11 ff.

3.17 Zu Kosten für Nutzung der Bahnsteige

Die Feststellung ergibt sich aus dem Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 und dem Vorbringen der B** (Stellungnahmen vom 28.05.2020, S 18 ff).

3.18 Zu Gegenüberstellung Plankosten mit IST-Kosten

Die diesbezüglichen Feststellungen ergeben sich aus dem Gutachten *Wilfinger vom 29.04.2020 (S 20 f)*.

3.19 Zu Kosten- und Erlössituation in den von der B angefahrenen Verkehrsstationen**

Die Abbildung 27 kann der Stellungnahme der A** vom 30.06.2015 (S 12) entnommen werden. Darauf gründet sich die Feststellung der Schienen-Control Kommission, dass die Kosten- und Erlösschere in den von der Antragstellerin angefahrenen Stationen immer weiter auseinander gegangen ist. Die These der Antragstellerin, die A** hätte diese Investitionen bloß durchgeführt, um die Wettbewerbsfähigkeit der B** zu beeinträchtigen, ist überdies auch nicht plausibel, da Investitionen in diesem Umfang Vorlaufzeiten erfordern und daher auszuschließen ist, dass diese aufgrund des Markteintrittes der B** vorgenommen wurden.

3.20 Zu Plausibilisierung Herleitung der Entgelte

Die Feststellungen betreffend die Ermittlung der Zu- und Abschläge gemäß dem Modul 2 ergeben sich aus der Stellungnahme der A** vom 15.05.2019 (S 19 ff) und dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger vom 29.04.2020 (S 44 ff)*.

Der Nachweis der Kosten der Leistungen aus Modul 2 erfolgte über Modellrechnungen, die in der Stellungnahme der A** vom 15.09.2019 dargelegt und vom Amtssachverständigen *Wilfinger* detailliert überprüft wurden. Dass die Modellkosten wie auch die Erlöse im Hinblick auf sämtliche Zu- und Abschlagsätze vom Amtssachverständigen nachvollzogen werden

¹⁹⁷ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 22.

konnten, ergibt sich aus Seite 44 ff seines Gutachtens. Ihm wurden Berechnungsdetails und Auszüge aus den Rechnungswesensunterlagen der A** für alle Komponenten vorgelegt. Der Amtssachverständige *Wilfinger* konnte in seinem Gutachten nachvollziehen, dass die herangezogenen Werte plausibel sind (S 45). Die Schienen-Control Kommission erachtet diese Schlussfolgerungen als nachvollziehbar.

Die A** legte dem Amtssachverständigen Berechnungen zu den Erlösen aus den Zuschlägen für das Jahr 2014 vor, die auch Angaben über die IST-Halte 2014 enthielten. Nachprüfungen der Daten ergeben für das Jahr 2014 jenen Wert, der von der A** in der Stellungnahme vom 04.10.2018 dargestellt wurde. Die Prüfung der Erlöse aus den Zuschlägen ergaben keine relevanten Feststellungen und sind somit aus Sicht der Schienen-Control Kommission nachgewiesen.

3.21 Zu Plausibilisierung Herleitung Faktoren des Moduls 3

Die Feststellungen betreffend die Herleitung des Bahnsteigkantenfaktors, etwa dass jede Gruppe an Verkehrsstationen mit höherer Bahnsteigkantenanzahl im Durchschnitt auch höhere Kosten aufweist, ergeben sich aus dem Gutachten *Wilfinger* (S 56 ff) und den Stellungnahmen der A** vom 20.03.2015 und vom 15.01.2016.

4. Rechtlich folgt:

Zum Spruchpunkt 1) a.:

4.1 Maßgebliche Rechtslage

Die Entgelte in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 sind nach der Rechtslage vor Inkrafttreten der die RL 2012/34/EU umsetzenden EisbG-Novelle BGBl I 137/2015 mit 27.11.2015 zu beurteilen.

Grundsätzlich haben Behörden ihrer Entscheidung in der Sache das im Zeitpunkt ihrer Willensbildung geltende Recht¹⁹⁸ soweit nicht der Gesetzgeber in einer Übergangsbestimmung zum Ausdruck bringt, dass auf anhängige Verfahren noch das bisherige Gesetz anzuwenden ist. Das EisbG enthält keine Übergangsbestimmungen, die den Übergang von den alten zu den neuen Regelungen zum Gegenstand haben.

¹⁹⁸ Hengstschläger/Leeb, AVG § 59, Rn 77 (Stand 01.07.2005, rdb.at), mwN VwGH 28.06.1994, 93/04/0238; 16.04.1998, 98/05/0040; 04.09.2003, 2003/17/0124; Raschauer², Rn 944) bzw die Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung zugrunde zu legen (Hengstschläger/Leeb, AVG § 59 Rn 80 (Stand 1.7.2005, rdb.at), mwN VwGH 29.08.1995, 94/05/0221; 16.04.1998, 98/05/0040; 06.11.2003, 2003/07/0109.

Nach der Rsp des VwGH erfassen neue gesetzliche Bestimmungen gleichfalls grundsätzlich nur die nach ihrem In-Kraft-Treten verwirklichten Sachverhalte, während vorher „verwirklichte“¹⁹⁹ Sachverhalte weiterhin nach dem früheren Gesetz zu beurteilen sind.²⁰⁰

Aus § 65 EisbG iVm Anhang VII der RL 2012/34/EU ergibt sich, dass eine Netzfahrplanperiode für ein Kalenderjahr gilt, und dass der Wechsel des Netzfahrplans am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr erfolgt. Die bescheidgegenständlichen Produktkataloge „Netzzugang Stationen“ der A** bezogen sich auf die Netzfahrplanperioden 2012 (ab 11.12.2011), 2013, 2014 und 2015 (bis einschließlich 26.11.2015), die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der EisbG-Novelle zum 27.11.2015 bereits abgeschlossen waren.

Für den hier zu entscheidenden Sachverhalt bedeutet dies, dass die Entgeltregelungen betreffend die Nutzung der Verkehrsstationen bis zum Inkrafttreten der Rechtslage nach BGBl I 137/2015 nach der alten Rechtslage (§ 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 sowie § 70 EisbG idF BGBl I 38/2004) zu beurteilen sind.

4.2 Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Die Schienen-Control Kommission ist zur Entscheidung über die unter Spruchpunkt 1) angeführten Anträge der B** befugt.

Im Spruchpunkt 1) a.-b. weist die Schienen-Control Kommission den Antrag der B** die Stationspreise und den „Bahnsteigkanten-Faktor“ gemäß § 74 EisbG für unwirksam zu erklären, und der A** als Zuweisungsstelle ein nicht diskriminierendes Verhalten vorzuschreiben und diskriminierendes Verhalten zu untersagen, es insbesondere der A** zu untersagen, sich auf für unwirksam zu erklärende Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (und deren Anhängen) gegenüber Zugangsberechtigten zu berufen, und der A** aufzutragen, in Bindung an die Rechtsansicht des EuGH, (der B** bzw) der Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsaufsichtsbehörde gemäß § 74 Abs 1 EisbG eine vollständige Aufstellung über die zu Unrecht verrechneten Stationspreise inklusive Bahnsteigkanten-Faktor bzw der dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte vorzulegen und der B** hierzu Parteiengehör zu gewähren, soweit sie sich auf die Produktkataloge 2012 bis 2015 (nur bis 26.11.2015) beziehen, ab.

Wie noch zu zeigen sein wird, entsprechen die Entgelte den gesetzlichen Vorgaben.

Gemäß § 74 EisbG hat die Schienen-Control Kommission zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur

¹⁹⁹ Hengstschläger/Leeb, AVG § 59, Rn 83 (Stand 01.07.2005, rdb.at).

²⁰⁰ VwSlg 6518 F/1990; VwGH 06.06. 1991, 91/09/0077.

Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden. Insbesondere hat sie gemäß Z 4. einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder gemäß Z 5. den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, oder gemäß Z 6. die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen.

Gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 hatten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden waren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus (unter anderem) die Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Seit der Novelle BGBl I 137/2015, in Kraft getreten am 27.11.2015, ist die Nutzung von Personenbahnhöfen in § 58b Abs 1 Z 1 EisbG geregelt. Gemäß § 58b Abs 1 EisbG haben Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren in Abs 1 angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden. § 58b Abs 1 Z 1 EisbG nennt Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf.

An den **Bedingungen des Zugangs zu Personenbahnhöfen** hat sich damit aufgrund der Novelle BGBl I 137/2015 **nichts Grundlegendes geändert**.

Bis zum Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015 war die A** Zuweisungsstelle im Sinne des § 62 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004. In dieser Funktion entschied sie über Begehren sowohl auf Zugang zur Schieneninfrastruktur als auch zu sonstigen Leistungen, wie unter anderem zu Personenbahnhöfen (vgl § 71 EisbG idF BGBl I 124/2011) und legte die diesbezüglichen Entgelte fest (vgl § 68 Abs 3 EisbG idF BGBl I 38/2004; § 70 Abs 2 1. Satz EisbG idF BGBl I 38/2004). Nach aktuell gültiger Rechtslage ist sie Zuweisungsstelle im Sinne von § 62 Abs 1 Z 1 EisbG idF BGBl I

60/2019 und entscheidet in dieser Funktion über Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und auf Gewährung des Mindestzugangspakets (vgl § 71 EisbG idF BGBl I 137/2015). Über Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen (wie Personenbahnhöfe) und auf Gewährung von Serviceleistungen entscheidet sie in ihrer Eigenschaft als Betreiberin von Serviceeinrichtungen (vgl § 71a EisbG idF BGBl I 137/2015) und legt die diesbezüglichen Entgelte fest (§ 69b Abs 3 EisbG idF BGBl I 137/2015).

Gemäß § 59 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 hatten Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegten, unter denen sie diesen Zugang einräumten und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellten. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen hatten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

Bis zur Novelle BGBl I 137/2015 enthielten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der A** die bescheidgegenständlichen Entgelte als Bedingungen für die Zurverfügungstellung der sonstigen Leistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen (§ 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004).

Bei den bescheidgegenständlichen Teilen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen handelt es sich um Entgeltregelungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und zu in diesen erbrachten Serviceleistungen im Sinne des § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004. Die bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der A** betreffen die Gegenleistung für die Nutzung der Verkehrsstationen der A** durch Zugangsberechtigte.

Bereits wiederholte Male hat der VwGH ausgesprochen, dass sich die Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission nicht auf im Entscheidungszeitpunkt noch in Geltung stehende Schienennetz-Nutzungsbedingungen bzw Verträge beschränkt. Unter Hinweis auf die vom Unionsrecht geforderte wirksame Richtlinienumsetzung hat der VwGH festgehalten, dass der Schienen-Control Kommission die Zuständigkeit zukommt, bezüglich der zu Beginn ihres Aufsichtsverfahrens anwendbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen iSd § 59 EisbG idF BGBl I 38/2004 auch dann ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen, wenn sie ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt.²⁰¹

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Der vorliegende Bescheid ergeht als **Teilbescheid gemäß § 59 Abs 1 AVG**. Die Frage, ob die Stationsentgelte in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 ff bis 26.11.2015 für unwirksam zu erklären sind, ist spruchreif und es erscheint vor dem Hintergrund der mit

²⁰¹ VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, Rn 5.4.

Inkrafttreten der EisbG-Novelle BGBl 137/2015 zum 27.11.2015 geänderten Rechtslage (ua hinsichtlich der Zuordnung der Bahnsteige) zweckmäßig, hierüber gesondert abzusprechen, zumal für die Erledigung der auf den Zeitraum ab 27.11.2015 fallenden Anträge der Antragstellerin weitere Erhebungen vonnöten sind (siehe Spruchpunkt 4)).

4.3 Produkt Stationen als Serviceeinrichtung

4.3.1 Personenbahnsteige als Teil der Serviceeinrichtung

Nach einer im Ermittlungsverfahren durch die B** geäußerten Ansicht sei die verfahrensgegenständliche Leistung der Nutzung der Personenbahnsteige keine Serviceleistung gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004, sondern stelle einen Bestandteil des Mindestzugangspaketes gemäß § 58 Abs 1 BGBl I 38/2004 dar.

Dass die Personenbahnsteige von der A** nach der früheren Rechtslage als „sonstige Leistung“ nach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 angesehen und daher beim Produkt Stationen berücksichtigt wurden, widerspricht nicht, anders als von der B** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 21) angeführt, den EU-Richtlinien, der Judikatur des EuGH und dem EisbG.

Vor Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015²⁰² mit 27.11.2015, dh unter der Geltung der RL 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG, handelte es sich bei der Nutzung von Personenbahnsteigen im Zuge von Stationshalten durch zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen, anders als von der B** vorgebracht, um die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen iSd § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 95/2009. Die Personenbahnsteige waren als Einrichtungen iSd § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004, Bestandteil ebendieser Serviceeinrichtung.

Dem Verständnis der B**,²⁰³ wonach die Personenbahnsteige immer schon - und nicht erst seit der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015 - unter das Mindestzugangspaket²⁰⁴ fielen, kann aus nachstehenden Erwägungen von der Schienen-Control Kommission nicht gefolgt werden:

Die RL 2001/14/EG benennt in Art 5 iVm Anhang II die Leistungen, die für die Zugangsberechtigten zu erbringen sind. Gemäß des Anhang II Nr 2 lit c) RL 2001/14/EG umfasst der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen. Nach Art 5 Abs 1 RL 2001/14/EG hat die Erbringung der in Anhang II Nr 2 genannten Leistungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu erfolgen, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind.

²⁰² Mit der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015 wurde die RL 2012/34/EU in nationales Recht umgesetzt.

²⁰³ [REDACTED], Stellungnahme vom 28.05.2020, S 4 ff.

²⁰⁴ § 58 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004.

Diese Regelungen aus der RL 2001/14/EG wurden durch § 58 Abs 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 in nationales Recht umgesetzt. Nach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 hatten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden waren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zugang zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus die Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Laut § 56 EisbG idF BGBl I 124/2011 hatte die Zuweisungsstelle den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung – Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B vorzulegen hatten.

Nach Anhang II Nr 1 RL 2001/14/EG umfasste das Mindestzugangspaket a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität; b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität; c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen; d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Gemäß § 58 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004, welcher den Anhang II Nr 1 RL 2001/14/EG umsetzte, hatte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zugang zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen: 1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen; 2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; 3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

Nach § 10a EisbG idF BGBl I 125/2006, der auf Art 3 dritter Spiegelstrich RL 91/440/EWG zurückgeht, umfasste Schieneninfrastruktur den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) 2598/70 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) 1108/70 definierten Umfang.²⁰⁵

²⁰⁵ Ziel der zwischenzeitlich außer Kraft getretenen VO (EWG) 1108/70 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs war es, die Ausgaben der Mitgliedstaaten für die Verkehrswege zu ermitteln. Art 5 der genannten VO verpflichtete daher die

Der B**²⁰⁶ ist daher insoweit zu folgen, als dass der Gesetzgeber für den Begriff „Schieneninfrastruktur“ in § 10a EisebG idF BGBl I 125/2006 eine Legaldefinition festgeschrieben hatte und durch den Verweis auf die Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) 2598/70 im rechtstechnischen Sinn eine sogenannte „statische Verweisung“ vorgenommen hatte, deren Wirkung darin bestand, dass der Text, auf den verwiesen wurde, direkt Norminhalt der verweisenden Bestimmung wurde.

Da die Anlage 1 Teil A VO (EWG) 2598/70 in ihrem Verzeichnis unter dem dritten Spiegelstrich ausdrücklich Personenbahnsteige erwähnt, steht außer Frage (und ist ohnehin zwischen den Parteien unstreitig), dass Personenbahnsteige zur Schieneninfrastruktur nach § 10a EisebG idF BGBl I 125/2006 gehörten.

Diese Definition der Schieneninfrastruktur blieb bis zum Inkrafttreten des durch die EisebG-Novelle BGBl I 137/2015 geänderten § 10a EisebG,²⁰⁷ der eine Aktualisierung des Zitats der unionsrechtlichen Grundlage (nunmehr Verweis auf Anhang I RL 2012/34/EU) enthielt,²⁰⁸ Teil des österreichischen Eisenbahnrechts. Ein Vergleich des Inhalts der Anlage 1 Teil A der VO (EWG) 2598/70 mit jenem des Anhangs I RL 2012/34/EU zeigt, dass deren Inhalte nahezu identisch sind, aber eine der durch die RL 2012/34/EU hinzugefügten Wendungen (der dem Begriff Personenbahnsteige nachgestellte Halbsatz „auch in Personenbahnhöfen“) gerade die Personenbahnsteige betrifft.²⁰⁹

Mit Anhang II Nr 1c) RL 2012/34/EU²¹⁰ wurde ferner das Mindestzugangspaket dahingehend modifiziert, dass es um den Tatbestand der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erweitert wurde.

Soweit die B** mit Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 4 ff) unter Verweis auf ihren Antrag vom 30.10.2013 vorbringt, dass die Mitbenützung von Personenbahnsteigen vor der Novelle BGBl I 137/2015 keine Serviceleistung darstellte, da für Bahnsteige die Legaldefinition des § 10a EisebG idF BGBl I 125/2006 griff, sie dementsprechend Bestandteil der Schieneninfrastruktur bzw Eisenbahninfrastruktur waren, zumal der Betrieb eines Personen-Eisenbahnverkehrsunternehmens ohne diesen Zugang nicht denkmöglich sei, verkennt sie, dass nach der RL 2001/14/EG, die der RL 2012/34/EU vorausging, der Tatbestand „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ noch nicht Bestandteil des Mindestzugangspaketes war, sodass die

Mitgliedstaaten, der Kommission die Ergebnisse der Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege mitzuteilen.

²⁰⁶ B**, Stellungnahme vom 28.05.2020, S 4 und Stellungnahme vom 30.10.2013, S 7.

²⁰⁷ Der geänderte § 10a EisebG idF BGBl I 137/2015 enthielt auch eine terminologische Adaption (Eisenbahninfrastruktur statt bisher Schieneninfrastruktur) an die Vorgaben aus den einschlägigen Richtlinien.

²⁰⁸ Erläuterungen zur EisebG-Novelle BGBl I 137/2015, RV 841 BlgNR XXV. GP, S 1 (Z 6 zu § 10a).

²⁰⁹ Schlussanträge des Generalanwaltes, Rn 36 f; zur Auslegung des nachgestellten Halbsatzes siehe unten.

²¹⁰ Nationale Umsetzung durch § 58 Abs 1 EisebG idF BGBl I 137/2015.

Unterscheidung zwischen dem Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungen nicht vom Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen abhing (so der Generalanwalt in seinen Schlussanträgen, (Rs C-210/18), Rn 34).

Wenn die B** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 4 f) weiters vorbringt, dass hinsichtlich der Personenbahnsteige der § 56 EisbG idF BGBl I 124/2011 zur Anwendung komme, der den Personen-Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu den Bahnsteigen gewähre, ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass § 56 EisbG idF BGBl I 124/2011 lediglich den Anspruch auf Zugang zur Schieneninfrastruktur regelt. Vom Recht auf Zugang ist die hier strittige Frage nach dem Inhalt des Zugangsanspruches, sowohl im Hinblick auf das Mindestzugangspaket als auch auf die Serviceeinrichtung „Personenbahnhof“, die lediglich mit Blick auf § 56 Abs 1 idF BGBl I 124/2011 iVm § 10a idF BGBl I 125/2006 und § 58 Abs 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 beantwortet werden kann, zu differenzieren.

Im Zuge der Beantwortung des seitens der Schienen-Control Kommission an den EuGH gerichteten Vorabentscheidungsersuchens betreffend die Rechtslage unter der Geltung der RL 2012/34/EU hat der EuGH mit Urteil vom 10.07.2019, Rs C-210/18, unlängst - über die Ausführungen des Generalanwaltes (siehe oben) hinausgehend - klargestellt, dass unter Geltung der RL 2001/14 EG unter den Zugang zu den „Personenbahnhöfe[n], deren Gebäude[n] und sonstige[n] Einrichtungen“ iSd Anhangs II Nr 2 lit c RL 2001/14/EG (§ 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 auch die Benützung der Personenbahnsteige fallen konnte. Die Rn 29 und Rn 30 des EuGH-Urteils lauten wie folgt (Hervorhebungen nicht im Original):

„29 Da unter der Geltung von Anhang II der Richtlinie 2001/14 die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ nicht zum Mindestzugangspaket zählte, konnte die Benützung der Personenbahnsteige zwar unter den Zugang zu den „Personenbahnhöfe[n], deren Gebäude[n] und sonstige[n] Einrichtungen“ im Sinne von Anhang II Nr. 2 Buchst. c der Richtlinie 2001/14 fallen.

30 Da der Unionsgesetzgeber jedoch in Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34 die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ in das Mindestzugangspaket aufgenommen hat, ist davon auszugehen, dass die Benützung der Personenbahnsteige nunmehr unter dieses Mindestzugangspaket fällt“

Diese Rechtsansicht folgt auch die deutsche Bundesnetzagentur, die in ihrem Beschluss vom 27.05.2020 (BK10-20-0034_Z, Punkt II.3.2.2.2.1) unter Verweis auf das oben zitierte EuGH-Urteil erklärte, dass nach den Regelungen der RL 2001/14/EG auch Bahnsteige unter den Begriff des Personenbahnhofs fallen und damit als Serviceeinrichtung gelten konnten.

Wenn die B** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 4 f) weiter vorbringt, dass hinsichtlich der Personenbahnsteige der § 56 EisbG idF BGBl I 124/2011 zur Anwendung komme, der den Personen-Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu den Bahnsteigen

gewähre, ist dem entgegenzuhalten, dass gemäß Anhang II Nr 1 RL 2001/14/EG vom Mindestzugangspaket das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität, nicht aber die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur umfasst war (siehe lit b). Dieser Vorgabe aus der Richtlinie entsprechend wurde mit §§ 56 idF BGBl I 124/2011 iVm 58 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004, der Anhang II Nr 1 RL 2001/14/EG dahingehend umgesetzt, dass der Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zu gewähren war.

Für die Auslegung der §§ 56 EisbG idF BGBl I 124/2011 iVm 58 EisbG idF BGBl I 38/2004 ist die ehemals gültige RL 2001/14/EG heranzuziehen, die ausweislich ihres Wortlautes (Nutzung Fahrwegkapazität und jene weiteren Leistungen, die für die Durchführung eines Verkehrsdienstes bzw dessen Betrieb²¹¹ unbedingt erforderlich sind) dahingehend zu verstehen ist, dass das Mindestzugangspaket das unterste Angebot an Infrastrukturleistungen für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beinhaltet, ohne das ein geordneter Zutritt zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Dieses Auslegungsergebnis stützt insbesondere Anhang II Nr 1 f) RL 2001/14/EG, der „alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind“ als Bestandteil des Mindestzugangspaketes ausweist. Als Regelungsvorbild kann der „transitierende Diesellokomotivzug“ herangezogen werden, dh eine Verkehrsleistung auf der Infrastruktur, die außer der fahrplanmäßigen und gesicherten (überwachten) Benutzung von Gleisen und Weichen keine zusätzlichen Infrastrukturleistungen wie etwa Fahrleitungen, Stationen, Verschub, Abstellanlagen, Ladegleise oder Ähnliches benötigt.²¹² Der Begriff der Schieneninfrastruktur, der ursprünglich nur eine rechnerisch geprägte Funktion hatte, wurde inhaltsgleich als Eisenbahninfrastruktur zur Umschreibung des Fahrweges, auf dem Zugangsrechte eingeräumt sind, verwendet.²¹³ Der Begriff des Zugangs zur Schieneninfrastruktur gemäß § 58 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 war daher als Zugang zum Fahrweg im funktionellen Sinn zu verstehen.²¹⁴ Unter Infrastruktur wurden mithin nur die Schienen und ihre wesentlichen Bauelemente verstanden. Der EuGH bestätigt dieses Auslegungsergebnis, indem er unter Rn 57 des oben zitierten Urteils klarstellt, dass sich dieses Infrastrukturkonzept bis zu der Gesetzesänderung durch Anhang I RL 2012/34/EU vertreten ließ.

Da die Abgrenzung der Serviceeinrichtungen von den Leistungen des Mindestzugangspaketes, wie oben erläutert, nach der Rechtslage unter der Geltung der RL 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG nicht von der Qualifizierung der Bahnsteige als Schieneninfrastruktur bzw Eisenbahninfrastruktur iS des §10a EisbG BGBl I 125/2006 abhing, kann der B** nicht darin

²¹¹ Der RL 2001/14/EG ist jedoch, anders als von der [REDACTED] vorgebracht, nicht zu entnehmen, dass darauf abzustellen wäre, was für ein Personenverkehrsdienste betreibendes Eisenbahnverkehrsunternehmen unbedingt erforderlich sei.

²¹² Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), S 195.

²¹³ Ebenda, S 338 ff.

²¹⁴ Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz² (2010) Anm 1. zu § 58.

gefolgt werden, wenn sie sich auf Rn 28 des Urteils des EuGH berufend, wonach Personenbahnsteige bereits vor dem Erlass der RL 2012/34 in der Definition der Eisenbahninfrastruktur enthalten waren, eine Einordnung als Mindestzugangsleistung vornimmt.

Es gilt nunmehr, da die Personenbahnsteige vor BGBl I 137/2015, wie soeben dargestellt, kein Bestandteil der Mindestzugangsleistungen waren, anhand der Auslegung des Begriffes Personenbahnhof iSd § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 aufzuzeigen, weshalb die Personenbahnsteige ebendiesem Begriff zuzuordnen waren.

In einem Verfahren²¹⁵ der Schienen-Control Kommission betreffend ua den Einsatz von Servicepersonal in Personenbahnhöfen vertrat die Regulierungsbehörde bereits die Ansicht, dass innerhalb der in der Anlage II aufgelisteten Leistungen der Bahnsteig in einem Personenbahnhof eindeutig der Anlage II Nr 2 lit c ("Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen") zuzuordnen ist und sprach aus, dass unter richtlinienkonformer Auslegung der § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 zusammenfassend dahingehend zu verstehen sei, dass die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen auch die Mitbenützung der Bahnsteige umfasst. Der Einsatz von Servicepersonal, auf den Bahnsteigen des Personenbahnhofes, das zu den abfahrenden bzw ankommenden Zügen gehörte, ist für das Eisenbahnverkehrsunternehmen nötig, um sein Recht auf Zugang zur Schieneninfrastruktur gemäß § 56 EisbG idF BGBl 124/2011 ausüben zu können; der Einsatz des Servicepersonals ist nur möglich, wenn dieses die Bahnsteige in den Personenbahnhöfen benützen darf (siehe Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 22.05.2012, GZ SCK-11-057). Der VwGH bestätigte (ua) diesen Bescheid der Schienen-Control Kommission.²¹⁶

Dem Vorbringen der B**, wonach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG BGBl I 38/2004 von der Mitbenützung von Personenbahnhöfen und nicht von Bahnsteigen spreche und dem Gesetzgeber nicht ohne weiteres unterstellt werden könne, dass er sich unterschiedlicher Rechtsbegriffe für das Gleiche bediene, ist zu erwidern, dass es sich bei dem Begriff Personenbahnhof um einen Überbegriff handelt, der ausweislich des Gesetzeswortlauts auch dessen Gebäude und sonstige Einrichtungen mitumfasst. Eine Einrichtung kann nach dem natürlichen Sprachgebrauch sowohl Anlagen und Vorrichtungen als auch deren bloße Ausstattung erfassen, sodass Personenbahnsteige als befestigte Plattformen, die parallel zu den Schienen verlaufen, hierunter zu subsumieren sind.

Die von der Antragstellerin geltend gemachte Auslegung des Begriffs der Personenbahnsteige ergeht ferner in Außerachtlassung der Tatsache, dass die strittigen Bestimmungen mit der RL

²¹⁵ GZ SCK-11-057.

²¹⁶ VwGH 30.06.2015, VwSlg 19153 A/2015

2012/34/EU einer Modifikation (Einführung Satzteil „auch in Personenbahnhöfen“ in Anhang I RL 2012/34/EU) unterzogen wurde. Unter der Geltung der RL 2012/34/EU sollte, dem Willen des Richtliniengebers nach, sichergestellt werden, dass alle Personenbahnsteige, auch jene, die Bestandteil eines Personenbahnhofs sind, von dem Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen in Anhang I der RL 2012/34/EU und damit vom Mindestzugangspaket erfasst werden. Der hinzugefügte Satzteil wäre überflüssig, wenn die Bahnsteige seit jeher Bestandteil des Mindestzugangspaketes gewesen wären.

Der Generalanwalt schließt aus der obgenannten Modifikation zutreffend, dass der Gesetzgeber mit der RL 2012/34/EU eine Änderung der bisherigen Rechtslage dahingehend vornehmen wollte, dass sämtliche Personenbahnsteige, und zwar auch die Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen, zu der Eisenbahninfrastruktur und damit – aufgrund der Erweiterung des Mindestzugangspaketes in der RL 2012/34/EU – auch zu den Mindestleistungen zählen sollten (vgl Rn 38 der Schlussanträge des Generalanwaltes vom 28.03.2019, Rs C-210/18).

Aus alledem kann der Antragstellerin nicht gefolgt werden, wenn sie vermeint die Novellierung des EisbG durch BGBl I 137/2015 stelle lediglich die bisherige Rechtslage klar.

4.3.2 Zeitliche Wirkung EuGH-Urteil zu den Personenbahnsteigen

Das Urteil des EuGH vom 10.07.2019 (C-210/18), mit dem klargestellt wurde, dass nach der RL 2012/34/EU Personenbahnsteige Bestandteil des Mindestzugangspaketes sind, wirkt lediglich auf den Zeitpunkt der Umsetzung der RL 2012/34/EU in nationales Recht (Inkrafttreten der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015 mit 27.11.2015) zurück.

Die Antragstellerin ist irrtümlicherweise der Ansicht,²¹⁷ dass das Urteil vom 10.07.2019 (C- 210/18) nicht erst mit Umsetzung der RL 2012/34/EU in das österreichische Recht, sondern zu einem früheren Zeitpunkt, nämlich bereits mit Inkrafttreten der RL 2012/34/EU mit 21.11.2012 bzw spätestens mit Ablauf der Umsetzungsfrist mit 16.06.2015 Wirkung entfalte. Ihre Rechtsansicht leitet sie daraus ab, dass der EuGH in seinem Urteil vom 10.07.2019 in Erwägungsgrund 48 ausgesprochen hat, dass die zeitlichen Wirkungen des Urteils nicht zu begrenzen seien. Weiters habe der EuGH unter Rn 44 seines Urteils ausgesprochen, dass nach ständiger Rsp durch die Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts, erläutert und verdeutlicht werde, in welchem Sinne und mit welcher Tragweite diese Vorschrift seit ihrem Inkrafttreten zu verstehen und anzuwenden sei oder gewesen wäre.

Der Ansicht der B** ist von der Schienen-Control Kommission entgegenzuhalten, dass Richtlinien grundsätzlich nicht unmittelbar anwendbar sind, sondern der Umsetzung in

²¹⁷ B**, Stellungnahme vom 28.05.2020, S 3 f.

innerstaatliches Recht bedürfen, damit sie Wirksamkeit auf nationaler Ebene entfalten.²¹⁸ Nach ständiger Rsp des Gerichtshofs kann eine Richtlinie, die nicht umgesetzt wurde, bestimmte unmittelbare Auswirkungen haben, wenn die Richtlinie nicht oder nicht ordnungsgemäß in nationales Recht umgesetzt wurde, die Bestimmungen der Richtlinie bedingungsunabhängig und hinreichend genau sind und Einzelpersonen durch die Bestimmungen der Richtlinie Rechte übertragen werden.²¹⁹ Keine der vorgenannten Bedingungen, die kumulativ vorliegen müssen, ist vorliegend erfüllt.

Überdies ist Erwägungsgrund 48 des EuGH-Urteils vom 10.07.2019 von der B** aus dem Zusammenhang gerissen zitiert worden. Der Erwägungsgrund ist vielmehr im Kontext des seinerzeitigen Antrages der A**, die zeitliche Wirkung des Urteils auf den Zeitpunkt der Urteilsverkündung zu beschränken, für den Fall, dass nach Ansicht des Gerichtshofes Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket zählen sollten, zu verstehen. Die A** beantragte dies ua mit Verweis auf die Gefahr schwerwiegender wirtschaftlicher Störungen.

Daraufhin hat der Gerichtshof ausgesprochen, dass durch die Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts, die der Gerichtshof in Ausübung seiner Befugnisse aus Art 267 AEUV vornehme, erläutert und verdeutlicht werde, in welchem Sinne und mit welcher Tragweite diese Vorschrift seit ihrem Inkrafttreten, sprich seit ihrer Umsetzung in nationales Recht, zu verstehen und anzuwenden sei oder gewesen wäre. Daraus folge, dass die Gerichte die Vorschrift in dieser Auslegung grundsätzlich auch auf Rechtsverhältnisse, die vor Erlass des auf das Ersuchen um Auslegung ergangene Urteil entstanden sind, anwenden müssen (Urteil vom 10.07.2020, C- 210/18, Rn 44, siehe auch Urteil vom 14.03.2019, Skanska Industrial Solutions ua, C-724/17, EU:C:2019:204, Rn 55 und die dort angeführte Rsp).

Der Gerichtshof führte weiter aus, dass er nur ganz ausnahmsweise aufgrund des allgemeinen unionsrechtlichen Grundsatzes der Rechtssicherheit die für die Betroffenen bestehende Möglichkeit beschränken könne, sich auf die Auslegung, die er einer Bestimmung gegeben hat, zu berufen, um in gutem Glauben begründete Rechtsverhältnisse in Frage zu stellen. Eine solche Beschränkung sei nur bei Gutgläubigkeit der Betroffenen und Gefahr schwerwiegender Störungen möglich (Urteil vom 10.07.2019, C-210/18, Rn 45, siehe auch Urteil vom 14.03.2019, Skanska Industrial Solutions ua, C-724/17, EU:C:2019:204, Rn 56 und die dort angeführte Rsp).

Im vorliegenden Fall hat der EuGH weder das Vorliegen guten Glaubens noch die Gefahr schwerwiegender Störungen angenommen, mithin hat er die Wirkungen des Urteils nicht auf

²¹⁸ Eberhard/Holoubek/Kröll/Lienbacher/Storr, Grundlagen des öffentlichen Rechts (2018); siehe auch EuGH 05.04.1979, 148/78 (Ratti); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l14527&from=DE>.

²¹⁹ Streinz, Europarecht¹¹ (2019), Rn 503, siehe etwa EuGH 19.01.1982, 8/81 (Becker/Finanzamt Münster); EuGH 26.02.1986, 152/84 (Marshall/Health Authority); EuGH 22.11.2005, C-144/04 (Mangold/Helm).

die Zeit nach der Urteilsverkündung am 10.07.2019 begrenzt („die zeitlichen Wirkungen des Urteils sind nicht zu begrenzen“).

Aus alledem erhellt, dass Rn 48 dahingehend zu verstehen ist, dass die Schienen-Control Kommission die vorlagegegenständlichen Vorschriften (ua Anhang I und II RL 2012/34/EU) im Einklang mit der EuGH-Auslegung auch auf Rechtsverhältnisse, die vor Erlass des auf das Ersuchen um Auslegung ergangene Urteil entstanden sind, anzuwenden hat, nicht aber auf Rechtsverhältnisse, die vor der nationalen Umsetzung der gegenständlichen RL 2012/34/EU abgeschlossen waren.

4.3.3 Einordnung P&R- und B&R-Anlagen

Die von der A** unter dem Produkt Stationen erfassten Leistungen im Zusammenhang mit P&R- und B&R-Anlagen stellen keine „sonstige Leistungen“ iSd § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 dar und sind daher nicht regulierungspflichtig.

Die Einordnung hat regulierungsrechtlich Relevanz in Hinblick auf die Reichweite des eisenbahnrechtlichen Zugangsanspruches und für die Pflicht zur Zuschreibung von Kosten und kostenmindernden Erlösen.²²⁰

Nach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004, der auf Art 5 Abs 1 RL 2001/14/EG zurückgeht, hatten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zugangs zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus die Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Die Regelung über die Serviceeinrichtung Personenbahnhof in der Nachfolger-RL 2012/34/EU (Art 13 Abs 3 iVm Anhang II Nr 2 a)) ist im Vergleich zu jener in der RL 2001/14/EG detaillierter, gleichfalls hat sich inhaltlich keine Änderung ergeben. Art 13 Abs 3 der RL 2012/34/EU enthält aus Klarstellungsgründen den Zusatz „*einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf*“. Die Beurteilung der Zuordnung von Anlagen zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof erfolgt somit für den Zeitraum 11.12.2011 bis 26.11.2015 (Gültigkeit RL 2001/14/EG) und den Zeitraum ab 27.11.2015 (Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015, Gültigkeit RL 2012/34/EU) nach denselben Kriterien, sodass die im Folgenden vorgenommenen Ausführungen im Hinblick auf die Rechtslage unter der RL 2001/14/EG auch für die Rechtslage unter der RL 2012/34/EU und vice versa gelten.

Die Schienen-Control Kommission folgt den Ausführungen von *Kramer* in seinem Gutachten vom 05.03.2020 (S 5 f) sofern er vorbringt, dass sich bei Betrachtung der in Anhang II Nr 2 lit a–

²²⁰ *Otte*, § 2 AEG, in Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), Rn 115.

i RL 2012/34/EU angeführten Anlagen erhellt, dass sich die dort enthaltenen Serviceeinrichtungen nicht auf Dienstleistungen beziehen, die für die Verkehrsleistung unbedingt erforderlich sind, sondern ihnen lediglich „dienende Funktion“ zukommt und sie gerade keine unerlässliche Voraussetzung für den Eisenbahnbetrieb darstellen, gleichfalls der Begriff der Serviceeinrichtung **funktional im netzzugangsrechtlichen Sinn** zu verstehen ist, mithin also ein Bezug zwischen der Serviceeinrichtung und dem Eisenbahnbetrieb besteht. Bei Betrachtung der in § 58 Abs 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 enumerativ angeführten Serviceeinrichtungen wird deutlich, dass die angeführten Einrichtungen ihre Eisenbahnbetriebsbezogenheit kennzeichnet.

Die Frage der tatbestandlichen Qualifikation einer Anlage als Serviceeinrichtung erfolgt nach der Spruchpraxis des deutschen BVerwG über eine **funktionale Betrachtung**.²²¹ Auch entsprechend der bisherigen Praxis der Bundesnetzagentur wird auf die funktionale Betrachtung abgestellt und für die Zuordnung einer Einrichtung in dem Katalog der Serviceeinrichtungen deren Zweck und die typischen Betriebsabläufe herangezogen (vgl deutsches BVerwG Beschluss vom 15.01.2018, Az. 6 B 21/17, juris Rn 7 mwN in Fortführung der Rsp zum AEG aF).

Die in P&R- und B&R-Anlagen erbrachten Leistungen stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr, da die streitgegenständlichen Leistungen nicht originär mit dem Verkehrsangebot der Eisenbahn verknüpft sind (zum Merkmal der originären Verknüpfung mit dem Verkehrsangebot vgl Beschluss Bundesnetzagentur vom 04.10.2017, BK10-17-0268_E betreffend Fahrscheinverkauf).

Die Zuordnung der P&R- und B&R-Anlagen zur Serviceeinrichtung richtet sich nach ihrer jeweiligen objektiven Funktion. Eine P&R- und B&R-Anlage dient einzig dem Abstellen des eigenen Kraftfahrzeuges bzw des eigenen Fahrrades. Für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das für die Zurverfügungstellung dieser Anlagen bei Nutzung der Stationen aufkommen muss (AfA und Buchwertzinsen), ist es jedoch bei objektiver Betrachtung unerheblich, auf welche Art Bahnkunden zum Bahnhof gelangen. Das Konzept P&R/B&R zielt darauf ab, dem innerstädtischen Zielverkehr bereits im Außenbereich von Ballungsräumen einen Umstieg auf den öffentlichen Personen(nah-)verkehr zu ermöglichen und damit die Innenstadt von privaten Fahrzeugen/Fahrrädern zu entlasten. Die Errichtung solcher Anlagen erfolgt zwecks Vermeidung von Fahrten in größerem Umfang auch in Bereichen mit fehlender oder schlechter Anbindung an den öffentlichen Personen(nah-)verkehr. Letztlich ist das Ziel der Errichtung von P&R- und B&R-Anlagen die Verringerung des Parkdrucks in den Ballungsgebieten und -zentren. Für die Durchführung eines Verkehrsdienstes sind P&R- und B&R-Anlagen nicht wesentlich. Die P&R- und die B&R-Anlagen der A** stehen nicht in unmittelbarem sachlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr. Dies wird dadurch verdeutlicht, dass für den Zugang zu den

²²¹ Otte, § 2 AEG, in Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), Rn 111.

streitgegenständlichen Anlagen eigene, sich nicht in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen wiederfindende Regelungen galten. Anders als die weiteren im Rahmen des Produkts Stationen angebotenen Leistungen und Anlagen, sind diese Anlagen nicht originär mit dem Verkehrsangebot verknüpft, da die Anlagen für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht maßgeblich sind. So ist die weit überwiegende Zahl der Stationen nicht mit P&R und B&R-Anlagen ausgestattet.

Der Verweis von *Kramer* in seinem Gutachten vom 05.03.2020 (S 12) auf das österreichische Regierungsprogramm 2020–2024, das einen bundesweiten Ausbau von P&R- sowie B&R-Anlagen vorsieht, führt zu keiner anderen rechtlichen Beurteilung. Vielmehr ergibt sich daraus, dass die Ausbaumaßnahmen rund um P&R- und B&R-Anlagen verkehrspolitischen Zielsetzungen dienen. Das ergibt sich auch aus dem Umstand, dass die Standortgemeinden für die Betreuung der Anlagen und die widmungsgetreue Nutzung der Anlagen verantwortlich zeichnen. Dass bestimmte Anlagen aus verkehrspolitischer Sicht erwünscht sind, stellt jedoch kein valides Argument für die Einordnung der Anlagenteile unter die Serviceeinrichtungen bzw ersetzt eine Begründung anhand der eisenbahnregulierungsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht. Politische Zielsetzungen sind für diese rechtliche Zuordnungsfrage irrelevant. Gleiches gilt hinsichtlich des Einwands der A** (Stellungnahme vom 25.09.2020, S 3 f), dass durch P&R- und B&R-Anlagen die Attraktivität der Bahn für zusätzliche Fahrgäste erhöht werde, die sodann die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen nachfragen würden.

Dass P&R-Anlagen gemäß höchstrichterlicher Judikatur²²² als Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisbG qualifiziert wurden, stellt, anders als von der A** in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2020 (S 3 f) vorgebracht, ebenfalls kein Indiz für die Qualifikation als Serviceeinrichtung gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 dar, zumal die Qualifikation einer Einrichtung als eisenbahnrechtliche Anlage keine Zuordnung zur Eisenbahninfrastruktur bedeuten muss²²³ und in der Folge auch keine Zuordnung zur Serviceeinrichtung. Die Einstufung als Eisenbahnanlage ist in erster Linie für die daran anknüpfenden Sicherungs- und Betriebspflichten ausschlaggebend.

Überdies wurden die Leistungen rund um die P&R- und B&R-Anlagen nicht expressis verbis in den bescheidgegenständlichen Produktkatalogen angeführt, obwohl § 59 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004²²⁴ eine entsprechende Verpflichtung hierzu vorsah. Der VwGH 25.02.2020, Ro 2019/03/0029, hat dazu ausgesprochen (Hervorhebungen hinzugefügt):

„Der Schutz vor Diskriminierung, den die Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht nach § 74 EisenbahnG 1957 zu gewährleisten hat und der im Sinne des

²²² VwGH 22.11.2005, 2002/03/0185.

²²³ *Liebmann*, EisbG³ §10 (2014), Rn 1.

²²⁴ Vgl § 59 Abs 4 EisbG idF BGBl I 143/2020

§ 54 Z 4 EisenbahnG 1957 als Schutz von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu verstehen ist, umfasst auch die Sicherstellung, dass die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen alle nach dem Gesetz erforderlichen Inhalte aufweisen, und dass schließlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Zugang zu den jeweiligen Leistungen nicht an Bedingungen knüpft, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht enthalten sind.“

Aus alledem konstatiert die Schienen-Control Kommission, dass P&R- und B&R-Anlagen nicht der Serviceeinrichtung Personenbahnhof zuzuordnen sind.

4.3.4 Kein Verstoß gegen eisenbahngesetzliche Entbündelungsvorgabe

Der Rechtsmeinung der B**, wonach die seitens der A** bereitgestellten Serviceleistungen nicht ausreichend entbündelt angeboten wurden, ist nicht zu folgen. Dass die bescheidgegenständlichen Leistungen nur „im Bündel“ abgenommen und verrechnet wurden, steht in Einklang mit den Regelungen des Eisenbahngesetzes.

Die Antragstellerin beruft sich in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 22 f)²²⁵ auf das im 1. Rechtsgang ergangene VwGH-Erkenntnis vom 27.11.2014, 2013/03/0092, bzw auf § 58 Abs 5 EibG idF BGBl I 95/2009. Danach seien Leistungen, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur benötigt werden, transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauche, die er für die Ausübung des Zugangsrechts nicht benötige. Die zuletzt genannte Regelung weise gemäß der Antragstellerin in die Richtung, dass ein Entgelt für die Zurverfügungstellung der Mitbenützung von Bahnhöfen nur solche Leistungen erfassen dürfe, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw in Anspruch genommen werden. Dieser Grundsatz finde sich wortgleich in § 58 Abs 2 EibG idF BGBl I 137/2015 und § 58b Abs 4 EibG idF BGBl I 137/2015 und gelte sowohl für Leistungen des Mindestzugangspaketes als auch für Serviceleistungen.

Die B** werde bisher dazu angehalten, für Leistungen zu bezahlen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechts nicht benötige.²²⁶ Die Entbündelung sei für private Eisenbahnverkehrsunternehmen wie die Antragstellerin jedoch von grundlegender Bedeutung, da eine Nutzung des Personenbahnhofs (zusätzlich zur Nutzung der Personenbahnsteige) für die Inanspruchnahme von Personenverkehrsdienstleistungen mitunter nicht notwendig sei. Die A** hätte daher für alle Verkehrsstationen eine entbündelte Nutzung anbieten und diese sowohl entbündelt bepreisen als auch verrechnen müssen.

Bei der Gestaltung des Produktportfolios müsse daher gemäß der gutachterlichen Stellungnahme der Privatgutachter Otruba/Taude vom 27.05.2020 (S 3) seitens der A** „die

²²⁵ Otruba/Taude, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 3 f.

²²⁶ [REDACTED] Stellungnahme vom 28.05.2020, S 22 f.

Leistung „Mitbenützung von Personenbahnhöfen“ so strukturiert werden, dass der Zugangsberechtigte auswählen kann, welche (Teil-)Leistungen er wählt, und er auch beurteilen kann, welche Entgelte basierend auf den Kosten der jeweiligen (Teil-)Leistungen er zu zahlen hat“. Die Leistungen der A** seien daher in diejenigen (Teil-)Leistungen aufzuteilen, die für den Zugang zu den Personenbahnsteigen unbedingt erforderlich seien, und andere angebotene (Teil-)Leistungen. Aus diesen anderen Leistungen seien weiterhin diejenigen Leistungen auszuscheiden, die zu den Verkaufsflächen gehören würden.

In ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 (S 14) erklärte die Antragstellerin weiters, dass sie bei ihren Halten maximal einen Bahnsteig pro Richtung nutze. Anschlusszüge, die zur selben Zeit im Bahnhof halten, damit Fahrgäste zur/von der B** umsteigen können, gäbe es kaum. Von mehreren Bahnsteigen profitiere die B** nicht, und sie nutze diese in keiner Weise.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission am 18.09.2020 brachte die B** ferner vor, dass es Basisleistungen gäbe, die für den Betrieb von Eisenbahnpersonenverkehrsdienstleistungen zwingend erforderlich seien (zB Personenbahnsteige, Zugang zu den Personenbahnsteigen) und Zusatzleistungen, die ein Bahnhofsgebäude bzw ein Infrastrukturbetreiber anbieten könne und die „vielleicht auch dienlich“, aber eben nicht unbedingt erforderlich seien, wie zB Sitzbänke, Sicherheitsdienstleistungen, Videoanlagen. Dass die letztgenannten Leistungen einzeln bestellt werden könnten, sei bereits vom VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, judiziert worden.

Dem entgegnet die Schienen-Control Kommission, dass hinsichtlich der Regelungen unter Punkt IV, 3. in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen der A**, die sich auf den Betrieb der Verkehrsstation als einheitliche Infrastruktur beziehen und vorsehen, dass der Zugang zum Personenbahnsteig als ein Bestandteil der Serviceleistung „Mitbenützung von Personenbahnhöfen“ gemeinsam mit dem Zugang zu den weiteren bescheidgegenständlichen Leistungen des Personenbahnhofs angeboten wird, nach Auffassung der Schienen-Control Kommission aus nachstehenden Gründen keinen Verstoß gegen das EisbG begründet:

Nach § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 hatte ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten sonstigen Leistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauchen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigen.

Weder die vormals gültigen RL 91/440/EWG und RL 2001/14/EG noch die RL 2012/34/EU enthalten Vorgaben zur Entbündelung von Leistungen, sodass sich hieraus nur begrenzt Anhaltspunkte für die Auslegung des § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 ergeben.

Der VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, hat klargestellt, dass die Regelung in § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 betreffend das von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber Zugangsberechtigten zu legende Angebot, in die Richtung weise, dass ein Entgelt für die Zurverfügungstellung ua der Mitbenützung von Bahnhöfen nur solche Leistungen erfassen soll, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw in Anspruch genommen werden.

Art 8 Abs 2 der aktuell gültigen Durchführungsverordnung 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (DVO 2017/2177) liefert einen weiteren Hinweis. Danach dürfen Betreiber von Serviceeinrichtungen den Zugang zur Serviceeinrichtung nicht an die Auflage knüpfen, dass auch andere Leistungen, die keinen Bezug zu der beantragten Leistung haben, erworben werden müssen.

Zusammengefasst ist somit bei Prüfung des § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 entscheidend, ob innerhalb des Produkts Stationen ausschließlich Leistungen zusammengefasst wurden, die der Zugangsberechtigte benötigt bzw die einen Bezug zur begehrten Leistung haben. Bei der Beurteilung der Frage nach der rechtskonformen Entbündelung gemäß den Vorgaben aus dem EisbG ist mithin - anders als im Rahmen der mündlichen Verhandlung von Seiten der Antragstellerin vorgebracht - nicht darauf abzustellen, ob die Leistungen für die Durchführung von Eisenbahnpersonenverkehrsdienstleistungen zwingend erforderlich sind. Die von der B** aufgeworfene Frage betrifft die Zuordnung einer Leistung zu einer der vier Leistungsgruppen (Mindestzugangspaket, Serviceleistung, Zusatzleistung oder Nebenleistung),²²⁷ die bei Prüfung der Umsetzung der Bestimmungen des § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 bereits erfolgt sein muss.

Ob eine rechtmäßige Bündelung von Leistungen gemäß den Vorgaben aus dem EisbG vorliegt, richtet sich nach der Art der Leistung und muss im Einzelfall entschieden werden.²²⁸ Hierbei ist auf den Bedarf eines durchschnittlichen, einsichtigen Leistungsnachfragers abzustellen. Das ergibt sich aus § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009, der nämlich nicht darauf abstellt, welche Leistungen Zugangsberechtigte zugunsten ihrer Kunden in Anspruch nehmen wollen, sondern welche Leistungen sie (zugunsten ihrer Kunden) bei objektiver Betrachtung benötigen.²²⁹

Die Bündelung der Nutzung der Personenbahnsteige an die Nutzung der sonstigen Leistungen des Personenbahnhofes wird von der Schienen-Control Kommission als rechtmäßig erachtet,

²²⁷ Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), S 195.

²²⁸ Fraglich ist, wie durchgreifend sich der Bezug zwischen den Leistungen Personenbahnsteig einerseits und den sonstigen Leistungen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof andererseits darstellt.

²²⁹ Demnach ist der [REDACTED] in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 (S 8) zu widersprechen, wenn sie vermeint, dass das Kriterium „Nutzen“ (iSv „benötigen“) für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtlich irrelevant sei, zumal der VwGH in seinem Urteil klargestellt hat, dass für Leistungen zu zahlen sei, die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt bzw *benötigt werden*.

weil die gemeinsam angebotenen Leistungen aus durchschnittlicher Nachfragersicht notwendig sind: Es entspricht den Gewohnheiten und Gebräuchen der Fahrgäste, das Leistungsangebot der Verkehrsstationen in Anspruch zu nehmen. Zugangsberechtigte bzw deren Fahrgäste benötigen bzw nutzen nicht nur einen Bahnsteig zum Ein- und Aussteigen aus den Zügen, sondern auch die weiteren am Personenbahnhof angebotenen Leistungen (Zugangswege, Sitzgelegenheit, Lautsprecher, Wetterschutz, Bahnsteiganzeigen, Rolltreppen, etc). Auch die Vorhaltung mehrerer Bahnsteige, etwa in Knotenbahnhöfen, kommt sämtlichen Zugangsberechtigten - so auch der B**, die Knotenbahnhöfe anfährt - auch jenen, die keine Anschlusszüge betreiben, zugute, da sie einerseits die Pünktlichkeit der Züge und andererseits ein hohes Fahrgastpotential gewährleistet. Die zentrale Funktion von Eisenbahnknoten ist es nämlich, die Zugströme der verschiedenen Strecken zu verknüpfen und dabei Qualitätsstandards bei möglichst hoher Kapazität einzuhalten. Im Personenverkehr stehen die Erreichbarkeit und Pünktlichkeit von Anschlusszügen sowie die Kapazität zu Spitzenzeiten im Zentrum des Interesses der Fahrgäste.

Es ist zu vermuten, dass es ohne Bündelung aufgrund der damit einhergehenden Fehlanreize zu einer geringeren Abnahme der übrigen, zur Verfügung stehenden Leistungen des Produktes Stationen kommen würde. Dies könnte zur Folge haben, dass diejenigen Zugangsberechtigten, die Serviceleistungen im Bündel abnehmen, die Nutzung des Bahnhofs durch die Fahrgäste anderer Zugangsberechtigter, die nur den Bahnsteig entbündelt benützen wollen, mitfinanzieren. Ohne Bündelung würde höchstwahrscheinlich nur der Bahnsteig und die Zugangswege abgenommen werden, nicht aber die weiteren Serviceleistungen am Personenbahnhof, aus denen Zugangsberechtigte einen konkreten Nutzen ziehen, zumal es Fahrgästen nicht wirksam untersagt werden kann, die Leistungen am Bahnhof in Anspruch zu nehmen.

So hat die A** richtigerweise im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 18.09.2020 vorgebracht, dass nicht nachvollziehbar sei, wie etwa eine Entbündelung bei Sicherheitsdienstleistungen aussehen solle. Es sei nicht denkbar, dass etwa Sicherheitspersonal der A** nur für Fahrgäste von Zugangsberechtigten, die sämtliche Leistungen im Bündel abnehmen würden, tätig würde.

Die Sichtweise der B** würde längerfristig den Abbau von Infrastruktur in Personenbahnhöfen bewirken. Die vorgenannten Auswirkungen bei fehlender Bündelung können nach Auffassung der Schienen-Control Kommission nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, zumal sie wohl keine Verbesserungen für den Wettbewerb mit sich bringen würden (vgl Beschluss der Bundesnetzagentur vom 27.05.2020, allerdings zur Rechtslage unter der Geltung der RL 2012/34/EU, BK10-20-0034_Z, Punkt 11.5.1.).

Gesetzt den Fall, es bestünde die Möglichkeit der alleinigen Abnahme der Leistung Zugang zum Bahnsteig, so wäre es in der Praxis unmöglich, die Fahrgäste eines Zugangsberechtigten, der

auch die weiteren Leistungen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof gebucht hat, von jenen Fahrgästen eines Zugangsberechtigten, der diese Serviceeinrichtung nicht gebucht hat, zu unterscheiden. Noch schwieriger würde es sich gestalten, sicherzustellen, dass nur erstere Fahrgäste den Personenbahnhof in Anspruch nehmen. Dieser Umstand wird dadurch verstärkt, dass Fahrgäste gegebenenfalls erst nach der Nutzung der Leistungen des Personenbahnhofs die Entscheidung darüber treffen, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen sie für die Beförderungsleistung in Anspruch nehmen (vgl. Beschluss der Bundesnetzagentur vom 27.05.2020, BK10-20-0034_Z, Punkt 11.5.1.).

Auch aus wettbewerbsrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die vorgenannten Regelungen, die sich auf den Betrieb der Verkehrsstation als einheitliche Infrastruktur beziehen. Für die Bejahung einer gesetzeswidrigen „reinen Bündelung“ (eine Variante des Kopplungsgeschäftes, siehe Art 102 AEUV) müssten zwei (oder mehr) Produkte ausschließlich gemeinsam (dh gebündelt oder paketierte), nämlich in Form eines einheitlichen Angebots verkauft werden und diese Produkte müssten darüber hinaus zwei unterschiedlichen Märkten zuzuordnen sein, was bei Personenbahnhof und Bahnsteigen nicht der Fall ist. Vorliegend ist es jedoch nicht denkbar, dass ein Zugangsberechtigter Zugang zu einem Personenbahnhof begehrt, nicht aber auch zu dem anschließenden Personenbahnsteig (vgl. Beschluss der Bundesnetzagentur vom 27.05.2020, BK10-20-0034_Z, Punkt 11.5.1.). Mithin gibt es keinen Markt für das Produkt „Personenbahnhof ohne Bahnsteig“.

Dass nicht benötigte Leistungen entbündelt angeboten werden, zeigt sich vielmehr unter Punkt 3.6 des Produktkataloges „Netzzugang Stationen“. Die Produktkataloge „Netzzugang Stationen“ sehen unter Kapitel IV Punkt 3.6 „Zusatzservices Stationshalt“ vor, dass bei Bedarf Zugangsberechtigte weitere Services wie erweiterte Reinigungsleistungen nach tatsächlich angefallenem Aufwand bestellen können, die dann separat in Rechnung gestellt werden (siehe Punkt 3.6.1). Weiters wird als weiteres Zusatzservice in mit Bahnpersonal ausgestatteten Bahnhöfen von Seiten der A** für Personen mit eingeschränkter Mobilität auf Bestellung ein Begleitservice zum bzw vom Zug bis zum Bahnhofsvorplatz zur Verfügung gestellt (Punkt 3.6.2).

Letztlich steht es den Zugangsberechtigten frei, zu wählen, welche Verkehrsstation sie anfahren wollen. Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit weniger gut frequentierte, mit geringerem Leistungsumfang ausgestattete und über weniger Reisendenpotential verfügende und daher günstigere Verkehrsstationen anzufahren. Dies ist beispielsweise in der Luftfahrt durchaus üblich.

Schlussendlich sieht die Schienen-Control Kommission aufgrund der Abnahmeverpflichtung kein Risiko einer künstlichen Verbesserung der Absatzmöglichkeiten der A** für nicht notwendige Leistungen oder gar einen Behinderungs- oder Verdrängungseffekt, sodass die Regelungen als gesetzeskonform einzustufen sind.

4.4 Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab

4.4.1 Prüfungsmaßstab für Regulierungsbehörde

Die Antragstellerin monierte in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 19 f), dass der Ermittlungsmaßstab für Entgeltregulierungsverfahren der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 EisbG seit VwGH 11.07.2019, Ro 2019/03/0015, jener sei, dass Erwägungen anzustellen seien, welche ausreichend erkennen lassen, dass die der Kostenberechnung des regulierten Unternehmens zu Grunde gelegten Zahlen „*selbst richtig seien*“. Dieser Grundsatz sei von der Schienen-Control Kommission im Gutachtensauftrag und folglich vom Gutachter gänzlich ignoriert worden. Die Kostenunterdeckung sei der falsche Fokus. Dieser Fehler setzte sich bei der „inhaltlichen“ Prüfung fort.

Der VwGH²³⁰ definierte in seinem Erkenntnis zum wettbewerbsbehördlichen Verfahren zum Infrastrukturbenutzungsentgelt²³¹ den Prüfungsmaßstab der Schienen-Control Kommission dahingehend, dass eine Überprüfung der Richtigkeit der Berechnung der Wegeentgelte alleine nicht ausreichend sei, um den entscheidungsrelevanten Sachverhalt zu erheben. Vielmehr müsse die Regulierungsbehörde Prüfungshandlungen vornehmen, die „*ausreichend erkennen lassen, dass die dieser Berechnung zu Grunde gelegten Zahlen selbst richtig seien*“. Insgesamt müsse die Richtigkeit und Vollständigkeit der maßgeblichen Kostenbasis begründet werden.

Der anschließende Beschluss des BVwG²³² in der Rechtssache konkretisierte die Ausführungen des Höchstgerichtes und verlangte eine den Anforderungen des VwGH gerecht werdende Ermittlungstiefe sowie „*eine[r] mit besonderen Fachkenntnissen durchgeführte[n] Beurteilung, die in methodischer und inhaltlicher Hinsicht die Qualität eines Gutachtens aufzuweisen hat*“. Weiters führte das Verwaltungsgericht aus, dass im Zuge der Befundaufnahme „*sämtliche Kostendaten aller verfahrensgegenständlicher Netzfahrplanperioden auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit zu überprüfen sind*.“

Im vorliegenden Verfahren wurde ein Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH als Amtssachverständiger beigezogen und mit der Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher der A** und der Erstellung eines Gutachtens zwecks Überprüfung der Gesamtkosten des Produktes Stationen, die wiederum die Kostenbasis für die Stationsentgelte darstellen, betraut. Im Zuge seiner Befundaufnahme hat der Amtssachverständige sämtliche Kostendaten der bescheidgegenständlichen Netzfahrplanperioden auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft,²³³ sodass den seitens des VwGH entwickelten Grundsätzen hinsichtlich des Prüfungsmaßstabes der Regulierungsbehörde entsprochen wurde.

²³⁰ VwGH 11.07.2019 2019/03/0015, Rn 35.

²³¹ GZ SCK-WA-12-002.

²³² BVwG 30.10.2019 W110 2162055-1/57E, Rn 3.3.

²³³ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 12 ff.

4.4.2 Kostenmaßstab Serviceeinrichtungen

4.4.2.1 Allgemeines

Gemäß § 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 waren die für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln. Gemäß § 70 Abs 2 1. Satz EisbG idF BGBl I 38/2004 hatte die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst war, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Gemäß § 70 Abs 2 2. Satz EisbG idF BGBl I 38/2004 war für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Zu den Serviceleistungen zählte gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG (unter anderem) die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen. § 70 Abs 2 S 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 setzte Art 7 Abs 7 der RL 2001/14/EG um. Nach Art 7 Abs 7 S 2 RL 2001/14/EG war bei der Festsetzung der Entgelte für die in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs zu berücksichtigen.

Gemäß § 69b Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015 gilt bei Ermittlung der für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen.

§ 69b Abs 2 EisbG idF BGBl I 137/2015 definiert den Begriff des angemessenen Gewinns. Unter angemessenem Gewinn ist demnach eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht, zu verstehen.

Gemäß § 69b Abs 3 EisbG idF BGBl I 137/2015 sind die Entgelte für die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen vom Betreiber der Serviceeinrichtung festzusetzen und einzuheben.

§ 69b Abs 1 EisbG setzt Art 31 Abs 7 der RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums um, der vorsieht, dass die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen (gemäß Anhang II Nr 2 der RL 2012/34/EU) und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. § 69b Abs 2 EisbG entspricht der Definition des Art 3 Z 17 der RL 2012/34/EU.

Die Regelung über die Berechnung des Entgelts für die Nutzung von Personenbahnhöfen in der RL 2012/34/EU ist somit im Vergleich zu jener in der RL 2001/14/EG detaillierter. Im EisbG hingegen unterscheidet sich die Berechnung des Dienstleistungsentgelts gemäß § 69b Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015 anhand der anfallenden Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht von der bisherigen Berechnung nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts gemäß § 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004. Der nationale Gesetzgeber hat bereits mit der Novelle 2004 in § 70 Abs 1 EisbG eine über die – noch eher allgemein gehaltene – europarechtliche Vorgabe des Art 7 Abs 7 der RL 2001/14/EG hinausgehende Regelung getroffen und die Formulierung des Art 7 Abs 7 lediglich zusätzlich in § 70 Abs 2 2. Satz EisbG aufgenommen. Die Wendung „angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt“ lehnte sich an den englischen Terminus „cost plus fee“ an, der eine regulierungsrechtliche Begrenzung des Kostenaufschlags bei preisregulierten Unternehmen bezeichnet.²³⁴ Das Grundprinzip dieser in der Wettbewerbsökonomie als „cost plus fee- bzw mark-up Regulierung bezeichnet, besteht darin, dass die Einnahmen beschränkt sind auf einen Aufschlag auf die tatsächlichen Kosten der Produktion.²³⁵

Somit wurde bereits aufgrund des § 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 als Maßstab für die Berechnung des Entgelts für die Nutzung von Serviceeinrichtungen festgesetzt, dass das Entgelt die angefallenen Kosten zuzüglich eines marktüblichen Gewinnaufschlags nicht übersteigen darf. Denselben Maßstab setzt nun – in deutlicherer Formulierung – § 69b Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015 fest. Die Beurteilung der Stationsentgelte erfolgt somit für den Zeitraum 11.12.2011 bis 26.11.2015 und den Zeitraum ab 27.11.2015 (Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015) nach grundsätzlich denselben Kriterien.

Nach einer im Ermittlungsverfahren durch die B** geäußerten Ansicht²³⁶ würde neben dem § 67 EisbG idF BGBl I 38/2004 auch § 70 EisbG idF BGBl I 38/2004 im Ergebnis auf die durch den Verkehr anfallenden Kosten abstellen, da § 70 Abs 1 EisbG die Entgeltfestlegung nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts festlege und der Terminus „angemessener Kostenersatz“ sich an den englischen Terminus „cost plus fee“ anlehne, der eine Begrenzung des Kostenaufschlags bezeichne und im Ergebnis das „Grenzkostenprinzip“ normiere. Dieses Verständnis werde durch den Wortlaut des § 70 Abs 2 EisbG idF BGBl I 38/2004 deutlich gestützt, der im dritten Satz ausführe: *„muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges“*.

Dieser Rechtsansicht entgegnet die Schienen-Control Kommission, dass auf der Rechtsfolgende eine unterschiedlich weite Regulierungsintensität für einerseits

²³⁴ Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), S 683, unter Verweis auf Lewisch, Eisenbahnregulierungsrecht (2002), S 171 (zur gleichen Formulierung in § 55 Abs 1 EisbG idF BGBl I 166/1999).

²³⁵ Knieps, Wettbewerbsökonomie³ (2008), S 90.

²³⁶ B**, Stellungnahme vom 27.02.2013, S 2 f.

Schienenwege und andererseits Serviceeinrichtungen (unterschiedliche Entgeltregulierung, aber auch unterschiedliche Zugangsregelungen) besteht. Die Regelungen für die Berechnung und Festsetzung der Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes nach § 67 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 gingen auf Art 7 Abs 3 RL 2001/14/EG zurück und besagten, dass das Entgelt für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen in Höhe der Kosten festzulegen ist, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (auch als direkte Kosten bezeichnet). Das Benützungsentgelt für das Mindestzugangspaket war aus dem Aufwand zu errechnen, den der Zugbetrieb unmittelbar auslöst.²³⁷

Im Unterschied zu den Grundsätzen für die Benützungsentgelte bestehen für die Entgelte für sonstige Leistungen keine gleichermaßen spezifizierten unionsrechtlichen Rahmenvorgaben zur Ermittlung ihrer Höhe. Es ist vielmehr eine Begrenzung der Entgelthöhe insofern vorgegeben, als sie im Rahmen eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt werden müssen und verlangt werden dürfen.²³⁸ Der in § 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 bestimmte „angemessene Kostenersatz“ umfasst somit alle (die vollen) Kosten (cost) und nicht nur jene, die unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallen. Zusätzlich kann ein „branchenübliches Entgelt“ verlangt werden (fee).

Aus dem Umstand, dass die § 67 Abs 2 und 3 EisbG idF BGBl I 38/2004 Zuschläge vorsahen, die bis zu einem Zuschlagssystem gemäß § 67 Abs 4 EisbG idF BGBl I 38/2004 in Richtung einer Vollkostendeckung reichen konnten (vgl auch RV 2004, zu § 67), kann ebenfalls nicht geschlussfolgert werden, dass - da beide Kostenregime im Ergebnis eine Abgeltung der Vollkosten ermöglichen – betreffend Serviceeinrichtungen auf die durch den Verkehr anfallenden Kosten abzustellen ist.

Da es sich bei den bescheidgegenständlichen Leistungen, mit Ausnahme der Leistungen rund um P&R- und B&R-Anlagen, um solche nach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG idF BGBl I 95/2009 (Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen) handelt, kommt der Kostengrundsatz für Serviceeinrichtungen gemäß § 70 EisbG idF BGBl I 38/2004, der aktuell in § 69b EisbG geregelt ist, zur Anwendung.

Die B** brachte ferner vor, dass von der Schienen-Control Kommission im Rahmen ihrer Prüfungshandlungen der Maßstab der „regulatorischen Kostenrechnung“ anzulegen sei. Im Schriftsatz vom 28.10.2020 führte die Antragstellerin dazu aus, dass die Tatsache, dass der exakte Ausdruck „regulatorisches Kostenrechnungssystem“ nicht explizit im Gesetz stehe, für die Anwendbarkeit dieses Konzepts irrelevant sei, da dies auch in anderen regulierten (Netz-)Industrien nicht der Fall sei.

²³⁷ Liebmann, EisbG³ § 67 (2014), Rn 3.

²³⁸ Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), S 678.

Die Schienen-Control Kommission hält fest, dass der gegenständlich anwendbare Kostenmaßstab (§ 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004) von angefallenen Kosten zuzüglich eines marktüblichen Gewinnaufschlags ausgeht. Die Regulierungsbehörde hält weiters fest, dass das Gesetz den anzuwendenden Kostenmaßstab vorgibt. Es besteht jedoch entgegen der Behauptung der B** kein Anhaltspunkt im positiven Recht, der eine Abweichung vom oben dargestellten Kostenmaßstab zugunsten des von der Antragstellerin vorgebrachten und nicht weiter konkretisierten Systems der „regulatorischen Kostenrechnung“ rechtfertigen würde. Die Schienen-Control Kommission ist im Rahmen ihrer Entscheidung an die anwendbaren Rechtsvorschriften gebunden. Die Grundsätze der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung ergeben sich aus den rechtlichen Vorschriften des EisbG, der Nachweis der angefallenen Kosten beruht auf den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens und hat den Vorschriften über den Beweis gemäß den Vorgaben des AVG zu folgen (vgl Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020, GZ SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010 zur Rechtslage unter der Geltung der RL 2012/34/EU).

Zutreffend ist, dass die regulatorische Kostenprüfung in ihrer gesetzlichen Ausgestaltung auch allgemeinen Grundsätzen der Kostenwahrheit und Kostenverursachung folgen soll, die vorgebrachte Forderung nach einer von den gesetzlichen Bestimmungen abweichenden Einrichtung eines Kostenrechnungssystems entspricht jedoch nicht den gesetzlichen Anforderungen und verfassungsrechtlichen Grundlagen der Vollziehung. Dies wurde seitens des BVwG bereits im Rahmen des Verfahrens zu den Infrastrukturbenutzungsentgelten bestätigt. In der Entscheidung sprach das Gericht aus, *„dass [sich] die zwingende Notwendigkeit einer Zertifizierung der Kostenrechnung durch Einschau in das gesamte Rechnungswesen [iSe „Gesamt-Audits“] – wie von der Beschwerdeführerin gefordert – [...] für den vorliegenden Fall weder aus den unionsrechtlichen Vorgaben (wie zB aus Art 56 Abs 12 RL 2012/34/EU) noch aus den nationalen Regelungen ableiten [lässt].“*²³⁹

4.4.2.2 Kostenmaßstab für Serviceeinrichtungen in der Rechtsprechung des VwGH

Soweit die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (§ 19) kritisiert, dass die vom VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, entwickelten Grundsätze zum Kostenmaßstab für Serviceeinrichtungen von der Schienen-Control Kommission bzw vom Amtssachverständigen *Wilfinger* nicht konsequent umgesetzt worden seien, ist dem zu widersprechen.

Aus der höchstgerichtlichen Rsp des VwGH ergibt sich, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss (Grundsatz der Kostenverursachung). Der Grundsatz der Kostenorientierung legt der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung daher die angefallenen oder tatsächlichen Kosten

²³⁹ BVwG 10.12.2018, W110 2162055-1; vgl Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020, GZ SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010.

zugrunde. Das Grundprinzip dieses an den tatsächlichen Kosten orientierten Kostenmaßstabs liegt darin, dass die Erlöse eines regulierten Unternehmens auf einen Aufschlag (vgl den „angemessenen Gewinn“) auf die tatsächlichen Kosten der Produktion beschränkt werden.²⁴⁰

Dieser Grundsatz wird ergänzt durch die, aus dem 6. Teil des EisbG zugrundeliegenden Gebot der Nichtdiskriminierung und aus gleichheitsrechtlichen Erwägungen ableitbaren Grundsätzen der Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit (Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen).

Diese auf für die Gewährung von Serviceleistungen angefallene Kosten anwendbaren Grundsätze haben in dieser Form bereits Eingang in die Rsp des VwGH gefunden. So führt der VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, in Bezug auf die inhaltlich gleichlautende Rechtslage vor der Umsetzung der RL 2012/34/EU aus (Hervorhebungen hinzugefügt):

*„Der in § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 enthaltene Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes beinhaltet, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung steht, wobei die Qualifikation "angemessen" bedeutet, dass die diesbezügliche **Berechnung** auf der Grundlage des **tatsächlichen Nutzungsumfanges** erfolgt.*

*Die in § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 enthaltene Regelung zur Ermittlung des Entgeltes stellt in diesem Sinn darauf ab, dass die **Höhe des Entgeltes in Relation** zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen **anfallenden Kosten** stehen muss.*

Zum Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes tritt nach § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 der Grundsatz des branchenüblichen Entgelts hinzu.“

Die Orientierung an diesem Grundsatz erfordert, dass das Branchenübliche ermittelt und dargestellt wird (vgl in diesem Zusammenhang etwa auch die aus § 59 Abs 1 Z 2 lit b EisenbahnG 1957 für den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) getroffene Regelung). Weiters kommt es einer Partei, die sich auf diesen Grundsatz in einem Verfahren nach § 74 EisenbahnG 1957 beruft, zu, das Branchenübliche näher darzulegen bzw aufzuzeigen, sofern das Branchenübliche nicht ohnehin notorisch ist.“

Auch der Rechtslage vor der EisbG-Nov BGBl I 137/2015 lag bereits der Kostenmaßstab der Kostenorientierung zugrunde.²⁴¹

Aus den umfassenden Sachverhaltsfeststellungen in Hinblick auf die Leistungen, die (Ermittlung der) Entgelte und Faktoren und deren Kostenbasis ergibt sich, dass diese im Einklang mit dem

²⁴⁰ Knieps, Wettbewerbsökonomie³ (2008), S 90 f.

²⁴¹ Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), S 683 mit Hinweis auf Lewisch, Eisenbahnregulierungsrecht (2002), S 171, der unter Hinweis auf Knieps die „merkwürdige Gesetzeswendung“ des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ausdrücklich auf die cost plus fee-Regulierung referenziert.

Kostenmaßstab des § 70 Abs 1 EiszG idF BGBl I 38/2004 und der hiezu ergangenen Judikatur stehen. Der Leistungsbezug wurde bei der Entgeltfestlegung und Bestimmung der Kostendeckungsgrade berücksichtigt. Der A**²⁴² ist zuzustimmen, wenn sie vorbringt, dass der VwGH nicht judiziert habe, dass unter dem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes die konkret verursachten Kosten samt angemessenem Aufschlag zu verstehen seien. Gemäß VwGH beinhaltet der angemessene Kostenersatz, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung stehen müsse, was vorliegend der Fall ist. Dem Infrastruktur- bzw nunmehr Servicebetreiber kommt ein gewisser Ermessensspielraum bei der Festsetzung der Stationsentgelte zu. Der Grundsatz der Kostenorientierung für sich alleine gebietet nicht, dass jede Einzelleistung genau den dafür anfallenden Kosten zu entsprechen hat.²⁴³

Aus der Abbildung 14 im Gutachten des Amtssachverständigen²⁴⁴ ergibt sich, dass durch die Clusterung von Stationen über die Reisendenfrequenz (Modul 1) eine Zuordnung von Stationen, die einerseits aufgrund ähnlicher Reisendenfrequenz und ähnlichem Leistungsangebot und andererseits kostenseitig vergleichbar sind, erzielt wurde. Dadurch dass sich die Höhe des Teilentgeltes des Moduls 1 nach der Grundkategorie-Einstufung richtete, wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Leistungsausprägung dem jeweiligen Reisendenaufkommen angepasst wurde; mit den Modulen 2 und 3 wurde ein weiteres Instrument geschaffen, dass die nach der Einteilung nach Reisendenfrequenz innerhalb der Kategorien noch bestehenden kosten- und leistungsseitige Heterogenität berücksichtigt. Einem Modell ist zwangsläufig inhärent, die Wirklichkeit vereinfacht abzubilden. In dieser Eigenschaft sind Modelle naturgemäß allgemein gehalten, denn sie dienen gerade dem Zweck der verkürzten Darstellung einer komplexen Thematik. Daher vermögen auch einzelne Ausreißer der grundsätzlichen Eignung nicht abträglich sein. Die nach Herbert Stachowiak ein Modell kennzeichnenden Attribute finden sich jedenfalls im Stationsentgeltmodell der A** wieder.²⁴⁵

Sofern die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme vom 01.12.2016 (S 3) beanstandet, dass der zur Ermittlung des Bahnsteigkantenfaktors verwendete Datensatz zur Ermittlung des Bahnsteigkantenfaktors nur 66 von mehr als 1.100 Stationen enthalte, tritt die Schienen-Control Kommission dem entgegen, weil die Faktoren auch nur bei ca 80 Verkehrsstationen²⁴⁶ zur

²⁴² A**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 7.

²⁴³ Christian F. Schneider, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I, S 740.

²⁴⁴ Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020, S 24.

²⁴⁵ Stachowiak, Allgemeine Modelltheorie, 1973, Springer-Verlag Wien, S 131 ff: Ein Modell ist durch mindestens drei Merkmale gekennzeichnet: 1. Abbildung: Ein Modell ist stets ein Modell von etwas – nämlich Abbildung oder Repräsentation eines natürlichen oder eines künstlichen Originals, wobei dieses Original selbst auch wiederum ein Modell sein kann. 2. Verkürzung: Ein Modell erfasst im Allgemeinen nicht alle Attribute des Originals, sondern nur diejenigen, die dem Modellschaffer bzw Modellnutzer relevant erscheinen. 3. Pragmatismus: Modelle sind ihren Originalen nicht eindeutig zugeordnet. Sie erfüllen ihre Ersetzungsfunktion a) für bestimmte Subjekte b) innerhalb bestimmter Zeitintervalle c) unter Einschränkung auf bestimmte gedankliche oder tatsächliche Operationen

²⁴⁶ Im Jahr 2015 waren es 80 Verkehrsstationen, siehe A**, Stellungnahme vom 20.03.2015, S 3.

Anwendung gelangten, und nicht bei den restlichen über 1.000 Verkehrsstationen. Daraus ergibt sich, dass die Heranziehung von 66 Datensätzen zur Bestimmung der modellhaften Faktoren, die überdies nur einen Bruchteil des Gesamtentgeltes ausmachten und herangezogen wurden, um innerhalb der Kategorien 1 bis 4 die Entgelt-Kosten-Relation zu glätten, geeignet ist. Die grundsätzliche Korrelation von Bahnsteigkanten und Gesamtkosten einer Verkehrsstation ergibt sich darüber hinaus aus dem Gutachten *Wilfinger* (S 56 ff).²⁴⁷

Aus den Sachverhaltsfeststellungen erschließt sich, dass die Gesamtkosten maßgeblich von der Dimensionierung und der Ausstattung einer Verkehrsstation abhängen und sich dieser Umstand im Stationsentgeltmodell der A** widerspiegelt. Die von der A** ausgewählten Anknüpfungspunkte (einerseits definierte Basis- und Zusatzleistungen als auch Anzahl an Bahnsteigkanten als Indikator) für eine Entgeltdifferenzierung spiegeln die Kosten der Verkehrsstationen wider.

Das Produkt Stationen wurde mit Ausnahme der P&R- und B&R-Anlagen den gesetzlichen Anforderungen entsprechend definiert und die Kosten auf dieser Definition aufbauend systematisch richtig erfasst. Basis für die Beurteilung der korrekten Kostenerfassung auf dem Produkt Stationen bildet das Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020. Die um die P&R- und B&R-Anlagen und die fehlerhaft zugeordneten Kosten gekürzten Gesamtkosten können mithin als für den Betrieb der Verkehrsstationen angefallen geltend gemacht werden. Aufgrund des Umstandes, dass die A** mit den Stationsentgelten weit von einer Kostendeckung entfernt ist, bleiben die Kürzungen der Gesamtkosten auf die Stationsentgelte ohne Einfluss.

Aus alledem entsprechen die bescheidgegenständlichen Stationsentgelte den gesetzlich normierten Entgeltfestsetzungsgrundsätzen und der hiezu ergangenen Rsp des Höchstgerichts.

4.5 Keine Diskriminierung oder sonstige Verstöße durch das Stationsentgeltmodell

4.5.1 Unterschiedliche Kostendeckungsgrade

Die Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade je Kategorien durch die A** begründet keinen Verstoß gegen das Verbot der Diskriminierung (§ 58 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004).

Die Privatgutachter *Otruba/Taudes* bringen in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 10.07.2020 (S 4) vor, dass die von der A** angesetzten unterschiedlichen Kostendeckungsgrade zwischen den Stationskategorien aufgrund der Tatsache, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die verschiedenen Kategorien von Verkehrsstationen unterschiedlich häufig anfahren, wettbewerbsverzerrend seien. Während die zum selben

²⁴⁷ *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 56 ff.

Konzern wie die A** gehörende C** alle Stationsklassen anfährt, halten deren Konkurrenten (Antragstellerin, D**) überwiegend in Stationen der oberen Kategorien. Die von diesen Anbietern zu bezahlenden Entgelte hätten einen bewusst höher gewählten Kostendeckungsgrad als die übrigen Kategorien. Damit müssten die Mitbewerber einen höheren Beitrag zur Deckung der Kosten tragen, als etwa die Lokalverkehre der C**.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass eine Diskriminierung von Marktteilnehmern aufgrund der unterschiedlichen Kostendeckungsgrade nur denkbar wäre, wenn das Modell dazu führen würde, dass eine Ungleichbehandlung im selben Marktsegment bei gleicher Streckennutzung zu unterschiedlichen Gesamtentgelten bei gleicher Halteanzahl führen würde. Soweit die Antragstellerin damit auf eine Bevorzugung der C** verweist, da diese im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstleistungen vorrangig Verkehrsstationen der unteren Kategorien anfähre, besteht zwischen der Antragstellerin und der C** in der geltend gemachten Konstellation kein Wettbewerbsverhältnis, da die Antragstellerin im Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ tätig ist und einen Vergleich zum Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr“ vornimmt. Insofern ist der B** nicht zu folgen, wenn sie in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2020 (S 20) fordert, dass das „Ramsey-Boiteux“-Modell zwecks Erzielung gesamtwirtschaftlich effizienter Kostenallokationen auch auf die Bepreisung der Serviceleistungen der Verkehrsstationen angewendet werden müsse.

Im Lichte der dargestellten rechtlichen Erwägungen ist daher bereits mangels hinreichender Vergleichsgruppenbildung ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot auszuschließen. Darüber hinaus ergibt sich aus dem Schreiben der SCHIG mbH vom 24.09.2020, dass die im Zuge von gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehren anfallenden Stationsentgelte vom Besteller der Verkehre abgegolten wurden. Der Abgeltungsbetrag wurde angepasst, wenn die geltend gemachten Entgelte von den ursprünglich kalkulierten abwichen.²⁴⁸ Es wurden keine Gewinne oder ähnliches aufgeschlagen. Bei der C** standen dem Abgeltungsbetrag als Ertrag die Kosten für das Stationsentgelt als Aufwand direkt gegenüber („Durchlaufposten“), sodass sich aufgrund der geringeren Kostendeckungsgrade in den Verkehrsstationen der höheren Grundkategorien kein Wettbewerbsvorteil ergeben konnte.

4.5.2 Entgelterhöhungen

Die von der B**²⁴⁹ behaupteten willkürlichen Entgelterhöhungen und eine damit einhergehende systematische Diskriminierung seit ihrem Markteintritt konnte von der Schienen-Control Kommission nicht festgestellt werden. Es ist von Seiten der A** kein sich gegen den Wettbewerb im Allgemeinen und den Markteintritt eines neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Speziellen widersprechendes Verhalten, das den in

²⁴⁸ SCHIG mbH, Schreiben vom 24.09.2020.

²⁴⁹ B**, Stellungnahme vom 30.06.2015, S 21 f.

§ 54 EisbG normierten Zwecken der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes widersprechen würde, zu erkennen.

Sofern die B** in ihren Stellungnahmen vorbringt, dass sie als „neues“ Unternehmen besonders zu fördern sei,²⁵⁰ die österreichische Marktsituation von einer Monopolstellung der C** gekennzeichnet sei und es für neu eintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen schwer sei in den bestehenden Markt Eingang zu finden²⁵¹ und angesichts der Dominanz der A** als neuer privater Mitbewerber auch nach Jahren immer noch deutlich deren Marktmacht unterlegen sei und demgemäß auf diese Wettbewerbssituation angemessen Rücksicht zu nehmen sei,²⁵² ist dem zu entgegnen, dass das EisbG keine Förderung von „neuen“ Marktteilnehmern vorsieht.

Die einleitende Bestimmung des § 54 EisbG bildet selbst keine eigenständige Rechtsgrundlage für Vollziehungsakte. Sie ist eine Auslegungshilfe für das Verständnis der regulierungsrechtlichen Einzelbestimmungen.²⁵³ Wie die A** richtigerweise in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 (S 18 f) anführt, normiert das EisbG für Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen eine symmetrische und keine asymmetrische Regulierung. Daher hat die B** insbesondere keinen (einseitigen) Anspruch auf eine bevorzugte Behandlung oder die Einräumung von Vorteilen verbunden mit besonderen Verpflichtungen zu Lasten eines „Marktführers“. Dies gelte selbstverständlich auch im Verhältnis Eisenbahnverkehrs- zu Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wesentliche Zielbestimmung des EisbG ist der Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt an sich, und nicht die Förderung eines einzelnen Wettbewerbers.

4.5.3 Kategorisierung

Sofern die B** in ihrer Stellungnahme vom 26.11.2015 (S 14 f) moniert, dass die von der A** vorgenommene Kategorienbildung nach Fahrgastzahlen nicht nachvollziehbar²⁵⁴ und willkürlich sei, und damit im Ergebnis diskriminierend wirke und keine sachliche Rechtfertigung hierfür bestehe, stellt die Schienen-Control Kommission fest, „dass das Stationsentgeltmodell der A** aufgrund der unterschiedlichen Entgeltkomponenten ausgesprochen differenziert ist. Bei Anwendung sämtlicher Module 1 bis 3 ergibt sich ein die Leistungs- und Kostensituation der jeweiligen Verkehrsstation widerspiegelndes Gesamtentgelt.“

4.5.4 Fazit

Die Stationsentgelte der A** der Jahre 2012 bis 2015 stehen in Einklang mit den eisenbahngesetzlichen Entgeltregelungen für Serviceeinrichtungen. Das Stationsentgeltsystem

²⁵⁰ Ebenda, S 18.

²⁵¹ B**, Stellungnahme vom 24.04.2015, S 9 f.

²⁵² B**, Stellungnahme vom 26.11.2015, S 8.

²⁵³ Catharin/Gürtlich, EisebG³ § 54 (2015), S 635; Lewisch, Eisenbahnregulierungsrecht (2002), S 167.

²⁵⁴ Nicht nachvollziehbar sei, warum alle Stationen mit mehr als 20.000 Fahrgästen automatisch in die Kategorie 1 fallen würden, insbesondere angesichts der Spannen bei den anderen Kategorien.

ist durch die verschiedenen Module und den Faktor verkehrliche Bedeutung besonders differenziert. Zusätzliche Abstufungen würden die Komplexität des Entgeltsystems, insbesondere auch den Aufwand für die Erfassung und Verrechnung, erhöhen. Das Stationsentgeltmodell samt Bahnsteigkantenfaktoren steht auch im Einklang mit der Bestimmung des § 54 Z 2 EisbG, der als Ziel eisenbahnregulatorischer Bestimmungen die „Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt“ normiert.

4.6 Sonstige Einwände der B**

4.6.1 Rechtliche Würdigung durch den Amtssachverständigen

Die Rüge der B** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 18 ff, S 24), wonach der Amtssachverständige in seinem Gutachten²⁵⁵ rechtlich würdige, ist unzutreffend und darüber hinaus widersprüchlich.

Zum einen bringt die Antragstellerin - einen wesentlichen Mangel im Gutachten des Amtssachverständigen rügend - vor, dass die Schienen-Control Kommission im Gutachtensauftrag vom Begriff „Produkt Stationen“ als Grundlage der Kostenfeststellung und Zuschreibung der Buchwertzinsen ausgehe (quod non!), das Produkt Stationen gesetzlich jedoch nicht existiere und unklar sei, in welchem Verhältnis das Produkt Stationen zum Infrastrukturbestandteil Personenbahnsteige stehe; an anderer Stelle (S 22) behauptet sie, dass rechtliche Grundlage für die Zuordnung von Leistungen zum Stationsentgelt laut Amtssachverständigen der § 58b Abs 1 S 1 EisbG bilde, und dass seitens des Amtssachverständigen eine Zuordnung von Leistungen und Anlagen vorgenommen worden sei.²⁵⁶

Der Amtssachverständige *Wilfinger* ist im Verfahren als Hilfsorgan der Schienen-Control Kommission tätig geworden. Seine Aufgabe war es, an der Feststellung des für die Entscheidung der Regulierungsbehörde maßgeblichen Sachverhalts mitzuwirken. Dabei ist er allerdings weder zur Würdigung der Beweise noch zur rechtlichen Beurteilung des Sachverhalts berufen.²⁵⁷ Demnach kann es nicht Aufgabe des Amtssachverständigen sein zu klären, in welchem Verhältnis das Produkt Stationen zum Infrastrukturbestandteil Personenbahnsteig bzw zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof steht. Es ist allein Sache der Behörde, aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen die aufgeworfenen Rechtsfragen zu beurteilen und die Beweiswürdigung vorzunehmen.²⁵⁸ Folglich hat der Amtssachverständige auch, anders als von

²⁵⁵ In diesem Kontext wird auf Seite 35 *Wilfinger*, Gutachten vom 29.04.2020, verwiesen.

²⁵⁶ *Otruba/Taues*, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 6 f.

²⁵⁷ *Hengstschläger/Leeb*, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁶ (2018), Rn 399 mit Verweis auf VwGH 25.06.1992, 91/09/0231; VwGH 17.12.1993, 93/15/0094; VwGH 14.01.1993, 92/09/0201; VwGH 25.02.2004, 2003/12/0027.

²⁵⁸ *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 52, Rn 6 (Stand 01.07.2005) mit Verweis auf VwGH 27.02.1991, 90/04/0199; VwGH 20.05.1992, 91/12/0287; VwGH 17.11.2004, 2004/12/0095; VwGH 09.06.2004, 2003/12/0229.

den Privatgutachtern *Otruba/Taudes*²⁵⁹ angenommen, keine „Zuordnung von Leistungen zum Stationsentgelt“ vorgenommen; die Zuordnung wurde vielmehr seitens der A** getätigt.

Der Amtssachverständige würdigte auch nicht unzulässiger Weise rechtlich, wenn er Anlagenklassen identifizierte, die „denkunmöglich im Bereich der Verkehrsstation angesiedelt sein können“.²⁶⁰ Im Rahmen der Prüfungshandlungen durch den Amtssachverständigen wurden einzelne Anlagen der ausgewählten Verkehrsstation-Kostenstellen hinterfragt, die anhand des Buchungstextes nicht eindeutig identifiziert werden konnten.²⁶¹ In Folge dessen schied die A** fehlerhaft zugeordnete Anlagenklassen aus.²⁶²

Dass der Amtssachverständige bei Erstellung des Gutachtens in Kenntnis der Rsp auf die wesentlichen Sachverhaltselemente Bedacht nimmt (VwGH 17.06.1992, 92/02/0134; VwGH 30.05.1997, 95/02/0188; VwGH 29.04.2003, 2001/02/0234) und auf diese besonders eingeht, ist nach der Rsp des VwGH allerdings sehr wohl sinnvoll und zulässig. Falls das Gutachten eine rechtliche Würdigung durch den Sachverständigen enthält, so hat die Behörde dies außer Acht zu lassen.²⁶³ Die unzulässige rechtliche Beurteilung allein beeinträchtigt die Aussagekraft des Gutachtens nicht.²⁶⁴

Die Antragstellerin selbst bringt in ihrer Stellungnahme vom 10.07.2020 (S 8 f) vor, dass aus der Tatsache, dass Gesetzesstellen bzw Erkenntnisse in einem wirtschaftlichen Gutachten erwähnt würden, nicht geschlossen werden könne, dass es sich um ein Rechtsgutachten handle und ein ökonomisches Gutachten habe sich naturgemäß auch an den geltenden Rechtsvorschriften zu orientieren und diese als Basis der gutachterlichen Tätigkeit zugrunde zu legen.

Aus alledem ergibt sich, dass vorliegend keine wesentlichen Mängel im Gutachten(-auftrag) zu erkennen sind.

4.6.2 Keine Beiziehung zur Bestellung des Amtssachverständigen und bei Erteilung des Gutachtensauftrags

Dass die B** weder im Zuge der Bestellung des Amtssachverständigen noch bei Erteilung des Gutachtensauftrages beigezogen wurde, begründet keinen Verfahrensfehler.

Die Antragstellerin bringt unter dem Beschwerdegrund der Verletzung der Parteienrechte vor, dass sie zum Einen nicht über die Bestellung des Amtssachverständigen informiert und zum Anderen im Zuge der Erteilung des Gutachtensauftrages nicht involviert wurde. Dabei sei

²⁵⁹ *Otruba/Taudes*, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 6 f.

²⁶⁰ *Wiflinger*, Gutachten vom 29.04.2020, S 35

²⁶¹ Ebenda, S 34.

²⁶² Ebenda, S 36.

²⁶³ *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 52, Rn 6 (Stand 01.07.2005, rdb.at) mit Verweis auf VwGH 29.11.1994, 92/05/0139; VwGH 23.01.1992, 91/06/0184.

²⁶⁴ VwGH 27.01.1997, 93/10/0190.

zuvorderst angemerkt, dass amtliche Sachverständige gemäß § 52 Abs 1 AVG von der Behörde formlos beigezogen werden können, und nicht einzeln bestellt werden müssen (vgl VwSlg 8504 A/1973), sodass sich bereits daraus ergibt, dass eine Beiziehung zur Bestellung nicht erforderlich war.

Gemäß § 37 AVG, der den Grundsatz des Parteiengehörs regelt, ist es Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. Nach § 45 Abs 3 AVG, der das Recht der Parteien auf Parteiengehör konkretisiert, ist den Parteien Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und dazu Stellung zu nehmen. Das Recht auf Parteiengehör gilt somit als gewahrt, wenn der Partei die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zur Stellungnahme übermittelt werden.²⁶⁵

Sowohl die Bestellung des Amtssachverständigen als auch die Erteilung des Gutachtensauftrages durch die Regulierungsbehörde zwecks Beweisaufnahme bedarf folglich keiner Zuziehung der Parteien, da diese gemäß dem einschlägigen Verwaltungsverfahrensgesetz nur vom Ergebnis der Beweisaufnahme in Kenntnis zu setzen sind und dazu Stellung nehmen können.²⁶⁶

Auch kann nach der Judikatur des VwGH aus § 43 Abs 3 AVG kein Anspruch der Partei abgeleitet werden, bei der Beweisaufnahme oder der Befundaufnahme durch einen Amtssachverständigen anwesend zu sein.²⁶⁷

Ferner kommt nach dem Grundsatz der arbiträren Ordnung gemäß § 39 Abs 2 AVG alleine der Behörde die Aufgabe zu, den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen. Es obliegt ihr, festzulegen, welche Beweise sie durch welche Maßnahmen aufnimmt.²⁶⁸

Aus alledem ergibt sich, dass der Grundsatz des Parteiengehörs vorliegend gewahrt wurde, zumal die Schienen-Control Kommission der Partei das fertige Gutachten des Sachverständigen rechtzeitig zur Kenntnis- und Stellungnahme übermittelt hat.

4.6.3 Keine kostenmindernde Berücksichtigung Erlöse aus dem Vermarktungsbereich

Anders als von Seiten der Privatgutachter *Otruba/Taudes* in ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 28.10.2020 (S 4) geäußert, wonach die Vermarktungserlöse der A** beim

²⁶⁵ VwGH 14.09.2004, 2001/10/0178.

²⁶⁶ Hengstschläger/Leeb, AVG, § 52, Rn 50 (Stand 01.07.2005, rdb.at), mwN VwGH 14.05.1997, 95/07/0039; VwSlg 593 A/1948.

²⁶⁷ VwGH 27.06.2002, 2001/07/0164; VwGH 04.12.1990, 89/07/0010; VwGH 14.05.1997, 95/07/0039.

²⁶⁸ Hengstschläger/Leeb, Verwaltungsverfahrensgesetz⁶ (2018), Rn 303.

Produkt Stationen kostenmindernd zu berücksichtigen seien, sieht die Schienen-Control Kommission hierfür keine gesetzliche Verpflichtung. Zwar könnte es regulierungsrechtlich sowohl als zulässig erachtet werden, den Bahnhof in Ansehung von Kosten und Gewinn als Gesamtheit zu betrachten (sogenannter Single-Till-Ansatz) oder aber auch nur den Gewinn aus der Vermarktung kostenmindernd einfließen zu lassen (sogenannter unechter Single-Till-Ansatz).²⁶⁹ Ein entsprechendes rechtliches Verbot der getrennten Betrachtung der beiden Bereiche – Vermarktungsbereich und Bereich der Verkehrsstation (Dual-Till) – besteht insofern nicht, aber eben auch keine Verpflichtung zu Single-Till²⁷⁰ (vgl. Beschluss Bundesnetzagentur vom 04.10.2017, BK10-17-0268_E).

Zum Spruchpunkt 1) b.:

Der Antrag der B**, der A** aufzutragen, in Bindung an die Rechtsansicht des EuGH, der B** bzw. der Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsaufsichtsbehörde gemäß § 74 Abs 1 EisbG eine vollständige Aufstellung über die zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw. der dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte vorzulegen und der B** hierzu Parteiengehör zu gewähren, war **abzuweisen**, da die materiell-rechtliche Prüfung der Stationsentgelte 2012 bis 2015 deren Rechtskonformität ergeben hat.

Zum Spruchpunkt 2) a.-c.:

Die Anträge der B**, die Schienen-Control Kommission möge die A** verpflichten, der Antragstellerin 5.099.778,50 EUR an für die Jahre 2011 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich Juni 2019 zu Unrecht verrechneten Stationspreisen und Bahnsteigkanten-Faktor bzw. an dafür zu Unrecht verrechneten Entgelten rückzuerstatten samt Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB ab dem Folgetag der jeweiligen Zahlung dieser zu Unrecht verrechneten Entgelte, in eventu die A** verpflichten, der B** die für die Jahre 2012 (Fahrplanjahr 2011/12) bis einschließlich 2019 (Fahrplanjahr 2018/19) zu Unrecht verrechneten Stationspreise und Bahnsteigkanten-Faktor bzw. die dann zu Unrecht verrechneten Entgelte samt den zwischenzeitlich angefallenen Verzugszinsen für Unternehmer gemäß 456 UGB rückzuerstatten, waren **zurückzuweisen**.

Vom sachlichen Anwendungsbereich eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens gemäß § 74 EisbG ist es umfasst, einem beaufsichtigten Unternehmen ein nicht diskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder diskriminierendes Verhalten zu untersagen (Verhaltenskontrolle) bzw. Bestimmungen in Verträgen, Urkunden oder Schienennetznutzungsbedingungen für unwirksam zu erklären (Vertragskontrolle). § 74 Abs 1 EisbG stellt mithin eine Rechtsgrundlage

²⁶⁹ *Otte*, § 2 AEG, in Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), Rn 119.

²⁷⁰ *Otte*, § 2 AEG, in Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), Rn 119.

für verschiedene Maßnahmen der Schienen-Control Kommission **gegenüber dem beaufsichtigten Unternehmen** dar, die jedoch aufgrund des im EisbG verankerten Diskriminierungsverbot **für alle zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen von Gültigkeit sein müssen**. Der Rsp des EuGH²⁷¹ in der Rechtsache CTL Logistics folgend, ist etwa eine Billigkeitsprüfung durch die Zivilgerichte mit den Wegeentgeltbemessungsgrundsätzen der RL 2001/14/EU unvereinbar. Der EuGH verweist dabei insbesondere auf die Unvereinbarkeit der zivilgerichtlichen Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB mit der angestrebten Vertragsgerechtigkeit, die notwendig **Einzelfallgerechtigkeit** ist, mit dem Ziel der RL 2001/14/EG, die die Anwendung **einheitlicher** Kriterien für die Entgelthöhe erfordere. Ziel der Billigkeitskontrolle ist es, im Einzelfall materiell-rechtmäßige Entgelte festzusetzen.

Die B** bringt - sich auf jedwede Rechtsgrundlage für eine Rückforderung stützend - vor, dass sie für die Benützung der Personenbahnsteige mehr bezahlt habe, als gesetzlich zulässig gewesen sei und es aufgrund der rechtlich unzulässigen Verrechnung eines gesonderten Entgeltes für die Benutzung der Personenbahnsteige zu einer **ungerechtfertigten Bereicherung** (§§ 1431 und 1435 ABGB) der A** gekommen sei. Gemäß § 6 Abs 2 AVG kann durch den Willen einer Partei die Zuständigkeit der Behörde weder begründet noch geändert werden.²⁷² Ein Bereicherungsanspruch stellt keine Verwaltungssache sondern eine bürgerliche Rechtssache dar, die ausschließlich auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden kann.²⁷³

Ein Anspruch besteht mangels Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission für einen individuellen Ausspruch über eine Rückzahlungsverpflichtung nicht, sodass die Anträge **zurückzuweisen** waren.

Der weitere Antrag der B**, festzustellen, dass die A** dem Grunde nach verpflichtet sei, zu Unrecht verrechnete Stationspreise inklusive Bahnsteigkanten-Faktor bzw die dafür zu Unrecht verrechneten Entgelte der Antragstellerin rückzuerstatten, war ebenfalls **zurückzuweisen**.

Die B** verweist in diesem Kontext darauf, dass durch die Neufassung des § 74 EisbG normiert worden sei, dass die Befugnisse der Schienen-Control Kommission generalklauselartig festgelegt sind und ihre bisherigen Einzelbefugnisse in Form einer „Insbesondere-Regelung“ beschlossen wurden (siehe EB zu § 74 EisbG, 638 der Beilagen XXVI GP Ausschussbericht), was einer Kompetenzerweiterung gleichzusetzen sei.

In den erläuternden Bemerkungen heißt es hierzu jedoch, dass die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung generalklauselartig festgelegt wurden, um der RL 2012/34/EU *besser zu entsprechen*, und ihre bisherigen Einzelbefugnisse in

²⁷¹ EuGH 09.11.2017, C-489/15 CTL Logistics.

²⁷² Hengstschläger/Leeb, AVG § 6, Rn 6 (Stand 1.7.2005, rdb.at).

²⁷³ VwGH 04.09.2014, 2011/12/0074.

Form einer Insbesondere-Regelung zu belassen. Sohin ist die Neuformulierung nicht als Erweiterung der bisherigen Kompetenzen zu verstehen.

Nach der ständigen Rsp des VwGH²⁷⁴ ist die bescheidmäßige Feststellung rechtserheblicher Tatsachen grundsätzlich nur aufgrund einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung zulässig. Eine solche ausdrückliche gesetzliche Rechtsgrundlage besteht im Eisenbahngesetz lediglich hinsichtlich den in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (vgl § 74 Abs 1 Z 8 EisbG idF BGBl I 60/2019). Es liegt auch keine vom VwGH anerkannte Ausnahmekonstellation vor: Nach der Rsp des VwGH besteht ein Antrag auf Feststellung ohne gesetzliche Grundlage in jenen Fällen, in denen der Antragsteller hieran ein begründetes rechtliches Interesse hat (VwGH 19.10.1994, 94/12/0206). Der VwGH verlangt, dass der Feststellungsantrag ein geeignetes Mittel zur Beseitigung einer Rechtsgefährdung darstellt (VwGH 19.03.1990, 88/12/0103).²⁷⁵ Da Feststellungsbescheide allerdings nach der Rsp nur **subsidiäre Rechtsbehelfe** darstellen (VwGH 29.03.1993, 92/10/0039; VwGH 30.06.1995, 93/12/0074), fehlt es an einem privaten und öffentlichen Feststellungsinteresse einer Partei, wenn die Rechtsfrage im Zuge eines hierfür vorgesehenen anderen verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren gelöst werden kann.²⁷⁶

Überdies liegen (sämtliche Anträge betreffend) mangels Zuwiderhandlungen gegen die eisenbahngesetzlichen Entgeltbestimmungen für Serviceeinrichtungen die Voraussetzungen für die Auferlegung gesetzeskonformer Verhaltensweisen nicht vor. Die Voraussetzungen für die von der B** beantragte Feststellung liegen aus alledem nicht vor.

Ich Lichte der dargestellten Rechtsprechung war **spruchgemäß zu entscheiden**.

Zum Spruchpunkt 3)

Der Antrag der B**, ihr alle vom Amtssachverständigen befunden (sic!) Unterlagen²⁷⁷ zu übermitteln und ihr hierzu Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen, der nicht bereits mit Verfahrensordnung im Rahmen des Ermittlungsverfahrens ausdrücklich inhaltlich behandelt wurde, war abzuweisen. Wie noch zu zeigen sein wird, widerspricht die Nichtvorlage der befundenen Unterlagen, anders als von der B** in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2020 (S 18) vorgebracht, nicht dem Grundsatz des Parteiengehörs.

²⁷⁴ VwSl 16890 A/2006 mwN.

²⁷⁵ Hengstschläger/Leeb, AVG § 56, Rn 75 (Stand 1.7.2005, rdb.at).

²⁷⁶ Hengstschläger/Leeb, AVG § 56, Rn 77 (Stand 1.7.2005, rdb.at).

²⁷⁷ Eine Auflistung sämtlicher im Rahmen der Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen durch die A** zur Verfügung gestellter Unterlagen ist der Beilage 1 zum Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 zu entnehmen.

Die B** rügt²⁷⁸, dass mangels Vorlage der dem Gutachten des Amtssachverständigen *Wilfinger* vom 29.04.2020 zugrunde liegenden Unterlagen eine inhaltliche Prüfung des Gutachtens auf gleicher fachlicher Ebene nicht möglich sei. Dies betreffe im Besonderen die nicht vorgelegten Anlagenverzeichnisse (Anlagengitter) auf denen die Identifizierung der Kosten basiere. Die B** bringt vor, durch die Verfahrensführung in ihren Parteirechten beschränkt worden zu sein. Sie führt dazu aus, dass eine Vorenthaltung der in dem Gutachten verwendeten Quellen eine Äußerung auf gleicher fachlicher Ebene verunmögliche.

Dem entgegnete die sich gegen die Vorlage der begehrten Dokumente aussprechende A**²⁷⁹ wenig überzeugend, dass die Rüge der Verletzung von Parteienrechten mangels Vorlage aller vom Amtssachverständigen befundeten Unterlagen ins Leere gehe, da die Privatgutachter *Otruba/Taudes* selbst anführen würden, dass „eine äußerst eingeschränkte Brauchbarkeit des Gutachtens des Amtssachverständigen“²⁸⁰ bestehe. Daraus schließt die A**, dass das Amtssachverständigengutachten trotz ausbleibender Bereitstellung von Quellen für sie jedenfalls nicht unbrauchbar und im Verfahren verwendbar sei. Die Privatgutachter seien gerade aufgrund ihrer eigenen, behaupteten Fachkunde zu dieser Beurteilung gekommen. Folglich liege nicht auf der Hand, wofür sie eine Überprüfung der Einzelbuchungen benötigen würden.

Mithin herrscht zusammengefasst ein Dissens zwischen den Verfahrensparteien in Bezug auf die Frage, inwieweit die Quellen des Amtssachverständigen offen zu legen sind, den es aufzulösen gilt:

Der B** ist beizupflichten, wenn sie vorbringt, dass nach Aufnahme des Sachverständigenbeweises die Behörde das Gutachten den Parteien zu übermitteln und diesen förmlich Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben hat. Dies ergibt sich aus § 45 Abs 3 AVG, wonach den Parteien Gelegenheit zu geben ist, vom Ergebnis der Beweisaufnahme, dh welche Resultate das Verfahren bisher erbracht hat, Kenntnis zu erlangen und dazu Stellung zu nehmen (Recht auf Parteiengehör). Dadurch soll gewährleistet werden, dass dem Bescheid keine der Partei unbekannten Tatsachen und Beweismittel zugrunde gelegt werden (= Überraschungsverbot, Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rn 27, Stand 01.07.2005, rdb.at [vgl VwGH 23.02.1993, 91/08/0142; 16.10.2003, 2002/07/0027; 30.03.2004, 2002/06/0173]; vgl auch VwGH 16.01.1992, 91/09/0177; AB 1925, 16).

²⁷⁸ B**, Stellungnahme vom 28.05.2020, S 18; *Otruba/Taudes*, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 20.

²⁷⁹ A**, Stellungnahme vom 24.06.2020, S 7.

²⁸⁰ *Otruba/Taudes*, gutachterliche Stellungnahme vom 27.05.2020, S 20.

Unter „Beweismittel“ sind der Literatur²⁸¹ folgend solche Mittel zu verstehen, die dem zur Entscheidung berufenen Organwalter die sinnlichen Wahrnehmungen bieten, aus denen er die erforderliche Überzeugung über das Vorliegen des maßgeblichen Sachverhaltes gewinnen soll. Grundsätzlich kommt hierbei alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes geeignet und zweckdienlich ist.²⁸² Die Beurteilung der Zweckdienlichkeit obliegt der Behörde und richtet sich nach der in der Lage des Falles gebotenen Zweckmäßigkeit und Verfahrensökonomie.²⁸³

Nach § 52 AVG bestellte Sachverständige wirken, basierend auf ihrer besonderen Fachkunde aufgrund einer Bestellung durch die Behörde in einem Verfahren bei der Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes dadurch mit, dass sie Tatsachen erheben und aus diesen Schlussfolgerungen ziehen, die wiederum der freien Beweiswürdigung unterliegen. Das Sachverständigengutachten ist eines der fünf „klassischen“, in den §§ 47 ff AVG geregelten Beweismittel des allgemeinen Verwaltungsverfahrens.²⁸⁴

Der stRsp des VwGH²⁸⁵ folgend, existiert keine gesetzliche Vorschrift, der zufolge der Befundaufnahme durch den Sachverständigen die Parteien des Verfahrens beizuziehen wären, sodass im Umkehrschluss eine Verständigung über ebendiese ausbleiben kann.

Wenn die Parteien keinen Anspruch auf Teilnahme an der Befundaufnahme haben, so bedeutet dies für das bescheidgegenständliche Verfahren, dass der Vertreter der B** keinen Anspruch darauf hat, bei der Einschau in die dem Befund zugrundeliegenden Quellen durch den Amtssachverständigen anwesend zu sein. Dies kann - angewendet auf die beantragte Übermittlung der verwendeten Eingangsdaten - nur bedeuten, dass es auch hinsichtlich dieser Dokumente kein Recht auf Herausgabe geben kann. Ansonsten würde man zu dem widersprüchlichen Ergebnis gelangen, dass der Vertreter der B** zwar nicht an der Einschau des Amtssachverständigen teilnehmen darf, aber die Herausgabe der im Rahmen der Einschau zugänglich gemachten Buchhaltungs- und Kostenrechnungsunterlagen, Handbücher und Organisationspläne beanspruchen könnte.

Auch aus einem weiteren Grund war dem Antrag nicht stattzugeben: Nach der stRsp des VwGH²⁸⁶ ist es „mit den ein rechtsstaatliches Verwaltungsverfahren tragenden Grundsätzen des Parteienghörs und der freien Beweiswürdigung unvereinbar, einen Bescheid auf Beweismittel zu stützen, welche der Partei nicht zugänglich gemacht worden sind“. Folglich darf es im Verwaltungsverfahren keine geheimen Beweismittel geben, weswegen die Behörde, wenn sie

²⁸¹ Hengstschläger/Leeb, AVG § 46, Rn 1.

²⁸² VwGH, 24.04.1992, 88/05/0255.

²⁸³ VwGH, 31.10.1979, 2090/79.

²⁸⁴ Hengstschläger/Leeb, AVG § 46, Rn 2.

²⁸⁵ VwGH 17.02.1999, 95/03/0120; VwGH 27.06.1972, 577/72.

²⁸⁶ VwGH, 13.12.1990, 89/06/0018, Hervorhebung nur hier, siehe hierzu auch VwGH, 25.02.2004, 2002/03/0273.

sich in ihren Feststellungen auf ein Beweismittel stützt, den Verfahrensparteien zuvor hiezu Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben hat. Von dem Parteienrecht auf Einsicht ist im Einklang mit der Rsp grundsätzlich nur das Beweismittel erfasst. Auf den zugrundeliegenden Sachverhalt angewendet bedeutet dies, dass das Gutachten des Amtssachverständigen als klassisches Beweismittel des AVG den Parteien des Verfahrens zur Verfügung gestellt werden musste und wurde, nicht aber die dem Amtssachverständigen im Rahmen seiner Tätigkeit zugänglich gemachten Quellen und Eingangsdaten.

Der stRsp des VwGH vollumfänglich entsprechend machte die Schienen-Control Kommission der B** das im Verfahren vorgelegte Gutachten des Amtssachverständigen als Beweismittel, auf das sich die Schienen-Control Kommission ausschließlich – ohne Rückgriff auf die zugrundeliegenden Primärdaten – in ihren Feststellungen stützt, mit dessen Übermittlung am 30.04.2020 an den rechtsfreundlichen Vertreter der B** und die A**, jeweils per Boten, zugänglich und eröffnete die Möglichkeit zur Stellungnahme (vier Wochen-Frist), von der in der Folge von beiden Verfahrensparteien Gebrauch gemacht wurde. Der B** wurden mithin seitens der Regulierungsbehörde sämtliche Ergebnisse der Beweisaufnahme unter Einräumung der Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, ungeschmälert zur Kenntnis gebracht (vgl VwGH 88/08/0020, RS 1).²⁸⁷

Dem Einwand der B**, dass sich das Stellungnahmerecht einer Partei auf den gesamten Inhalt des Gutachtens, insbesondere auf den Befund und die darauf aufbauenden Schlussfolgerungen, aber auch auf die vom Sachverständigen herangezogenen Hilfsbefunde (unter Verweis auf VwSlg 12980 A/1989 = ZfVB 1990/1362) und allenfalls auf die von der Behörde in Auftrag gegebenen Ergänzungsgutachten²⁸⁸ erstrecke, vermag daran nichts zu ändern, da die Schienen-Control Kommission mit Übermittlung des Gutachtens ebendieser Verpflichtung nachgekommen ist.

Der VwGH (25.02.2004, 2002/03/0273) hat es in Bezug auf Zusammenschaltungsbedingungen als unvereinbar mit den ein rechtsstaatliches Verwaltungsverfahren tragenden Grundsätzen des Parteiengehörs und der freien Beweiswürdigung angesehen, dass die Telekom-Control Kommission einen Bescheid auf Beweismittel gestützt hat, die einer Partei nicht zugänglich gemacht worden sind:

„Die belangte Behörde hat hier den Verfahrensparteien unterschiedliche Versionen des von den Amtssachverständigen vorgelegten Gutachtens zugestellt; in dem der Beschwerdeführerin übermittelten Gutachten waren die Inputdaten, die der Berechnung zugrundegelegt wurden, nicht enthalten. Dabei ist es unerheblich, ob diese Daten - wie die belangte Behörde meint -

²⁸⁷ VwSlg 11315 A/1984.

²⁸⁸ Attlmayr/Walzel von Wiesentreu (Hrsg), Sachverständigenrecht. Für das Verwaltungsverfahren² (2015), Rn 5028.

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse (eines Verbandes, dem die mitbeteiligte Partei angehört) darstellen. In einem rechtsstaatlichen Verfahren darf es keine geheimen Beweismittel geben (vgl. dazu die bei Hauer/Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 6. Aufl., S. 524, zitierte hg. Rechtsprechung); wenn sich die belangte Behörde in ihren Feststellungen auf ein Beweismittel stützt, hat sie den Verfahrensparteien zuvor hiezu Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Da der Beschwerdeführerin nur ein unvollständiges Gutachten übermittelt wurde, war es ihr nicht möglich, sich mit für das Ergebnis des Gutachtens wesentlichen Annahmen auseinander zu setzen; sie war damit in der Verfolgung ihrer Parteienrechte gehindert und in ihrem Recht auf Parteiengehör gemäß § 45 Abs. 3 AVG verletzt. Der Verfahrensmangel ist auch wesentlich, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass die belangte Behörde im Falle konkreter Einwendungen der Beschwerdeführerin gegen die dem Gutachten zu Grunde liegenden Inputdaten zu einem anderen Bescheid gekommen wäre.“ (Hervorhebung nur hier).

Der vom VwGH entschiedene Sachverhalt betraf, anders als hier, Modellrechnungen in einem von Amtssachverständigen vorgelegten Gutachten, die ohne Kenntnis der zugrundeliegenden Primärdaten nicht nachvollzogen werden konnten. Überdies wurden unterschiedliche Versionen des von den Amtssachverständigen vorgelegten Gutachtens an die verschiedenen Verfahrensparteien zugestellt und die belangte Behörde hat sich in ihrem Bescheid auf die nur teilweise übermittelten Inputdaten gestützt. Im gegenständlichen Verfahren wurde das Gutachten des Amtssachverständigen zur Gänze und unverändert allen Verfahrensparteien unterschiedslos übermittelt.

Im verfahrensgegenständlichen Gutachten fordert die B** ua die Offenlegung des Anlagenverzeichnisses der A**. Das Anlagenverzeichnis der A** umfasst die betriebsinternen Aufzeichnungen des gesamten Betriebsvermögens und dient als Basis für die gemäß § 226 UGB verpflichtende Darstellung der Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens (sog. Anlagenspiegel). Im Anlagenspiegel sind - im Gegensatz zum Anlagenverzeichnis – nicht sämtliche Anlagen einzeln angeführt, sondern werden diese vielmehr in Überkategorien zusammengefasst.²⁸⁹ Das vom Amtssachverständigen eingesehene Anlagenverzeichnis beinhaltet dementsprechend eine Fülle von Anlagen der A** in einem hohen Detailgrad. In der Tabelle 3 des Gutachtens *Wilfinger* vom 29.04.2020 werden die im Anlagenverzeichnis auf den 11 eingesehenen Verkehrsstationen erfassten Anlagen dargestellt. Zusätzlich sind im Gutachten *Wilfinger* vom 29.04.2020 in Tabelle 4 die dem Produkt Stationen zugeordneten Anlagenklassen (Oberkategorie zu den einzelnen Anlagen) dargestellt. Tabelle 3 in Verbindung mit Tabelle 4 des besagten Gutachtens ergeben ein zwar aggregiertes, aber dennoch aufschlussreiches Bild über die erfassten Anlagen, auf dessen Grundlage eine rechtliche Beurteilung der Zugehörigkeit einzelner Anlagen zur Serviceeinrichtung „Personenbahnhof“ möglich ist. In ihrer

²⁸⁹ Geschäftsbericht der A** 2019, S 113, [REDACTED]

Stellungnahme vom 04.10.2018, S 7 ff, hat die A** darüber hinaus detailliert dargelegt, welche Anlagen sie dem Produkt Stationen zugeordnet hat. Eine noch genauere Darstellungsebene, wie sie das Anlagenverzeichnis liefert und von der B** gefordert, würde die Verfahrenspartei lediglich in die Lage versetzen, die Zuordnung jeder einzelnen (noch so kleinen) Anlage unter die in Tabelle 4 angeführten Oberkategorien vornehmen zu können. Obwohl den Privatgutachtern der B** die im Produkt Stationen enthaltenen Anlagenklassen aufgrund der Darstellungen in Tabelle 3 und 4 des Gutachtens des Amtssachverständigen bekannt sind, gab es hierzu keine Einwendungen.

Beizupflichten ist daher insoweit dem Vorbringen der A**, wonach die B** bzw die von ihr beauftragten Privatgutachter nicht einmal substantiiert dargelegt haben, wofür sie eine Überprüfung der Primärdaten benötigen würden, wenn hinsichtlich der Anlagen(-klassen) keine Bedenken kundgetan wurden. Nach Auffassung der Schienen-Control Kommission hat die B** daher nicht schlüssig aufgezeigt, warum die im Gutachten angeführten „*lediglich aggregierten Tabellen und einzelne Sachverhalte*“ aus fachlicher Sicht ein unzureichender Ausgangspunkt für gutachterliche Schlussfolgerungen sein sollten. Schon auf Grund des unsubstantiierten Vorbringens liegt nach Ansicht der Schienen-Control Kommission eine Verletzung von Parteienrechten der B** durch die Nichtvorlage der geforderten Unterlagen nicht vor.

Es ist demzufolge festzuhalten, dass die Parteienrechte der B** gewahrt wurden, da sich im hier zu beurteilenden Sachverhalt aus dem Stellungnahmerecht einer Partei kein Recht auf Übermittlung der dem Befund zugrunde liegenden Quellen ableiten lässt. Aus alledem war spruchgemäß zu entscheiden.

Zum Spruchpunkt 4):

Im Spruchpunkt 4) wird die Entscheidung über die weiteren Anträge der B** mangels Spruchreife einer gesonderten Entscheidung der Schienen-Control Kommission vorbehalten. Die noch offenen Anträge der B** beziehen sich auf Sachverhalte unter Geltung der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015, für deren Erledigung weitere Erhebungen vonnöten sind.

Rechtsmittelbelehrung:

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 zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der BuLVwG-EGebV € 30,-.

Schienen-Control Kommission
Wien, am 12.01.2021

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
Ass. iur. Dipl.-Jur. Caroline Trefil

Ergeht an:
