Schienen-Control Kommission

Mit RSb

An die
Ö[redacted], vertreten durch
[redacted]

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder über die Anträge der Ö[redacted] auf Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG zum Wegeentgelt 2018 und 2019 sowie im Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu den direkten Kosten der Ö[redacted] zu Recht erkannt:

SPRUCH:

1) Den Anträgen der Ö[redacted] auf Genehmigung von Marktaufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2018 wird mit der Maßgabe stattgegeben, dass die folgenden Aufschläge zu den Wegeentgelten genehmigt werden:

   a. für das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ in der Höhe von 0,727 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,806 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,533 EUR je Zugkilometer beträgt;
   b. für das Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ in der Höhe von 0,822 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,806 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,628 EUR je Zugkilometer beträgt;

c. für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ in der Höhe von 0,855 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,948 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,803 EUR je Zugkilometer beträgt;
d. für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,630 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,948 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,578 EUR je Zugkilometer beträgt und
e. für das Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ in der Höhe von 0,732 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,848 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,58 EUR je Zugkilometer beträgt.

2) Den Anträgen der Ö[redacted] auf Genehmigung von Marktaufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2019 wird mit der Maßgabe stattgegeben, dass die folgenden Aufschläge zu den Wegeentgelten genehmigt werden:

a. für das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ in der Höhe von 0,722 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,727 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,449 EUR je Zugkilometer beträgt;
b. für das Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ in der Höhe von 0,762 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,727 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,489 EUR je Zugkilometer beträgt;
c. für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ in der Höhe von 1,049 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,888 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,937 EUR je Zugkilometer beträgt;
d. für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,653 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,888 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,541 EUR je Zugkilometer beträgt und
e. für das Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ in der Höhe von 0,518 EUR je Zugkilometer, sodass das Wegeentgelt für dieses Marktsegment einschließlich der direkten Kosten in der Höhe von 0,833 EUR je Zugkilometer insgesamt 1,351 EUR je Zugkilometer beträgt.

3) Der Antrag der Ö[redacted] vom 26.08.2019 auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer allfälligen Bescheidbeschwerde gem § 13 Abs 2 VwGVG wird **abgewiesen**.

4) Sämtliche das Verfahren betreffende Anträge der W[redacted] werden **abgewiesen**.

5) Der Antrag der Ö[redacted] vom 12.08.2016,

„die Schienen-Control Kommission möge die Fortschreibung der Marktaufschläge gemäß § 67d Abs 6 EisbG für die auf die Netzfahrplanperiode 2018 folgenden Netzfahrplanperioden genehmigen, sofern diese Marktaufschläge von der Ö[redacted]

a. auf Grundlage der antragsgegenständlichen Berechnungsmethode festgelegt werden und

b. sich die Wegeentgelte für das jeweilige Marktsegment, gebildet aus direkte Kosten und Marktaufschläge, gegenüber der vorhergehenden Netzfahrplanperiode um jeweils höchstens 2,5% bzw. 7,2% im Marktsegment „Nahverkehr stark“ [Im Marktsegment „Nahverkehr stark“ ergeben sich aufgrund der Differenz zum Ramsey-Boiteux-Preis in den Folgejahren höhere Steigerungsraten] erhöht (Ausgangswert ist die Netzfahrplanperiode 2018: „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ in der Höhe von 2,999 € je Zugtrassenkilometer, „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ in der Höhe von 2,590 € je Zugtrassenkilometer, „Nahverkehr stark“ in der Höhe von 2,562 €, „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 2,132 € und „Güterverkehr nicht manipuliert“ in der Höhe von 3,342 € je Zugtrassenkilometer). Diesfalls ist kein gesonderter neuerlicher Antrag auf Genehmigung des Marktaufschlages gemäß § 67d Abs 6 EisbG erforderlich.“

wird **abgewiesen**.

6) Die Ö[redacted] hat der Schienen-Control Kommission die nicht durch die erlegten Kostenvorschüsse gedeckten Gebühren des nichtamtlichen Sachverständigen [redacted] L[redacted] iHv [redacted] EUR sowie des nichtamtlichen Sachverständigen [redacted] G[redacted] iHv [redacted] EUR binnen 10 Arbeitstagen ab Zustellung des Bescheides auf das folgende Konto:

[redacted]

zu überweisen.

Inhaltsverzeichnis

1	Zum Gang des Verfahrens:	6
2	Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:	35
2.1	Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:	35
2.1.1	Allgemein	35
2.1.2	Veröffentlichung der Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019	35
2.1.3	Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018	46
2.2	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Vollkosten für das Produkt Zugtrasse fest:	53
2.2.1	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Buchwertzinsen fest:	61
2.3	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf das Erlösziel fest:	64
2.4	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Einnahmen aus Wegeentgelten und sonstigen Erlösen fest:	66
2.5	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die von der Ö[redacted] zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten fest:	68
2.5.1	Kostenblock Betriebsführung	68
2.5.2	Kostenblock Entstörung	72
2.5.3	Kostenblock Instandsetzung	78
2.5.4	Kostenblock Wartung/Inspektion	84
2.5.5	Kostenblock Netzzugang	85
2.5.6	Kostenblock Anlagenmanagement	88
2.5.7	Kostenblock technische Betriebsführung	89
2.5.8	Abschreibung	91
2.6	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Höhe der direkten Kosten der Ö[redacted] fest:	118
2.7	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die von der Ö[redacted] zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten herangezogene verursachungsgerechte Zuteilung der Infrastrukturkosten fest:	121
2.7.1	Privatgutachten M[redacted] „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“	121
2.7.2	Habilitationsschrift M[redacted] „Innovative Track Access Charges – iTAC“	130
2.7.3	Zum Verhältnis von Privatgutachten M[redacted] und Habilitationsschrift M[redacted]	136
2.7.4	Weitere Anregungen der W[redacted] zum Privatgutachten M[redacted]	138

2.7.5	Von der Ö[redacted] ermittelten Entgelte je Zug-km und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten	143
2.8	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf den Triebfahrzeugfaktor fest:	146
2.9	Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Berechnung der direkten Kosten je Marktsegment und auf die Aufschläge fest:	148
2.9.1	Grundlagen Ramsey Preise	148
2.9.2	Grundsätze der Marktsegmentierung	152
2.9.3	Prüfung der Markttragfähigkeit	177
2.9.4	Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe	185
2.9.5	Entgelte auf Basis der ermittelten direkten Kosten je Zug-km und je Btkm	186
2.9.6	Eingangsparameter für die Berechnung der Aufschläge	187
2.9.7	Gleitpfad und Critical Loss Grenze	212
2.9.8	Bezugsgröße und Entgelterhebung	213
2.9.9	Das Ramsey-Boiteux Modell	217
2.9.10	Höchstgrenzen für die berechneten Aufschläge	242
3	Rechtlich folgt daraus:	251
3.1	Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:	251
3.1.1	Zur behaupteten mangelnden fachlichen Kompetenz der Schienen-Control Kommission	251
3.2	Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:	252
3.2.1	Rechtliche Grundlagen	252
3.2.2	Zur Bindung an den verfahrenseinleitenden Antrag und die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte	269
3.2.3	Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab	272
3.2.4	Nichterreichen voller Kostendeckung aufgrund der Wegeentgelte und sonstiger Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur	276
3.2.5	Ermittlung des Wegeentgelts in Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen	284
3.2.6	Festsetzung der Aufschläge entsprechend § 67d EisbG	294
3.2.7	Rechtzeitige Veröffentlichung	301
3.2.8	Zur Wirkung der bescheidgegenständlichen Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt	304
3.2.9	Zur Abweisung des Antrags der Ö[redacted] auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer Bescheidbeschwerde	308
3.2.10	Abweisung des Antrags auf Enthebung des Sachverständigen L[redacted]	316
3.2.11	Abweisung der Anträge auf Aussetzen der Gutachtenserstellung durch den Amtssachverständigen W[redacted] sowie auf Gutachtensergänzung	323
3.2.12	Abweisung des Antrags auf Bestellung eines Sachverständigen zur Würdigung des Gutachtens M[redacted]	336

3.2.13	Zur beantragten Übermittlung der Prüfungsunterlagen	337
3.2.14	Zur Übermittlung von Aktenteilen in einem bestimmten Dateiformat:	340
3.2.15	Abweisung der Anträge der W [redacted] auf Ergänzung der Niederschriften sowie Übermittlung des Tonträgers der mündlichen Verhandlungen	341
3.2.16	Zur behaupteten Befangenheit der Behörde	343
3.2.17	Zur Abweisung des Antrags der Ö [redacted] vom 12.08.2016 auf Genehmigung einer Fortschreibung der Aufschläge	344
3.2.18	Zur Kostenentscheidung	344

BEGRÜNDUNG:

1 Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schriftsatz vom 12.08.2016 beantragte die Ö [redacted] die Genehmigung folgender Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperiode 2018:

a) für das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ in der Höhe von 1,261 € je Zugkilometer,
b) für das Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ in der Höhe von 0,786 € je Zugkilometer,
c) für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ in der Höhe von 0,819 € je Zugkilometer,
d) für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,624 € je Zugkilometer und
e) für das Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ in der Höhe von 0,632 € je Zugkilometer.

Ferner beantragte sie die Genehmigung der Fortschreibung der Marktaufschläge für die auf die Netzfahrplanperiode 2018 folgenden Netzfahrplanperioden.

Die Schienen-Control Kommission übermittelte den Schriftsatz den Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche über eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich verfügen, zur allfälligen Stellungnahme.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen C [redacted], C [redacted], D [redacted], D [redacted], G [redacted], L [redacted], M [redacted], R [redacted], R [redacted], R [redacted], T [redacted] und W [redacted] äußerten sich zum Antrag der Ö [redacted]

[redacted]. Mit Schreiben vom 21.10.2016 nahm die Ö[redacted] zu den Äußerungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen Stellung. Zur Äußerung der T[redacted] nahm die Ö[redacted] mit Schreiben vom 31.10.2016 Stellung. Zur Stellungnahme der Ö[redacted] vom 21.10.2016 nahmen die W[redacted] mit Schreiben vom 11.11.2016, die C[redacted] mit Schreiben vom 11.11.2016 und die C[redacted] mit Schreiben vom 24.11.2016 Stellung.

Mit Bescheid vom 12.12.2016 genehmigte die Schienen-Control Kommission den Antrag der Ö[redacted] in Hinblick auf die Netzfahrplanperiode 2018. Den Antrag, eine Fortschreibung der Marktaufschläge für die auf die Netzfahrplanperiode 2018 folgenden Netzfahrplanperioden zu genehmigen, wies die Schienen-Control Kommission ab.

Der W[redacted] wurde der Bescheid der Schienen-Control Kommission am 23.12.2017 zugestellt.

Am 20.01.2017 brachte die W[redacted], vertreten durch L[redacted], während offener Frist eine Bescheidbeschwerde gem Art 130 Abs 1 Z 1 und Art 131 Abs 2 und Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG iVm § 84 Abs 4 EisbG an das Bundesverwaltungsgericht ein. Die Beschwerdeführerin stellte darin folgende Anträge,

1. das vorliegende Verfahren bis zur rechtskräftigen Beendigung des Verfahrens GZ SCK-WA-12-002 zu unterbrechen;
2. gem § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen und;
   a. gem Art 130 Abs 4 B-VG und § 28 Abs 2 VwGVG in der Sache selbst zu entscheiden, den angefochtenen Bescheid im Spruchpunkt 1) aufzuheben und die Anträge der Ö[redacted] ab- bzw zurückzuweisen;

   in eventu
   b. den angefochtenen Bescheid im Spruchpunkt 1) gem § 28 Abs 3 VwGVG mit Beschluss aufzuheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückzuverweisen.

Mit dem Vorlagebericht vom 06.02.2017 an das Bundesverwaltungsgericht gab die Schienen-Control Kommission bekannt, dass sie von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absehe und legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor. Zudem beantragte sie, dass die dem Akt beiliegenden Beratungsprotokolle gem § 21 Abs 2 VwGVG von der Akteneinsicht ausgenommen werden.

Die Schienen-Control Kommission beantragte in ihrer Stellungnahme an das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde abzuweisen.

Die Ö[redacted], vertreten durch die W[redacted], nahm am 09.03.2017 ebenfalls ihr Recht zur schriftlichen Stellungnahme wahr und äußerte sich zur Beschwerde. Sie begehrte die Ablehnung des Antrages der Beschwerdeführerin.

Mit Beschluss vom 05.07.2017, der Schienen-Control Kommission zugestellt am 12.07.2017, hob das BVwG den Bescheid vom 12.12.2016 aufgrund der Mangelhaftigkeit des Ermittlungsverfahrens auf und verwies die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Schienen-Control Kommission gem § 28 Abs 3 zweiter Satz VwGVG, bei gleichzeitigem Ausschluss der Revision gem § 25a Abs 3 VwGG, zurück.

Am 19.07.2017 forderte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] auf, ergänzende Informationen zur Ermittlung der angenommenen Vollkosten für das Jahr 2018 in Form von Erläuterungen und Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Ebenso wurden Unterlagen gefordert, die die Überprüfung der angenommenen Zusammensetzung der Kosten Zugtrasse als auch die Ermittlung der direkten Kosten ermöglichen. Darüber hinaus sollte dargestellt werden, wie das festgelegte Einnahmenziel ermittelt wurde. Als Frist für die Stellungnahme wurde der 16.08.2017 festgesetzt.

Binnen offener Frist nahm die Ö[redacted] am 16.08.2017 zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 19.07.2017 Stellung.

Am 18.08.2017 ging der Antrag zur Genehmigung der Marktaufschläge gem § 67d Abs 6 EisbG für die Netzfahrplanplanperiode 2019 bei der Schienen-Control Kommission ein. Die Ö[redacted] beantragte die Genehmigung der folgenden Aufschläge:

a) für das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ in der Höhe von 1,199 € je Zugkilometer,
b) für das Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ in der Höhe von 0,794 € je Zugkilometer,
c) für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ in der Höhe von 1,035 € je Zugkilometer,
d) für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,653 € je Zugkilometer und
e) für das Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ in der Höhe von 0,452 € je Zugkilometer.

Diesen Antrag behandelte die Schienen-Control Kommission in der Folge unter der GZ SCK-17-009 und verband dieses Verfahren mit dem Verfahren zu GZ SCK-16-012.

Zwischen 01.09.2017 und 07.09.2017 gingen bei der Schienen-Control Kommission mehrere Angebote ein betreffend die Erstellung eines Sachverständigengutachtens über die Feststellung der Vollkosten und direkten Kosten im Rahmen der Ermittlung der Aufschläge zum Wegentgelt:

- Wirtschaftsprüfer
  - [redacted] *H*[redacted], Audit Partner Austria Wirtschaftsprüfer GmbH (01.09.2017)
  - [redacted] *P*[redacted], TPA Wirtschaftsprüfung GmbH (01.09.2017)
  - [redacted] *K*[redacted], Grant Thornton Unitreu GmbH (01.09.2017, 06.09.2017)
  - [redacted] *L*[redacted], KPMG (04.09.2017)

- Sachverständiger Industrieökonomie, Wettbewerbspolitik und Regulierung
  - [redacted] *G*[redacted] von der Justus-Liebig-Universität Giessen (07.09.2017)

Die Verständigung der Ö[redacted] sowie der W[redacted] über die Hinzuziehung von nichtamtlichen Sachverständigen im Rahmen der Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 erfolgte mit 08.09.2017. Als Sachverständiger für die Prüfung der Methode der Ermittlung der Markttragfähigkeit wurde *G*[redacted] bekannt gegeben. Als mögliche Sachverständige für die Prüfung der von der Ö[redacted] bei der Ermittlung der Marktaufschläge zugrunde gelegten Kosten wurden *H*[redacted], *P*[redacted], *K*[redacted] und *L*[redacted] bekannt gegeben. Der Ermittlungsgegenstand des jeweiligen Sachverständigengutachtens wurde durch Nennung derjenigen Fragen, welche im Gutachten zu beantworten sein sollten, abgegrenzt.

Darüber hinaus wurde der Ö[redacted] als derjenigen Partei, welche den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hatte, die Absicht der Schienen-Control Kommission mitgeteilt, sie zum Erlag eines Kostenvorschusses gem § 76 Abs 4 AVG aufzufordern. Außerdem wurde von der Ö[redacted] die Vorlage weiterer Unterlagen, die für die Entgeltüberprüfung für die Netzfahrplanperiode 2019 (Antrag vom 18.08.2017) notwendig sind, verlangt. Hierfür wurde das Fristende mit dem 15.09.2017 festgesetzt.

Sowohl der Ö[redacted] als auch der W[redacted] wurde die Möglichkeit einer Stellungnahme zur beabsichtigten Bestellung der Gutachter bis zur o.g. Frist eröffnet. Darüber hinaus wurde die W[redacted] aufgefordert, eine allfällige Stellungnahme zu dem Antrag auf Genehmigung von Aufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2019 (SCK-17-009) bis zum 08.10.2017 abzugeben. Idente Aufforderungen zur Stellungnahme zum Verfahren SCK-17-009 bis zum 08.10.2017 ergingen an folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen mit aufrechter Sicherheitsbescheinigung:

- B[redacted]
- C[redacted]
- C[redacted]
- D[redacted]
- D[redacted]
- D[redacted]
- E[redacted]
- F[redacted]
- F[redacted]
- G[redacted]
- G[redacted]
- G[redacted]
- L[redacted]
- L[redacted]
- M[redacted]

- M[redacted]
- M[redacted]
- M[redacted]
- Ö[redacted]
- Ö[redacted]
- Ö[redacted]
- P[redacted]
- R[redacted]
- R[redacted]
- R[redacted]
- R[redacted]
- R[redacted]
- R[redacted]
- S[redacted]
- S[redacted]
- S[redacted]
- S[redacted]
- S[redacted]
- T[redacted]
- T[redacted]
- T[redacted]
- W[redacted]
- W[redacted]
- W[redacted]

Binnen offener Frist nahm die Ö[redacted] am 15.09.2017 zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 08.09.2017 Stellung. Die Antragstellerin sah keine Notwendigkeit zur Bestellung von nichtamtlichen Sachverständigen für das Genehmigungsverfahren. Sollte eine Bestellung dennoch erfolgen, präferiere sie die Beauftragung von *K*[redacted] oder *L*[redacted]. Des Weiteren ersuchte sie um Präzisierung der beabsichtigten Gutachtensaufträge. Hinsichtlich der Kostentragung argumentierte sie, die Kosten des nichtamtlichen Sachverständigen seien nicht von ihr zu tragen, sondern von der W[redacted], da die Hinzuziehung ausschließlich von dieser gefordert worden sei. Die Ö[redacted] behandelte in der Stellungnahme die von der Schienen-Control Kommission gestellten Fragen zu den Kosten, zu sonstigen Erlösen aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und zum Einnahmeziel. Sie legte Studien vor, die bei der Ermittlung der Preiselastizitäten der Endkunden-Nachfrage im Personenverkehr ausgeschlossen worden waren, eine Unterlage zum Wegeentgeltmodell 2018 sowie die Studie der TU-Graz „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ aus 2014.

Ebenfalls fristgerecht ging die Stellungnahme der W[redacted] am 15.09.2017 ein. Darin erklärte sie die fachliche Eignung von *G*[redacted] anzuerkennen und brachte Anmerkungen zum Erhebungsgegenstand vor. Hinsichtlich der Bestellung eines Wirtschaftsprüfers sprach sie sich gegen H[redacted] aus und begründete dies mit mangelnder Unabhängigkeit. Sie empfahl die verbliebene Auswahl an Sachverständigen erneut einer kritischen Überprüfung zu unterziehen.

Auf Anfrage wurde folgenden EVU der Antrag der Ö[redacted] zur Genehmigung von Aufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2019 übermittelt:

- S[redacted] (18.09.2017)
- C[redacted] (18.09.2017)
- Ö[redacted] (18.09.2017)
- L[redacted] (19.09.2017)
- B[redacted] (19.09.2017)
- D[redacted] (20.09.2017)
- R[redacted] (02.10.2017)

Die F[redacted] gab am 21.09.2017 bekannt, von einer Stellungnahme zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 08.09.2017 abzusehen.

Binnen offener, erstreckter Frist übermittelte die W[redacted] am 22.09.2017 ihre Stellungnahme zum Schreiben vom 15.09.2017. Darin äußerte sie sich zum Prüfungsmaßstab der Schienen-Control Kommission, bezog erneut Stellung zur Bestellung der Gutachter und brachte Anmerkungen zum Ermittlungsgegenstand der jeweiligen Sachverständigengutachten vor.

Ebenfalls fristgerecht ging die Stellungnahme der Ö[redacted] am 22.09.2017 ein. Die Ö[redacted] begehrte die Übermittlung sämtlicher Stellungnahmen der W[redacted] sowie die Einräumung einer angemessenen Frist zur Stellungnahme vor einer allfälligen Gutachterbestellung. Die Schienen-Control Kommission übermittelte die Aktenstücke mit 10.10.2017 und teilte mit, dass keine Notwendigkeit für eine weitere Stellungnahme der Ö[redacted] gesehen werde.

Die Beeidigung von *L*[redacted] ([redacted]) erfolgte am 10.10.2017.

Mit Bescheid vom 10.10.2017 wurde *L*[redacted], Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, gem § 52 Abs 2 AVG zum Sachverständigen bestellt und beauftragt, das Gutachten bis zum 30.11.2017 zu übermitteln.

Mit Bescheid vom 10.10.2017 wurde *G*[redacted] gem § 52 Abs 2 AVG zum Sachverständigen bestellt und beauftragt, das Gutachten bis zum 31.01.2018 zu übermitteln.

Mit E-Mail vom 13.10.2017 nahm die R[redacted] zum Schreiben vom 08.09.2017 binnen offener, erstreckter Frist Stellung. Sie äußerte den Wunsch nach einer Entlastung des Einzelwagenverkehrs.

Die Beeidigung von *G*[redacted] erfolgte am 17.10.2017.

Am 23.10.2017 nahm die L[redacted] zum Schreiben vom 08.09.2017 Stellung. Darin forderte sie die Schienen-Control Kommission zur genaueren Überprüfung der Wegeentgelte und der direkten Kosten auf.

Am 25.10.2017 nahm die Ö[redacted] zum Schreiben vom 12.10.2017 binnen offener, erstreckter Frist Stellung. In dieser Stellungnahme wurde die Bestellung der nichtamtlichen Sachverständigen bemängelt und der Vorwurf der intransparenten Auswahl erhoben. Weiters vertrat die Ö[redacted] die Ansicht, die Kosten der Sachverständigengutachten seien nicht von ihr zu tragen, sondern von der W[redacted].

Am 27.10.2017 nahm die W[redacted] zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 08.09.2017 binnen offener, erstreckter Frist Stellung. Die Ausführungen der W[redacted] bezogen sich auf die Anträge zur Genehmigung der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019. Es wurden erneut Anmerkungen zum jeweiligen Erhebungsgegenstand der Sachverständigengutachten vorgebracht. Diese bezogen sich auf die methodische Vorgehensweise im Rahmen der Erhebung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten, sowie die Marktsegmentierung und die damit verbundene Berechnung der Preiselastizitäten. Beantragt wurde außerdem, dass das Gutachten „Methoden und Umsetzung der Genehmigungsanträge der Ö[redacted] zur Festsetzung von Marktaufschlägen für die Fahrplanperioden 2018 und 2019“ von [redacted] *O*[redacted] und [redacted] *T*[redacted] den Sachverständigen zur Vorlage gebracht werde.

Mit Schreiben vom 07.11.2017 wurde dem Antrag durch Vorlage des o.g. Gutachtens *G*[redacted] seitens der Schienen-Control Kommission entsprochen. Ebenso wurden die Stellungnahmen der L[redacted] (23.10.2017), der W[redacted] (27.10.2017), der Ö[redacted] (25.10.2017), sowie der R[redacted] (13.10.2017) übermittelt.

Die oben genannten Stellungnahmen wurden am 07.11.2017 ebenfalls dem Sachverständigen *L*[redacted] zur Verfügung gestellt.

Mit E-Mail vom 08.11.2017 übermittelte die Ö[redacted] der Schienen-Control Kommission ihre Äußerung zur Beschwerde der W[redacted] vom 20.01.2017 im Verfahren vor dem BVwG samt einer Stellungnahme der N[redacted] im Auftrag der Ö[redacted]. Darin wies N[redacted] die von der W[redacted] geäußerte Kritik an der Berechnungsmethode und an

der Ermittlung der Elastizitäten zurück. Außerdem wurden die österreichischen Wegeentgelte für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr mit denen anderer europäischer Staaten verglichen. Die Schienen-Control Kommission übermittelte die Stellungnahme beiden Sachverständigen.

Mit Bescheid vom 27.11.2017 wurde der Ö[redacted] der Erlag eines Kostenvorschusses iHv [redacted] EUR gem § 76 Abs 4 AVG in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch *G*[redacted] als Sachverständigen aufgetragen.

Weiters wurde sie taggleich mit Bescheid zum Erlag eines Kostenvorschusses iHv [redacted] EUR in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch den Sachverständigen *L*[redacted] verpflichtet.

Mit Schreiben vom 05.01.2018 wies *L*[redacted] darauf hin, dass das Gesamthonorar aufgrund eines höheren Gesamtstundenaufwands die prognostizierten Maximalkosten um [redacted] EUR bis [redacted] EUR übersteigen werde.

Mit Schreiben vom 17.01.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] um ergänzende Informationen zum Antrag auf Genehmigung von Aufschlägen vom 12.08.2016, insbesondere zur Gegenüberstellung der Ramsey-Boiteux Preise und des bisherigen „IBE-Modells“. Die Schienen-Control Kommission forderte die Ö[redacted] zur Vorlage der Informationen und allfälliger Unterlagen bis zum 23.01.2018 auf. Die Stellungnahme erfolgte binnen offener Frist am 23.01.2018. Die Ö[redacted] behandelte in der Stellungnahme die von der Schienen-Control Kommission gestellten Fragen.

Mit 22.01.2018 wurde von *L*[redacted] das Gutachten übermittelt.

Mit Schreiben vom 24.01.2018, eingelangt am 30.01.2018, legte *L*[redacted] der Schienen-Control Kommission eine Gebührennote iHv [redacted] EUR für seine Tätigkeit als Sachverständiger vor.

Mit Schreiben vom 30.01.2018 wurde *G*[redacted] von der Schienen-Control Kommission das Gutachten von *L*[redacted] und die Stellungnahme der Ö[redacted] vom 23.01.2018 übermittelt.

Mit Schreiben vom 30.01.2018 wurde *L*[redacted] gem § 19 AVG zur mündlichen Verhandlung am 19.02.2018 (um 11:00 Uhr) in den Räumlichkeiten der Schienen-Control GmbH geladen.

Mittels persönlicher Verständigung vom 30.01.2018 wurde die W[redacted] über die Anberaumung der o.g. mündlichen Verhandlung informiert. Ihr wurde mitgeteilt, dass Gegenstand der Verhandlung die Erörterung des Gutachtens von *L*[redacted] sein werde. Die Schienen-Control Kommission ersuchte, ein allfälliges Vorbringen zur Gutachtensergänzung bis 12.02.2018 zu übermitteln.

Folgende Aktenstücke wurden der W[redacted] übermittelt:

- Gutachten von *L*[redacted]
- Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 17.01.2018
- Stellungnahme der Ö[redacted] vom 23.01.2018

Mittels persönlicher Verständigung vom 30.01.2018 wurde die Ö[redacted] über die Anberaumung der o.g. mündlichen Verhandlung informiert. Auch ihr wurde mitgeteilt, dass Gegenstand der Verhandlung die Erörterung des Gutachtens von *L*[redacted] sein werde. Sie wurde zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zur Gutachtensergänzung bis 12.02.2018 ersucht.

Mit der Verständigung wurde das Gutachten von *L*[redacted] übermittelt.

Gleichlautende Verständigungen – ohne Übermittlung des gegenständlichen Gutachtens – ergingen an:

- C[redacted]
- L[redacted]
- R[redacted]

Am 02.02.2018 ersuchten die W[redacted], die C[redacted] und die R[redacted] um (elektronische) Übermittlung des Gutachtens. Dieses wurde taggleich per E-Mail versendet.

Am 06.02.2018 legte die Schienen-Control Kommission der Ö[redacted] die Gebührennote des Sachverständigen *L*[redacted] vor und ersuchte um Abgabe einer allfälligen Stellungnahme bis 15.02.2018.

Die Stellungnahme der W[redacted] zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 30.01.2018 ging binnen offener Frist am 12.02.2018 ein. In dieser bemängelte die Partei die Fachkunde und Unbefangenheit des Sachverständigen *L*[redacted] und beantragte dessen Enthebung gem § 53 Abs 1 AVG. Daneben formulierte die W[redacted] Fragen zur Gutachtensergänzung und wies auf Mängel hin, die aus ihrer Sicht im Gutachten bestanden. Die beantragte Enthebung wurde von der Schienen-Control Kommission in nicht-öffentlicher Sitzung am 19.02.2018 abgelehnt. Dies wurde der W[redacted] in der am selben Tag stattfindenden mündlichen Verhandlung mitgeteilt.

Mittels Schreiben vom 13.02.2018 teilte *G*[redacted] mit, dass die Kosten für die Erstellung des Gutachtens die anberaumten Kosten von [redacted] EUR überschreiten werden.

Am 19.02.2018 fand die mündliche Verhandlung unter Teilnahme von *L*[redacted] sowie von Vertretern der Ö[redacted], der W[redacted], der R[redacted], der C[redacted] und der L[redacted] statt. Die Verhandlungsschrift wurde am 05.03.2018 den

anwesenden Verfahrensparteien übermittelt. Die Übermittlung an *L* erfolgte am 12.03.2018.

Mit Bescheid vom 19.02.2018 wurde von der Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *L* mit EUR bestimmt.

Mit Schreiben vom 20.02.2018, eingelangt am 21.02.2018, legte *L* eine Gebührennote iHv EUR für die am 18. und 19.02.2018 erbrachten Leistungen (Vorbereitung auf und Teilnahme an der mündlichen Verhandlung) vor. Am 22.02.2018 wurde diese von der Schienen-Control Kommission an die Ö zur allfälligen Stellungnahme bis 01.03.2018 übermittelt.

Mit Bescheid vom 02.03.2018 wurde von der Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *L* mit EUR bestimmt.

Mit Schreiben vom 12.03.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie um Amtshilfe gem Art 22 B-VG, da es notwendig war, das Vorbringen der Ö zu verifizieren, wonach das Segment „manipulierter Güterverkehr" keinen Aufschlag tragen könne. Da das Segment durch Beihilfen des Bundes gefördert wird, wurde die Übermittlung von Unterlagen erbeten, die sich mit der wirtschaftlichen Situation der geförderten Verkehre befassen.

Mit Schreiben vom 14.03.2018 wies *G* darauf hin, dass das Gesamthonorar aufgrund eines höheren Gesamtstundenaufwands die prognostizierten Kosten von EUR um EUR übersteigen werde.

Am 16.03.2018 teilte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zum Amtshilfeersuchen vom 12.03.2018 mit, dass bei der Ermittlung der beihilferechtlich zulässigen Obergrenze für das Schienengüterverkehrsförderprogramm 2018-2022 eine Studie bei H in Auftrag gegeben wurde, welche auf der Homepage des bmvit zum Download zur Verfügung stehe. Auch wurde auf die Studie „Modell zur Optimierung der Wirkungen der Beihilfen des Bundes für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr" von B und K im Auftrag der S verwiesen. Das Schreiben des bmvit sowie die darin genannten Studien wurden taggleich *G* übermittelt.

Am 20.03.2018 erhob die W Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift. Wegen behaupteter Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift / Protokollierung wurde beantragt, die vorgebrachten Einwendungen in eine abgesonderte Protokollierung nachzutragen und diese gesondert unterfertigen zu lassen. Weiters wurde die Übermittlung einer Kopie der Tonbandaufnahme beantragt.

Mit 21.03.2018 wurde von *G* das „Gutachten zum Antrag der Ö zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG“ übermittelt und eine Gebührennote iHv EUR gelegt.

Mit öffentlicher Bekanntmachung vom 26.03.2018 wurde die mündliche Verhandlung über die Angelegenheiten SCK-16-012 und SCK-17-009, welche für den 14.05.2018 um 15:00 Uhr in den Räumlichkeiten der Schienen-Control GmbH anberaumt wurde, kundgemacht. Gegenstand der Verhandlung sei die Erörterung des Gutachtens von *Gö* Mit Schreiben vom 26.03.2018 wurde dieser gem § 19 AVG zur mündlichen Verhandlung geladen. Mittels persönlicher Verständigungen vom 26.03.2018 wurden folgende Beteiligte über die Anberaumung der mündlichen Verhandlung informiert und um Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zur Gutachtensergänzung bis 27.04.2018 ersucht:

- C
- L
- Ö
- R
- W

Darüber hinaus wurde die Ö ersucht eine allfällige Stellungnahme zur Gebührennote von *G* bis zum 27.04.2018 abzugeben.

Mit Bescheid vom 13.04.2018, zugestellt am 08.05.2018, wurde von der Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *G* mit EUR bestimmt.

Die Stellungnahme zur Gutachtensergänzung der W zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 26.03.2018 ging binnen offener Frist am 27.04.2018 ein. Darin beantragte sie *G* die gutachterliche Stellungnahme zum „Gutachten zum Antrag der Ö zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG“ sowie die gutachterliche Stellungnahme zum „Gutachten von *L* vom 21.01.2018 iVm der Fragebeantwortung in der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018 zu GZ SCK-16-012 und GZ SCK-17-009“, beide verfasst von *O* und *T*, zur Vorlage zu bringen und ihn um eine ausführliche Stellungnahme im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 14.05.2018 zu ersuchen.

Im Anschluss an die Ausführungen zum Gutachten von *G* stellte die W folgende Anträge:

- Die Ablehnung der Genehmigungsanträge der Ö für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019
- *In eventu*

Die Verpflichtung der Ö zur Vorlage von Unterlagen zum „Verfahrensgegenständlichen Produkt“, sowie entsprechender Kostenunterlagen in vollständiger Form binnen einer Frist von maximal zwei Wochen

- *In eventu*
  Verpflichtung der Ö zur Vorlage von Unterlagen zu „Sonstigen Erlösen“ binnen einer Frist von maximal zwei Wochen.

Die Stellungnahme zur Gutachtensergänzung der Ö erfolgte ebenfalls fristgerecht am 27.04.2018. Neben der Formulierung von Fragen an *G* wurde eine Stellungnahme von N und W übermittelt, deren Vorlage an *G* beantragt wurde.

Mit E-Mail vom 02.05.2018 wurden die Stellungnahmen der W und der Ö, beide vom 27.04.2018, *G* zur Vorlage gebracht.

Mit Schreiben vom 09.05.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö, für die mündliche Verhandlung am 14.05.2018 Antworten zu Fragen zu den sonstigen Erlösen und zur Festsetzung des Erlösziels vorzubereiten.

Am 11.05.2018 nahm die W zur Stellungnahme der Ö vom 27.04.2018 Stellung. Sie verwies auf die im Rahmen der Stellungnahme vom 26.03.2018 gestellten Anträge und erhielt diese aufrecht.

Am 14.05.2018 fand die mündliche Verhandlung unter Teilnahme von *G* und Vertretern der Ö, der W, der R, der C und der L statt. Verhandlungsgegenstand war die Erörterung des Sachverständigengutachtens von *G* und dessen Stellungnahme zum Vorbringen von Ö und W zur Gutachtensergänzung vom 27.04.2018.

Mit Beschluss trug die Schienen-Control Kommission der Ö auf, die sonstigen Erlöse iSd § 67d Abs 1 EisbG binnen 14 Tagen aufgeschlüsselt und detailliert, samt Nachweisen in einem Schriftsatz bekanntzugeben. Der W wurde die Möglichkeit einer Replik zum Schriftsatz der Ö binnen weiterer vier Wochen eingeräumt.

Darüber hinaus kündigte die Schienen-Control Kommission an, *L* mit der Ergänzung seines Gutachtens in Hinblick auf die Präzisierung der direkten Kosten, der Vollkosten und allenfalls der Überprüfung der sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Infrastruktur zu beauftragen.

Die Verhandlungsschrift wurde am 11.06.2018 den in der Verhandlung anwesenden Verfahrensparteien übermittelt.

Am 15.05.2018 legte *G* eine Gebührennote iHv EUR für die im Zusammenhang mit der mündlichen Verhandlung erbrachten Leistungen vor. Am 15.05.2018 wurde diese von der Schienen-Control Kommission an die Ö zur allfälligen Stellungnahme bis 29.05.2018 übermittelt.

Nach Prüfung der von der Ö übermittelten Unterlagen im Rahmen der verbundenen Verfahren SCK-16-012; SCK-17-009 leitete die Schienen-Control Kommission ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung der direkten Kosten der Ö (SCK-18-010) ein und ersuchte die Ö im Rahmen dieses Verfahrens mit Schreiben vom 02.05.2018 um Beantwortung ergänzender Fragen zu den direkten Kosten bis zum 02.06.2018.

Mittels E-Mail vom 03.05.2018 legte *L* eine Kostenabschätzung iHv rund EUR zzgl. 20% USt für die Erstellung eines ergänzenden Gutachtens vor.

Mit Bescheid vom 24.05.2018 wurde *L*, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, gem § 52 Abs 2 AVG zum Sachverständigen bestellt und beauftragt, im Rahmen der Verfahren SCK-16-012, SCK-17-009 und SCK-18-010 Befund und Gutachten zu weiteren Fragen zu erstellen und bis zum 16.07.2018 zu übermitteln.

Mit E-Mail vom 28.05.2018 nahm die Ö binnen offener Frist zu dem in der Verhandlung am 14.05.2018 formulierten Ersuchen um Auskunft zu sonstigen Erlösen Stellung und legte den Geschäftsbericht 2017 der Ö vor.

Mit Schreiben vom 06.06.2018 wurde der W die Stellungnahme der Ö vom 28.05.2018 zur Replik binnen vier Wochen übermittelt.

Mit Schreiben vom 08.06.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö um Beantwortung ergänzender Fragen, die sich aus dem Gutachten von *G* ergeben hatten, und um Stellungnahme zu Fragen in Hinblick auf den Themenkomplex Kosten. Das Fristende wurde mit 08.07.2018 festgesetzt. In Hinblick auf die bisherige Beantwortung von Fragen zu den sonstigen Erlösen wurde darauf hingewiesen, dass ein Verstoß gegen die in § 84a EisbG normierte Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau eine Verwaltungsübertretung gem § 164 Abs 1 Z 28 EisbG darstellt.

Mit Schreiben vom 15.06.2018 nahm die Ö zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 02.05.2018 zum Verfahren SCK-18-010 binnen erstreckter Frist Stellung. In dieser behandelte sie die von der Schienen-Control Kommission gestellten Fragen und beantragte die Einstellung des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens.

Mit Bescheid vom 22.06.2018 wurde von der Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *G* mit EUR bestimmt.

Mit Schriftsatz vom 26.06.2018 erhob die W[redacted] binnen offener Frist Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift. Aufgrund der behaupteten Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift/Protokollierung wurde beantragt, die vorgebrachten Einwendungen in eine abgesonderte Protokollierung nachzutragen und diese gesondert unterfertigen zu lassen. Weiters wurde die Übermittlung einer Kopie der Tonbandaufnahme beantragt. Die W[redacted] verwies darüber hinaus auf die bislang unerledigten Anträge vom 20.03.2018 und erhielt diese aufrecht.

Mit E-Mail vom 05.07.2018 übermittelte die W[redacted] binnen offener Frist ihre Replik zur Stellungnahme der Ö[redacted] vom 28.05.2018. In dieser machte sie erneut die Befangenheit und mangelnde Befähigung von *L*[redacted] geltend und beantragte die Enthebung des Sachverständigen. Weiters beantragte sie die Aussetzung der Gutachtenserstellung bis die vorstehenden Ermittlungs- und Prüfungsschritte hinsichtlich des Begriffs „Produkt Zugtrasse“ abgeschlossen seien. Sie brachte außerdem Anmerkungen zum Ermittlungsgegenstand des neuerlichen Sachverständigengutachtens vor und beantragte die Bestellung eines Sachverständigen, der Fachkunde im Gebiet der regulatorischen Kostenrechnung vorweisen könne. Neben Ausführungen zur Ermittlung des Erlösziels und zum Erlösbegriff behandelte sie die Definition des Begriffs „Wegeentgelte“ und setzte diesen in Bezug zum Terminus „Produkt Zugtrasse“ und „sonstige Erlöse“. Abschließend beantragte die W[redacted] die Abweisung der Anträge der Ö[redacted] zur Genehmigung von Aufschlägen für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019.

In eventu stellte die W[redacted] folgende Anträge:
Die Schienen-Control Kommission möge

- die Ö[redacted] zur Vorlage eines detaillierten Leistungsverzeichnisses zum „Produkt Zugtrasse“ auffordern und zur Darstellung ob bzw inwieweit diese Leistungen unter die gesetzlichen Begriffe der „Wegeentgelte“ und „sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur“ fallen
- die Ö[redacted] zur Vorlage korrespondierender PLAN-Erlöse und PLAN-Kosten zu den tatsächlichen gesetzlichen Leistungen für die Jahre 2018 und 2019 auffordern und die Vorlage sämtlicher Unterlagen, auf die das Sachverständigengutachten von *L*[redacted] Bezug nimmt, verlangen
- die Ö[redacted] auffordern im Detail und durch Vorlage geeigneter Unterlagen die Höhe der „sonstigen Erlöse“ auszuweisen und zu Diskrepanzen zwischen angegebenen Erlöszahlen Stellung zu nehmen
- eine Prüfung des Kostenrechnungssystems der Ö[redacted] iSe „Gesamt-Audits“ durchführen oder durch geeignete (Amts-) Sachverständige durchführen lassen.

Mit 16.07.2018 wurde von *L*[redacted] das Gutachten zu den Verfahren SCK-17-009; SCK-16-012 und SCK-18-010 übermittelt.

Mit Schreiben vom 18.07.2018 legte *L* der Schienen-Control Kommission eine Gebührennote iHv EUR für seine Tätigkeit als Sachverständiger vor.

Mit Schreiben vom 23.07.2018 nahm die Ö binnen offener, erstreckter Frist zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 08.06.2018 Stellung. Sie behandelte darin die im Gutachten von *G* hervorgekommenen Fragen zur Marktsegmentierung und zur Bestimmung der Preiselastizitäten und Entgelte. Weiters äußerte sich die Antragstellerin zur Abgrenzung der Kosten des „Produkts Zugtrasse" sowie zur Ermittlung von sonstigen Erlösen und direkten Kosten. Angeboten wurde zudem die Möglichkeit einer Einschau in die interne und externe Rechnungslegung der Ö.

Mit Schreiben vom 23.07.2018 wurde das Gutachten vom 16.07.2018 der Ö, der W, der R, der G und der L zur allfälligen Stellungnahme bis zum 17.08.2018 übermittelt.

Mit Schreiben vom 17.08.2018 nahm die Ö binnen offener Frist zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 23.07.2018 Stellung. Sie gab darin bekannt keine Einwendungen gegen das Gutachten von *L* vom 16.07.2018 geltend machen zu wollen.

Ebenfalls mit 17.08.2018 übermittelte die W binnen offener Frist ihre Stellungnahme zum Gutachten von *L* vom 16.07.2018. In dieser machte sie erneut eine Befangenheit und mangelnde Befähigung von *L* geltend und beantragte die Enthebung des Sachverständigen. Sie betonte, dass die methodische Herangehensweise von *L* – ihrer Ansicht nach – nicht den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Prüfung im Bereich der regulatorischen Kostenrechnung gerecht werde.

Mit Bescheid vom 21.08.2018 bestimmte die Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *L* mit EUR.

Mit Schreiben vom 28.08.2018 sprach die Schienen-Control Kommission über die von der W am 17.08.2018 beantragte Enthebung des Sachverständigen *L* ab und gab bekannt, dem Antrag nicht zu folgen.

Mit Schriftsatz vom 07.09.2018 legte die W der Schienen-Control Kommission ein Rechtsgutachten zur zeitlichen Wirkung einer Genehmigung nach § 67d EisbG 1957, erstattet von *K* vor. In dem Rechtsgutachten vom 06.08.2018 führt *K* aus, dass eine rückwirkende Genehmigung von Marktaufschlägen nach § 67d leg cit als rechtswidrig zu qualifizieren sei.

Mit Schreiben vom 10.09.2018 nahm die W zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 28.08.2018 Stellung. In diesem Schreiben legte sie ihre

Ansicht zum Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab der Schienen-Control Kommission dar und konkretisierte den Begriff der „regulatorischen Kostenrechnung“. Darüber hinaus betonte die W[redacted], dass sie an ihrer Auffassung hinsichtlich der Befangenheit und der mangelnden Fachkunde von *L*[redacted] festhalte. Schließlich beantragte sie, die Schienen-Control Kommission möge

- eine mündliche Verhandlung zur Erörterung des Gutachtens von *L*[redacted] vom 16.07.2018 anberaumen und dem Sachverständigen sämtliche Stellungnahmen der W[redacted] zur Verfügung stellen
- eine weitere mündliche Verhandlung zur Erörterung des Gutachtens von *G*[redacted] vom 21.03.2018 anberaumen, in der die Stellungnahme der Ö[redacted] vom 23.07.2018 Verhandlungsgegenstand sein solle
- der W[redacted] eine angemessene Frist von mindestens sechs Wochen zur Replik zu den Stellungnahmen der Ö[redacted] vom 15.06.2018, 23.07.2018 und 17.08.2018 einräumen.

Mit E-Mail vom 11.09.2018 ersuchte die W[redacted] um Übermittlung des Schreibens der Schienen-Control Kommission vom 23.07.2018 und des Schriftsatzes der Ö[redacted] vom 12.08.2016.

[redacted] *W*[redacted], Mitarbeiter des Fachbereichs Entgeltkontrolle der Schienen-Control GmbH, wurde mit 17.09.2018 als Amtssachverständiger gem § 52 Abs 1 AVG beigezogen und beauftragt, anhand einer Einsichtnahme in die Buchhaltungssysteme der Ö[redacted] ein Sachverständigengutachten über die Feststellung der Vollkosten und direkten Kosten im Rahmen der Ermittlung der Aufschläge zum Wegeentgelt zu erstellen.

Mit Schreiben vom 20.09.2018 wurde der Ö[redacted] das Rechtsgutachten von *K*[redacted] das die W[redacted] der Schienen-Control Kommission am 07.09.2018 vorgelegt hatte, zur allfälligen Stellungnahme bis 19.10.2018 übermittelt.

Mit Schreiben vom 01.10.2018 an die W[redacted] nahm die Schienen-Control Kommission Bezug auf das Schreiben der W[redacted] vom 10.09.2018 und die E-Mail vom 11.09.2018. Hinsichtlich der beantragten Gewährung einer Frist zur Replik zu den Stellungnahmen der Ö[redacted] vom 15.06.2018, 23.07.2018 und 17.08.2018 führte die Schienen-Control Kommission aus, dass diese erst zu einem späteren Zeitpunkt einzuräumen sei, da der W[redacted] die Möglichkeit gegeben werden soll, ihr Vorbringen zum Ergebnis der Beweisaufnahme einschließlich des Vorbringens der Ö[redacted] in einem Schriftsatz zu erstatten. Weiters wies die Schienen-Control Kommission darauf hin, dass der W[redacted] das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 23.07.2018 bereits im Zuge der Akteneinsicht am 03.09.2018 ausgehändigt worden war. Bezüglich des Schreibens vom 12.08.2016 teilte die Schienen-Control Kommission mit, dass dieses aufgrund fehlender Verfahrensidentität nicht übermittelt werden könne.

Am 16.10.2018 übermittelte die Ö [redacted] eine Stellungnahme samt umfangreicher Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019. In dieser wurden ausgehend von der Unternehmens-GuV die einzelnen Verrechnungsschritte bis hin zu den Kostensätzen im Detail dargestellt. Neben der Ermittlung der Vollkosten des „Produkts Zugtrasse" wurde die Herleitung der direkten Kosten aufgezeigt und deren Zuordnung zu den technischen Zugklassen vorgenommen. Außerdem plausibilisierte die Antragstellerin die Umwandlung der geplanten Kostensätze je technischer Zugklasse in geplante Kostensätze je Marktsegmentgruppe. In der Stellungnahme äußerte sich die Ö [redacted] zum von der Schienen-Control Kommission anzuwendenden Prüfungsmaßstab und wiederholte ihr Angebot einer Einschau in die Systeme zur Kostenerfassung und Kostenrechnung vor Ort.

Am 18.10.2018 übermittelte die W [redacted] ihre Stellungnahme zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 01.10.2018. Sie vertrat darin die Ansicht, dass das Schreiben der Ö [redacted] vom 12.08.2016 die Verfahren zur Ermittlung der Aufschläge gem § 67d EisbG betreffen müsse und beantragte, die Schienen-Control Kommission möge

- Auskunft darüber erteilen, Bestandteil welchen Verfahrens das Schreiben der Ö [redacted] zum Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten gemäß DVO (EU) 2015/909 ist; und
- vollständige Akteneinsicht in Bezug auf das Schreiben der Ö [redacted] zum Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten gemäß DVO (EU) 2015/909 gewähren.

in eventu, die Schienen-Control Kommission möge

- feststellen, dass das Schreiben der Ö [redacted] zum Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten gemäß DVO (EU) 2015/909 ein wesentlicher Bestandteil der Verfahren zu den GZ SCK-16-012, SCK-17-006, SCK-18-010 ist; und
- der W [redacted] vollständige Akteneinsicht in Bezug auf das Schreiben der Ö [redacted] zum Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten gemäß DVO (EU) 2015/909 gewähren.

Weiters brachte sie vor, dass ihrer Ansicht nach die Schienen-Control Kommission einseitige Ermittlungen führe und damit gegen den Grundsatz der Waffengleichheit verstoße. Auch gab die W [redacted] an, sich aufgrund von Gesprächen zwischen Schienen-Control GmbH und Ö [redacted] in ihrem Recht auf Wahrung des rechtlichen Gehörs verletzt zu sehen und zog die volle Unbefangenheit der gesamten Behörde in Zweifel. Aus diesen Gründen beantragte sie, die Schienen-Control Kommission möge unverzüglich offenlegen

- welche Mitglieder der Behörde die besagten Gespräche mit der Ö [redacted] geführt haben;
- wann diese Gespräche zwischen der Behörde und der Ö [redacted] stattgefunden haben; und

- worüber die teilnehmenden Mitglieder der Behörde mit der Ö[redacted] Gespräche geführt haben.

in eventu, die Schienen-Control Kommission möge über die Verweigerung der Auskunftserteilung einen Bescheid erlassen.

Mit Schreiben vom 19.10.2018 nahm die Ö[redacted] zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 20.09.2018 binnen offener Frist Stellung und legte ein Rechtsgutachten von [redacted] *H*[redacted] vor. Im Rahmen dieses Gutachtens argumentierte *H*[redacted], dass die Entgeltregelung eine zeitraumbezogene Rechtsvorschrift sei, die sich auf die Netzfahrplanperiode beziehe. Daraus folgend entfalte die Genehmigungsentscheidung unabhängig vom Entscheidungszeitpunkt ihre Wirkung für den entsprechenden Zeitraum.

In Ergänzung des Auftrages vom 17.09.2018 wurde *W*[redacted], Mitarbeiter des Fachbereichs Entgeltkontrolle der Schienen-Control GmbH, mit 12.11.2018 beauftragt, anhand einer Einsichtnahme in die Buchhaltungssysteme der Ö[redacted] festzustellen, welche sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Infrastruktur erzielt wurden.

Mit Schriftsatz vom 12.11.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] um eine ergänzende Stellungnahme zu offenen Punkten hinsichtlich des Gutachtens von *Gö*[redacted] Die Antragstellerin wurde zur Erläuterung der von ihr am Ermittlungsmodell nach Ramsey-Boiteux vorgenommenen Mengen- und Modellanpassungen aufgefordert. Zudem wurde um weitere Ausführungen zur Marktsegmentierung ersucht. Neben nachvollziehbaren und vollständigen Angaben zu den sonstigen Erlösen wurde um Vorlage einer Primäranalyse zu den Elastizitäten des österreichischen Schienenverkehrsmarktes für die Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 bis zum 12.12.2018 ersucht. Weiters wurde die Ö[redacted] über die Beiziehung und Beauftragung des Amtssachverständigen *W*[redacted] in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, diesem unverzüglich und uneingeschränkt Einsicht in alle Unterlagen und EDV-Systeme zu gewähren.

Mit Schreiben vom 27.11.2018 nahm die Schienen-Control Kommission Bezug auf den Schriftsatz der W[redacted] vom 18.10.2018 und übermittelte das Schreiben der Ö[redacted] vom 12.08.2016 zur Kenntnisnahme. Zum Auskunftsbegehren hinsichtlich der Gespräche zwischen der Infrastrukturbetreiberin und der Schienen-Control GmbH wurde mitgeteilt, dass diese zur Information über die neue Rechtslage gedient hatten. Der Vorwurf der Befangenheit der Schienen-Control Kommission bzw der Schienen-Control GmbH wurde zurückgewiesen.

Mit Stellungnahme vom 07.12.2018 replizierte die W[redacted] zur Stellungnahme der Ö[redacted] samt Rechtsgutachten von *H*[redacted] vom 19.10.2018. Darin wiederholte sie ihre Rechtsansicht zur Rechtswidrigkeit der rückwirkenden Genehmigung von Marktaufschlägen.

Binnen offener Frist nahm die Ö[redacted] am 12.12.2018 zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 12.11.2018 Stellung. Darin vertrat die Ö[redacted] die Ansicht, dass die Ergebnisse der – im Rahmen des Verfahrens SCK-18-025 vorgelegten – Primäranalyse nicht auf die Anträge in den Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 zu übertragen seien. Vielmehr wolle sie an den anhand von Sekundäranalysen ermittelten Elastizitäten festhalten. Weiters stellte die Ö[redacted] dar, dass der CAT ihrer Auffassung zufolge dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" zuzuordnen sei. Hinsichtlich der Abgrenzung zwischen gemeinwirtschaftlichem Personennahverkehr und Personenfernverkehr führte die Antragstellerin die Entwicklung des Konzepts der durchschnittlichen Haltedistanz und die Ermittlung des Grenzwerts von 20 km in Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen O[redacted] an. Neben Ausführungen zum Unterbleiben einer weiteren Unterteilung des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert" versuchte die Antragstellerin erneut die von ihr vorgenommenen Abweichungen vom Ramsey-Boiteux-Modell zu rechtfertigen. Zudem brachte sie weitere Angaben zu den sonstigen Erlösen vor.

Mit Schreiben vom 27.03.2019 replizierte die W[redacted] zu den Stellungnahmen der Ö[redacted] vom 15.06.2018 und 16.10.2018 sowie zum Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 02.05.2018 und den Beauftragungen von *W*[redacted] vom 17.09.2018 und 12.11.2018. In ihrer Stellungnahme bemängelte die W[redacted] das Fehlen der Definition des „Produkts Zugtrasse" sowie die ihrer Ansicht nach unrichtig vorgenommene Auslegung des Begriffs der sonstigen Erlöse. Sie beantragte, die Gutachtenerstellung auszusetzen, bis die Produktabgrenzung und Definition des Begriffs der sonstigen Erlöse abgeschlossen sind. Weiters bemängelte die W[redacted] die Unvollständigkeit der von der Ö[redacted] mit Schreiben vom 16.10.2018 zur Verfügung gestellten Unterlagen und beantragte, die Schienen-Control Kommission möge die Infrastrukturbetreiberin dazu auffordern, künftig sämtliches Datenmaterial vollständig und im Format Excel sowohl der Behörde, als auch sämtlichen mitbeteiligten Parteien vorzulegen. Nach Ausführungen zum im Verfahren anzulegenden Prüfungsmaßstab brachte die W[redacted] erneut ihre Bedenken hinsichtlich der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiberin vor. In der Folge wurden die Richtigkeit und Vollständigkeit der Ermittlung der Vollkosten, direkten Kosten sowie sonstigen Erlöse in Frage gestellt. Zudem verwies die W[redacted] auf Unstimmigkeiten in der Argumentation der Ö[redacted] hinsichtlich des Kettenwerks. Als Leitfaden für die korrekte Ausgestaltung der Prüfungshandlungen brachte sie das „Gutachten zur Kostenermittlung und –prüfung im Rahmen der Genehmigung von Entgelten für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes" von *O*[redacted] und *T*[redacted] vom 05.11.2018 zur Vorlage und beantragte, die Schienen-Control Kommission möge

- die Prüfungshandlungen auf Basis korrekter einheitlicher Gesetzesdefinitionen der maßgeblichen gesetzlichen Tatbestandselemente des § 67d Abs 1 EisbG wiederaufnehmen
- die Prüfung der Verrechnung der Leistungsbeziehungen zwischen der Ö [redacted] und den anderen im Konzern verbundenen Unternehmen auf Quersubventionierungsfreiheit vornehmen
- die internen Kontrollsysteme der Ö [redacted] nach den Standesregeln der ISA überprüfen
- die Korrektheit der Kostenrechnung, insbesondere der Höhe der Kapitalkosten überprüfen
- die Korrektheit der Kostenstellenrechnung durch Prüfung der Abgrenzung des „Produkts Zugtrasse“ iSe gesetzmäßigen Begriffsverständnisses von den übrigen Leistungen der Ö [redacted] im Bereich der Kostenstellenhierarchie, bei der Bestimmung der Kostensätze und der Verrechnung der Leistungen gemäß ISA-Regeln prüfen
- die Korrektheit der sonstigen Erlöse durch Zuordnung der Erlöse zu den Ressourcen je erbrachter Leistung untersuchen
- die Berechnung der direkten Kosten auf Konformität mit den Bestimmungen der DVO (EU) 2015/909 prüfen
- die Korrektheit der Zurechnung der direkten Kosten auf die Marktsegmente prüfen
- die Korrektheit der Ableitung der Plankosten aus den IST-Kosten prüfen

Darüber hinaus hielt die W [redacted] ihre in den Schriftsätzen vom 05.07.2018 und 17.08.2018 gestellten Anträge weiterhin aufrecht.

Mit Schreiben vom 05.04.2019 wurde der Ö [redacted] die Stellungnahme der W [redacted] vom 27.03.2019 zur Replik bis zum 23.04.2019 übermittelt.

Mit Schreiben vom 07.05.2019 replizierte die Ö [redacted] binnen erstreckter Frist zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 05.04.2019. Sie nahm Stellung zur Definition des „Produkts Zugtrasse“, zu den sonstigen Erlösen und dem von der Antragsgegnerin vorgebrachten Vorwurf der Unvollständigkeit der mit Schriftsatz vom 16.10.2018 übermittelten Unterlagen. Darüber hinaus versuchte sie die Unstimmigkeiten hinsichtlich des Kettenwerks zu beseitigen und legte das Gutachten „Aufbau und Funktion der Fahrleitungsanlagen elektrischer Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der Abnutzung durch den Zugbetrieb“ von [redacted] *H* [redacted] von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden vor. Nach Ausführungen zum von der Schienen-Control Kommission anzulegenden Prüfungsmaßstab verwies die Infrastrukturbetreiberin auf ihren Antrag auf Genehmigung der Marktaufschläge und beantragte weiters, die Schienen-Control Kommission möge

- alle Anträge der W [redacted] auf Durchführung weiterer Verfahrensschritte in den gegenständlichen Verfahren (insbesondere jener gemäß

Schriftsatz der W[redacted] vom 27.03.2019) zurück-, *in eventu* abweisen;

- das Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung der direkten Kosten der Ö[redacted] zu GZ SCK-18-010 bescheidmäßig einstellen.

Ebenfalls mit Schreiben vom 07.05.2019 nahm die W[redacted] zu weiteren ausgewählten Aspekten der Stellungnahme der Ö[redacted] vom 16.10.2018 Stellung und machten auf aus ihrer Sicht bestehende Ungereimtheiten bei den Vollkosten für das Jahr 2013 aufmerksam. Zudem verwiesen sie auf von ihnen festgestellte widersprüchliche Angaben zur internen Leistungsverrechnung und äußerten ihren Verdacht auf eine nicht ordnungsgemäße Abgrenzung des „Produkts Zugtrasse". Nach Feststellung einer um 39% zu hohen Kostensumme bei der Zuscheidung der direkten Kosten auf die Kostenstellen gab das Eisenbahnverkehrsunternehmen bekannt, sämtliche bisher gestellten Anträge aufrecht zu erhalten und behielt sich das Recht zur Stellung weiterer Anträge ausdrücklich vor.

Mit E-Mail vom 15.05.2019 wurde der W[redacted] der Schriftsatz der Ö[redacted] vom 07.05.2019 mitsamt Gutachten „Aufbau und Funktion der Fahrleitungsanlagen elektrischer Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der Abnutzung durch den Zugbetrieb" von *H*[redacted] übermittelt.

Mit Schreiben vom 23.05.2019 wurde die Ö[redacted] aufgefordert im Rahmen einer ergänzenden Stellungnahme bis zum 05.06.2019 die gänzliche oder teilweise Abhängigkeit der Abnutzung des Kettenwerks als unmittelbare Folge der elektrischen und mechanischen Beanspruchung unmittelbar durch den Zugverkehr objektiv und nachvollziehbar nachzuweisen.

Mit Schreiben vom 05.06.2019 legte die Ö[redacted] eine Stellungnahme mitsamt Zusatzgutachten „Aufbau und Funktion der Fahrleitungsanlagen elektrischer Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der Abnutzung durch den Zugbetrieb – Prozentuale Anteile der betroffenen Oberleitungsbauteile" von *H*[redacted] vor. Beilage ./2 erwies sich als fehlerhaft, sodass seitens der Infrastrukturbetreiberin am 06.06.2019 eine aktualisierte Version der Beilage ./2 übermittelt wurde, welche die Vorversion vollständig ersetzt.

Am 07.06.2019 legte der Amtssachverständige *W*[redacted] der Schienen-Control Kommission das „Gutachten betreffend Antrag der Ö[redacted] zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG; Antrag der Ö[redacted] zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG für das Fahrplanjahr 2019 GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010" vor.

Mit Schreiben vom 11.06.2019 wurde das Gutachten des Amtssachverständigen der Ö[redacted] übermittelt. Gleichzeitig wurde der Infrastrukturbetreiberin aufgetragen, basierend auf den Feststellungen des Amtssachverständigen Kürzungen in näher

bezeichneten Vollkostenblöcken in ausgewiesener Höhe vorzunehmen und anhand der reduzierten direkten Kosten die Marktaufschläge für die Fahrplanjahre 2018 und 2019 unter Verwendung der von *G* im „Gutachten zum Antrag der Ö zur Genehmigung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG“ vom 21.03.2018 auf den Seiten 77-81 dargestellten Methode neu zu ermitteln und bis 18.06.2019 vorzulegen.

W, Mitarbeiter des Fachbereichs Entgeltkontrolle der Schienen-Control GmbH, wurde mit 17.06.2019 als Amtssachverständiger gem § 52 Abs 1 AVG beigezogen und beauftragt, anhand einer Einsichtnahme in die Buchhaltungssysteme der Ö Befund und Gutachten über die von der Ö vorgenommenen Neuberechnung der Vollkosten und direkten Kosten im Rahmen der Ermittlung der Aufschläge zum Wegeentgelt zu erstellen.

Weiters sollen die Errechnungen der Kostensätze der einzelnen Marktsegmente sowie die Überprüfung der Anpassung der Methodik der Berücksichtigung der Zugkm und Btkm der Dienstzüge im Jahr 2018 an die Methodik des Jahres 2019 in die Gutachtenerstellung einfließen.

Mit Schreiben vom 24.06.2019 replizierte die Ö binnen erstreckter Frist zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 11.06.2019 samt Urkundenvorlage. Sie führte die Neuberechnungen der direkten Kosten und der Aufschläge pro Marktsegment für die Jahre 2018 und 2019 unter Berücksichtigung der Feststellungen des Amtssachverständigen durch und legte dabei ein neu festgesetztes, erhöhtes Erlösziel zugrunde. Die Berechnungen wiesen nicht nachvollziehbare Differenzen zu den Berechnungen der Schienen-Control Kommission auf. Im Rahmen einer Antragsänderung beantragte die Infrastrukturbetreiberin für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 *in eventu* bestimmte Aufschläge pro Marktsegment berechnet anhand des Modell II des Gutachtens von *G* ohne Berücksichtigung der in den SNNB veröffentlichten Entgelte als Obergrenze. *In (sub) eventu* wurden bestimmte Aufschläge pro Marktsegment beantragt, die ebenfalls anhand des Modell II errechnet wurden, wobei als Maximum die in den SNNB veröffentlichten Entgelte festgelegt wurden.

Mit Schreiben vom 15.07.2019 wurde die Ö dazu aufgefordert Fragen zur mittleren Tonnage für die Jahre 2018 bis 2019 zu beantworten und die bereits am 24.06.2019 vorgelegten Neuberechnungen ohne Zwischenrundungen erneut vorzunehmen, um die Differenzen zu den Berechnungen der Schienen-Control Kommission zu klären. Als Fristende wurde der 02.08.2019 vorgemerkt.

Am 17.07.2019 legte der Amtssachverständige *W* das Ergänzungsgutachten zum „Gutachten betreffend Antrag der Ö zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG; Antrag der Ö zur Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG für das Fahrplanjahr 2019 GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010“ vom 07.06.2019 vor. Es konnte festgestellt werden, dass die Ö

entsprechend dem Auftrag der Schienen-Control Kommission die Vollkosten kürzte und Anpassungen in den aufgetragenen Kostenblöcken vornahm. Weiters wurden die Kostensätze der einzelnen Marktsegmente der Jahre 2018 und 2019 mit den korrigierten direkten Kosten neu berechnet und die Methodik der Berücksichtigung der Zugkm und Btkm der Dienstzüge im Jahr 2018 angepasst.

Mit öffentlicher Bekanntmachung vom 18.07.2019 wurde die mündliche Verhandlung über die Angelegenheiten SCK-16-012; SCK-17-009 und SCK-18-010, welche für den 26.08.2019 um 10:30 Uhr in den Räumlichkeiten der Schienen-Control GmbH anberaumt wurde, kundgemacht. Gegenstand der Verhandlung sei die Erörterung der Gutachten des Amtssachverständigen *W*[redacted]. Mit Schreiben vom 18.07.2019 wurde ebenfalls der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] gem § 19 AVG zur mündlichen Verhandlung geladen. Mittels persönlicher Verständigungen vom 18.07.2019 wurden folgende Beteiligte über die Anberaumung der mündlichen Verhandlung informiert und um Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zur Gutachtensergänzung bis 07.08.2019 ersucht:

- C[redacted]
- L[redacted]
- Ö[redacted]
- R[redacted]
- W[redacted]

Mit Schreiben vom 25.07.2019 äußerte sich die W[redacted] zum Ersuchen der Schienen-Control Kommission um die Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zur Gutachtensergänzung bis zum 07.08.2019. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erachtete die gewährte Stellungnahmefrist als zu kurz und sah sich aufgrund der behaupteten zu kurzen Zeit zwischen Anberaumung und Stattfinden der mündlichen Verhandlung in der Vorbereitung auf ebendiese gehindert. Sie beantragte die Gewährung einer Stellungnahmefrist von mindestens 8 Wochen und die neuerliche Anberaumung eines Termins für die mündliche Verhandlung.

Mit Schreiben vom 02.08.2019 wurde der W[redacted] eine Erstreckung der Frist zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zur Gutachtensergänzung bis zum 14.08.2019 gewährt. Weiters wurde seitens der Schienen-Control Kommission mitgeteilt, dass dem Antrag auf Vertagung der mündlichen Verhandlung am 26.08.2019 nicht entsprochen werde.

Ebenfalls mit Schreiben vom 02.08.2019 replizierte die Ö[redacted] binnen offener Frist auf das Auskunftsersuchen der Schienen-Control Kommission vom 15.07.2019. Die Infrastrukturbetreiberin stellte die Herleitung der von ihr vorgenommenen Schätzung der mittleren Tonnagen je Marktsegment dar und berechnete die Marktaufschläge ohne Vornahme von Zwischenrundungen.

Mit Schreiben vom 07.08.2019 legte die Ö[redacted] binnen offener Frist eine Stellungnahme zur Gutachtensergänzung vor. Sie erklärte die vom Amtssachverständigen

getroffenen Feststellungen sowie das Abweichen der Berechnungen der Ö von denen der Schienen-Control Kommission für vernachlässigbar und brachte vor, dass ihrer Ansicht nach der Genehmigung der Marktaufschläge nichts mehr entgegenstehe.

Mit Schreiben vom 08.08.2019 replizierte die W auf die mit Schreiben vom 02.08.2019 gewährte Fristverlängerung bis zum 14.08.2019 und führte aus, dass auch die erstreckte Frist für eine Stellungnahme nicht ausreiche. Weiter vertrat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Auffassung, dass das Unterlassen der Vertagung der für den 26.08.2019 anberaumten mündlichen Verhandlung einen wesentlichen Verfahrensfehler darstelle.

Mit Schreiben vom 14.08.2019 nahm die W Stellung und legte ein Privatgutachten *O* und *T* als gutachterliche Stellungnahme zu den Gutachten des Amtssachverständigen *W* vor. Daneben formulierte das Eisenbahnverkehrsunternehmen Fragen an den Amtssachverständigen und beantragte Gutachtensergänzungen. Zudem forderte die W die Übermittlung sämtlicher Unterlagen, die seitens der Ö den amtlichen bzw. nichtamtlichen Sachverständigen *W* und *L* im Rahmen ihrer Prüfungstätigkeiten vorgelegt wurden.

Im Rahmen der Stellungnahme vom 23.08.2019 legte die W ein weiteres Privatgutachten von *O* und *T* als gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten des Amtssachverständigen *W* vom 17.07.2019 vor.

Mit Schreiben vom 26.08.2019 beantragte die Ö den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer allfälligen Bescheidbeschwerde gem § 13 Abs 2 VwGVG.

Am 26.08.2019 fand die mündliche Verhandlung unter Teilnahme des Amtssachverständigen *W*, des nichtamtlichen Sachverständigen *L* und Vertretern der Ö, der W, der R und der Ö statt. Verhandlungsgegenstand war die Erörterung der Gutachten des Amtssachverständigen *W*. Mit Ende der mündlichen Verhandlung erklärte der Vorsitzende der Schienen-Control Kommission das Verfahren für spruchreif und räumte den Verfahrensparteien eine letzte Möglichkeit zur umfassenden rechtlichen Stellungnahme binnen vier Wochen ein.

Die Verhandlungsschrift wurde am 13.09.2019 den in der Verhandlung anwesenden Verfahrensparteien übermittelt.

Mit Schreiben vom 02.09.2019 legte *L* eine Gebührennote iHv EUR.

Mit Schreiben vom 23.09.2019 nahm die W die Möglichkeit zur umfassenden rechtlichen Stellungnahme wahr und brachte vor, dass dem Gutachten des Amtssachverständigen eine ausreichende und nachvollziehbare Befundung fehle. Sie machte zudem geltend, dass es dem Amtssachverständigen an eisenbahntechnischem Sachverstand

fehle und dass dieser Mangel auch nicht durch die Hinzuziehung von sachverständigen Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH saniert werden könne. Daneben brachte das Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, dass die nachprüfende Kontrolle durch die beauftragten Privatgutachter *O* und *T* mangels unterbliebener Übermittlung der Prüfungsunterlagen nur beschränkt möglich sei, weswegen wiederholt die Herausgabe besagter Dokumente beantragt wurde. Die W brachte weiters vor, dass die von ihr vorgelegten Privatgutachten nicht angemessen gewürdigt wurden und empfahl die Vornahme einer kritischen Würdigung für jedes von ihr vorgelegte Privatgutachten durch einen Sachverständigen mit entsprechender Fachkenntnis. Abschließend stellte die W dar, dass die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines allfälligen Rechtsmittels nicht gegeben seien und betonte, dass die Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes ihrer Ansicht nach nicht ausreichend fortgeschritten sei, um die Sache für entscheidungsreif zu erklären.

Mit Schreiben vom 23.09.2019 nahm ebenfalls die Ö Stellung. Sie führte aus, dass die W keinen Anspruch auf Übermittlung der Prüfungsunterlagen habe und sich aus der geltenden Rechtslage kein Recht der Parteien auf Übermittlung von Unterlagen in einem bestimmten Dateiformat ergäbe. Zum bemängelten fehlenden eisenbahntechnischen Sachverstand von *W* führte die Ö aus, dass der Rückgriff auf fachkundige Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH ein probates Mittel sei, um fehlende Fachkenntnisse des Amtssachverständigen auszugleichen. Hinsichtlich der vorgelegten Privatgutachten von *O* und *T* führte die Infrastrukturbetreiberin an, dass diese nicht schlüssig seien und die Ergebnisse aufgrund der fehlenden Darstellung der Berechnungen nicht überprüfbar seien. Zudem wies sie darauf hin, dass den Privatgutachtern der W der eisenbahntechnische Sachverstand fehle.

Mit Stellungnahme vom 30.09.2019 erhob die W Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift und beantragte den Nachtrag in einer gesonderten Protokollierung und deren gesonderte Unterfertigung. Weiters beantragte sie nochmals die Übermittelung sämtlicher Prüfungsunterlagen sowie die Übergabe einer vollständigen Kopie der Aufnahme der mündlichen Verhandlung durch das Diktiergerät.

Mit Bescheid vom 30.09.2019 wurde von der Schienen-Control Kommission die Gebühr des nichtamtlichen Sachverständigen *L* mit EUR bestimmt.

Mit Schreiben vom 05.11.2019 informierte die Schienen-Control Kommission die Ö über die getroffenen Feststellungen hinsichtlich der verschleißbaren Anteile des Kettenwerks, die in unmittelbarer Abhängigkeit vom Zugbetrieb variieren. Sie ersuchte um Neuberechnung der direkten Kosten basierend auf den von der Schienen-Control Kommission festgesetzten Anteilen, sowie die Errechnung der direkten Kosten der einzelnen Marktsegmente bis 19.11.2019.

Mit Stellungnahme vom 16.10.2019 äußerte die M[redacted] ihre Rechtsmeinung, dass die Sache nicht als entscheidungsreif anzusehen sei und ersuchte die Schienen-Control Kommission demonstrativ aufgezählte Ermittlungsschritte durchzuführen und die Grundsätze der verwaltungsgerichtlichen Judikatur einzuhalten. Abschließend forderte die M[redacted] die Schienen-Control Kommission auf, den Antrag der Ö[redacted] auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung abzulehnen.

Mit Schreiben vom 03.12.2019 replizierte die Ö[redacted] auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 05.11.2019 binnen offener, erstreckter Frist und legte die im Schreiben vom 05.11.2019 näher bezeichneten Unterlagen und die aufgetragene Neuberechnung vor. Weiters brachte die Infrastrukturbetreiberin ein Sachverständigengutachten der E[redacted] in Zusammenarbeit mit R[redacted] zur Vorlage. Die Ö[redacted] führte aus, dass das Gutachten zusammen mit dem Gutachten von *H*[redacted] vom 05.06.2019 nachweise, dass die von der Schienen-Control Kommission festgestellten Werte hinsichtlich der sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebenden Abnutzung des Kettenwerks zu niedrig seien. Die Stellungnahme samt Beilagen wurden der W[redacted] sowie der M[redacted] zur allfälligen Stellungnahme bis 31.01.2020 übermittelt.

Mit Schreiben vom 08.01.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] um Vorlage der Beilage der Eingabe vom 03.12.2020 in gut lesbarer Form bis zum 14.01.2020. Dieser aufgetragenen Urkundenvorlage kam die Infrastrukturbetreiberin samt ergänzenden Ausführungen fristgerecht nach. Die Dokumente wurden mit 16.01.2020 an die W[redacted] unter Gewährung einer Fristerstreckung bis zum 10.02.2020 weitergeleitet.

Die W[redacted] nahm mit Schreiben vom 10.02.2020 binnen offener, erstreckter Frist Stellung und führte aus, dass das Ausmaß der sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebenden Kosten für die Abnutzung des Kettenwerks trotz der vorgelegten Gutachten nicht hinreichend nachgewiesen sei. Sie bemängelte den fehlenden Nachweis der Prozentsätze durch empirische Erhebungen. Die W[redacted] beantragte die Bestellung eines weiteren Sachverständigen zur Erbringung des Nachweises der vom Zugbetrieb abhängigen Abnutzung des Kettenwerks sowie deren detaillierte Herleitung und Dokumentation.

Mit Schreiben vom 13.02.2020 replizierte die W[redacted] zur Stellungnahme der Ö[redacted] vom 23.09.2019. Sie brachte darin vor, dass die Infrastrukturbetreiberin lediglich einer beschränkten Methodenwahlfreiheit zur Bestimmung der Marktaufschläge unterliege, da die in § 67d Abs 1 EisbG normierten Kriterien von der gewählten Methode kumulativ zu erfüllen seien. Nach Ansicht der W[redacted] erfüllt die von der Ö[redacted] beantragte Methode diese Voraussetzungen nicht. Weiters brachte das Eisenbahnverkehrsunternehmen erneut seine

Ansicht bezüglich der Qualifikation der Abgangsdeckung aus dem österreichischen Staatshaushalt als sonstige Erlöse vor und wies auf ihrer Auffassung nach bestehende widersprüchliche Aussagen und Mängel in der von der Ö vorgelegten „EY Dokumentation“ hin. Neben Ausführungen zur von der Ö vorgelegten Sekundärstudie zu den anzuwenden Elastizitäten äußerte sich die W zum Marktausschluss des manipulierten Güterverkehrs.

In Ergänzung zu den Schriftsätzen vom 10.02.2020 und 13.02.2020 brachte die W mit 17.02.2020 eine weitere Stellungnahme ein und legte das Privatgutachten „Gutachten zur Kostenermittlung und -prüfung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes“ von *O* und *T* vor. Dieses beschäftigt sich mit der nach Ansicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens ökonomisch richtigen und sachlich korrekten Ableitung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und deren Zuscheidung. Zudem wies die W darauf hin, dass sie die Studie „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung“ von *M* für nicht mehr zeitgemäß befinde. Sie beantragte weiters die Bestellung eines Sachverständigen, der auf Basis des vorgelegten Privatgutachtens von *O* und *T* eine Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und eine entsprechende Kostenzuscheidung vornehme. Zusätzlich brachte die W vor, dass der Triebfahrzeugfaktor als Wegeentgeltbestandteil nicht geeignet sei, eine verursachungsgerechte Kostenzuscheidung zu gewährleisten, weswegen sie die Bestellung eines Sachverständigen beantragte, der das bestehende Triebfahrzeugfaktor-Modell in technisch-ökonomischer Sicht zu überprüfen habe. Letztlich brachte das Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, dass der Entfall von Marktaufschlägen beim Güterverkehr manipuliert nicht dazu führen dürfe, dass ein anderes Marktsegment – eine ausreichende Tragfähigkeit vorausgesetzt – höhere Aufschläge zu zahlen hätte.

Mit Schreiben vom 28.02.2020 wurden die Schriftsätze der W vom 10.02.2020, 13.02.2020 und 17.02.2020 samt Beilagen der Ö zur Stellungnahme bis zum 31.03.2020 übermittelt. Weiters wurde um Übermittlung der IST-Erlöse und IST-Vollkosten der Jahre 2018 und 2019 ersucht.

Mit Schreiben vom 01.04.2020 erstattete die Ö binnen offener Frist eine Mitteilung über die gesetzliche Fristunterbrechung aufgrund des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwaltungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichts und ersuchte um Bestätigung des gesetzlich angeordneten Fristendes am 29.05.2020. Das Fristende wurde seitens der Schienen-Control Kommission am 08.04.2020 bestätigt.

Mit Schreiben vom 27.05.2020 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] um Vorlage der Studie „Österreichischer Schienenverkehrsmarkt – Preiselastizitäten der Endkunden-Nachfrage und Kostenstruktur der Eisenbahnverkehrsunternehmen“, erstellt durch das Forschungsinstitut S[redacted] bis zum 04.06.2020. Der Urkundenvorlage wurde seitens der Infrastrukturbetreiberin fristgerecht entsprochen.

Die Stellungnahme der Ö[redacted] wurde fristgerecht mit 29.05.2020 eingebracht. Die Infrastrukturbetreiberin wies das Vorbingen der W[redacted], dass die Ö[redacted] unterschiedliche Investitionskosten für die Oberleitung (Kettenwerk) berücksichtige, zurück und gab bekannt, die Investitionskosten der Oberleitungsanlage rechnerisch richtig und im Einklang mit der DVO (EU) 2015/909 geltend gemacht zu haben. Zum Vorbringen der W[redacted] gegen das Gutachten der H[redacted] führte die Ö[redacted] aus, dass sich die W[redacted] gegen die fachliche Begründungsqualität allenfalls nur auf gleicher fachlicher Ebene wenden könne. Dieser Anforderung komme die W[redacted] nicht nach, wodurch das Vorbringen nicht rechtserheblich sei. Die Infrastrukturbetreiberin führte weiter aus, dass die antragsgegenständlichen Elastizitäten beizubehalten seien, da es zum Antragszeitpunkt keine Primäranalyse gab und die Heranziehung von aus einer Sekundäranalyse abgeleiteten Schätzwerten auch von *G*[redacted] als mögliche Herangehensweise erachtet wurde. Die Ö[redacted] bestritt weiters einen Konnex zwischen Aufschlägen und Triebfahrzeugfaktor und somit die Relevanz dieses Themenkomplexes für das bescheidgegenständliche Verfahren. Abschließend legte die Ö[redacted] die mit Schreiben der SCK vom 28.02.2020 angeforderten Unterlagen vor.

Mit E-Mail vom 18.06.2020 wurden der W[redacted] die Stellungnahmen der Ö[redacted] vom 29.05.2020 und 04.06.2020 zur allfälligen Stellungnahme bis zum 01.07.2020 übermittelt.

Am 15.07.2020 replizierte die W[redacted] zur Stellungnahme der Ö[redacted] vom 29.05.2020 binnen offener, erstreckter Frist. Die W[redacted] verteidigte ihre in den Stellungnahmen vom 10.02.2020, 13.02.2020 und 17.02.2020 geäußerten Rechtsansichten hinsichtlich der Auslegung der DVO (EU) 2015/909 und der ihrer Auffassung nach unzureichenden sachverständigen Begutachtung des Themenkomplexes Kettenwerk sowie der davon abhängigen Bestimmung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten für die Oberleitung. Die W[redacted] zweifelte zudem die Repräsentativität der fünf ausgewählten Streckenabschnitte zum Nachweis der Richtigkeit und Vollständigkeit der Vollkosten an. Daneben argumentierte das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass die Elastizitäten aus der Primäranalyse zur Anwendung gelangen müssen, da diese die Gegebenheiten des österreichischen Schienenverkehrsmarktes besser abbilden als die dem Antrag der Ö[redacted] zu Grunde gelegte Metaanalyse.

Die W[redacted] legte mit Stellungnahme vom 27.11.2020 ein weiteres Privatgutachten von *O[redacted]/T[redacted]* vor. Das Privatgutachten beschäftigt sich mit dem von der Ö[redacted] beantragten Rasmey-Boiteux Modell und kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund methodischer Fehler keine effiziente Allokation der Ressourcen der einzelnen Marktsegmente sichergestellt werden könne. Folglich genüge das Modell auch nicht den Vorgaben des EisbG. Daneben vertreten die Privatgutachter die Auffassung, dass das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" Aufschläge zu tragen habe und die Critical-Loss-Grenze von -1% übermäßig restriktiv sei. Die W[redacted] stellte darüber hinaus im Rahmen einer Grobprüfung fest, dass die IST-Werte von den zu Grunde gelegten PLAN-Werten abweichen.

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

1.1 Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

1.1.1 Allgemein

Die Ö[redacted] ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen iSd § 1a EisbG, Zuweisungsstelle iSd § 62 Abs 1 Z 1 EisbG und entgelterhebende Stelle iSd § 62b Abs 1 Z 1 EisbG. In ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht sie gemäß § 59 Abs 8 EisbG jeweils vier Monate vor Ablauf der Frist für die Bestellung von Zugtrassen für die folgende Netzfahrplanperiode (unter anderem) die Entgelte, welche sie für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur anzuwenden beabsichtigt.

Seit der Netzfahrplanperiode 2018 (10.12.2017 bis 08.12.2018) umfasst das Entgeltmodell der Ö[redacted] auch Aufschläge zum Wegeentgelt iSv § 67d EisbG. Bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2017 sah das Entgeltmodell der Ö[redacted] keine Aufschläge gemäß § 67 Abs 4 EisbG idF BGBl I 2004/38 bzw § 67d EisbG idF BGBl I 2015/137 vor, welche sich nach der Tragfähigkeit unterschiedlicher Marktteilnehmer richten.

1.1.2 Veröffentlichung der Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019

Die Ö[redacted] veröffentlichte in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Netzfahrplanperiode 2018, Produktkatalog Zugtrasse (Version 1.0) insbesondere die folgenden Informationen zu den Wegeentgelten:

[redacted]

2 Entgelte

2.1 Mindestzugangspaket - Wegeentgelte

2.1.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Punkt 1.1 zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung 2015/909/EU.
Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten (siehe Punkt 2.2.1):

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

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment lautet:

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

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

Zur Bestimmung der Marktaufschläge wird der ökonomische Lösungsansatz nach Ramsey-Boiteux herangezogen. Bei der Wegeentgeltfestlegung werden die Marktsegmente mit hoher Tragfähigkeit im Vergleich zu jenen mit niedriger Tragfähigkeit stärker belastet (relative Tragfähigkeit).
Die Tragfähigkeit wird für jedes Marktsegment aus dem Kehrwert der Wegeentgeltelastizität ermittelt. Diese Wegeentgeltelastizität bildet die Änderung der Nachfrage der Kunden der EVU im jeweiligen Marktsegment aufgrund einer Änderung der Wegeentgelte ab. Aufgrund der Wegeentgeltelastizitäten wurde die relative Tragfähigkeit jedes Marktsegmentes bestimmt. Die Festsetzung der Wegeentgelte je Marktsegment inklusive Marktaufschläge berücksichtigt zudem, dass die Wegeentgelte die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten decken müssen und ein maximaler berechneter Nachfrageverlust von 1% eintritt.

Marktaufschläge sind für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr", „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr", „Nahverkehr stark", „Nahverkehr schwach" und „Güterverkehr nicht manipuliert" festgelegt. Das Genehmigungsverfahren zu den Marktaufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG ist noch im Gange.

<u>Weitere Bestandteile des Wegeentgelts sind die folgenden Zu- und Abschläge:</u>

Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur (§ 67a EisbG)
Der Zuschlag reflektiert die Knappheit von Fahrwegkapazität auf einem bestimmten Streckenabschnitt in Zeiten der Überlastung.

Performance Regime (§ 67h EisbG)

Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit dar.

Triebfahrzeugfaktor (§ 67h EisbG)

Der Triebfahrzeugfaktor stellt ein Anreizsystem für den Einsatz gleisschonender Triebfahrzeuge dar. Zu diesem Zweck sind gleisbelastende Triebfahrzeuge mit einem Zuschlag (Malus) und gleisschonende Triebfahrzeuge mit einem Abschlag (Bonus) versehen. Dieses Anreizsystem wird im Grundsatz alle fünf Jahre evaluiert. Die Ergebnisse (ggf. Adaptierung bzw. Entscheidung über Fortbestand des Systems) der nunmehr anstehenden Evaluierung sollen in die Entgeltfestlegung der Netzfahrplanperiode 2020 einfließen.

<u>In Planung:</u> Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil (§ 67b EisbG)

Die Ö[redacted] plant für die Netzfahrplanperiode 2018 einen lärmabhängigen Wegeentgeltbestandteil (Lärmbonus) gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung 2015/429/EU einzuführen. Die im Artikel 9 der Durchführungsverordnung vorgesehene Notifizierung des Systems an die Europäische Kommission ist noch nicht erfolgt. Weitere Informationen zur geplanten Einführung folgen zum gegebenen Zeitpunkt.

2.1.2 Marktsegmente

Die Ö[redacted]sieht unter Beachtung des § 67d EisbG sechs Marktsegmente[1] vor:

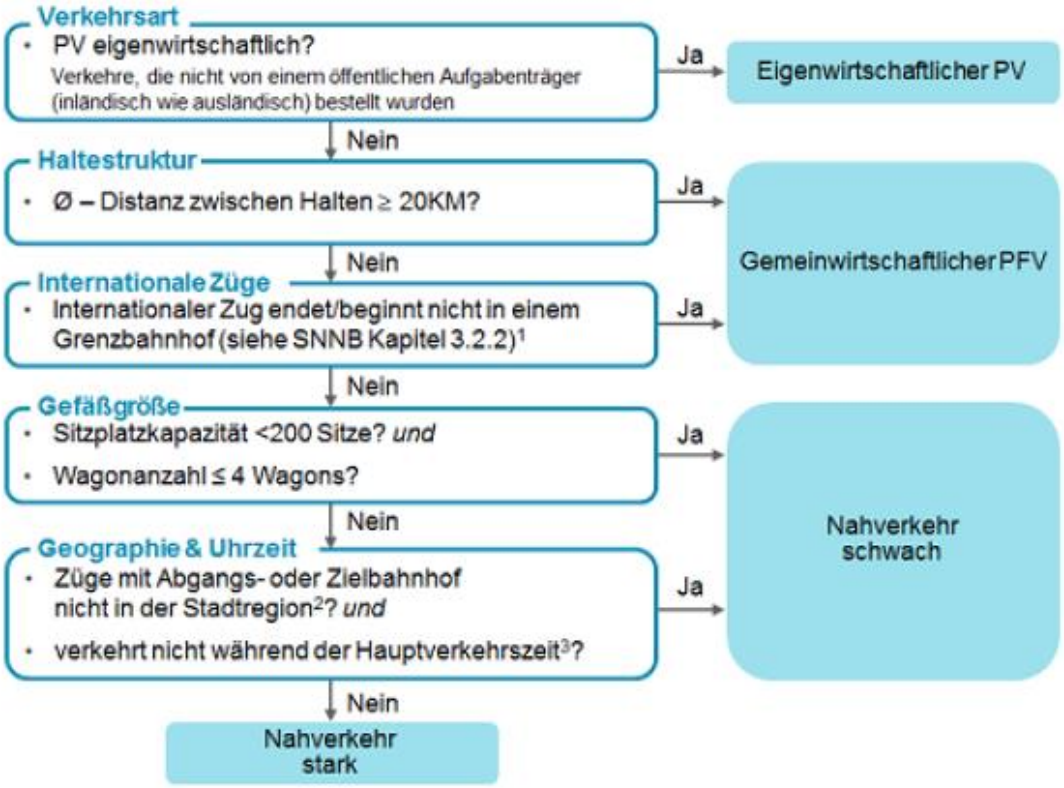
Personenverkehr

- Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
- Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
- Nahverkehr stark
- Nahverkehr schwach

Güterverkehr

- Güterverkehr manipuliert
- Güterverkehr nicht manipuliert

Zuordnungskriterien für die Marktsegmente des **Personenverkehrs**:



1. Grenzüberschreitende Züge über jeweilige Anschlussgrenzstrecke zum Nachbarinfrastrukturbetreiber
2. Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria (Kern- und Außenzone);
3. Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 6.00 und 9.00 Uhr oder Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr.

[1] Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

[redacted]

- **Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr**

Personenverkehrsdienste, die nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, werden dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" zugeordnet.

- **Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr**

Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) bekanntzugeben.
Personenverkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden und deren durchschnittliche Haltedistanz ≥ 20 Kilometer beträgt, werden dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" zugeschieden (Durchschnittliche Haltedistanz = Zugkilometer/Anzahl der Halte)2. Weiters sind vom Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste umfasst, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, eine durchschnittliche Haltedistanz < 20 km haben und nicht in einem Grenzbahnhof (Kapitel 3.2.2 der SNNB) beginnen oder enden.

- **Nahverkehr stark**

Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, die nicht die Kriterien des Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" erfüllen, werden dem Marktsegment „Nahverkehr stark" zugeordnet, wenn ihre Gefäßgröße ≥ 200 Sitzplätze und > 4 Waggons beträgt und ihr Abgangs- oder Zielbahnhof in einer Stadtregion[3] liegt und der Zug in der Hauptverkehrszeit[4] beginnt oder endet.

- **Nahverkehr schwach**

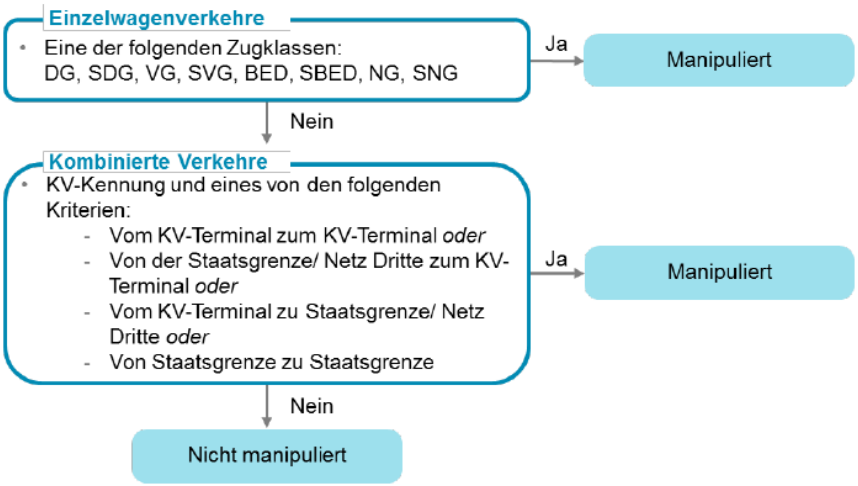
Die übrigen Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden dem Marktsegment „Nahverkehr schwach" zugeordnet.

[2] Die Berechnung erfolgt auf Grundlage der Zugkilometer auf dem Streckennetz bzw. in den Verkehrsstationen der Ö[redacted]

[3] Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria (Kern- und Außenzone)

[4] Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 6.00 und 9.00 Uhr oder Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr.

Zuordnungskriterien für die Marktsegmente des **Güterverkehrs**:



- **Güterverkehr manipuliert**

Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zugeordnet.

Im System **Einzelwagenverkehr** werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (zB Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.
Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet ein (mehrmaliger) Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (zB Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.
Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG, SDG, NG, SNG, VG, SVG, BED, SBED) des Einzelwagenverkehres zu bezeichnen und das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems mittels geeignetem Nachweis (zB Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

Bei den **kombinierten Verkehren** (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert" zugeschieden.

[redacted]

- **Güterverkehr nicht manipuliert**

Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (zB Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzuges in einem Zugbildeprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzuges, die nur einen Teil des Zuglaufes betreffen (zB Vereinigung von zwei Ganzzügen auf einem Streckenabschnitt) stellen jedenfalls keinen Zugbildeprozess dar und führen somit zu keiner Zuordnung dieses Ganzzuges zum Marktsegment „Güterverkehr manipuliert".
Die Verkehre des Marktsegments „Güterverkehr nicht manipuliert" werden durch das Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen GAG, SGAG, LGAG, SLGAG sowie mit RID bzw. SRID bei Transport von Gefahrgütern bezeichnet. Weiters gehören Militärzüge zu diesem Marktsegment, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Marktsegment „Güterverkehr manipuliert").

[...]

2.1.4 Wegeentgelttabelle

Reservierungsentgelt siehe Kapitel 4.6.1 der SNNB.

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment lautet:

Wegeentgelt $_{zugfahrt}$ = Zugkm * z + Btkm * btk +/- Zu-/Abschläge

Entgelte sind exklusive 20 % Umsatzsteuer angegeben.

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Entgelt in Euro
Zugkilometerkomponente			
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	2,157
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	1,682
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	1,834
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	1,639
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,948
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	1,580
1.1.1.g	Dienstzug *)	Zugkm	0,948
Bruttotonnenkilometerkomponente			
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001746
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001746
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002894
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002894
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001487
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001487
1.1.2.g	Dienstzug *)	Btkm	0,001487

*) Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

Der Produktkatalog Zugtrasse 2018 (Version 1.0) wurde vier Monate vor dem Ende der Trassenbestellfrist für die Netzfahrplanperiode 2018 (10.04.2017) veröffentlicht.

Für die Netzfahrplanperiode 2019 (09.12.2018 bis 07.12.2019) veröffentlichte die Ö[redacted] in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Version 1.0) unter anderem die folgenden Informationen zu den Wegeentgelten:

6 Entgelte

6.1 Mindestzugangspaket

6.1.1 Wegeentgeltstruktur

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

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

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

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

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

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

Zur Bestimmung der Marktaufschläge wird der ökonomische Lösungsansatz nach Ramsey-Boiteux herangezogen. Bei der Wegeentgeltfestlegung werden die Marktsegmente mit hoher Tragfähigkeit im Vergleich zu jenen mit niedriger Tragfähigkeit stärker belastet (relative Tragfähigkeit).

Die Tragfähigkeit wird für jedes Marktsegment aus dem Kehrwert der Wegeentgeltelastizität ermittelt. Diese Wegeentgeltelastizität bildet die Änderung der Nachfrage der Kunden der EVU im jeweiligen Marktsegment aufgrund einer Änderung der Wegeentgelte ab. Aufgrund der Wegeentgeltelastizitäten wurde die relative Tragfähigkeit jedes Marktsegmentes bestimmt. Die Festsetzung der Wegeentgelte je Marktsegment inklusive Marktaufschläge berücksichtigt zudem, dass die Wegeentgelte die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten decken müssen und ein maximaler berechneter Nachfrageverlust von 1% eintritt.

Marktaufschläge sind für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr", „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr", „Nahverkehr stark", „Nahverkehr schwach" und „Güterverkehr nicht manipuliert" festgelegt.[2]

Die folgenden **Zu- und Abschläge** sind Bestandteil des Wegeentgelts:

- **Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur**

  Der Zuschlag reflektiert die Knappheit von Fahrwegkapazität auf einem bestimmten Streckenabschnitt in Zeiten der Überlastung.

- **Performance Regime**

  Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit dar.

- **Triebfahrzeugfaktor (§ 67h EisbG)**

  Der Triebfahrzeugfaktor stellt ein Anreizsystem für den Einsatz gleisschonender Triebfahrzeuge dar. Zu diesem Zweck sind gleisbelastende Triebfahrzeuge mit einem Zuschlag (Malus) und gleisscho-

[2] Siehe Hinweis in Kapitel 6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)

nende Triebfahrzeuge mit einem Abschlag (Bonus) versehen. Dieses Anreizsystem wird im Grundsatz alle fünf Jahre evaluiert. Für die Entgeltfestsetzung der Netzfahrplanperiode 2024 sollen die Ergebnisse der nächsten Evaluierung (ggf. Adaptierung bzw. Entscheidung über Fortbestand des Systems) einfließen.

- **Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil (§ 67b EisbG)**

  Mit Netzfahrplanperiode 2018 wird ein lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil (Lärmbonus) eingeführt, welcher einen Anreiz für die Nachrüstung von Güterwagen mit lärmarmen Bremstechnologien bieten soll.

6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)

Das Genehmigungsverfahren zu den Marktaufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG ist noch im Gange. Sollte eine rechtskräftige Entscheidung in diesem Verfahren erst nach Beginn der Netzfahrplanperiode vorliegen, gilt Folgendes:

Grundsätzlich kommen die Regelungen der SNNB (Wegeentgelte inkl. Marktaufschläge, Marktsegmente) zur Anwendung.

Mit Ablauf des Tages der Zustellung des genehmigenden Bescheids der SCK an die Ö[redacted] (als Antragstellerin) kommen die SNNB mit der Maßgabe zur Anwendung, dass die Ö[redacted] durch die Entscheidung der SCK allenfalls notwendige Modifikationen veröffentlichen wird. Auf dieser Grundlage findet eine Nach- bzw. Rückverrechnung von bis dahin allenfalls zu viel oder zu wenig verrechneten Wegeentgelten statt. Tritt Rechtskraft des genehmigenden Bescheids der SCK ein, so bleibt es endgültig bei der Verrechnung nach den (allenfalls modifizierten) SNNB.

Das im vorigen Absatz Ausgeführte gilt vorläufig auch für den Fall, dass gegen den genehmigenden Bescheid der SCK Beschwerde und allenfalls weitere Rechtsmittel erhoben werden (vorbehaltlich anderslautender Entscheidungen der SCK bzw. des Bundesverwaltungsgerichts und / oder des Verwaltungsgerichtshofs).

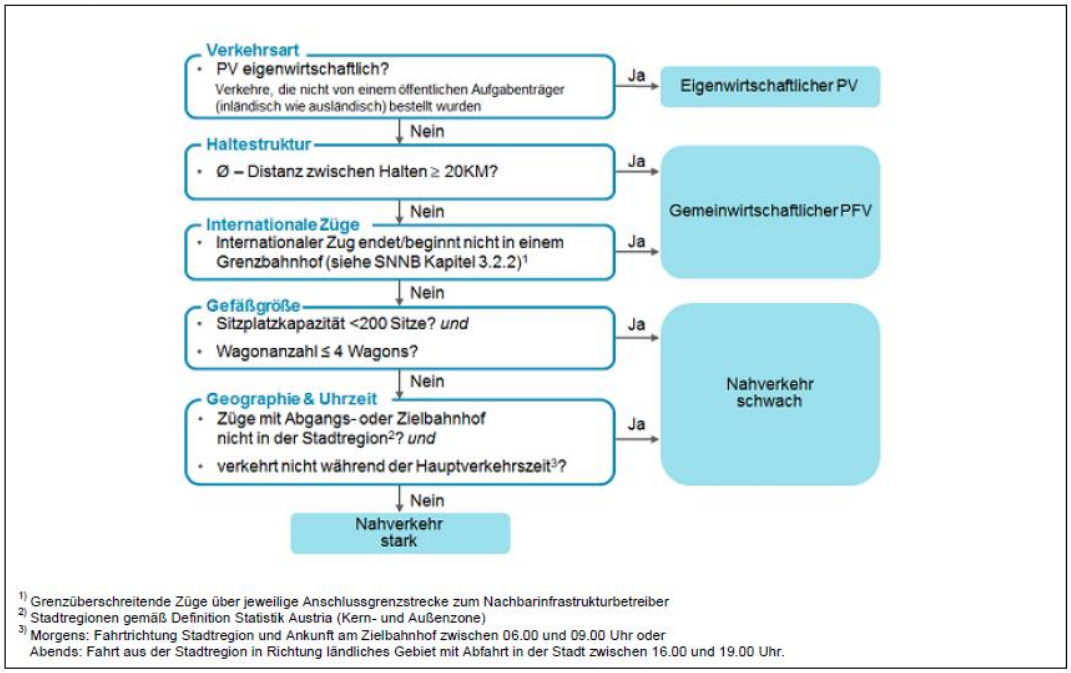
Ab rechtskräftigem Verfahrensabschluss und Vorliegen einer nicht mehr mit ordentlichen oder außerordentlichen Rechtsmitteln anfechtbaren Entscheidung über die Genehmigung von Marktaufschlägen kommen die SNNB unter Berücksichtigung allenfalls notwendiger Modifikationen aufgrund der rechtskräftig genehmigten Marktaufschläge zur Anwendung. Auch in diesem Fall kommt es zu einer Nach- bzw. Rückverrechnung von bis dahin allenfalls zu viel oder zu wenig verrechneten Wegeentgelten.

6.1.3 Marktsegmente

Die Ö[redacted] sieht unter Beachtung des § 67d EisbG sechs Marktsegmente vor (Dienstzüge, das sind Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge, stellen kein eigenes Marktsegment dar):

- **Marktsegmente Personenverkehr**
  - Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
  - Nahverkehr stark
  - Nahverkehr schwach
- **Marktsegmente Güterverkehr**
  - Güterverkehr manipuliert
  - Güterverkehr nicht manipuliert

Für die Marktsegmente des **Personenverkehrs** werden folgende Zuordnungskriterien angewendet:



- **Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr**

  Personenverkehrsdienste, die nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, werden dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" zugeordnet.

- **Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr**

  Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) bekanntzugeben.

  Personenverkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden und deren durchschnittliche Haltedistanz ≥ 20 Kilometer beträgt, werden dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" zugeschieden. (Durchschnittliche Haltedistanz = Zugkilometer/Anzahl der Halte; die Berechnung erfolgt auf Grundlage der Zugkilometer bzw. der Halte in den Verkehrsstationen auf dem Streckennetz der Ö[redacted].)

  Weiters sind vom Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste umfasst, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, eine durchschnittliche Haltedistanz < 20 km haben und nicht in einem Grenzbahnhof (Kapitel 3.2.2) beginnen oder enden.

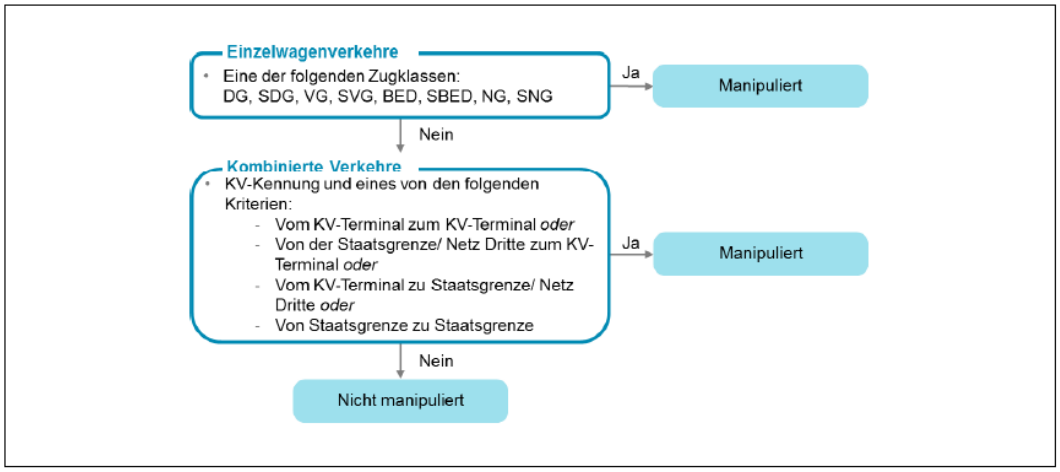
- **Nahverkehr stark**

  Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, die nicht die Kriterien des Marktsegments „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" erfüllen, werden dem Marktsegment „Nahverkehr stark" zugeordnet, wenn ihre Gefäßgröße ≥ 200 Sitzplätze und > 4 Waggons beträgt und ihr Abgangs- oder Zielbahnhof in einer Stadtregion (Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria – Kern- und Außenzone) liegt und der Zug in der Hauptverkehrszeit (Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 06.00 und 09.00 Uhr oder Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr) beginnt oder endet.

- **Nahverkehr schwach**

  Die übrigen Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden dem Marktsegment „Nahverkehr schwach" zugeordnet.

Für die Marktsegmente des **Güterverkehrs** werden folgende Zuordnungskriterien angewendet:



- **Güterverkehr manipuliert**

  Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zugeordnet.

  Im System **Einzelwagenverkehr** werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

  Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet ein (mehrmaliger) Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

  Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG, SDG, NG, SNG, VG, SVG, BED, SBED) des Einzelwagenverkehres zu bezeichnen. Das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems ist mittels geeignetem Nachweis (z.B. Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

  Bei den **kombinierten Verkehren** (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

  Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert" zugeschieden.

- **Güterverkehr nicht manipuliert**

  Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (z.B. Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzuges in einem Zugbildeprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzuges, die nur einen Teil des Zuglaufes betreffen (z.B. Vereinigung von zwei Ganzzügen auf einem Streckenabschnitt) stellen jedenfalls keinen Zugbildeprozess dar und führen somit zu keiner Zuordnung dieses Ganzzuges zum Marktsegment „Güterverkehr manipuliert".

  Die Verkehre des Marktsegments „Güterverkehr nicht manipuliert" werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen GAG, SGAG, LGAG, SLGAG sowie mit RID bzw. SRID bei Transport von Gefahrgütern bezeichnet. Weiters gehören Militärzüge zu diesem Marktsegment, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Marktsegment „Güterverkehr manipuliert").

[…]

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt-auf-schläge exkl. 20% USt [5]	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					**(z)**
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,800	1,199	1,999
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,800	0,794	1,594
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,937	1,035	1,972
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,937	0,653	1,590
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,899	-	0,899
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,899	0,452	1,351
1.1.1.g	Dienstzug[6]	Zugkm	0,899	-	0,899
Bruttotonnenkilometerkomponente					**(btk)**
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.g	Dienstzug[7]	Btkm	0,001573	-	0,001573

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 (Version 1.0) wurden vier Monate vor dem Ende der Trassenbestellfrist für die Netzfahrplanperiode 2019 (09.04.2018) veröffentlicht.

1.1.3 Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018

Am 09.09.2016 hatte die Ö[redacted] auf ihrer Internetseite [redacted] unter „Produkte, Services & Entgelte" die folgende Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018 veröffentlicht:

Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018

(Stand 9. September 2016)

1. Überblick

Die Ö[redacted] beabsichtigt, mit Wirkung Netzfahrplanperiode 2018 (10. Dezember 2017) ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen.

Die Adaptierung erfolgt unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Durchführungsverordnung 2015/909/EU, der Richtlinie 2012/34/EU („Recast") und des Eisenbahngesetzes.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die nachstehenden Informationen den aktuellen Planungsstand des Wegeentgeltmodells wiedergeben. Änderungen können sich insbesondere aufgrund der ausstehenden Entscheidungen seitens der Schienen-Control Kommission bzw BMVIT ergeben.

Das Wegeentgeltmodell 2018 betrifft das Produkt Zugtrasse. Wesentliche Änderungen sind die Einführung von sechs Marktsegmenten, die Auflassung der bisherigen Streckenkategorien und die damit verbundene Änderung der Berechnungsmethode des Wegeentgelts.[1]

Das Wegeentgelt besteht wie bisher aus einer Zugkilometer- (z) und einer Bruttotonnenkilometerkomponente (btk), wobei diese Komponenten künftig nach sechs Marktsegmenten differenziert werden.

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment lautet:

Wegeentgelt = (**Zugkm**•**z**) + (**Btkm**•**btk**) +/- Zugkm•Zu-/Abschläge [2]

Zugkilometer-/Bruttotonnenkilometerkomponente für die Netzfahrplanperiode 2018 (inklusive direkte Kosten und Marktaufschläge):

Marktsegmente	z in €/Zugkm	btk in €/Btkm
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	2,157	0,001746
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	1,682	0,001746
Nahverkehr stark	1,834	0,002894
Nahverkehr schwach	1,639	0,002894
Güterverkehr manipuliert	0,948	0,001487
Güterverkehr nicht manipuliert	1,580	0,001487

Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar. Für diese Züge beträgt die Zugkilometerkomponente 0,948 € und die Bruttotonnenkilometerkomponente 0,001487 €.

[1] bisher auch als Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) bezeichnet

[2] Zugkm = Zugkilometer, Btkm = Bruttotonnenkilometer; z und btk beinhalten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten und Marktaufschläge - siehe Punkt 2. b; betreffend sonstige Zu-/Abschläge - siehe Punkt 2. c

2. Marktsegmente, Wegeentgeltbestandteile

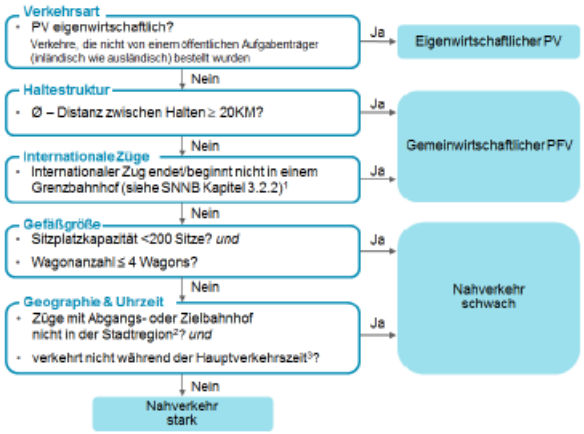
a. Marktsegmente

Die Ö[redacted] sieht unter Beachtung des § 67d EisbG sechs Marktsegmente vor (vier Personenverkehrs- und zwei Güterverkehrssegmente).

Die Marktsegmentierung bildet die Grundlage für die Festsetzung der Marktaufschläge im Sinne des ökonomischen Lösungsansatzes nach der Ramsey-Boiteux-Regel (siehe Punkt 2.b.)

- Personenverkehrssegmente
  - Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr (PV)
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr (PFV)
  - Nahverkehr stark
  - Nahverkehr schwach

Zuordnungskriterien für die Marktsegmente des Personenverkehrs:



1. Grenzüberschreitende Züge über jeweilige Anschlussgrenzstrecke zum Nachbarinfrastrukturbetreiber;
2. Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria (Kern- und Außenzone);
3. Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 6.00 und 9.00 Uhr oder Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr.

Das erste Kriterium „Verkehrsart" dient der Differenzierung von Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und jenen ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag, letztere werden dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" zugeordnet. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind bereits bei der Bestellung

(Fahrwegkapazitätsbegehren) durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bekanntzugeben.

Die nicht diesem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" zugeordneten Personenverkehrsdienste, also solche im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, werden mittels der Zuordnungskriterien „Haltestruktur", „Internationale Züge", „Gefäßgröße", „Geographie und Uhrzeit" weiter differenziert.

Eine Zuordnung zum Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" erfolgt bei einer durchschnittlichen Haltedistanz[3] ≥ 20 Kilometer$\left(\emptyset Haltedistanz = \frac{Zugkilometer}{Anzahl\ der\ Halte}\right)$.

Weiters sind vom Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste umfasst, die eine durchschnittliche Haltedistanz < 20 km und nicht in einem Grenzbahnhof[4] beginnen oder enden.

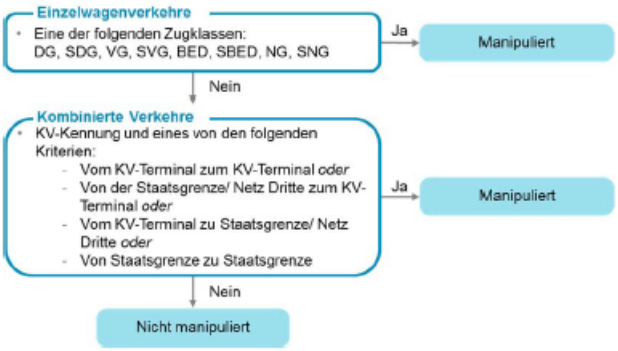
Die nicht dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" zugeordneten Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags werden nach den Kriterien „Gefäßgröße" bzw „Geographie und Uhrzeit" weiter differenziert. Die Zuordnung zum Marktsegment „Nahverkehr stark" erfolgt, sofern die angegebene Gefäßgröße überschritten und der Abgangs- oder Zielbahnhof in der Stadtregion liegt und der Zug in der Hauptverkehrszeit beginnt oder endet. Die übrigen Züge werden dem „Nahverkehr schwach" zugeordnet.

[3] Die Berechnung erfolgt auf Grundlage der Zugkilometer auf dem Streckennetz bzw den Halten in den Verkehrsstationen der Ö[redacted]

[4] Kapitel 3.2.2 der SNNB der Ö[redacted]

- Güterverkehrssegmente
  - Güterverkehr manipuliert
  - Güterverkehr nicht manipuliert

Zuordnungskriterien für die Marktsegmente des Güterverkehrs:



Das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" umfasst den Einzelwagenverkehr (Einzelwagenfern-, Einzelwagennahverkehr) und den Kombinierten Verkehr.

Unter Einzelwagenfernverkehr werden Züge verstanden, die zumindest in einem der 8 Verschubknotenbahnhöfe verschubtechnisch behandelt werden (Ausgang, Zugauflösung, Wagenmanipulation). Einzelwagennahverkehre verkehren vom Versandbahnhof/Bestimmungsbahnhof/Ladestelle zu den Zugbildebahnhöfen des Einzelwagenfernverkehrs oder von diesen zum Versandbahnhof/Bestimmungsbahnhof/Ladestelle. Der Einzelwagenverkehr umfasst somit die Zugklassen DG, SDG, VG, SVG, BED, SBED, NG, SNG.

Die Kombinierten Verkehre (unbegleiteter wie auch begleiteter KV) umfassen Züge, die ausschließlich der Beförderung von Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Container oder LKW dienen. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Der Kombinierte Verkehr umfasst somit die Zugklassen KGAG, ROLA, SKGAG, SROLA, STEC, TEC.

Das Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert" umfasst Ganz- bzw Direktzüge im Sinne von Punkt-zu-Punkt-Verkehren (zB Kunde-zu-Kunde), bei denen der Wagenzug im Zuglauf unverändert bleibt. Es handelt sich somit um Güterverkehre, die keine Manipulation im Verschubknoten bzw keine Zwischenhalte zur Unterwegsbehandlung des Wagenzuges im Zuglauf erfordern. Weiters gehören Militärzüge zu diesem Marktsegment, nicht jedoch KV-Ganzzüge (siehe „Güterverkehr manipuliert"). Das Marktsegment

„Güterverkehr nicht" manipuliert umfasst somit die Zugklassen GAG, LGAG, RID, SGAG, SLGAG, SRID.

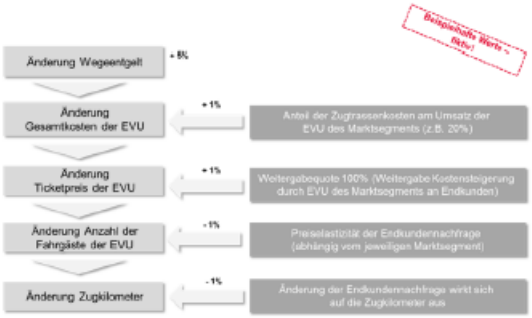
b. Methode zur Ermittlung der Marktaufschläge

Zur Bestimmung der Marktaufschläge wird der ökonomische Lösungsansatz nach der Ramsey-Boiteux-Regel herangezogen.

Bei der Wegeentgeltfestlegung werden die Marktsegmente mit hoher Tragfähigkeit im Vergleich zu jenen mit niedriger Tragfähigkeit stärker belastet (relative Tragfähigkeit).

Die Tragfähigkeit wird aus dem Kehrwert der Wegeentgeltelastizität für die sechs Marktsegmente ermittelt. Diese Wegeentgeltelastizität bildet die Änderung der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Marktsegments aufgrund einer Änderung der Wegeentgelte ab.

Anhand eines fiktiven Beispiels werden die Einflussgrößen auf diese Nachfrageänderung dargestellt:



Eine Änderung des Wegeentgelts durch die Ö[redacted] um +5% ist zunächst immer in Relation zu den Gesamtkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Marktsegment zu sehen. Beträgt der Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten zB 20%, so bewirkt die Erhöhung des Wegeentgelts um 5% eine Steigerung der Gesamtkosten um 1%.

Erfolgt die Weitergabe an die Endkunden (zB Fahrgäste, Verlader) zu 100%, so werden beispielsweise die Ticketpreise in der Folge um 1% erhöht.

Die Erhöhung der Ticketpreise bewirkt eine Änderung der Nachfrage, die als Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage bezeichnet wird. Bei einer Preiselastizität von 1 führt eine Ticketpreiserhöhung um 1% zu einem Rückgang der Endkunden-Nachfrage um 1%.

Es wird unterstellt, dass sich dieser Rückgang der Endkunden-Nachfrage 1:1 in der Zugkilometerleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen niederschlägt (Reduktion der Zugkilometer um 1%).

Die Ö[redacted] hat für das Wegeentgeltmodell die jeweiligen Wegeentgeltelastizitäten der Marktsegmente unter Beachtung der im betreffenden Marktsegment maßgeblichen Einflussgrößen (Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten, Weitergabequote und Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage) ermittelt.

Aufgrund der Wegeentgeltelastizitäten wurden die relativen Tragfähigkeiten der jeweiligen Marktsegmente bestimmt. Die Festsetzung der Wegeentgelte je Marktsegment inklusive Marktaufschläge berücksichtigt zudem, dass die Wegeentgelte die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten decken müssen und ein maximaler Nachfrageverlust von 1% eintritt.

Marktaufschläge wurden in den Marktsegmenten „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr", „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr", „Nahverkehr stark", „Nahverkehr schwach" und „Güterverkehr nicht manipuliert" festgelegt.

c. Sonstige Zu- und Abschläge

Für die Netzfahrplanperiode 2018 sind folgende sonstige Zu- und Abschläge vorgesehen:

- Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur im Streckenabschnitt Wien Meidling – Mödling
- Performance Regime (Bonus-Malus-System)
- Triebfahrzeugfaktor (Bonus-Malus-System)
- Mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2018 ist geplant einen Lärmbonus für Güterwagen, die mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstet sind, einzuführen, wobei die Abstimmung mit BMVIT und Europäischer Kommission noch im Gange ist.

Der bisherige Abschlag „korridorspezifischer Verkehrsanreiz im Güterverkehr" (Semmering und Wechsel) und der Zuschlag „Anreiz zur Auslastungsoptimierung" (hoch ausgelastete Strecken während definierter Verkehrsspitzen an Werktagen) sind nicht mehr vorgesehen.

20160909 Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018 Seite 6

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Zu 2.1.1.) Allgemein:

Dass die Ö[redacted] Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle ist und bis einschließlich 2017 keine von der Markttragfähigkeit abhängigen Aufschläge einhob, ist amtsbekannt und unbestritten.

Zu 2.1.2.) Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019

Die Feststellungen zu den veröffentlichten Aufschlägen für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 gründen sich auf die Einsicht in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö[redacted]

[redacted]. Deren Veröffentlichung vier Monate vor dem Ende der Frist für die Bestellung von Zugtrassen ist amtsbekannt und unbestritten.

Zu 2.1.3.) Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018:

Die Feststellungen zur Information über das geplante Wegeentgeltmodell 2018 auf der Internetseite der Ö[redacted] gründen sich auf die Einsicht in das Dokument „Information zum geplanten Wegeentgeltmodell 2018“, das auf der Internetseite der Ö[redacted] abrufbar war.

1.2 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Vollkosten für das Produkt Zugtrasse fest:

Die Ö[redacted] zieht zur Festsetzung des Entgelts für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Wegeentgelt) das Produkt „Zugtrasse“ heran. Die durch das Produkt Zugtrasse entstehenden Kosten sind Grundlage der Wegeentgelte. Die Ö[redacted] definiert das Produkt Zugtrasse wie folgt: *„Dem Produkt Zugtrasse werden die für die Zugfahrt erforderlichen Anlagen und Leistungen wie in § 58 EisbG angeführt zugeschieden. Dazu zählen Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt, Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie die für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen, administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen. Weiters zählen zum Produkt Zugtrasse die Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Ausarbeitung sowie die Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots, Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen und die Übermittlung der relevanten Fahrplandatensätze.“*[1]

Die Ö[redacted] verwendet für die gesamten Kosten des Produkts Zugtrasse den Begriff Vollkosten. Eine Vollkostenrechnung erfasst alle Kosten, unabhängig davon, wie sie weiter differenziert werden könnten.[2] Das Gabler-Lexikon definiert den Begriff Vollkosten als die einer Einheit eines einzelnen Kostenträgers zugerechneten Einzelkosten und anteiligen Gemeinkosten beziehungsweise variablen Kosten und anteiligen fixen Kosten. Die Addition sämtlicher Vollkosten der Produkteinheiten ergibt als Summe die Gesamtkosten des Unternehmens.[3]

Die von der Ö[redacted] angenommenen PLAN-Vollkosten für das Produkt Zugtrasse betrugen für die Netzfahrplanperiode 2018 (10.12.2017 bis 08.12.2018) ca [redacted] EUR und für die Netzfahrplanperiode 2019 (09.12.2018 bis 14.12.2019) ca [redacted] EUR.[4] Der von der

[1] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 64.
[2] *Coenenberg* et al, Kostenrechnung und Kostenanalyse, 73.
[3] https://www.gabler-banklexikon.de/definition/vollkosten-62393, abgerufen am 04.11.2019.
[4] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, 7.

Schienen-Control Kommission bestellte nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] hat für das Jahr 2019 PLAN-Vollkosten iHv [redacted] errechnet.[5]

Die geprüften IST-Vollkosten betrugen – von der Ö[redacted] selbstständig korrigiert um prognostizierte Feststellungen des Amtssachverständigen *W*[redacted] – für das Jahr 2018 [redacted] EUR und für das Jahr 2019 [redacted] EUR.[6]

Die Ö[redacted] hat (unter Beachtung der Veröffentlichungsfristen gemäß § 59 Abs 8 und § 67d Abs 7 EisbG) die Entgelte für das Fahrplanjahr 2018 erstmals im September 2016 und jene für das Fahrplanjahr 2019 im Dezember 2017 veröffentlicht. Sie hat das Wegeentgelt für das Fahrplanjahr 2018 im Jahr 2016 und jenes für das Fahrplanjahr 2019 im Jahr 2017 festgelegt. Die PLAN-Kosten für das Jahr 2018 hat sie dabei anhand der IST-Kosten der Jahre 2013 bis 2015, jene für das Jahr 2019 anhand der IST-Kosten der Jahre 2014 bis 2016 ermittelt.

Die Ermittlung der Vollkosten und der direkten Kosten sowie die Ermittlung der Entgelte basierend auf den direkten Kosten stellt die Ö[redacted] in folgendem „Sechs Säulenmodell“ dar:[7]

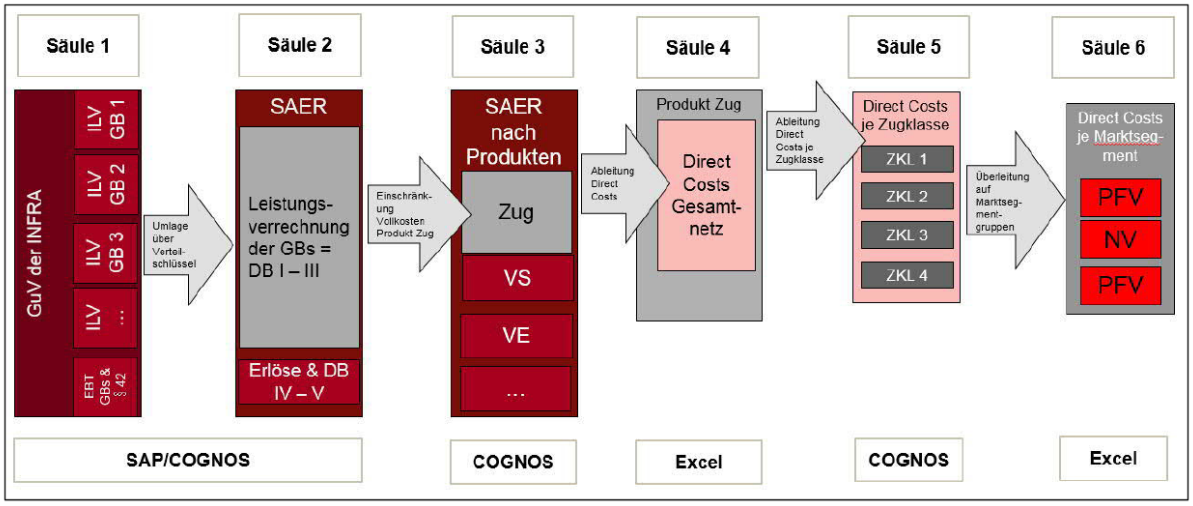


Abbildung 1: Darstellung des Sechs Säulenmodells der Ö[redacted], Ö[redacted], Stellungnahme vom 29.05.2020, 32.

Säule 1 setzt sich aus sämtlichen Kosten und Erlösen der Ö[redacted] zusammen, es handelt sich hierbei um die Gewinn- und Verlustrechnung aus dem System SAP. Technisch gesehen werden die Werte direkt aus SAP extrahiert. Es handelt sich dabei um IFRS-Werte. Die IFRS-Werte fließen in den Konzernabschluss der Ö[redacted] ein und werden vom Konzernabschlussprüfer geprüft. Die Daten lagen dem Amtssachverständigen als Excel

[5] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 47. Im Antrag der Ö[redacted] vom 12.08.2016 (S 2) sowie im Antrag der Ö[redacted] vom 17.08.2017 (S 3) wurden die PLAN-Vollkosten für 2018 und 2019 jeweils gerundet mit [redacted] EUR angegeben.

[6] Ö[redacted], Stellungnahme vom 29.05.2020, 32.

[7] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 2; *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 44.

vor. Die IFRS-Werte der Jahre 2013-2016 wurden zur Überprüfung mit den geprüften „Packages“ abgestimmt, wobei es keine Abweichungen gab.[8] Ein „Package“ beinhaltet Informationen der externen Unternehmensrechnung, wie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesellschaften und wird im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses an das Mutterunternehmen übermittelt sowie im Rahmen der jährlichen Wirtschaftsprüfung geprüft.

In der Säule 2 importiert die Ö[redacted] die Daten aus der GuV in das System Cognos. In der Applikation Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung (SAER) im System Cognos erfolgt insbesondere die Zuscheidung von Konten zu Deckungsbeitragsstufen.[9]

Die Ö[redacted] unterscheidet in der SAER mehrere Gliederungsstufen mit fünf Deckungsbeitragsstufen:

- Erlöse: Wegeentgelt und insbesondere sonstige Erlöse, die auf einer Kostenstelle der jeweiligen Strecke gebucht werden;
- Deckungsbeitrag I: Aufwand, der anfällt, sobald ein Zug fährt, wie zB Betriebsführung, Entstörung und Instandsetzung;
- Deckungsbeitrag II: Aufwand, der entsteht, sobald eine Anlage normgemäß bereitgestellt wird, wie zB Inspektion, Wartung, Winterdienst, Service, Sicherheit, Mieten und Betriebskosten, sowie Ergebnis der Geschäftsbereiche Anlagenmanagement (AM), Strecken und Anlagenentwicklung (SAE), Netzzugang (NZ). Die Geschäftsbereiche AM, SAE und NZ erbringen Managementleistungen für die Strecke. Die daraus entstandenen Kosten stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Zugbetriebes. Die Ö[redacted] legt das Ergebnis der Geschäftsbereiche, welches sich aus Erträgen abzüglich Kosten errechnet, auf die Strecke um
- Deckungsbeitrag III: Abschreibung und Buchwertzinsen

Die DB IV und V sowie die nicht zugeordneten Konten dienen in erster Linie dazu, das Ergebnis der SAER mit der GuV der Ö[redacted] abstimmen zu können:

- Deckungsbeitrag IV: Aufwand, welcher das Management Vorstand, Stäbe und das Ergebnis der Geschäftsbereiche betrifft;
- Deckungsbeitrag V: Positionen, die nicht den DB I bis DB IV zuordenbar sind, werden unter DB V zusammengefasst. Diese Positionen dienen ausschließlich der Ergebnisabstimmung der SAER mit der GuV der Ö[redacted];

[8] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 45.
[9] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 10.

- Nicht zugeordnete Konten: Konten, welche keiner Deckungsbeitragsstufe zuordenbar sind.[10]

Die einzelnen DB-Stufen beinhalten somit nur jene Kosten, welche aufgrund der oben beschriebenen DB-Stufen zugerechnet werden können. Die Deckungsbeitragsstufen der SAER dienen nicht zur Ermittlung des Deckungsbeitrages im engeren Sinn (Umsatz-variable Kosten), sondern ausschließlich zur Abgrenzung der Kosten. Die Erlöse spielen hierbei keine Rolle.[11]

In Säule 3 ermittelt die Ö [redacted] auf Basis der SAER die Vollkosten des Produkts Zugtrasse und hierfür werden nur die Kosten der DB-Stufen I bis III berücksichtigt.

In der Säule 4 wurden die direkten Kosten für das Gesamtnetz ermittelt. In der Säule 5 werden nun diese netzweit ermittelten Kosten auf die einzelnen Streckenkostenstellen aufgeteilt und daraus Kostensätze je technischer Zugklasse ermittelt.[12]

In den Jahren 2013 bis 2016 sind die folgenden (IST-)Vollkosten für das Produkt Zugtrasse angefallen:

2013 (EUR)	2014 (EUR)	2015 (EUR)	2016 (EUR)
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 1: Vollkosten des Produktes Zugtrasse für die Jahre 2013 bis 2016; *W* [redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.

[10] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 11 ff; *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 46 f.
[11] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 47.
[12] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 96.

Diese lassen sich folgendermaßen feststellen:

		2013 (EUR)	2014 (EUR)	2015 (EUR)	2016 (EUR)
Stellungnahme 16.10.2018, 91 f	Von der Ö[redacted] angegebene Vollkosten	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gutachten W[redacted] 17.07.2019, 7	Kürzung durch Feststellungen bei der Kostenstelleneinsicht	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Kürzung Sonnek Engineering – Fäkalienabsauganlage	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Kürzung Zugvorheizanlagen	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Kürzung Buchwertzinsen	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Kürzung AfA	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gutachten W[redacted] 17.07.2019, 8	Korrektur Rundungsdifferenzen Säule 3 zu Säule 4	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gutachten W[redacted] 17.07.2019, 8	Vollkosten nach Kürzung laut Säule 4 nach Neuberechnung der Ö[redacted] vom 24.06.2019	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Vollkosten laut Gutachten Amtssachverständiger	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 2: Vollkosten, Kürzungen und festgestellte Vollkosten des Produktes Zugtrasse für die Jahre 2013 bis 2016; Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, 91 f; *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.

Die Ö[redacted] hatte zunächst in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2018 (Dokumentation Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019) die in der ersten Zeile ersichtlichen Vollkosten der Jahre 2013 bis 2016 angegeben. Der

Amtssachverständige *W* hat in seinem Gutachten vom 07.06.2019[13] Kosten angeführt, welche die Ö als Vollkosten des Produkts Zugtrasse berücksichtigt hatte, welche jedoch keine Eisenbahninfrastrukturanlagen gemäß Anhang I und II der RL 2012/34/EU betrafen. So hat der Amtssachverständige bei der Kostenstelleneinsicht festgestellt, dass auf einer SAP Streckenkostenstelle im Jahr 2013 Kosten für eine Eröffnungsfeier iHv EUR erfasst worden waren. Weiters stellte der Amtssachverständige fest, dass die Ö Kosten für Zugvorheizanlagen sowie für Fäkalienabsaugung in die Ermittlung der Vollkosten des Produkts Zugtrasse einbezogen hatte. Zugvorheizanlagen und Fäkalienabsaugung sind jedoch nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets gemäß § 58 EisbG. Bei den Buchwertzinsen stellte der Amtssachverständige fest, dass ein Restbetrag von EUR bereits im Voraus festgelegt worden war und die Buchwerte der Zugtrasse pauschal mit % festgelegt wurden.[14]

Die Ö wurde in der Folge mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 11.06.2019 zu einer Neuberechnung der Vollkosten unter Kürzung um die vom Amtssachverständigen festgestellten Beträge aufgefordert. Diese Kürzung hat die Ö durchgeführt, wobei sich für die Jahre 2013, 2014 und 2016 Abweichungen von den laut dem Gutachten des Amtssachverständigen vom 07.06.2019 zu kürzenden Beträgen zeigten:

Sachverhalt	**Korrektur Ö 2013 (EUR)**	**Korrektur lt. Gutachten 2013 (EUR)**	**Korrektur Ö 2014 (EUR)**	**Korrektur lt. Gutachten 2014 (EUR)**	**Korrektur Ö 2015 (EUR)**	**Korrektur lt. Gutachten 2015 (EUR)**	**Korrektur Ö 2016 (EUR)**	**Korrektur lt. Gutachten 2016 (EUR)**
Kostenstelleneinsicht 2013, 2014, 2015 und 2016								
Sonnek Engineering Fäkalienabsauganlage								
Zugvorheizanlagen								
Buchwertzinsen								
AfA								
Korrekturen gesamt								

Tabelle 3: Vorgenommene Kürzungen, *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 7; Ö, Stellungnahme vom 24.06.2019.

Was die Kostenstelleneinsicht 2013 bis 2016 (2013: Eröffnungsfeier iHv EUR) anbelangt, so stellte die Ö nach Analyse des Fehlers fest, dass die auf der Kostenstelle erfassten Kosten für die Eröffnungsfeier in der SAER dem DB V zugeordnet sind. Das Produkt Zugtrasse umfasst dagegen nur DB I bis DB III. Da diese Kosten somit ohnehin nicht im Produkt Zugtrasse enthalten waren, mussten die Kosten des Produkts Zugtrasse bei der Neuberechnung nicht um diesen Betrag korrigiert werden. Hinsichtlich der Zugvorheizanlagen wurde vom Amtssachverständigen ein gerundeter Wert laut Anlage 4 der Dokumentation der Ö vom 16.10.2018 herangezogen, wohingegen die Ö bei der Neuberechnung den Betrag centgenau von den Vollkosten

[13] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 133 ff.
[14] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 131.

abzog. Bei allen anderen Positionen führte die Ö[redacted] die Kürzungen entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission vom 11.06.2019 durch.[15]

Der Amtssachverständige hatte bei der wiederholten detaillierten Durchsicht der Vollkosten Differenzen zwischen Säule 3 und Säule 4 festgestellt.[16] Säule 3 stellt die Vollkosten laut SAER (Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung der Ö[redacted]) dar. Aus den Vollkosten in Säule 4 werden die direkten Kosten für die Kostenblöcke Entstörung und Instandsetzung ermittelt. In den anderen Kostenblöcken werden die direkten Kosten entweder durch die Donnerstag/Sonntags-Methode oder andere Auswertungsmethoden ermittelt.[17] In Säule 3 werden die exakten Vollkosten centgenau angeführt, Säule 4 gibt die einzelnen Konten in Millionen EUR auf zwei Nachkommastellen gerundet an. Der Abgleich der Vollkosten zwischen Säule 3 und Säule 4 stellt sich wie folgt dar:[18]

	2013 (EUR)	2014 (EUR)	2015 (EUR)	2016 (EUR)
Vollkosten laut Säule 4	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Wert laut Säule 3 (SAER)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Differenz Vollkosten	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 4: Differenz der Vollkosten zwischen Säule 3 und 4, *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.

Der Amtssachverständige zog als Basis für die Ermittlung der Vollkosten nach Kürzung für das Gutachten vom 07.06.2019 die centgenauen Vollkosten aus Säule 3 (SAER) heran, während die Ö[redacted] die gerundeten Beträge der Säule 4 herangezogen hat. Aus den genannten Gründen weichen die Vollkosten nach Kürzung im Gutachten des Amtssachverständigen von den Vollkosten gemäß der von der Ö[redacted] mit Schriftsatz vom 24.06.2019 neu übermittelten Anlage 4 ab.[19] Die Ö[redacted] hat die folgenden Kürzungen vorgenommen:

	2013 (EUR)	2014 (EUR)	2015 (EUR)	2016 (EUR)
Vollkosten laut Ö[redacted] für Säule 3	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Kürzung um nicht anzusetzende Beträge	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Vollkosten nach Kürzung laut Säule 4 nach Neuberechnung der Ö[redacted] vom 24.06.2019	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 5: Vollkosten und gekürzte Vollkosten, W[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 135; W[redacted] Gutachten vom 17.07.2019, 8.

[15] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 7.
[16] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 7.
[17] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 53 f.
[18] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.
[19] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.

Demgegenüber hat der Amtssachverständige unter Heranziehung der centgenauen Vollkosten laut Säule 3 die folgenden Vollkosten errechnet:

	2013 (EUR)	2014 (EUR)	2015 (EUR)	2016 (EUR)
Vollkosten laut Gutachten Amtssach-verständiger	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 6: Festgestellte Vollkosten, *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 135.

Grundsätzlich ist die Ö[redacted] bei der Kürzung der Vollkosten gemäß dem Auftrag der Schienen-Control Kommission vom 11.06.2019 richtig vorgegangen, wie auch der Amtssachverständige festgestellt hat.[20] Da der Amtssachverständige für seine Berechnung jedoch die centgenauen, damit ungerundeten Werte, die Ö[redacted] hingegen gerundete Werte herangezogen hat, sind die vom Amtssachverständigen errechneten Vollkosten die genaueren.

Die PLAN-Vollkosten der Ö[redacted] für die Netzfahrplanperiode 2018 iHv ca [redacted] EUR und für die Netzfahrplanperiode 2019 iHv ca [redacted] EUR sind angesichts der kontinuierlichen Steigerung der (IST-)Vollkosten der Jahre 2013 bis 2016 nachvollziehbar. Die IST-Vollkosten wichen nicht wesentlich von den PLAN-Vollkosten ab.

Die Feststellungen zu den Vollkosten des Produkts Zugtrasse beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Vollkosten gründen sich auf das Vorbringen der Ö[redacted] sowie die Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted] und des Amtssachverständigen *W*[redacted]. Die Prüfung durch den nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted] ergab hinsichtlich der Ermittlung der Kosten und der Kostenzuscheidung vereinzelt Feststellungen.[21] Insgesamt kam der Sachverständige jedoch zu dem Ergebnis, dass das System der Ö[redacted] geeignet ist, die IST-Kosten für das Produkt Zugtrasse zu ermitteln. Er hielt fest, dass die von der Ö[redacted] zur Umsetzung des Systems der Kosten- und Erfolgsrechnung verwendeten drei wesentlichen IT-Systeme (Verrechnungsserver, SAP als ERP-System und Cognos) am Markt etabliert sind und anerkannte Systeme darstellen. Die konzeptionelle Umsetzung der Erfassung der IST-Kosten und die implementierte interne Leistungsverrechnung zur Ableitung von produktbezogenen Kosten (Kostenträger) beurteilte der Sachverständige als eine übliche und in der industriellen Praxis immer wieder anzutreffende Methode. Die aus den Untersuchungshandlungen gewonnenen Erkenntnisse gaben dem Sachverständigen keinen Grund zur Veranlassung, an der Richtigkeit der IST-Kosten zu zweifeln. Die in der Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung

[20] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 8.
[21] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 90 ff.

ermittelten IST-Kosten stellten für den Sachverständigen eine taugliche Ausgangsbasis für die Ableitung von Teilkostenrechnungen wie etwa einer Grenzkostenrechnung dar.[22]

Auch der Amtssachverständige *W* gelangte aufgrund seiner Prüfungen zu einzelnen Feststellungen, bestätigte jedoch die korrekte Methodik der Ermittlung der Kosten des Produktes Zugtrasse durch die Ö und die grundsätzliche Richtigkeit der von der Ö angeführten Daten.[23]

Soweit die Gutachten der beiden Sachverständigen keine Feststellungen beinhalten, die die von der Ö verwendete Methodik in Frage stellen, geht die Schienen-Control Kommission von der Richtigkeit der Angaben der Ö zu den Vollkosten aus..

1.2.1 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Buchwertzinsen fest:

Die Ö verwendet Buchwertzinsen als kostenrechnerische Methodik, um die Kosten für die Fremdfinanzierung verursachungsgerecht zuzuscheiden. Der Begriff Buchwertzinsen ist weder ein Begriff der Kostenrechnung noch der Buchhaltung, sondern wurde von der Ö gewählt. Er leitet sich davon ab, dass die Zinsen, welche für das Fremdkapital bezahlt werden, anhand der Buchwerte der Anlagen, für welche das Fremdkapital aufgenommen wird, zugeschieden werden.

Anlagegüter sind längerfristig im Betrieb eingesetzte Wirtschaftsgüter, zB Maschinen, Fahrzeuge, Möbel, PCs, Gebäude und Grundstücke. Der Buchwert einer Anlage bestimmt sich aus den Anschaffungskosten einer Anlage abzüglich der kumulierten Abschreibung der Anlage (Summe der Abschreibung über die Nutzungsdauer bis zum aktuellen Zeitpunkt). Somit hat jedes Anlagegut einen Buchwert zu einem bestimmten Stichtag, welcher im Anlageverzeichnis des Unternehmens dokumentiert ist.

Bei der Buchwertzinsenverteilung werden unter der Prämisse, dass das Fremdkapital aufgenommen wird, um die Anlagen des Unternehmens zu finanzieren, Zinsen für Fremdkapital anhand der Buchwerte der Anlagen den jeweiligen Anlagen zugeschieden und dort als Kosten erfasst. Die Methodik beruht auf der Annahme, dass Fremdkapital ausschließlich dafür aufgenommen wird, um Investitionen in das Anlagevermögen zu finanzieren. Jedes Anlagegut ist der Annahme nach durch eine Finanzierung angeschafft worden. Somit ist das Finanzergebnis, welches sich zwangsläufig aus den Finanzierungskosten ergibt, den Anlagegütern zuordenbar.[24]

Mehrfach brachte die W vor, dass seitens der Schienen-Control Kommission die Korrektheit der von der Ö durchgeführten

[22] *L*, Gutachten vom 16.07.2018, 35.
[23] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 129 ff.
[24] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 118 f.

Kostenartenrechnung, insbesondere die Höhe der Kapitalkosten zu prüfen sei. Dabei wies sie darauf hin, dass ihrer Auffassung nach für die Ermittlung der Kapitalkosten das WACC-Modell zur Anwendung gelangen solle.[25]

Die Ö erklärte in der Stellungnahme vom 23.07.2018, wie die Buchwertzinsen errechnet und den Streckenkostenstellen zugeschieden werden. Ziel sei dabei die sachgerechte kostenrechnerische Zuordnung des Zinsergebnisses der Infrastrukturbetreiberin auf die nutzenden Kostenstellen entsprechend dem Verhältnis der Anlagenbuchwerte.[26] Unter der Annahme, dass Strecken mit höheren Buchwerten zugleich einen kostenrechnerisch größeren Anteil am Zinsergebnis zu tragen haben, sollen so die Fremdkapitalfinanzierungskosten verursachungsgerecht zugeschieden werden. Die angewandte Methodik der Buchwertzinsenzuscheidung der Ö beruht sohin auf pagatorischen Kosten. Dies bedeutet, dass tatsächlich entstandene Finanzierungskosten, welche in der Finanzbuchhaltung verbucht wurden, auf die Streckenkostenstellen umgelegt werden.[27]

Der Amtssachverständige prüfte im Rahmen seines Gutachtens die von der Infrastrukturbetreiberin angewendete Ermittlungsmethodik der Buchwertzinsen. In seinem Gutachten[28] stellte er die Systematik der Verrechnung sowie die von ihm vorgenommene Überprüfung der Eingangsdaten und der Verteilung dar. Er kam zu dem Ergebnis, dass die Systematik der Buchwertzinsenverteilung von der Ö nachvollziehbar dargestellt wurde, die Methodik an sich schlüssig ist und die erörterte Umsetzung nachgeprüft werden konnte.[29]

Allerdings stellte er fest, dass dem Produkt Zugtrasse in den Jahren 2013 bis 2016 zu hohe Buchwertzinsen zugeschieden wurden. Konkret belaufen sich die Abweichungen auf EUR im Jahr 2013, EUR im Jahr 2014, EUR im Jahr 2015 und EUR im Jahr 2016.[30] Für die Ermittlung der direkten Kosten ist diese Feststellung zwar unerheblich, jedoch reduzieren sich dadurch die Vollkosten, welche gem § 67 Abs 1 iVm § 67d Abs 1 EisbG die Obergrenze der verrechenbaren Wegeentgelte darstellen. Im Zuge der Aufforderung zur Neuberechnung durch die Schienen-Control Kommission[31] legte die Ö die um die oben genannten Feststellungen korrigierten Vollkosten vor.[32] Dem Ergänzungsgutachten des Amtssachverständigen ist zu entnehmen, dass die Vollkosten im Zusammenhang mit den

[25] W, Stellungnahme vom 12.02.2018, 13; W, Stellungnahme vom 27.03.2019, 36.
[26] Ö, Stellungnahme vom 23.07.2018, 63 f.
[27] *Prell-Leopoldseder*, Grundlagen der Kostenrechnung, 17.
[28] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 118 ff.
[29] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 123.
[30] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 125 (Tabelle 20).
[31] Schienen-Control Kommission, Schreiben vom 11.06.2019.
[32] Ö, Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./1 und ./2.

Buchwertzinsen entsprechend der Aufforderung zur Neuberechnung ordnungsgemäß gekürzt wurden.[33]

Das Ziel der Kostenrechnung der Ö[redacted] ist die Darstellung der vollen Kosten der einzelnen Streckenkostenstellen und in weiterer Folge des Produkts Zugtrasse. Dies erfordert, dass sämtliche Kosten im Zusammenhang mit der Strecke auch auf den dazugehörigen Kostenstellen erfasst werden. *Seicht*[34] folgend richtet sich dabei die richtige Höhe der zu verrechnenden Zinskosten nach dem Zweck der Kostenrechnung. Soll die Kostenrechnung als Gebarungsrechnung dienen, dann soll der periodisierte, für das Fremdkapital tatsächlich bezahlte Zinsaufwand anzusetzen sein, soweit das dem Unternehmen zu Verfügung gestellte Fremdkapital für die Erstellung bzw Verwertung der Betriebsleistung eingesetzt wurde. Dem folgend stellt die von der Ö[redacted] gewählte Methodik der Buchwertzinsen-Verteilung eine in der Praxis zulässige Form der Kostenzuscheidung dar.

Den Geschäftsberichten der Ö[redacted] der Jahre 2010 bis 2015 kann entnommen werden, dass in den Jahren vor 2016 das Zinsniveau von Bundesanleihen entscheidend für die Konditionen bei der Aufnahme von Fremdkapital durch die Ö[redacted] war. Aufgrund der vom Bund übernommenen Haftung für Anleihen sowie für bestimmte Kredite, hing der Zinssatz von Neuemissionen stark von der Zinsentwicklung österreichischer Bundesanleihen ab.[35] Im Geschäftsbericht der Ö[redacted] 2018[36] ist angeführt, dass die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) seit Oktober 2016 die erforderlichen Finanzmittel für die Ö[redacted] am Kapitalmarkt aufnimmt. Die durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmten Finanzierungskosten führten im Jahr 2018 zu Emissionsrenditen für Fremdkapitalaufnahmen mit Laufzeiten ab 10 Jahren von etwa 0,7%. Ebenfalls eine positive Auswirkung auf das Zinsniveau von Bundesanleihen hat die seit Juni 2016 bestehende stabile Bonitätsbewertung des Staates Österreichs bei den drei großen Ratingagenturen, Fitch, Moody's und Standard & Poor's, die jeweils die zweitbeste Note vergaben.[37] Im Zeitraum 2010 bis 2018 wurde Österreich von den eben genannten Ratingagenturen sogar mit der höchsten (bzw. zweithöchsten) Bonitätsstufe bewertet.[38]

Den Erläuterungen im Geschäftsbericht der Ö[redacted] ist somit zu entnehmen, dass die Ö[redacted] aufgrund der Tatsache, dass die Finanzierungen über die OeBFA aufgenommen werden beziehungsweise vor 2016 der Staat Österreich für die Anleihen haftete, sehr günstige Konditionen erhält. Die Zinskosten für die Fremdfinanzierung bei der Ö[redacted] werden demnach als sehr niedrig beurteilt.

[33] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 6 f.
[34] *Seicht*, Moderne Kosten und Leistungsrechnung[11], 115.
[35] Geschäftsbericht 2015 der Ö[redacted], 58.
[36] Geschäftsbericht 2018 der Ö[redacted], 66.
[37] Geschäftsbericht 2018 der Ö[redacted], 66.
[38] Geschäftsberichte der Ö[redacted] 2010-2018.

Zur Ermittlungsmethodik der Zuscheidung über die Buchwertzinsen auf die einzelnen Kostenstellen ist festzuhalten, dass diese in der Literatur anerkannt ist. Vereinzelt wird in der Literatur auch alternativ die Anwendung eines WACC-Zinssatzes diskutiert.[39] Darüber hinaus wäre die Anwendung der WACC-Methode zur Ermittlung der Kapitalkosten mit der Bestimmung diverser Eingangsparameter verbunden, welche methodenbedingt eine gewisse Wahlfreiheit zulassen und somit mit Unsicherheiten verbunden ist. Der Ansatz der tatsächlich durch Fremdfinanzierung angefallenen Kapitalkosten ist gleichwohl einer weniger komplexen Überprüfung zugänglich und entspricht als Methodik dem Erfordernis, die Kosten wahrheitsgetreu abzubilden. Die Schienen-Control Kommission bevorzugt daher die Heranziehung der pagatorischen Kosten im Vergleich zum WACC-Modell, welches lediglich die Ermittlung kalkulatorischer Kapitalkosten erlaubt. Diese wiederum entsprechen nicht dem tatsächlichen buchhalterischen Aufwand, sondern werden modellhaft ermittelt.[40]

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Buchwertzinsen stützen sich auf die Gutachten des Amtssachverständigen *W* [redacted] sowie des nichtamtlichen Sachverständigen *L* [redacted], weiters auf das Fachwissen der Schienen-Control Kommission sowie die zitierte Fachliteratur.

1.3 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf das Erlösziel fest:

Für die verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 legte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen jeweils einen Zielerlös (bestehend aus den direkten Kosten und Marktaufschlägen) für das Produkt Zugtrasse in Summe fest. Für die Netzfahrplanperiode 2018 legte er einen Zielerlös iHv [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu- und Abschläge (wie Engpasszuschlag oder Triebfahrzeugfaktor) fest.[41] Inklusive der Dienstzüge, jedoch ebenfalls ohne Zu- und Abschläge betrug der Zielerlös [redacted] EUR.[42]

Für die Netzfahrplanperiode 2019 legten die Bundesminister einen Zielerlös iHv [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu- und Abschläge fest.[43] Inklusive der Dienstzüge, jedoch ebenfalls ohne Zu- und Abschläge betrug der Zielerlös [redacted] EUR.[44]

Aufgrund des Gutachtens von *W* [redacted] vom 07.06.2019 waren die direkten Kosten der Ö [redacted] für die Jahre 2018 und 2019 entsprechend zu mindern.[45] Mit Schreiben vom 11.06.2019 forderte die Schienen-Control Kommission die Ö [redacted] zu einer

[39] *Seicht*, Moderne Kosten und Leistungsrechnung[11], 115; *Knieps,* Netzökonomie, 13 ff; *Deimal/Erdmann/Isemann/Müller*, Kostenrechnung, 141 ff.
[40] *Seicht*, Moderne Kosten und Leistungsrechnung[11], 615 f.
[41] Ö [redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23.
[42] Ö [redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 2.
[43] Ö [redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25.
[44] Ö [redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 7.
[45] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 133.

Neuberechnung der direkten Kosten anhand der Ergebnisse des Gutachtens von *W* vom 07.06.2019 auf. Mit Stellungnahme vom 24.06.2019 legte die Ö die neu errechneten Werte vor. Sie führte aus, dass sie beabsichtige, das Erlösziel für 2018 von ursprünglich EUR auf EUR zu erhöhen.[46] Das Erlösziel für 2019 solle von ursprünglich EUR auf EUR angehoben werden.[47] Die Erhöhung des Erlöszieles würde in höheren Kostensätzen je Zug-km resultieren.

Um den Hintergrund der von der Ö beabsichtigten Erhöhung des Erlöszieles 2018 sowie 2019 zu verstehen, muss ein kurzer Exkurs zur Ermittlungsmethodik der Aufschläge mittels Ramsey-Boiteux dienen. Das von der Ö verrechnete Wegeentgelt unterteilt sich in zwei Bestandteile, die direkten Kosten und die Aufschläge auf die direkten Kosten. In Säule 6 ihres Berechnungsmodells ermittelt die Ö unter Zugrundelegung der PLAN-Mengen die direkten Kostensätze je Zug-km und Btkm. Entsprechen die IST-Mengen den PLAN-Mengen, so werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Zugkm- und Btkm-Kostensätze die direkten Kosten laut Säule 4 verrechnet, was mitsamt den sonstigen Erlösen den Einnahmen der Ö entspricht.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen für die Jahre 2018 und 2019 jeweils einen Zielerlös vorgegeben, welcher von der Ö durch die Wegeentgelte erwirtschaftet werden muss. Dieser Zielerlös betrug für das Jahr 2018 EUR exklusive Dienstzüge.[48] Das Erlösziel inklusive der Dienstzüge wurde für das Jahr 2018 mit EUR festgesetzt. Durch die Verrechnung der direkten Kosten des Produktes Zugtrasse wird bereits ein Teil des Zielerlöses verdient, der verbleibende Restbetrag muss über Aufschläge gemäß § 67d EisbG erwirtschaftet werden. Beide Verrechnungsbestandteile – direkte Kosten und Marktaufschläge - ergeben zuzüglich weiterer Zu- und Abschläge wie Engpasszuschlag oder Triebfahrzeugfaktor das Wegeentgelt, das den Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Produkt Zugtrasse verrechnet wird.

Die Ö argumentiert damit, dass zur Erreichung des Zielerlöses inklusive der Dienstzüge eine Erhöhung des Erlöszieles exklusive der Dienstzüge erforderlich sei. Durch die Verrechnung von Entgelten für das Produkt Zugtrasse sollten im Jahr 2018 demnach EUR eingenommen werden. Die Kosten der Dienstzüge entsprechen den Kosten des Güterverkehrs manipuliert, was bedeutet, dass in diesem Segment lediglich direkte Kosten verrechnet werden. Eine Reduktion der direkten Kosten hat keine Auswirkung auf die Einnahmen der Ö, wenn die Differenz zu dem vorgegebenen Zielerlös über die Aufschläge verrechnet wird. Der von den Bundesministern vorgegebene Zielerlös steuert

[46] Ö, Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 1 f.
[47] Ö, Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 7.
[48] Ö, Antrag vom 12.08.2016, 23.

daher die Einnahmen der Ö[redacted] und somit das Wegeentgelt inklusive der Aufschläge maßgeblich.

Der Zielerlös exklusive Dienstzüge ist daher ein relevanter Eingangsparameter für das Ramsey-Boiteux Modell, mit welchem die Höhe der Aufschläge berechnet wird. Das Entgelt für Dienstzüge beschränkt sich auf die direkten Kosten. Da die direkten Kosten infolge des Gutachtens von *W*[redacted] gekürzt wurden, reduzieren sich auch die direkten Kosten der Dienstzüge. Aus Sicht der Ö[redacted] muss daher der Zielerlös exklusive Dienstzüge um diesen Differenzbetrag erhöht werden, um diese Reduktion auszugleichen und weiterhin den Zielerlös inklusive Dienstzüge iHv [redacted] EUR zu erreichen.[49] Zur Rechtmäßigkeit dieser Vorgangsweise wird auf die rechtliche Beurteilung verwiesen.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zum Erlösziel stützen sich auf das Vorbringen der Ö[redacted] in den zitierten Schriftsätzen.

1.4 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Einnahmen aus Wegeentgelten und sonstigen Erlösen fest:

Für die Netzfahrplanperiode 2018 hatte die Ö[redacted] die PLAN-Einnahmen aus Wegeentgelten (inklusive Dienstzüge, exklusive Zu- und Abschläge und exklusive der beantragten Aufschläge) mit [redacted] EUR angesetzt.[50] Die geplanten sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur betrugen [redacted] EUR.[51]

Die PLAN-Einnahmen aus den Wegeentgelten für die Netzfahrplanperiode 2019 betrugen (inklusive Dienstzüge, exklusive Zu- und Abschläge wie Engpasszuschlag oder Triebfahrzeugfaktor und exklusive der beantragten Aufschläge) [redacted] EUR.[52] Die geplanten sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur wurden mit [redacted] EUR prognostiziert.[53]

Als sonstige Erlöse setzte die Ö[redacted] insbesondere Erlöse aus Verkäufen von Material wie Holz und Schrott, sowie aus Kostenbeiträgen Dritter wie zB Gemeinden und aus Pönalen iZm Bauvorhaben an, weiters Einnahmen für Brückenwerbung sowie Miet- und Pachteinnahmen wie Jagdpacht für Bannwälder.[54]

[49] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 1 f, 7.
[50] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./2, Spalte „direkte Kosten 08/2016“ letzte Zeile.
[51] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, Beilage ./15.
[52] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./3, Spalte „direkte Kosten 08/2017“ letzte Zeile.
[53] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, Beilage ./15.
[54] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 127 f.

Die PLAN-Einnahmen einschließlich der Aufschläge entsprachen dem von den Bundesministern für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Finanzen vorgegebenen Erlösziel. Das Erlösziel betrug für die Netzfahrplanperiode 2018 [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu- und Abschläge.[55] Inklusive der Dienstzüge, jedoch ebenfalls ohne Zu- und Abschläge belief es sich auf [redacted] EUR.[56] Für die Netzfahrplanperiode 2019 legten die Bundesminister einen Zielerlös iHv [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu- und Abschläge fest.[57] Inklusive der Dienstzüge, jedoch ebenfalls ohne Zu- und Abschläge betrug der Zielerlös [redacted] EUR.[58]

Die Ö[redacted] erzielte IST-Erlöse aus Wegeentgelten (einschließlich der Aufschläge und einschließlich der Dienstzüge) iHv [redacted] EUR im Jahr 2018 und iHv [redacted] EUR im Jahr 2019.[59] Ohne Berücksichtigung der Dienstzüge betrugen die Erlöse im Jahr 2018 [redacted] EUR und im Jahr 2019 [redacted] EUR. Die höheren Erlöse sind durch Mengensteigerungen gegenüber den PLAN-Werten zu erklären. Während die IST Zug-km 2018 gesamt rd [redacted]% über den PLAN-Werten lagen, waren die Btkm-Werte im Jahr 2018 im IST sogar [redacted]% höher als die geplanten Werte für 2018. Für 2019 sind die Differenzen deutlich niedriger: Während die IST Zug-km für 2019 um rd [redacted]% über den PLAN-Werten lagen, fiel die Differenz bei den IST Btkm-Werten mit [redacted]% höheren Werten als geplant sehr niedrig aus.[60]

	2018 (EUR)	2019 (EUR)
PLAN Einnahmen aus Wegeentgelt exkl. Aufschläge	[redacted]	[redacted]
PLAN Einnahmen aus Wegeentgelt inkl. Aufschläge exkl. Dienstzüge	[redacted]	[redacted]
IST Einnahmen aus Wegeentgelt inkl. Aufschläge exkl. Dienstzüge	[redacted]	[redacted]
PLAN Einnahmen aus Wegeentgelt inkl. Aufschläge inkl. Dienstzüge	[redacted]	[redacted]
IST Einnahmen aus Wegeentgelt inkl. Aufschläge inkl. Dienstzüge	[redacted]	[redacted]
PLAN Sonstige Erlöse	[redacted]	[redacted]
PLAN Sonstige Erlöse + PLAN Einnahmen aus Wegeentgelt inkl. Aufschläge inkl. Dienstzüge	[redacted]	[redacted]
PLAN Vollkosten	[redacted]	[redacted]
Anteil PLAN Erlöse an PLAN Vollkosten	[redacted]%	[redacted]%

Tabelle 7: Aufstellung der PLAN- und IST-Einnahmen, Sonstige Erlöse und Vollkosten für die Jahre 2018 und 2019, Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23; Antrag vom 17.08.2017, 25; Stellungnahme vom 23.07.2018, Beilage ./15; Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7; Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./2 und Beilage ./3; Stellungnahme vom 29.05.2020, 32.

[55] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23.
[56] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 2.
[57] Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25.
[58] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7, 7.
[59] Ö[redacted], Stellungnahme vom 29.05.2020, 32.
[60] Dies ist aufgrund der Marktbeobachtung der Schienen-Control Kommission gemäß § 74a EisbG bekannt.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Einnahmen aus Wegeentgelten und sonstigen Erlösen gründen sich auf das Vorbringen der Ö[redacted], die Gutachten des Amtssachverständigen *W*[redacted] sowie Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung der Schienen-Control Kommission.

1.5 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die von der Ö[redacted] zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten fest:

Für die Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten („direkte Kosten" iSd DVO (EU) 2015/909 hat die Ö[redacted] die folgenden Kostenblöcke herangezogen:

- Betriebsführung
- Entstörung
- Instandsetzung
- Wartung/Inspektion
- Netzzugang
- Anlagenmanagement
- Technische Betriebsführung/Energie
- Abschreibung (Absetzung für Abnutzung - AfA)

Diese Kostenblöcke umfassen die folgenden Kostenbestandteile:

1.5.1 Kostenblock Betriebsführung

Im Kostenblock Betriebsführung sind Kosten abgebildet, die durch die Planung, Steuerung und Disposition des Zugverkehrs am Netz der Ö[redacted] entstehen. Umfasst sind folgende Kostenbestandteile:[61]

- Betriebsführung Fahrdienstleiter (FDL)

Fahrdienstleiter sind für die Bedienung der Sicherungsanlagen und Koordinierung der Zugfahrten im zugewiesenen Verantwortungsbereich zuständig.

- Betriebsführung Stellwerker (STW)

Stellwerker (Fahrdienstleiterassistenten) unterstützen den Fahrdienstleiter bei der Abwicklung von Zugfahrten durch Bedienung der örtlichen Sicherungsanlagen.

- Betriebsführung Betriebsassistent/Geschäftsführer (BASS/GF)

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

[61] Ö[redacted], Schriftsatz vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 22 ff.

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

- Betriebsführung Verkehrssteuerung (VDL- VL)

Die Mitarbeiter der Verkehrssteuerung disponieren den Zugverkehr überregional, unterteilt nach Verkehrsachsen bzw überregional anhand von Verkehrsströmen. Dazu zählt auch die Überwachung bzw Verbesserung der Qualität der Betriebsführung (zB Minimierung der Auswirkungen von Verspätungen durch Steuerung des Zugverkehrs).

- Betriebsführung Betriebsmanager (BM)

Die Betriebsmanager koordinieren die sichere, wirtschaftliche, bedarfsgerechte und diskriminierungsfreie Betriebsabwicklung sowie die Kundeninformation zur Verkehrsabwicklung durch Ansteuern entsprechender Fachbereiche (zB FDL) im zugewiesenen Bereich. Die Sicherstellung der bedarfsgerechten Abwicklung des Betriebs entsprechend des bestellten Netzfahrplans gehört ebenfalls zum Aufgabenbereich.

- Betriebsführung Betriebsführungsmanagement (BFM)

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

- Betriebsführung Verkehrs- und Produktionssteuerung (VPS)

Die Verkehrs- und Produktionssteuerung überwacht die Prozesse im Abweichungsmanagement, der Produktionsplanung von Zugfahrten sowie des Pünktlichkeits- und Verfügbarkeitsmanagements insbesondere für das Produkt „Zugtrasse“. Durch Anwendung und Interpretation der vorhandenen Mess-/Analysemethoden und des dazugehörigen Reportings werden Abweichungen erkannt und Gegensteuerungsmaßnahmen erarbeitet.

- Betriebsführung Infoleistungen und Service

Hierunter fallen Kosten für Leistungen, welche ua die Baustelleninformation und baustellenbedingte Einschränkungen im Zugverkehr betreffen.

- Betriebsführung Schienenersatzverkehr

Umfasst sind Kosten für Schienenersatzverkehre[62] bei Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (zB Störungen der Eisenbahninfrastruktur, Ad-hoc-Baumaßnahmen,

[62] Kapitel 4.8 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 und 2019 der Ö[redacted].

jedoch nicht Naturereignisse, behördliche Anordnungen bzw Einschränkungen durch Fahrzeugstörungen der Zugangsberechtigten).

Ermittlung der direkten Kosten des Kostenblocks Betriebsführung

Die Ö[redacted] berücksichtigt die Kosten des Kostenblocks Betriebsführung nur anteilsweise. Diese werden nicht von den Vollkosten abgeleitet, sondern anhand des Dienstplankopfbedarfs, welcher sich aus der erforderlichen Besetzung der Dienststellen ergibt, berechnet. Die Ermittlung der vom Zugbetrieb unmittelbar abhängigen Kosten erfolgt anhand der „Donnerstag/Sonntag-Methode". Diese basiert auf der Annahme, dass der Sonntag – als Wochentag mit den wenigsten Zugfahrten und dem niedrigsten Personalbedarf – die Grundauslastung (bestehend aus fixen und variablen Kosten) des Schienennetzes der Ö[redacted] darstellt. Der Donnerstag hingegen ist der Wochentag mit dem stärksten Verkehrsaufkommen und verzeichnet sohin den maximalen Personalbedarf. Die Differenz zwischen maximalem und minimalem Dienstplankopfbedarf zieht die Ö[redacted] bei der Entgeltermittlung als diejenigen (ausschließlich variablen) Kosten heran, die in Summe unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb anfallen.[63]

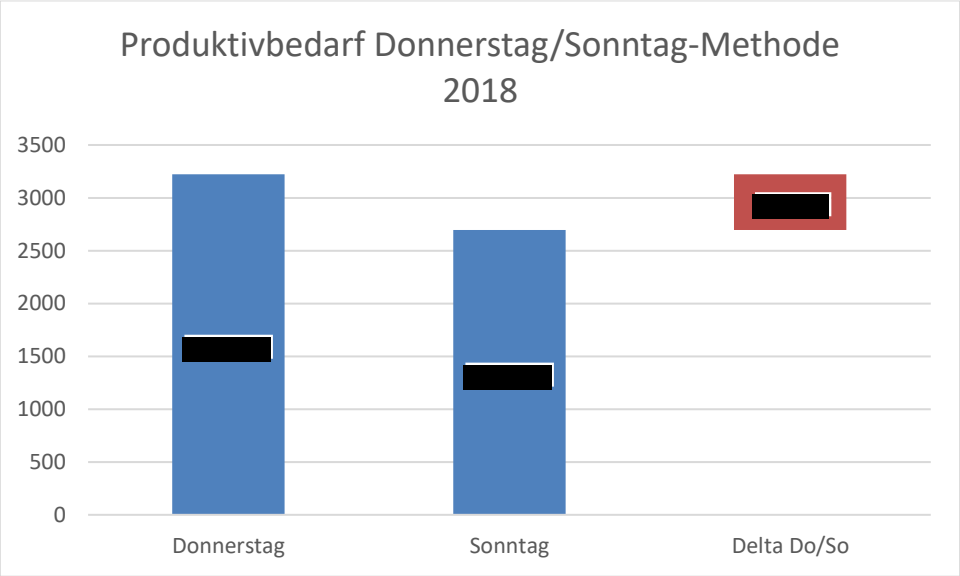


Abbildung 2: Grafische Darstellung Donnerstag/Sonntag-Methode 2018 (Die blauen Säulen Donnerstag und Sonntag enthalten auch fixe Personalkosten), Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 24.

Lediglich im Jahr 2017 bildete der Mittwoch den stärksten Tag und der Samstag den schwächsten Tag. Somit wären bei Anwendung der Methodik des Vergleiches des stärksten Tages mit dem schwächsten Tag der Mittwoch und der Samstag miteinander zu vergleichen. Es ist jedoch auch festzuhalten, dass die Abweichungen zwischen dem Mittwoch und dem

[63] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 23 f.

Donnerstag im Jahr 2017 sehr gering sind. Am Mittwoch waren [redacted] Dienstplanköpfe im Einsatz, am Donnerstag [redacted].[64]

Die Schienen-Control Kommission stellt fest, dass die von der Ö[redacted] angewendete Methodik geeignet ist, aus der Differenzbetrachtung zwischen maximalem und minimalem Zugbetrieb (Donnerstag/Sonntag-Methode) die direkten Kosten der Betriebsführung zu errechnen. Die Methodik des Vergleiches des Dienstplankopfbedarfs des stärksten Tages mit dem des schwächsten Tages ergibt einen Mehrbedarf, der sich in Vollzeitäquivalenten ausdrücken lässt. Nach Multiplikation dieses Mehrbedarfs mit dem Personalkostensatz, der sich aus dem durchschnittlichen Entgelt der Funktion (Gestaltungseinheit/Mitarbeitergruppe) zzgl Zulagen und Dienstgeberbeiträgen zusammensetzt und vom Amtssachverständigen im Detail geprüft wurde,[65] werden die unmittelbar auf den erhöhten Zugbetrieb zurückzuführenden Überstunden ([redacted]%) bei den Mitarbeitergruppen Fahrdienstleiter, Stellwerker, Betriebsassistent/Geschäftsführer und Fahrdienstleiter-Verkehrsleitung anteilig zugeschlagen. Die anrechenbaren Überstunden wurden durch eine interne Untersuchung der Ö[redacted] im Zeitraum September 2018 bis Dezember 2018 ermittelt. Die Annahme der zu [redacted]% anrechenbaren Überstunden wurde vom Amtssachverständigen im Detail überprüft und für schlüssig befunden.[66] Die errechnete Summe bildet die Grundlage für die anteilige Zuordnung von BM (Betriebsmanager), BFM (Betriebsführungsmanagement) und VPS (Verkehrs- und Produktionssteuerung), da die Personalkosten für diese drei Gruppen nicht getrennt darstellbar sind.[67]

Die Prüfung des Amtssachverständigen brachte hervor, dass die Berechnung der Differenz zwischen den Dienstplanköpfen an Donnerstagen und Sonntagen nicht korrekt erfolgte. Denn die errechnete Differenz beträgt nicht [redacted], sondern [redacted] Personenköpfe, woraus sich eine Reduktion der zugabhängigen Kosten ergibt. Bei der Überprüfung der verrechneten Personalkostensätze jedoch und der anteiligen Zurechnung von Überstunden konnte die Übereinstimmung der Berechnungsdetails mit den von der Ö[redacted] zur Verfügung gestellten Unterlagen festgestellt werden.[68]

Indexierung Betriebsführung

Für das Jahr 2018 hat die Ö[redacted] eine Indexierung mit einem Zinssatz iHv [redacted]% durchgeführt.[69] Die kritische Prüfung dieses Zinssatzes durch den Amtssachverständigen

[64] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 57.
[65] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 57.
[66] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 59 f.
[67] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 24 ff.
[68] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 57 f.
[69] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, Beilage 4.

ergab, dass der im Mittelfristplan der Ö[redacted] veranschlagte Zinssatz für die Indexierung der Löhne und Gehälter mit [redacted]% angesetzt wurde. Der tatsächlich herangezogene Zinssatz liegt sohin unter den konzerninternen Planannahmen. Für die direkten Kosten des Jahres 2019 wurde die Indexierung ebenfalls mit [redacted]% vorgenommen. Der Amtssachverständige bewertete den konservativen Ansatz von [redacted]% als angemessen.[70] Der nichtamtliche von der Schienen-Control Kommission bestellte Sachverständige *L*[redacted] kommt in seinem Gutachten ebenso zum Ergebnis, dass der Personalkostenwachstumsindex nachvollziehbar ist und auf einer validen Grundlage basiert. Er konnte hierbei keine Fehler feststellen.[71]

Instandhaltung der Schieneninfrastruktur

Die Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur werden in den Kostenblöcken Entstörung, Instandsetzung und Wartung/Inspektion erfasst, welche wiederum in weitere Kostenbestandteile untergliedertwerden.[72]

1.5.2 Kostenblock Entstörung

Der Kostenblock Entstörung umfasst Maßnahmen zur Beseitigung von Störungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen mit dem Ziel der Wiederherstellung der Verfügbarkeit von Anlagen, wie beispielsweise Diagnose und Ortung von Fehlern. Nicht enthalten sind Aufwendungen für die Schadensbehebung infolge von Witterungseinflüssen, Zugzusammenstößen oder Einwirkungen Dritter. Diese werden auf gesonderten Aufträgen im Kostenblock Entstörung erfasst.[73]

Die direkten Kosten des Kostenblocks Entstörung hat die Ö[redacted] ausgehend von den Vollkosten der Jahre 2013 – 2016 ermittelt. Ausgangsbasis für die Ermittlung der direkten Kosten für das Jahr 2018 bildeten die Vollkosten des Produktes Zugtrasse der Jahre 2013, 2014 und 2015. Die Vollkosten der Jahre 2014, 2015 und 2016 wurden für das Jahr 2019 herangezogen.[74]

Im Rahmen der Entstörungskosten werden Aufwendungen erfasst, die verschiedenen Streckenkostenstellen zugerechnet werden:

Entstörung Unterbau

Der Kostenbestandteil Entstörung Unterbau umfasst die Kosten für den Fahrbahnunterbau bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen. Hier ist insbesondere die Bedielung

[70] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 61.
[71] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 69.
[72] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 28.
[73] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 30; *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 64.
[74] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 53.

(Gummimatten, Betonplatten bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen) zu nennen. Nicht erfasst sind Schranken- und Lichtanlagen.[75]

Im Rahmen des Kostenbestandteils Entstörung Unterbau werden weitere Aufwendungen verbucht, die aber von der Ö[redacted] mangels unmittelbaren Zusammenhangs mit dem Zugbetrieb nicht bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden. Dazu zählen Arbeiten an Lehnen, Mauern, Tunnels, Lärmschutzwänden und Dämmen. Die Kosten für die Entstörung an Bahnkörpern (Arbeiten an Entwässerungsgräben/Drainagen) werden ebenfalls nicht berücksichtigt.[76]

Der Amtssachverständige *W*[redacted] konnte erheben, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Entstörungskosten für die Bedielung besteht: Durch die Zugfahrt entstehen Vibrationen im Gleisbett, die zu einer Verschiebung der Gummimatten und Betonplatten führen, woraus sich in weiterer Folge Störungen ergeben können. Der Amtssachverständige konnte aufzeigen, dass die Ö[redacted] im Rahmen des Kostenbestandteils Entstörung im Jahr 2013 [redacted] %, im Jahr 2014 [redacted] % und im Jahr 2015 [redacted] % des Gesamtaufwandes des Kostenbestandteils Entstörung Unterbau als direkte Kosten berücksichtigt hat. Bei diesem Prozentsatz handelt es sich ausschließlich um Entstöraufträge am Unterbau der Eisenbahnkreuzungen, von denen ein Overheadanteil sowie ein Anteil für nicht anrechenbare Schäden abgezogen wird.[77]

Entstörung Brücken und konstruktive Durchlässe

Unter diesen Kostenbestandteil fallen jene Kosten, die im Zusammenhang mit Ingenieurbauwerken (zB Tunnel, Brücken und Durchlässe) stehen.[78] Brücken unterliegen einer zugabhängigen Abnutzung. Diese ergibt sich aus der Übertragung der Zuglasten über die Loslager und Festlager der Brücke in das Fundament. Allerdings zog die Ö[redacted] bei der Ermittlung der direkten Kosten für Brücken [redacted] % als nicht anrechenbare Entstörungskosten sowie einen Overheadanteil ab. Die [redacted] % stammen hierbei aus der SAM-Auswertung.[79]

Kosten für die Entstörung von konstruktiven Durchlässen fallen hingegen unabhängig vom Zugbetrieb an. Diese Kosten werden von der Ö[redacted] nicht als direkte Kosten berücksichtigt. Wie die Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen ergeben haben, sind konstruktive Durchlässe lediglich in der von der Ö[redacted] verwendeten Auftragsbezeichnung „Entstörung Brücken/konstruktive Durchlässe“ mit enthalten. In die

[75] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 32.
[76] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 32.
[77] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 63 f (Abbildung 30).
[78] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 34.
[79] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 67.

Ermittlung der direkten Kosten werden nur Kosten für die Entstörung von Brücken, nicht hingegen solche für die Entstörung von konstruktiven Durchlässen einbezogen.[80]

Entstörung Oberbau

Dieser Kostenbestandteil umfasst alle Aufwendungen der Entstörung in Zusammenhang mit der „Fahrbahn", dazu zählen alle Gleise und Weichen mit Schienen, Schwellen und die Bettung.[81]

- Schienen

Schienen dienen dazu, die Radlasten aufzunehmen und auf den Untergrund zu übertragen. Neben der Spurführung, welche durch Schienen, Weichen und Schwellen erfolgt, wird bei elektrifizierten Strecken der Fahrstrom rückgeleitet und Informationen der Zugsicherungstechnik transportiert.[82] Schäden an den Schienen und Weichen bis hin zu Schienenbrüchen und Brüchen in der Fahrbahn von Weichen (Herz oder Zunge) treten durch die Zugbelastung über längere Zeiträume auf. Das Gleiche gilt für Störungen bei Isolierstößen.[83]

- Schwellen

Schwellen gewährleisten die Spurhaltung der Schienen und übertragen die Kräfte, die durch den Radsatz des Zuges über die Schienen eingeleitet werden, auf den Bahnkörper. Schienen und Schwellen sind durch Schienenbefestigungen miteinander verbunden, wodurch ein verwindungs- und schubsicherer Gleisrost entsteht. Unmittelbar durch den Zugbetrieb wirken vertikale und horizontale Kräfte auf die Schienenbefestigungen ein, wobei insbesondere der ständige Wechsel von Druck- und Zugkraft eine charakteristische Belastung der Schienenbefestigung darstellt, welche Störungen begünstigt.[84]

- Bettung

Durch die Bettung (Schotterbett oder feste Fahrbahn) wird der Druck der Radlasten über die Schwellen an den Untergrund mit dem Ziel einer gleichmäßigen Verteilung auf eine größere Fläche weitergegeben. Außerdem dient das Schotterbett der Sicherung der Schwellen und soll das Absickern von Niederschlagswasser ermöglichen.[85]

[80] AaO, 67.
[81] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 34.
[82] *Jochim/Lademann*, Planung von Bahnanlagen[2], 108 f.
[83] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 34.
[84] *Jochim/Lademann*, Planung von Bahnanlagen[2], 109 ff.
[85] AaO, 112.

Von den Kosten für die Entstörung des Oberbaus (Gleis und Weichen) hat die Ö[redacted] einen Overheadanteil sowie die sich aus der Auswertung des Störungs- und Arbeitsmeldesystems (SAM) ergebenden nicht anrechenbaren Schäden iHv [redacted]% abgezogen.[86]

Entstörung Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen

Als Bahnübergang ist die Gesamtheit der Anlagen zu bezeichnen, die zur sicheren Benutzung eines definierten, gemeinsamen Verkehrsraumes von Schienen- und Straßenverkehr dient. Aufgrund der hohen kinetischen Energie und des langen Bremsweges von Zügen ist diesen der Vorrang zu gewähren. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der rechtzeitigen Ankündigung der Annäherung eines Schienenfahrzeuges gegenüber den Straßenverkehrsteilnehmern. Diese Regelung des gemeinsamen Verkehrsraumes erfolgt über technische Einrichtungen wie Signalanlagen, Lichtsignalanlagen und Schranken.[87]

Der Kostenbestandteil Entstörung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen umfasst die Kosten für Sicherungsanlagen an Eisenbahnkreuzungen, welche bei der Ermittlung der direkten Kosten von der Ö[redacted] anteilig berücksichtigt werden. Insbesondere beinhaltet dieser Kostenbestandteil die Kosten für die Entstörung von Schranken, weil Entstörungsarbeiten nur bei Schrankenanlagen, nicht hingegen bei Lichtzeichenanlagen anfallen.[88] Schranken verfügen über mechanische Teile, welche bei der Schließung und Öffnung einer bestimmten Beanspruchung unterliegen und somit verschleißabhängig sind.[89] Der Verschleiß, der wiederum kausal für den Entstörungsfall ist, wird durch ein häufiges Öffnen und Schließen der Schranken verursacht.

Der Amtssachverständige konnte nachvollziehen, dass auch bei der Entstörung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen die Overheadkosten und die nicht anrechenbaren Schäden, abgeleitet aus dem SAM-System im Ausmaß von [redacted]% abgezogen wurden.[90]

Entstörung Sicherungsanlagen

Technische Sicherungsanlagen dienen der Steuerung komplexer, sicherheitsrelevanter Prozesse im Bahnbetrieb.[91] Vom Kostenbestandteil „Entstörung Sicherungsanlagen" der Ö[redacted] umfasst sind die Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsanlagen (zB Sicherungseinrichtungen an Weichen, Signalen, Gleisfreimeldeanlagen,

[86] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 66; Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 26.
[87] *Maschek*, Sicherung des Schienenverkehrs[4], 243 ff.
[88] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 80.
[89] *Maschek*, Sicherung des Schienenverkehrs[4], 243 ff.
[90] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 70.
[91] *Maschek*, Sicherung des Schienenverkehrs[4], 159.

Linienzugbeeinflussung und ETCS (European Train Control System)), ausgenommen die vorgenannten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen.[92]

Die Ö[redacted] setzt in diesem Bereich der Entstörung bei der Berechnung der direkten Kosten nur die Kosten der Sicherungsanlagen für Weichen (Verschluss und Endlagenprüfung) und Innenanlagen (Eisenbahnsicherungsanlagen, ESA) anteilig an.[93]

Im Rahmen der ESA unterscheidet die Ö[redacted] zwischen mechanischen, elektromechanischen, elektrischen und elektronischen Eisenbahnsicherungsanlagen.[94] Eingebaute mechanische, elektromechanische und hydraulische Bauteile werden für jede Zugfahrt in der Stellwerkstechnik genutzt und unterliegen daher der Abnutzung. Die Entstörung mechanischer, elektromechanischer und elektrischer ESA hängt vom Zugbetrieb ab, da hier mechanische und elektrotechnische Komponenten vorhanden sind (zB Relais, Seilzüge), welche in Abhängigkeit von der Anzahl der Züge unterschiedlich oft betätigt werden müssen. Entstörungsleistungen ergeben sich in Folge der Abnutzung und sind sohin unmittelbar vom Zugbetrieb abhängig.[95]

Bei elektronischen ESA erfolgt die Stellung aufgrund elektrischer Leitungen, deren Verschleiß unabhängig vom Zugbetrieb anfällt. Dies hat die Ö[redacted] berücksichtigt, indem sie den Anteil der elektronischen ESA ermittelt und im Ausmaß von [redacted]% von den anrechenbaren Kosten abgezogen hat.[96]

Die kritische Prüfung durch den Amtssachverständigen brachte hervor, dass der Anteil der elektronischen ESA nicht korrekt ermittelt wurde und dieser eigentlich [redacted]% statt [redacted]% ausmacht. Die zu berücksichtigenden Kosten der Entstörung der ESA wurden jedoch im Rahmen der Berechnung der direkten Kosten von der Infrastrukturbetreiberin abgerundet, weswegen der korrekte Ansatz von [redacted]% weiterhin unter den angesetzten direkten Kosten liegt.[97] Hiervon abgesehen wurde die Zuscheidung zu den direkten Kosten vom Amtssachverständigen für methodisch korrekt befunden.[98]

Auch im Bereich der Sicherungsanlagen hat die Ö[redacted] die Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden im Ausmaß von [redacted]% (SAM-Auswertung) abgezogen.[99]

[92] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 35.
[93] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 68.
[94] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 36.
[95] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 69.
[96] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 36.
[97] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 68.
[98] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 69.
[99] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 37.

Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlagen

Dieser Kostenbestandteil enthält die Kosten für die Entstörung von Oberleitungen inklusive Masten und Schaltgerüste, die Anlagen zur Steuerung der Stromversorgung sowie die Anlagen zur automatischen Betriebsführung. Die Ö[redacted] hat ihrem Vorbringen nach bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten der Entstörung von Oberleitungsanlagen lediglich besonders verschleißintensive Teile wie den Fahrdraht und das Kettenwerk herangezogen, jedoch nicht die sonstigen Oberleitungsanlagen wie Masten sowie die Kosten für Schalt-, Fernwirk-, und Leittechnikanlagen.[100]

Die Kosten der Entstörung der Oberleitungsanlagen werden nicht getrennt für den Fahrdraht und die sonstigen Oberleitungsanlagen erfasst. Als Berechnungsgrundlage für die Trennung dieser Kosten wurde der Bericht der TU Graz zu „LCC Oberleitungen" herangezogen, wonach sich ein anrechenbarer Kostenanteil von [redacted]% der Entstörungskosten der Oberleitung ergibt.[101]

Der Amtssachverständige ist zum Ergebnis gekommen, dass die von der Ö[redacted] angewandte Methodik aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Detailinformationen eine sinnvolle Alternative darstellt, um die Entstörungskosten des Fahrdrahtes verlässlich ermitteln zu können. Der Amtssachverständige konnte aus der Durchsicht der Beilage F des Schriftsatzes der Ö[redacted] vom 16.10.2018 (Auszug Bericht TU Graz „LCC Oberleitungen") darauf schließen, dass die TU Graz bei der Ermittlung des Prozentsatzes lediglich den Fahrdrahttausch und somit keine Kosten für die Entstörung des Kettenwerks berücksichtigt hat. Somit wurden im Bereich Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlage lediglich Kosten für den Fahrdrahttausch bei der Ermittlung der direkten Kosten angesetzt.[102]

Auch bei dieser Position wurden die Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden, und zwar iHv [redacted]%, abgezogen.[103]

Indexierung Entstörung

Die Ö[redacted] indexiert den Kostenblock Entstörung im Jahr 2018 mit [redacted]%. Basis für die Errechnung dieses Prozentsatzes stellt die Mittelfristplanung 2016-2021 dar.[104] Der Amtssachverständige stellte fest, dass bei der Ermittlung des Prozentsatzes für die Indexierung die jährliche Steigerung durch die Basis dividiert wurde, womit der Zinseszins-Effekt vernachlässigt wird. Bei der Indexierung wird jedoch jedes Jahr separat bis 2018

[100] Ö[redacted], Schriftsatz vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 38.
[101] Ö[redacted], Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 38 f.
[102] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 71 f.
[103] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 72.
[104] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 39 f.

aufgezinst. Der korrekt ermittelte Prozentsatz für die Indexierung beträgt im Kostenblock Entstörung [redacted]%.[105] Der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] führte an, dass die rechnerische Herleitung ein anderes Ergebnis liefert als von der Ö[redacted] angegeben. Der Grund hierfür liegt in der Vernachlässigung der Wachstumsrate.[106] Für die Ermittlung der direkten Kosten Entstörung 2019 errechnete die Ö[redacted] einen Prozentsatz von [redacted]% für die Indexierung.[107]

Der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] stellte fest, dass die Ö[redacted] für die Indexierung 2019 den Prozentsatz von [redacted]% ermittelt, indem sie die gesamte Veränderung von [redacted]% durch drei Jahre dividiert. Dies ist methodisch nicht korrekt, da auch die Wachstumsrate errechnet werden muss.[108] Der Amtssachverständige *W*[redacted] führt einen korrekten Indexierungszinssatz 2019 in der Höhe von [redacted]% an und weist ebenfalls auf die falsche Ermittlungsmethodik hin.[109]

Die Ö[redacted] wurde aufgefordert, die Berechnung der direkten Kosten unter Berücksichtigung der korrekten Prozentsätze durchzuführen.

Die Ö[redacted] legte mit der Stellungnahme vom 24.06.2019 die Neuberechnung der direkten Kosten vor. Der Amtssachverständige bestätigte in seinem Gutachten vom 17.07.2019, dass die Ö[redacted] die direkten Kosten 2018 und 2019 entsprechend der Aufforderung der SCK vom 11.06.2019 gekürzt hat und damit die falsche Indexierung im Kostenblock Entstörung in der Neuberechnung der Ö[redacted] korrigiert wurde.[110]

1.5.3 Kostenblock Instandsetzung

Der Kostenblock Instandsetzung umfasst Kostenbestandteile, welche die Instandsetzung der Schieneninfrastruktur betreffen. Hierunter sind Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit einer Anlage ohne Wechsel der Anlagentechnik, dh ohne wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit, zu subsumieren. Im Gegensatz zu den Aufwendungen der Entstörung handelt es sich bei Instandsetzungsarbeiten um im Voraus geplante Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur.[111] Schadensbehebungen sind nicht Teil der Instandsetzung, weshalb in diesem Kostenblock bei der Ermittlung der direkten Kosten kein Anteil für Schadensfälle abgezogen wird.[112]

[105] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 72.
[106] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 57.
[107] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 273.
[108] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 60.
[109] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 72.
[110] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 10.
[111] Ö[redacted] Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 40.
[112] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 74.

Die Ö [redacted] erfasst die Kosten der Instandsetzung analog zu den zuvor im Kostenblock Entstörung dargestellten Kostenstellen. Aus diesem Grund kann in Bezug auf die Methodik der Ermittlung der anrechenbaren direkten Kosten auf obige Ausführungen verwiesen werden.[113] Abweichende Vorgangsweisen wurden vom Amtssachverständigen detaillierten Prüfungshandlungen unterzogen, deren Feststellungen wie folgt dargestellt werden.

Die direkten Kosten des Kostenblocks Instandsetzung hat die Ö [redacted] ausgehend von den Vollkosten der Jahre 2013 – 2016 ermittelt. Ausgangsbasis für die Ermittlung der direkten Kosten für das Jahr 2018 bildeten die Vollkosten des Produktes Zugtrasse der Jahre 2013, 2014 und 2015. Die Vollkosten der Jahre 2014, 2015 und 2016 wurden für das Jahr 2019 herangezogen.[114] Ebenso wie im Kostenblock Entstörung hat die Ö [redacted] bei der Ermittlung der direkten Kosten für den Kostenblock Instandsetzung die Overheadkosten abgezogen.[115]

Instandsetzung Unterbau

Der Kostenbestandteil Unterbau enthält analog zum Kostenbestandteil „Entstörung Unterbau“ die Kosten der Instandsetzung für den Fahrbahnunterbau bei Bahnübergängen/Eisenbahnkreuzungen.

Die Schienen-Control Kommission stellt aufgrund der detaillierten Prüfungen des Amtssachverständigen fest, dass die methodische Abgrenzung der diesem Kostenbestandteil zurechenbaren Aufwendungen durch die Infrastrukturbetreiberin richtig vollzogen wurde, sodass nur solche Kosten angesetzt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

Im Bereich Instandsetzung Unterbau konnten von der Infrastrukturbetreiberin für die Jahre 2013 bis 2015 Prozentsätze ermittelt werden, welche die anteilig anrechenbaren Direktkosten darstellen. Diese bewegen sich zwischen [redacted] % und [redacted] % und umfassen die Instandsetzung des Unterbaus der Eisenbahnkreuzungen abzüglich eines Overheadanteils.[116]

Instandsetzung Oberbau

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

[113] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 40.
[114] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 53.
[115] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 73 ff; Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 40 ff.
[116] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 75 (Abbildung 37).

erforderlich machen. Als wesentliche Maßnahmen fallen hier das Wechseln von Schwellen und Schienen, das maschinelle Stopfen der Bettung sowie die Oberflächenbehandlung der Gleise an.[117]

Qualität und Lage der Gleise und Weichen werden nahezu ausschließlich durch den Zugbetrieb beeinflusst, weswegen ein Großteil der anfallenden Kosten der Instandsetzung des Oberbaus bei der Ermittlung der direkten Kosten zu berücksichtigen ist. Dementsprechend hat die Ö [redacted] % der Kosten als direkte Kosten herangezogen.

Die Prüfung durch den Amtssachverständigen bestand aus einer Überprüfung der Produkttexte der Kostenstellen hinsichtlich deren Konnex zum Zugbetrieb. Der Amtssachverständige konnte auf dieser Basis feststellen, dass bei der Ermittlung der anteiligen direkten Kosten der Instandsetzung Oberbau ausschließlich Aufwendungen angelastet wurden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehen. Eine Auflistung dieser Arbeiten findet sich im Gutachten vom 07.06.2019 auf den Seiten 76 f.[118]

Instandsetzung Brücken und konstruktive Durchlässe

Brücken und konstruktive Durchlässe bedürfen regelmäßiger Instandsetzungsmaßnahmen, da der Zugbetrieb zu Materialermüdung führt. Hier sind insbesondere die durch den Zugbetrieb entstehenden Kräfte, die auf die Brückentragwerke und Lager einwirken, zu nennen. In Abhängigkeit von der Brückenkonstruktion und den für den Brückenbau genutzten Materialien variiert das Ausmaß des Verschleißes. Bei der Bestimmung der direkten Kosten im Bereich Instandsetzung Brücken und konstruktive Durchlässe wird von der Infrastrukturbetreiberin ein Prozentsatz von [redacted]% angesetzt. Dieser ergibt sich aus einer Kalkulation, welche die Verschleißfähigkeit der Brückenkonstruktionen in Abhängigkeit von Bauart und Material berücksichtigt.[119]

Daneben wird der Wechsel von Brückenhölzern in die Berechnungen miteinbezogen, da dieser in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Zugbetrieb steht: Brückenhölzer – welche bei Brücken die Funktion von Schwellen wahrnehmen – verteilen die aufgrund der Zugfahrt einwirkenden dynamischen Kräfte auf das Brückentragwerk. Mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen geht eine beschleunigte Abnutzung der Brückenhölzer einher, welche regelmäßige Instandsetzungsmaßnahmen erfordert.[120]

Die Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen ergaben, dass eine anteilige Zurechnung der Kosten der Instandsetzung bei Brücken und konstruktiven Durchlässen plausibel ist. Der

[117] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 42 f.
[118] *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 76 f.
[119] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 47; *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 80 f.
[120] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 48; *W* [redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 80.

Brückenexperte der Ö[redacted] konnte gegenüber dem Amtssachverständigen darlegen, dass Gewölbebrücken und Massivbrücken, anders als Stahlbrücken, einen sehr geringen Anteil an verschleißfähigem Material aufweisen. Die zur Berechnung der anteiligen direkten Kosten dieser Kostenstelle herangezogenen Prozentsätze beruhen auf Erfahrungswerten der Abteilung Brückenbau der Infrastrukturbetreiberin und sind konservativ bemessen.[121] Die Schienen-Control Kommission stellt hierzu fest, dass der angesetzte Prozentsatz aus eisenbahnbautechnischer Sicht plausibel ist.

Instandsetzung Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen

Im Rahmen der Instandsetzung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen fallen durch den Zugbetrieb Aufwendungen an, die in Zusammenhang mit der mechanischen Beanspruchung der Schrankenbäume entstehen. Der Auswertung der Ö[redacted] zufolge verfügt das gesamte Streckennetz über 1572 technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen, wovon jedoch [redacted]% ausschließlich über eine Lichtzeichenanlage gesichert sind, deren Instandsetzung keine Interdependenz zum Zugbetrieb zeigt. Diesen Anteil von [redacted]% hat die Ö[redacted] (nach Abzug der Overheadkosten) von den Kosten für die Instandsetzung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen abgezogen.[122] Dementsprechend werden durch die Infrastrukturbetreiberin bei der Ermittlung der direkten Kosten nur jene Kosten berücksichtigt, die aufgrund der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehenden mechanischen Beanspruchung der Schrankenbäume anfallen.

Die kritische Prüfung durch den Amtssachverständigen und die von der Ö[redacted] angeforderten Informationen ergaben, dass der Anteil der ausschließlich über Lichtzeichenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzungen [redacted]% beträgt. Dies führt bei der Berechnung der PLAN-Instandsetzungskosten zu einem erhöhten Ansatz. Diese Feststellung wurde im Ergebnis jedoch als unkritisch qualifiziert, da die IST-Instandsetzungskosten des Jahres 2018 über den errechneten Planwerten lagen.[123] Im Hinblick auf die konsistente Verwendung eines methodisch korrekten Ermittlungsansatzes wurde die Ö[redacted] dennoch zur Neuberechnung aufgefordert.[124]

Instandsetzung Sicherungsanlagen

Die Kostenstelle erfasst Kosten, die sich aus der Instandsetzung von Sicherungsanlagen ergeben. Hierbei sind insbesondere Aufwendungen zu nennen, die im Zusammenhang mit Sicherungseinrichtungen an Weichen, Signalen, Gleisfreimeldeanlagen,

[121] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 48; *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 81.
[122] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 46.
[123] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 79 f.
[124] Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 11.06.2019.

Linienzugbeeinflussung und ETCS entstehen. Die bereits in Abschnitt 0 dargestellten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen sind von der Erfassung ausgenommen.

Analog zu den Ausführungen unter Abschnitt 0 werden im Rahmen der Instandsetzung nur die Kosten der Sicherungsanlagen für Weichen (Verschluss und Endlagenprüfung) und Innenanlagen (ESA) bei der Berechnung der direkten Kosten anteilig berücksichtigt. Auch hinsichtlich der Sicherungsanlagen hat die Ö[redacted] die Aufwendungen für elektronische ESA mit [redacted]% angesetzt und bei der Ermittlung der sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes ergebenden Kosten nicht berücksichtigt.[125]

Ebenso wie beim Kostenbestandteil Entstörung Sicherungsanlagen stellte der Amtssachverständige fest, dass die anrechenbaren Kosten zu hoch angesetzt wurden, da nicht [redacted]%, sondern [redacted]% für elektronische ESA hätten außer Ansatz bleiben müssen.[126] Diese Feststellung wurde im Ergebnis jedoch als unkritisch qualifiziert, da die IST-Instandsetzungskosten des Jahres 2018 über den errechneten Planwerten lagen.[127] Im Hinblick auf die konsistente Verwendung eines methodisch korrekten Ermittlungsansatzes wurde die Ö[redacted] zur Neuberechnung aufgefordert.[128]

Instandsetzung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlage

Ebenso wie im Kostenblock Entstörung berücksichtigte die Infrastrukturbetreiberin auch bei der Instandsetzung lediglich den Anteil besonders verschleißfähiger Teile des Oberbaus. Nach dem Vorbringen der Ö[redacted] handelt es sich dabei um den Fahrdraht und das Kettenwerk, nicht hingegen die sonstigen Oberleitungsanlagen wie zB Masten. Mangels separater Erfassung der Kosten für den Fahrdraht bzw das Kettenwerk und die sonstigen Oberleitungsanlagen wurden die Kosten anhand des Berichts der TU Graz zu „LCC Oberleitungen“ geschätzt.[129]

Die Verschleißfähigkeit des Fahrdrahtes ist insofern plausibel, als der Stromabnehmer eines Triebfahrzeuges mit einer definierten Kraft an die Oberleitung angelegt sein muss, um eine störungsfreie Stromübertragung zu gewährleisten. Wie durch die umfassende Prüfung des Amtssachverständigen bestätigt wurde, lässt sich aus den Auftragsarten „Oberleitungsanlagen“ ein zu berücksichtigender Kostenanteil iAv [redacted]% herauslösen sowie die Overheadkosten abziehen. Hinsichtlich der Instandsetzung des Kettenwerks hat der Amtssachverständige festgestellt, dass diese (wie auch die Entstörung) zwar von der Ö[redacted]

[125] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 45.
[126] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 78 f; siehe auch Abschnitt 0.
[127] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 79.
[128] Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 11.06.2019.
[129] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 48.

[redacted] im Text als „berücksichtigt“ angegeben wurde, tatsächlich jedoch nicht in die Ermittlung der direkten Kosten eingeflossen ist.[130]

Indexierung Instandsetzung

Die Ö[redacted] indexiert den Kostenblock Instandsetzung im Jahr 2018 mit [redacted]%. Basis für die Errechnung dieses Prozentsatzes stellt die Mittelfristplanung 2016-2021 dar.[131] Der Amtssachverständige stellte fest, dass bei der Ermittlung des Prozentsatzes für die Indexierung die jährliche Steigerung durch die Basis dividiert wurde, womit der Zinseszins-Effekt vernachlässigt wird. Bei der Indexierung wird jedoch jedes Jahr separat bis 2018 aufgezinst. Der korrekt ermittelte Prozentsatz für die Indexierung beträgt im Kostenblock Entstörung [redacted]%.[132] Der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] führte an, dass die rechnerische Herleitung ein anderes Ergebnis liefert als von der Ö[redacted] angegeben. Der Grund hierfür liegt in der Vernachlässigung der Wachstumsrate.[133] Für die Ermittlung der direkten Kosten Entstörung 2019 errechnete die Ö[redacted] einen Prozentsatz von [redacted]% für die Indexierung.[134]

Der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] beschrieb in seinem Gutachten, dass die Ö[redacted] für die Indexierung 2019 den Prozentsatz von [redacted]% ermittelt, indem sie die gesamte Veränderung von [redacted]% durch drei Jahre dividiert. Dies ist methodisch nicht korrekt, es muss die Wachstumsrate errechnet werden.[135] Der Amtssachverständige *W*[redacted] führte einen korrekten Indexierungszinssatz 2019 in der Höhe von [redacted]% an und wies ebenfalls auf die falsche Ermittlungsmethodik hin.[136]

Die Ö[redacted] wurde von der Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 11.06.2019 aufgefordert, die Berechnung der direkten Kosten unter Berücksichtigung der korrekten Prozentsätze durchzuführen. Die Ö[redacted] legte mit der Stellungnahme vom 24.06.2019 die Neuberechnung der direkten Kosten vor. Die Ö[redacted] hat die direkten Kosten 2018 und 2019 entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission vom 11.06.2019 gekürzt und damit in der Neuberechnung die korrekte Indexierung für die Berechnung angewandt.[137]

[130] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 82.
[131] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 49.
[132] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 83.
[133] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 54.
[134] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 273.
[135] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 58.
[136] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 83 f.
[137] *W*[redacted], Gutachten vom 17.07.2019, 10.

1.5.4 Kostenblock Wartung/Inspektion

Die Inspektion umfasst Prüfvorgänge zur Beurteilung bzw Feststellung des IST-Zustandes der Eisenbahninfrastrukturanlagen. Die Wartung beinhaltet die regelmäßig durchzuführenden Tätigkeiten für die Aufrechterhaltung des Sollzustandes der Anlagen (zB Reinigen, Anziehen von Verbindungen, Schmieren). Die beiden Prozesse sind eng miteinander verbunden und werden in der Leistungserfassung bzw Abrechnung nicht getrennt ausgewiesen, da dies aus Effizienzgründen nicht zweckmäßig ist.[138]

Die Ö[redacted] setzt in diesem Kostenblock nicht die Kosten der Inspektion der Anlagen als direkte Kosten an, sondern nur die Kosten der Wartungsarbeiten, die im Rahmen der Inspektion durchgeführt werden können (zB Hydrauliköl nachfüllen, Nachziehen von Schrauben, Nachjustierungen/kleinere Korrekturarbeiten an Weichen und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, etc). Diese Wartungsarbeiten sind sohin als Teil der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur zu qualifizieren.[139]

Die Ö[redacted] bringt vor, dass die Kosten der Wartungsarbeiten unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb anfallen, da die Wartungsarbeiten ausschließlich im Rahmen von Inspektionen durchgeführt werden und die Anzahl dieser in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen variiert. Bei viel befahrenen Hochleistungsstrecken erfolgen Inspektionen in einem Intervall von drei Monaten, im Bereich der seltener befahrenen Nebenstrecken jährlich.[140]

Das Ausmaß der ansetzbaren Kosten der Wartungsarbeiten kann von Seiten der Ö[redacted] nicht getrennt ausgewiesen werden, sodass sie diese bei der Berechnung der direkten Kosten anhand einer Schätzung berücksichtigt. Die Grundlagen für die Schätzung des Wartungsanteils hat die Ö[redacted] gegenüber der Schienen-Control Kommission in der Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten dargestellt. Weiters wurden dem Amtssachverständigen im Rahmen seiner Prüfungshandlungen Exceldateien vorgelegt, welche ihm eine Beurteilung der Bemessungsgrundlage ermöglichten. Insgesamt gelang der Infrastrukturbetreiberin eine transparente und nachvollziehbare Darstellung der anteiligen Zuscheidung der Kosten des Kostenblocks Wartung. Nach eingehender Prüfung hat der Amtssachverständige die anteilige Berücksichtigung der Kosten der Kostenstelle Wartung/Inspektion bei der Ermittlung der direkten Kosten für gerechtfertigt befunden.[141]

Der Amtssachverständige stellte allerdings im Zuge weiterer Prüfungsschritte fest, dass auch für Straßenbrücken und sonstige Brücken (nicht Eisenbahnbrücken) Wartungskosten angesetzt wurden. Nachdem diese nicht zum Produkt „Zugtrasse“ gehören, ist die

[138] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 49 f.
[139] AaO, 28, 49 f.
[140] AaO, 50.
[141] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 84 f.

Hinzuziehung dieser Kosten bei der Ermittlung der direkten Kosten nicht sachgemäß. Dieser Fehler belief sich auf [redacted] EUR.[142] Die Ö[redacted] wurde aus diesem Grund von der Schienen-Control Kommission zur Neuberechnung aufgefordert.[143] Sie hat den Fehler iHv [redacted] EUR von den ehemals geplanten direkten Kosten iHv rund [redacted] EUR abgezogen.[144]

Indexierung Wartung/Inspektion

Der für das Jahr 2015 ermittelte Basiswert wurde mit einem Zinssatz iHv [redacted]% auf das Jahr 2018 indexiert. Bei der Kostenposition Wartung/Inspektion handelt es sich im Wesentlichen um Personalkosten. Der Zinssatz iHv [redacted]% erschien dem Amtssachverständigen plausibel. Er entstammt der Mittelfristplanung der Ö[redacted], welche vom Amtssachverständigen eingesehen und geprüft wurde.[145] Auch der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] kam in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass der Personalkostenwachstumsindex nachvollziehbar ist und auf einer validen Grundlage basiert. Er konnte hierbei keine Fehler feststellen.[146]

Für die Berechnung der direkten Kosten des Jahres 2019 wurde ein Prozentsatz von [redacted]% angewandt, welcher ebenfalls der Mittelfristplanung entspricht. Die Indexberechnung wurde vom Amtssachverständigen überprüft und ein Fehler festgestellt, da die Ö[redacted] bei der Ermittlung die Zinseszinsrechnung ignoriert hatte. Der korrekte Prozentsatz wurde vom Amtssachverständigen mit [redacted]% angegeben.[147] Auch der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] merkte in seinem Gutachten an, dass der Index falsch errechnet wurde.[148] Diesen Fehler bei der Indexierung korrigierte die Ö[redacted] in ihrer Stellungnahme vom 24.06.2019.[149]

1.5.5 Kostenblock Netzzugang

Die Kosten des Netzzugangs umfassen Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wird. Konkret fallen hierunter Tätigkeiten, die in Zusammenhang mit dem Trassenmanagement, dem Verfügbarkeitsmanagement, dem Vertrieb und dem Regulierungsmanagement entstehen.[150]

[142] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 85.
[143] Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 11.06.2019.
[144] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019.
[145] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 85.
[146] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 69.
[147] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 85 f.
[148] *L*[redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 60.
[149] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./2 (Wert 1,044 in der Spalte „Index" für die Zeilen „Inspektion Wartung Winterdienst").
[150] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 56 ff.

Die Ö[redacted] ermittelte die Kosten des Geschäftsbereiches Netzzugang anhand einer Methode, welche die Anzahl der Mitarbeiter, die Tätigkeitsprofile der Mitarbeiter, den unmittelbar vom Zugbetrieb abhängigen Anteil, den Personalkostensatz des Netzbetriebes sowie die Indexierung berücksichtigte. Die Ö[redacted] stellte diese Eingangsparameter im Rahmen ihrer Dokumentation der direkten Kosten im Detail dar und ermittelte einen als direkte Kosten anrechenbaren Prozentsatz.[151] Die zur Berechnung herangezogenen Mitarbeiterzahlen sowie der Personalkostensatz wurden vom Amtssachverständigen überprüft und für korrekt befunden. Im Zuge der analytischen Durchsicht konnten keine Auffälligkeiten bei der Auswahl der Tätigkeitsprofile, die Funktionen der Mitarbeiter abbilden, festgestellt werden. Die Schätzung des unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden prozentualen Anteils wurde von der Infrastrukturbetreiberin dem Amtssachverständigen und der Schienen-Control Kommission gegenüber nachvollziehbar dargestellt. Der Amtssachverständige erachtete die Schätzung nach kritischer Prüfung und Rücksprache mit dem Bereich Netzzugang für plausibel und stellte fest, dass der als direkte Kosten zu berücksichtigende Anteil der Kosten des Netzzugangs konservativ bemessen wurde.[152]

Trassenmanagement

Trassenmanager im Bereich der Fahrplanerstellung bearbeiten einlangende Fahrwegkapazitätsbegehren und erstellen den Netzfahrplan inklusive dauerhafter Änderungen. Eine höhere Zahl an Fahrwegkapazitätsbegehren (Netzfahrplan) führt daher unmittelbar zu einem erhöhten Arbeitsaufwand in Personalstunden, welche sich zu [redacted]% auf die Personalkosten auswirken.

Beim Trassenmanagement im Bereich der Fahrplangrundlagen ist der Umfang der Tätigkeiten durch die Pflege der Fahrplangrundlagen, Systemadministration und -weiterentwicklung charakterisiert. Der Aufwand steht in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu einer steigenden Zahl an Zugtrassenbegehren, sodass ein Mehrverkehr nicht zu Veränderungen des Personalbedarfs führt.

Verfügbarkeitsmanagement

Auch die Mitarbeiter des Verfügbarkeitsmanagements behandeln einlangende Zugtrassenbegehren. Hierbei handelt es sich – anders als beim Trassenmanagement – um sogenannte Ad-hoc-Bestellungen des unterjährigen Fahrplans. Eine unmittelbar auf den Zugbetrieb zurückzuführende Abhängigkeit ergibt sich dadurch, dass eine höhere Zahl an Zugtrassenbegehren mit einer Erhöhung des Arbeitsumfangs gemessen in Personalstunden

[151] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 57 ff.
[152] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 86.

einhergeht. Ein gesteigertes Verkehrsaufkommen wirkt sich zu [redacted]% auf die Personalkosten aus.

Eine höhere Anzahl an Zugtrassenbegehren im Bereich der Jahrestrassen verursacht gleichzeitig einen Mehraufwand bei der Erstellung von Fahrplananordnungen im Rahmen der Umgehung von temporären Streckensperrungen aufgrund von Arbeiten an der Schieneninfrastruktur. Nachdem dies eine Teilaufgabe der Mitarbeiter des Verfügbarkeitsmanagements darstellt, erfolgt eine Anrechnung der Kosten nur iAv [redacted]%.

Auch das Ausmaß der Koordinierung im Bereich der Baubetriebsplanung steigt durch eine höhere Zahl an Zugtrassenbegehren. Die Mitarbeiter im Bereich der Baubetriebsplanung müssen sich intensiv mit dem sich ständig ändernden Zugbetrieb auseinandersetzen, damit der Zugverkehr trotz der Bauarbeiten vollumfänglich durchgeführt werden kann. Basierend auf einer Experteneinschätzung der Mitarbeiter der Ö[redacted] entsteht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ein Mehraufwand von [redacted]%, der anteilig auf die direkten Kosten angerechnet wird. Die Schienen-Control Kommission beurteilt diesen Prozentsatz als plausibel.

Vertrieb

Der Vertrieb befasst sich mit der persönlichen Betreuung und Beratung von bestehenden und potenziellen Kunden während und nach der Leistungserbringung. Zu nennen sind hierbei insbesondere Leistungen im Bereich der Planungsunterstützung und Produktionsberatung für Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Wegeentgeltkalkulation. Darüber hinaus sind die Mitarbeiter im Bereich des Beschwerde- und Konfliktmanagements engagiert.

Eine höhere Anzahl an Zugtrassenbegehren ist mit einem Mehraufwand iHv [redacted]% in Bezug auf die Beratung, das operative Produktmanagement sowie die Abrechnung verbunden.

Regulierungsmanagement, Netzmanagement, Kapazitätsmanagement

Die Personalkosten stehen zum Teil in Abhängigkeit zum Mehrverkehr, wurden aber bei der Ermittlung der geplanten direkten Kosten außer Ansatz gelassen.

Indexierung Netzzugang

Die Indexierung iHv [redacted]% ist um [redacted]% niedriger als die in der Mittelfristplanung der Ö[redacted] angesetzte Erhöhung. Aufgrund der konservativen Indexierung verbleiben die direkten Kosten auf gleicher Höhe. Für die direkten Kosten des Jahres 2019 wurde die Indexierung ebenfalls mit [redacted]% vorgenommen. Die verwendeten Prozentsätze gaben dem Amtssachverständigen keinen Grund zur Beanstandung.[153] Auch der nichtamtliche Sachverständige *L*[redacted] kommt in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass der

[153] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 87.

Personalkostenwachstumsindex nachvollziehbar ist und auf einer validen Grundlage basiert. Er konnte hierbei keine Fehler feststellen.[154]

1.5.6 Kostenblock Anlagenmanagement

Beim gegenständlichen Kostenblock handelt es sich um Kosten für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Instandhaltungsprozesse sowie für die Wahrnehmung der Anlagenverantwortung (zB Instandhaltungsplanung, Abstimmung mit Baubetriebsplanung, LCC-Themen, komplexe Bauabwicklungen, Anlagendokumentation und -informations-systeme, Anrainerangelegenheiten).

Eine wesentliche Rolle übernimmt in diesem Zusammenhang das Team der Anlagentechnik im Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (SAE). In diesem Geschäftsbereich erfolgt die Vorbereitung der Instandhaltungstätigkeiten, hierzu zählen unter anderem Begehungen zur Feststellung der Qualität der Infrastrukturanlagen (zB Prognose über Entwicklung von Langsamfahrstellen), die Ableitung von Maßnahmen aus dieser Begutachtung bzw Störungsanalysen, die Planung und Vorbereitung dieser Maßnahmen (zB auch Informationsveranstaltungen für Anrainer) und bei komplexen Vorhaben auch die Überwachung und Begleitung während der Durchführung.[155]

Die Ö [redacted] begründet gegenüber der Schienen-Control Kommission den Zusammenhang zwischen Mehraufwand im Anlagenmanagement und direkten Kosten dadurch, dass ein vermehrtes Verkehrsaufkommen zu einem höheren Verschleiß der Anlagen führt, was wiederum eine frühere Fälligkeit von Instandsetzungsmaßnahmen bedingt. Der Mehrverkehr geht mit einer Verdichtung des Zugverkehrs einher. Dies führt zu einer Verkürzung der Zeitfenster, in denen die Maßnahmen der Instandsetzung durchgeführt werden können. Kürzere Zeitfenster in Kombination mit erhöhten Instandsetzungsaufwänden erfordern komplexere Lösungen, welche mit einem erhöhten Planungs- und Koordinationsaufwand (zB innerbetriebliche Abstimmung, örtliche Betriebsführung, Kommunikation mit Drittauftragnehmern) verbunden sind.[156] Die Ö [redacted] setzt den von der Zuganzahl abhängigen Mehrbedarf mit zwei Mitarbeitern je Region an. Österreichweit hat die Ö [redacted] acht Regionen festgelegt.[157]

Die Infrastrukturbetreiberin berechnet die anteilig als direkte Kosten ansetzbaren Kosten anhand einer Methode, welche den von der Zuganzahl abhängigen Mehrbedarf an Mitarbeitern, den Personalkostensatz des Geschäftsbereichs SAE und die Indexierung berücksichtigt. Die Anzahl der zusätzlich benötigten Mitarbeiter wurde von der Ö [redacted] vorsichtig geschätzt, wobei in Summe [redacted] Mitarbeiter (zwei je Region) von

[154] L [redacted], Gutachten vom 21.01.2018, 69.
[155] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 54 f.
[156] Ebenda.
[157] Ö [redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 56.

insgesamt [redacted] Mitarbeitern im Bereich SAE berücksichtigt wurden. Der von der Ö[redacted] angegebene Mehrbedarf von zwei Mitarbeitern pro Region wird von der Schienen-Control Kommission als plausibel beurteilt. Außerdem ergab die gutachterliche Prüfung, dass der angewendete Personalkostensatz konservativ bemessen ist, da die PLAN-Kosten deutlich unter den IST-Kosten 2018 lagen. Im Rahmen der Indexierung wurde erneut ein Prozentsatz iHv [redacted]% sowohl für das Jahr 2018, als auch für 2019 herangezogen. Dieser entstammte abermals der Mittelfristplanung der Ö[redacted] und wurde vom Gutachter als angemessen bewertet.[158]

1.5.7 Kostenblock technische Betriebsführung

Die Aufwendungen des Kostenbestandteils technische Betriebsführung dienen der Sicherstellung einer möglichst hohen Verfügbarkeit der technischen Systeme in den Betriebsführungszentralen (BFZ). Im Sinne eines Servicecenters sind jene Kosten umfasst, die für Erstmaßnahmen der zentralen Entstörung der Systeme und in weiterer Folge für die Koordination der Störungsbehebung anfallen. Dabei werden Kosten für Mitarbeiter in BFZ berücksichtigt, die bei Erstmaßnahmen koordinativ tätig sind und die Behebung von Störungen steuern.

Die Anzahl der Störungen weist einen direkten Zusammenhang zur Anzahl der Züge auf, da aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens mehr Störungen auftreten, die wiederum zu einem steigenden Aufwand in der technischen Betriebsführung führen. Im Wesentlichen erhöhen sich die Anforderungen in nachstehenden Bereichen:[159]

- Raschere intensivere Störungsbehandlung bzw Fehlereingrenzung in den Zeiten mit erhöhtem Zugverkehr
- Intensivere Unterstützung der operativen Entstöreinheiten in den Hauptverkehrszeiten
- Erhöhter betrieblicher Abstimmungsbedarf und vermehrte Anfragen in den Hauptverkehrszeiten
- Verstärktes Monitoring und Gegensteuerungsmaßnahmen in den Hauptverkehrszeiten
- Mehr technische Störungen (auch fahrzeugseitig) bei steigendem Zugverkehr
- Zusätzlich erforderliche Einzelmaßnahmen wie Schalthandlungen und Umschaltungen im Datennetz

Die Ö[redacted] führt folgende Mitarbeiterfunktionen an, welche im Rahmen des Mehraufwandes relevant sind und als Berechnungsgrundlage dienen:[160]

[158] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 87 f.
[159] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 64.
[160] AaO, 64 f.

Energieleitstelle (ELS) und Technische Leitstelle (TLS)

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

Zentrale Leitstelle Innsbruck (ZLI)

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

Betriebsführungszentrale Service Center (BFZ-SC)

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

Technische Betriebsführung – Netzmanagement (NM) und Entstörungs-management (EM)

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

Ermittlung der Kosten der Technischen Betriebsführung

Die Ö[redacted] ermittelte die Kosten des Bereichs Technische Betriebsführung – analog zum Kostenblock Betriebsführung – anhand der Donnerstag/Sonntag-Methode. Die Ö[redacted] berechnete anhand dieser Methode einen variablen Anteil von [redacted] Mitarbeitern.[161] Nachdem der Amtssachverständige *W*[redacted] im Zuge der Prüfung der Donnerstag/Sonntag-Methode eine falsch berechnete Differenz festgestellt hatte ([redacted] anstatt [redacted] Dienstplanköpfe), forderte er für den Bereich Technische Betriebsführung die

[161] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 65 f.

Detailauswertung der Mitarbeiterdifferenz an. Er überprüfte die Anzahl der aufgrund des erhöhten Zugbetriebes am Donnerstag zusätzlich benötigten Mitarbeiter anhand der zur Verfügung gestellten Aufstellung und befand sie für plausibel. Gleiches gilt für die angesetzten Personalkostensätze, welche er ebenfalls einer Durchsicht unterzog.[162]

Die Schienen-Control Kommission stellt fest, dass die von der Ö angewendete Methodik geeignet ist, aus der Differenzbetrachtung zwischen maximalem und minimalem Zugbetrieb die direkten Kosten der Technischen Betriebsführung zu errechnen.

Indexierung Technische Betriebsführung

Die Ö hat die geplanten direkten Kosten mit % indexiert.[163] Diese Indexierung iHv % ist um % niedriger als die in der Mittelfristplanung der Ö angesetzte Erhöhung. Aufgrund der konservativen Indexierung verbleiben die direkten Kosten auf gleicher Höhe. Für die direkten Kosten des Jahres 2019 wurde die Indexierung ebenfalls mit % vorgenommen. Die verwendeten Prozentsätze gaben dem Amtssachverständigen keinen Grund zur Beanstandung.[164] Der nichtamtliche Sachverständige *L* kam in seinem Gutachten ebenso zum Ergebnis, dass der Personalkostenwachstumsindex nachvollziehbar ist und auf einer validen Grundlage basiert. Er konnte hierbei keine Fehler feststellen.[165]

1.5.8 Abschreibung

Für den Gesamtaufwand der Abschreibungen zog die Ö die Abschreibung aller Bestandsanlagen, die für die Zugfahrt benötigt werden (zB Oberbau, Unterbau, Brücken, Tunnel), aus der Anlagenbuchhaltung (SAP) heran.[166] Die Ö hat angenommen, dass die Abschreibungen der Bereiche Brücken, Oberbau und Fahrleitungen zumindest teilweise vom Zugbetrieb abhängen. Sie hat die Anteile der anrechenbaren Abschreibung am Gesamtbetrag der IST-Abschreibung 2015 ermittelt und den dadurch errechneten Prozentsatz bei der PLAN-Abschreibung 2018 (aus dem „Fipsy Tool“) angewandt. Die Prüfung durch den Amtssachverständigen hat ergeben, dass lediglich im Bereich Oberbau der Prozentsatz um % angehoben wurde, da der Mittelfristplanung entnommen werden kann, dass die Investitionen in den Oberbau in den nächsten Jahren überproportional hoch sein werden, was sich in der Abschreibung niederschlägt.[167]

[162] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 89.
[163] Ö, Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 66.
[164] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 89.
[165] *L*, Gutachten vom 21.01.2018, 69.
[166] Ö, Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 67.
[167] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 89.

Das Planungstool „Fipsy“ dient der Planung der Abschreibung. Es werden diverse Daten wie Projektkosten, Inbetriebnahme-Datum und Anlageklassen mit Nutzungsdauern eingegeben. Die Kostenbeiträge Dritter werden aufwandsmindernd (dh die Abschreibung verringernd) berücksichtigt. Das Planungstool errechnet anhand der eingegebenen Parameter die maßgebliche Höhe der Abschreibung. Die Bestandsabschreibung, welche anhand der IST-Daten berechnet wurde, wird um die zukommende Abschreibung, welche mit dem Planungstool errechnet wurde, ergänzt und ergibt dann die Abschreibung des Jahres 2018 beziehungsweise 2019.[168]

Bei der Prüfung der direkten Kosten des Kostenblocks „Abschreibung“ hat der Amtssachverständige den Fokus darauf gelegt, dass die getätigten Annahmen der Ö zu keiner Überhöhung der anrechenbaren AfA führen und die Ausgangsdaten den Tatsachen entsprechen.[169]

Abschreibung Oberbauanlagen

Ausgehend von der Prämisse, dass die Qualität und Lage der Schienen und Weichen nahezu ausschließlich durch den Zugverkehr beeinflusst werden, führt eine spürbare Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu höheren Beanspruchungen bzw Belastungen der Anlagen und damit einhergehend zu kürzeren technischen Nutzungsdauern, einem früheren Reinvestitionsbedarf und somit zu höheren Abschreibungen.[170]

Die Zusammenhänge zwischen Gleisbelastung und Kosten des Oberbaus wurden von *M* von der TU Graz[171] näher untersucht und die verschleißbedingte kürzere technische Nutzungsdauer bei Teilen des Oberbaus auf Basis von Lebenszykluskosten (LCC) modellhaft abgeleitet. Es zeigt sich, dass durch erhöhte Nutzung nicht nur häufigere Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich werden, sondern auch die Nutzungsdauer der Anlage Oberbau bei steigender Belastung sinkt. Damit sich bei erhöhten Belastungen die Nutzungsdauer nicht verkürzt, müsste eine qualitativ hochwertigere und teurere Instandsetzung durchgeführt werden. Da dies aus Sicht optimierter LCC unwirtschaftlich ist, wird der Anlagenersatz in aller Regel dem Instandsetzungsszenario vorgezogen.[172]

Abschreibung Oberleitungsanlagen

Für die Bestimmung des nutzungsabhängigen Teiles des Kostenbestandteils AfA Oberleitung zieht die Ö den Bericht der TU Graz „LCC-Oberleitung“ heran. In diesem Bericht wird nach folgenden Elementen unterschieden:

[168] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 89 f.
[169] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 90.
[170] Ö, Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 68.
[171] *M*, Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung, 10, 18 ff.
[172] Ö, Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 69.

- Fundierung und Mast
- Kettenwerk
- Leitungen (Fahrdraht)
- Bahnerdungssystem und Rückstromführung
- Schalter, Kabelanlage, Schaltkaverne ua

Der Darstellung der Antragstellerin ist zu entnehmen, dass von den zuvor genannten Elementen Leitungen und Kettenwerk jene Anlagenteile darstellen, deren AfA bei der Berechnung der geplanten direkten Kosten berücksichtigt wird, da diese Anlagenteile aufgrund häufigerer Zugfahrten einer erhöhten Abnutzung ausgesetzt sind. Somit werden für die Ermittlung der geplanten direkten Kosten nur die besonders verschleißintensiven Teile der Oberleitungsanlagen herangezogen. Die sonstigen Elemente der Oberleitungsanlagen (Fundierung und Mast, Bahnerdungssystem und Rückstromführung sowie Schalter, Kabelanlage, Schaltkaverne, etc) sind vom Ansatz ausgenommen.[173]

Da die verschiedenen Anlagenteile der Oberleitung gemäß Rechnungslegungsgesetz nicht separat aktiviert werden dürfen, liegen der Ö[redacted] keine AfA-Werte für die einzelnen Anlagenteile vor, sondern nur für die Oberleitung – als wirtschaftliche Einheit – insgesamt. Aus diesem Grund rechnet die Ö[redacted] für die Ermittlung der anteilig anrechenbaren ökonomischen Abschreibung der Oberleitungsanlagen den Anteil für Fahrdraht und Kettenwerk aus der Summe der gesamten Oberleitungs-Investitionskosten prozentuell heraus. Daraus ergibt sich nach den Berechnungen der Antragstellerin ein den direkten Kosten anrechenbarer Anteil von durchschnittlich [redacted]%. Diesen prozentuellen Anteil an den Gesamtkosten hat die Ö[redacted] für alle Fahrleitungstypen berechnet und einen Mittelwert aus diesen Anteilen gebildet, welcher [redacted]% beträgt.[174]

Mit Schriftsätzen vom 07.05.2019 und vom 05.06.2019 legte die Ö[redacted] zwei Privatgutachten von *H*[redacted] zur Abhängigkeit der Abnutzung der einzelnen Bestandteile der Oberleitungsbauteile durch den Zugbetrieb vor. Entsprechend dieser Privatgutachten ermittelte die Ö[redacted] den Anteil von Kettenwerk und Leitungen an den Investitionskosten neu. Dies ergab einen Durchschnittswert von [redacted]%, statt zuvor [redacted]%.[175]

Die Schienen-Control Kommission stellt Anteile nutzungsbedingten Verschleißes für die einzelnen Bestandteile des Kettenwerks fest, welche von den von der Ö[redacted] angenommenen abweichen. Diese Anteile teilte die Schienen-Control Kommission der Ö[redacted] mit und forderte sie zu einer Neuberechnung auf.[176] Dieser Aufforderung

[173] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 70.
[174] AaO, 70 f.
[175] Ö[redacted], Stellungnahme vom 05.06.2019, 6.
[176] Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 05.11.2019, 2.

entsprechend berechnete die Ö[redacted] die verschleißabhängigen Kosten des Kettenwerks neu.[177]

Die Verschleißabhängigkeit des Kettenwerks stellt sich wie folgt dar:

2.5.8.2.1 Abschreibung Kettenwerk

Unter Kettenwerk versteht man umgangssprachlich die Oberleitung, die sich aus zahlreichen Bestandteilen zusammensetzt. Es dient den Triebfahrzeugen zur Versorgung mit Fahrstrom. Die folgende Abbildung zeigt den Aufbau des Kettenwerks.

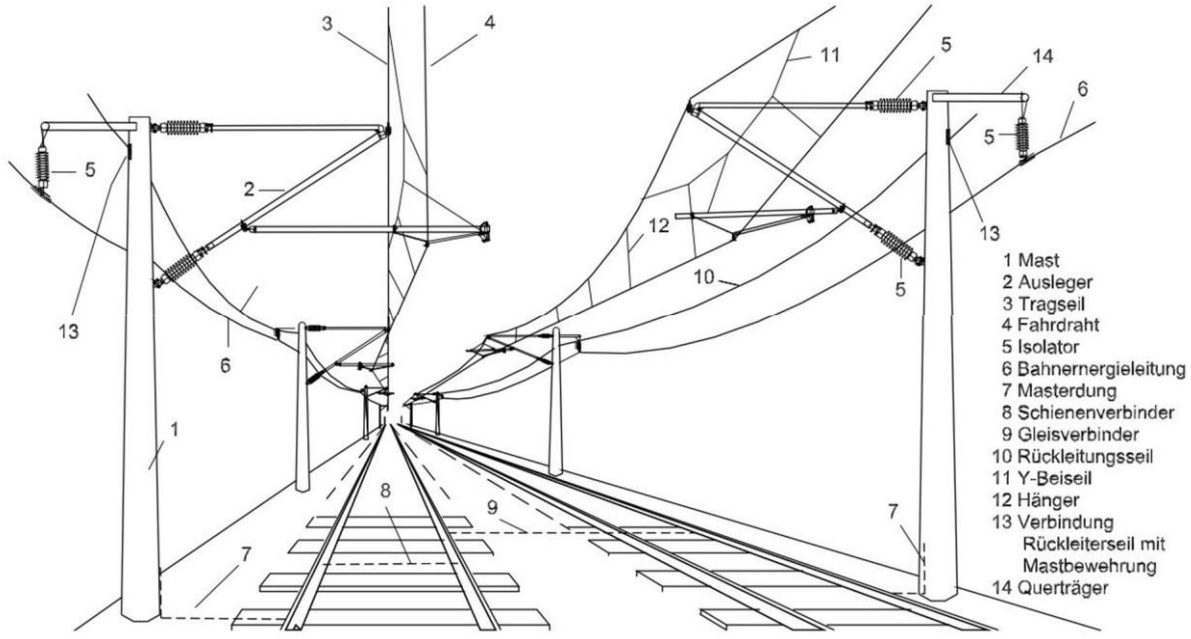


Abbildung 3: Bauteile Kettenwerk einer zweigleisigen Strecke, *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 166.

Die Zuführung der elektrischen Energie zu den fahrenden Zügen erfolgt vom Unterwerk ausgehend über die Einspeisung zu den einzelnen Elementen des Kettenwerks wie dem Tragseil, den Hängern und dem Fahrdraht, der schlussendlich die Übertragung der Energie auf den Stromabnehmer des elektrisch betriebenen Eisenbahnfahrzeuges sicherstellt. Betrieben wird die Oberleitung der Ö[redacted] mit 15.000 Volt bei einer Frequenz von 16,7 Hertz Wechselspannung. Diese Energie wird von Kraftwerken, oder Umformerwerken über Übertragungsleitungen kommend in Unterwerken (110 kV oder 55 kV) auf die Verbrauchsspannung 15 kV transformiert.

Von der Ö[redacted] wurden zwei Privatgutachten zum Kettenwerk mit unterschiedlichen Erkenntnissen vorgelegt: Das erste Privatgutachten vom 05.06.2019 mit dem Titel „Aufbau und Funktion der Fahrleitungsanlagen elektrischer Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der Abnutzung durch den Zugbetrieb“ wurde von *H*[redacted] vom Zentrum für angewandte Forschung an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden

[177] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019.

für die Ö erstellt. Ziel war es zu klären, welche Bestandteile des Oberleitungskettenwerks und weiterer Teile für den Zugbetrieb auf einer Eisenbahnstrecke erforderlich sind und wie diese unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs gesamtheitlich beansprucht und abgenutzt werden. Langzeitmessungen über die Abnutzungen wurden nicht vorgelegt, weshalb das Privatgutachten keine gemessenen Werte, sondern nur gerundete Werte wie % oder % aufweist.

Ergänzend zu diesem Privatgutachten legte die Ö ein Zusatzprivatgutachten vom 05.06.2019, ebenfalls *H*, vor. Das Ergänzungsgutachten gibt eine Einschätzung ab, welcher prozentuale Anteil der Kosten unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfällt. Das Privatgutachten beschreibt zunächst die Teile des Kettenwerks und deren Funktionen für den elektrischen Betrieb von Eisenbahnanlagen. Im Rahmen der Begriffsdefinition wird klargestellt, dass die Oberleitungsbestandteile unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs einem Verschleiß unterworfen sind. In einer Tabelle werden den Bauteilen Verschleißanteile zugeordnet, die sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergeben und wird dies anhand einer kurzen Begründung dargelegt. Demnach sind alle Bauteile bis auf die Tragmaste mindestens zu % aufgrund des Zugbetriebes verschleißabhängig. Nur die direkt mit dem Fahrdraht verbundenen Bauteile werden zu % unmittelbar aufgrund des Zugfahrbetriebs verschlissen. Das gilt analog für die Gleisseite. Alle Bauteile der Rückstromführung, die direkt mit dem Gleis verbunden sind, werden zu % unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs beansprucht. Das Privatgutachten räumt weiter ein, dass ein Bauteil, der weiter von der unmittelbaren Berührung der Stromabnehmerschleifleiste bzw vom Ort des Fahrdrahtanhubs entfernt ist, geringere Verschleißanteile unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs hat. Für diese Bauteile sind weitere Aspekte wie Korrosion, Beanspruchungen durch Temperaturdehnung, Windlasten und Schnee- bzw Eislasten nicht relevant.

Mit Schriftsatz vom 03.12.2019 legte die Ö das Privatgutachten „Verschleiß- und Abnutzungsverhalten der Fahrleitungsanlagen (Oberleitungsanlagen) durch den Zugbetrieb“ vom 02.12.2019, erstellt von E unter Mitwirkung von R, vor.[178] Dieses Privatgutachten analysierte ebenfalls, welche Bestandteile der Fahrleitungsanlagen durch den Zugbetrieb in ihrem Verschleiß und Alterungsverhalten beeinflusst werden, und ermittelte die prozentualen Anteile der durch den Zugbetrieb betroffenen Komponenten der Fahrleitungsanlagen. Grundlage für die Begutachtung waren europäische Verordnungen und Normen sowie innerbetriebliche Vorschriften der Ö. Die Komponenten der Fahrleitungs- und Rückleitungsanlagen verschleißen nach Ansicht der Privatgutachter in unterschiedlichem Ausmaß unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs. Der Verschleiß resultiert hauptsächlich aus Stromabnehmerdurchgängen, Kurzschlüssen oder der Traktionsstrombelastung selbst und aus mechanischen Schwingungen im Gleisbereich. Im Privatgutachten wird festgehalten: „*Es gibt zwei Arten der Beanspruchung, zum einen die mechanischen und zum anderen die elektrischen Beanspruchungen durch den Zugbetrieb. Alle Komponenten, die direkt mit dem*

[178] Im Folgenden zitiert als „B/D, Privatgutachten vom 02.12.2019“.

Fahrdraht verbunden sind, werden zu [redacted]% durch den Zugbetrieb in ihrem Verschleiß beeinflusst. Das trifft auch auf alle Komponenten der Rückleitung zu, die direkt mit der Schiene bzw. dem Gleis verbunden sind."[179]

Weiters räumen [redacted] *B*[redacted] und [redacted] *D*[redacted] weitere Verschleißbeanspruchungen ein, die allerdings nicht unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht werden. Das sind chemische und elektrochemische Prozesse (Korrosion durch die Verbindung von zwei verschiedenen Metallen wie Kupfer und Bronze mit unterschiedlichem Standardelektrodenpotential) und Belastungen durch Umwelteinflüsse (Wind, Temperaturänderungen, Regen, Schnee, Eis, Luftfeuchtigkeit, Luftverschmutzung). Bei Ermittlung der angegebenen Prozentsätze wurden diese Einflüsse auf die Fahrleitungs- und Rückleitungsanlagen bereits berücksichtigt. Langzeitmessungen und deren Abnutzungen wurden nicht vorgelegt. Das Privatgutachten umfasst keine gemessenen Werte, sondern gerundete Werte wie [redacted]% oder [redacted]%.

Es lag daher an der Schienen-Control Kommission diese drei oben genannten Gutachten entsprechend zu würdigen. Basierend auf der Fachkenntnis der Mitglieder der Schienen-Control Kommission wurden weitere Einflussfaktoren ermittelt, die in den Gutachten keine oder zu wenig Bedeutung fanden. Diese werden zu den einzelnen Bauteilen wie folgt erläutert.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Netz der Ö[redacted] zu 70% elektrifiziert ist, was Verschleißmessungen nur mit sehr hohem Aufwand möglich macht, da das Netz sowohl durch Hochgeschwindigkeitsstrecken als auch durch Nebenstrecken gekennzeichnet ist. Eine Oberleitung wird durch schnell fahrende Züge stärker abgenutzt. Umgekehrt zeigt sich eine deutlich geringere Abnützung des Kettenwerks auf Nebenstrecken mit geringem Zugverkehr. Auf solchen Strecken spielen dann andere Faktoren wie Alterung und Korrosion eine verstärkte Rolle. Geografisch werden die Kettenwerke ebenso unterschiedlich beansprucht, herrschen doch in alpinen Räumen andere klimatische Verhältnisse als im Osten mit seinem pannonisch-kontinentalen, niederschlagsarmen Klima bei heißen Sommern und kalten Wintern. Ein anderer Einflussfaktor sind topologische Verhältnisse, ist doch das österreichische Netz sowohl durch Tunnelstrecken als auch „Freilandstrecken" gekennzeichnet, womit andere Umweltfaktoren einfließen. Außerdem haben Tunnelstrecken zum Teil eine an der Tunneldecke fest montierte Stromschiene. Technisch gesehen gibt es mehrere Oberleitungstypen, die von der Zugdichte und der Geschwindigkeit abhängen. Es ist also aus der Sicht der Schienen-Control Kommission ein nicht gerechtfertigter Aufwand eine Vielzahl von Strecken mit unterschiedlichen Oberleitungstypen zu unterschiedlichen Jahreszeiten zu messen und zu analysieren. Daher wurde ebenso wie in den Privatgutachten eine Abschätzung vorgenommen.

[179] *B*[redacted]*/D*[redacted], Privatgutachten vom 02.12.2019, 21.

Wie bei allen Elektro-Triebfahrzeugen wird die Energie über isolierte Oberleitungen zugeführt und über die geerdeten Schienen und Rückleiter zurückgeleitet. Die Spannungsübertragung zum Triebfahrzeug erfolgt über den Stromabnehmer. Die in Ampere gemessene Stromstärke ist dabei zur wirksamen Impedanz[180] umgekehrt proportional.[181] Die Nennleistung des Triebfahrzeugs ist durch das verwendete Stromsystem 15 kV, 16,7 Hertz geprägt und somit Ausgangsgröße der Betriebsströme. Der zeitliche Verlauf des Stromes im Fahrdraht wird durch die Zugfahrt bestimmt und variiert abhängig vom Fahrverhalten binnen weniger Sekunden zwischen 0 und 800 Ampere. Schnellfahrende Züge haben einen schnelleren Amplitudenwechsel des Stromes als langsam fahrende Züge, da sie im betroffenen Fahrdrahtabschnitt den Strom nur sehr kurz im hohen dreistelligen Amperebereich übertragen. So fährt beispielsweise ein Zug mit 200 km/h 54 Meter in der Sekunde. Beschleunigt der Zug in dieser Zeit, werden hohe Ströme von der Fahrleitung in das Triebfahrzeug übertragen.

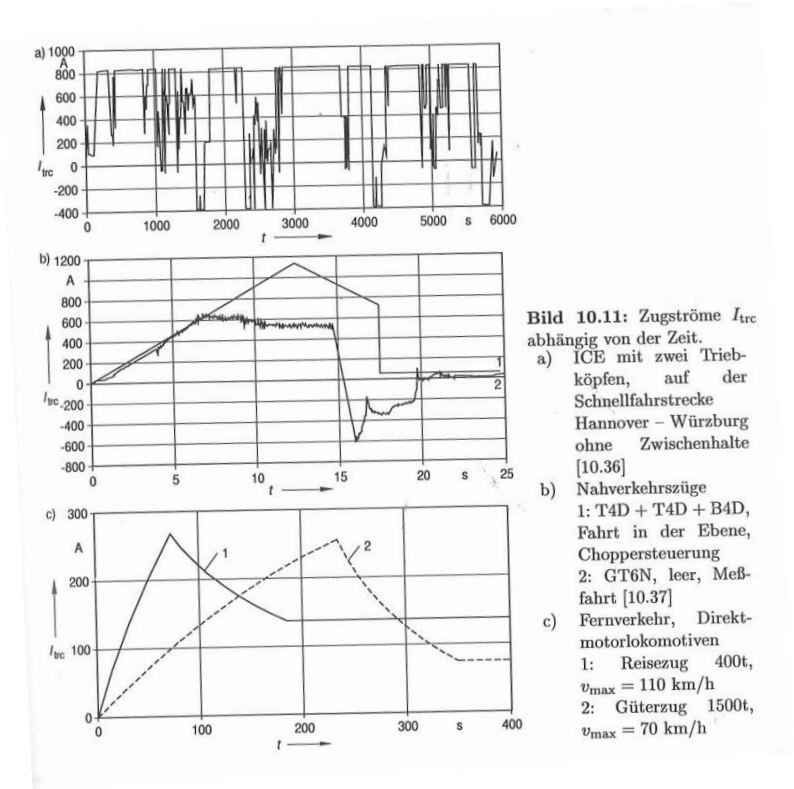


Bild 10.11: Zugströme I_{trc} abhängig von der Zeit.
a) ICE mit zwei Triebköpfen, auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg ohne Zwischenhalte [10.36]
b) Nahverkehrszüge 1: T4D + T4D + B4D, Fahrt in der Ebene, Choppersteuerung 2: GT6N, leer, Meßfahrt [10.37]
c) Fernverkehr, Direktmotorlokomotiven 1: Reisezug 400t, $v_{max} = 110$ km/h 2: Güterzug 1500t, $v_{max} = 70$ km/h

Abbildung 4: Elektrische Ströme der Zugfahrt abhängig von der Zeit. Die obere Abbildung zeigt deutlich den impulsförmigen Strombedarf und die intermittierende Strombelastung in Ampere, welche das Kettenwerk thermisch und mechanisch beansprucht, *Kießling/Puschmann/Schmieder/Schmidt*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[2], 499.

Die Strombelastung ist intermittierend und impulsförmig.[182] Jahreszeitliche Schwankungen wie Temperaturveränderungen fallen deutlich weniger ins Gewicht als kurzfristige Belastungen infolge einer Zugfahrt durch Beschleunigung oder Verzögerung des Zuges, da die

[180] Impedanz wird auch Wechselstromwiderstand genannt. Diese gibt das Verhältnis von elektrischer Spannung zur Stromstärke an.
[181] *Kießling/Puschmann/Schmieder/Schmidt*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[2], 499.
[182] *Kießling/Puschmann/Schmieder/Schmidt*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[2], 517.

Energie für die Heizung von Reisezugwagen im Winter ähnlich hoch ist wie jene im Sommer für die Klimatisierung. Wird eine Zuggarnitur durch zwei oder mehrere Antriebseinheiten gebildet, wie bei einem Railjet oder einer S-Bahn, vervielfacht sich entsprechend der Strombedarf. Der gesamte Belastungsverlauf des Kettenwerks ist die Summe der jeweiligen Momentanleistungen der einzelnen Zugfahrten im betrachteten Abschnitt. Dieser Belastungsverlauf ist als stochastische Zufallsgröße beschreibbar.

Hochleistungsstrecken weisen eine andere Charakteristik der Bahnbelastung auf, erfolgt doch eine impulsförmige Belastung sowohl des Kettenwerks als auch der Unterwerke.

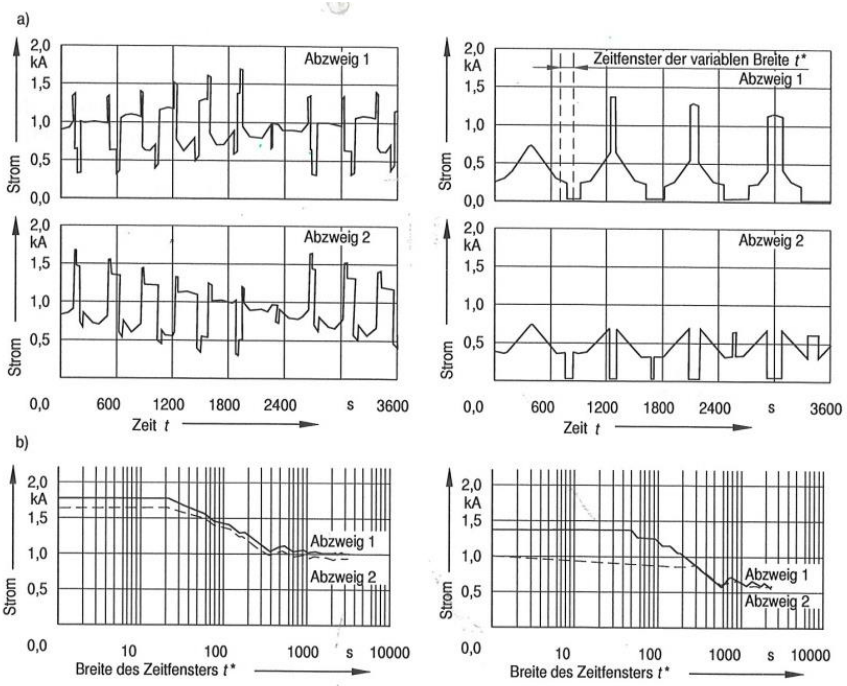


Bild 11.6: Belastungsströme zweier Streckenabzweige eines Unterwerks, in dessen Bereich Züge des HGV mit Zugströmen von 1130 A und konstant 330 km/h fahren [11.6].
a) berechnete $i(t)$-Verläufe
b) zeitgewichtete Belastungsdauerlinien dieser Ströme
links: für 6-/7-min-Takt
rechts: für 14-/15-min-Takt

Abbildung 5: Belastungsströme abhängig von der Zeit,
Kießling/Puschmann/Schmieder/Schmidt, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[2], 499.

Zu sehen sind die Belastungsströme einer Hochleistungsstrecke mit den Strömen an zwei Messstellen, mit denen ein Kettenwerk beaufschlagt wird. Bei Hochleistungsstrecken mit dichtem Verkehr (Graphiken der linken Seite) und Hochgeschwindigkeitsstrecken kommt es durch die starke Leistungsaufnahme zu höheren Stromspitzen in kürzeren Intervallen. Diese Ströme müssen durch den Fahrdraht, die Verbindungsseile und das Tragseil dem Triebfahrzeug zugeführt werden, was darin resultiert, dass die Abnutzung der Kettenwerksteile auf den beschriebenen Strecken höher ausfällt.

Der Fahrleitungsabschnitt ist der Bereich, der vom Unterwerk aus gespeist wird.[183] Innerhalb eines Fahrleitungsabschnitts kann eine bestimmte Anzahl von Zügen in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit eines Unterwerks verkehren. Die Abschnitte sind beispielsweise auf Bergstrecken kürzer, um den nötigen Leistungsbedarf abdecken zu können.

Bei der Auslegung von Oberleitungsanlagen sind die im jeweiligen Gebiet zu erwartenden klimatischen Bedingungen zu beachten.[184] Zu diesen zählen neben der Umgebungstemperatur die weiteren meteorologische Einflüsse wie Windgeschwindigkeiten und Windlasten als sich auf die Oberleitungsanlagen auswirkende Parameter angesehen.[185] Die Auslegung von Fahrleitungen für Windlasten richtet sich hierbei nach der Gebrauchstauglichkeit, also der Vermeidung von Stromabnehmerentdrahtungen, sowie dem Nachweis der Standsicherheit der einzelnen Elemente des Kettenwerks. Als weitere klimatische Bedingung sind Schnee- und Eislasten inklusive Raureifbildungen zu nennen.[186] Eisbehang an Drähten und Seilen von Oberleitungsanlagen belastet die Bauteile des Kettenwerks und behindert den Bahnbetrieb. An Umgebungseinflüssen sind überdies noch Atmosphärilien zu nennen.[187] Aggressive Stäube, Dämpfe und extreme Werte der Luftfeuchtigkeit können, vor allem kombiniert auftretend, Ursache für eine rasche Verschmutzung von Isolatoren und eine beschleunigte Alterung von Bauteilen in Oberleitungsanlagen sein. Diese Atmosphärilien sind bei der Konstruktion von Fahrleitungsanlagen zu berücksichtigen. Als weiterer meteorologischer Einfluss können Blitzüberspannungen genannt werden, die bei Überschlag zu Schäden an der Isolation führen können.[188]

1.5.8.1.1 Einflussfaktoren auf die Beanspruchung des Kettenwerks

Wie auch die Gutachten zeigten, sind keine Langzeitmessungen über die Abnützung der einzelnen Bauteile des Kettenwerks verfügbar. Eine mathematisch-statistische Herangehensweise scheint aus diesem Grund angemessen, sofern diese nachvollziehbar argumentiert ist und die folgenden Variablen berücksichtigt werden.

- Oberleitungstypen

Die Ö[redacted] verwendet vier verschiedene Oberleitungstypen.[189] Diese vier Typen 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 kommen abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit 80, 120, 160 und 250 km/h zur Anwendung. In der Norm ED 20 sind die Grenzwerte der dynamischen Kontaktkraft zwischen Stromabnehmer und Fahrdraht festgelegt. Die Oberleitungen werden nach diesen Typen seit 2002 errichtet. Zuvor wurden Oberleitungen nach vier anderen Typen

[183] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 44.
[184] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 125.
[185] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 127.
[186] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 133.
[187] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 134.
[188] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 135.
[189] Ö[redacted], ED 20 Regelplan 12.17.02.01.

klassifiziert, die nicht der TSI-Norm entsprachen. Zu diesen Typen kommen noch Stromschienen bei Tunnelstrecken zum Einsatz.

- Art der Befestigung des Fahrdrahts

Der Fahrdraht sowie das Tragseil können unterschiedlich am Mast befestigt sein. Unterschieden wird nach Drehausleger, Galgenausleger, Rahmenblock oder einer Querseilaufhängung.[190] Bei Überbauten wie Brücken oder Tunnel kommen andere Befestigungen zur Anwendung. Die Oberleitungsmasten sind auf der freien Hochleistungsstrecken, die nicht im Bogen verlaufen, 3,2m von der Gleisachse entfernt aufzustellen. Verläuft die Strecke in einem Bogen, ergeben sich Zuschläge von 50 bis 1100mm. Zusätzliche Zuschläge ergeben sich durch den Standort des Masts an der Bogeninnen- oder -außenseite. Im Bahnhofsbereich ergeben sich Abstände von der Gleisachse zwischen 2,2 und 2,5m abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit.[191] Der Feldabstand zwischen zwei Masten ist von der Oberleitungstype sowie vom Bogenradius der Strecke abhängig und beträgt beispielhaft für den Oberleitungstyp 1.1 zwischen 31 und 70m.[192]

Mit den entsprechend geänderten Längen für den Ausleger ergeben sich unterschiedliche Kräfte, die auf den Ausleger sowie auf den Masten wirken.

- Technischer Ausbauzustand der elektrifizierten Strecken

Die Fahrleitungsanlage besteht aus der Fahrleitung, den Masten, der Tragkonstruktion und deren Komponenten, den Absperrvorrichtungen und den Bahnenergieleitungen. Zur Fahrleitung gehören außerdem auch Isolatoren, die zur elektrischen Anlage zählen.[193] Einige nicht modernisierte, sekundäre Strecken wie zB Leoben – Trofaiach verfügen noch nicht über Rückleiter und Verstärkungsleitungen.

- Unterschiedliche Streckentypen

Dazu ist das Eisenbahnnetz der Ö[redacted] durch unterschiedliche Streckentypen gekennzeichnet, die sich betrieblich und topografisch unterscheiden. Es kann differenziert werden zwischen dicht befahrenen Hauptstrecken, Bergstrecken sowie Regionalbahnen mit schwachem Verkehrsaufkommen. Bei den Hauptstrecken kann zusätzlich nach Hochgeschwindigkeitsstrecken unterschieden werden. Dies sind Strecken, die im Personenfernverkehr mit mehr als 200km/h befahren werden. Diese Strecken sind durch eine topografische Führung mit größeren Gleisradien gekennzeichnet.[194] Wenn die Fahrgeschwindigkeiten in Gleisbögen erhöht sind, hat dies unmittelbaren Einfluss auf die Fahrdrahtseitenlage. Zudem ist das Lichtraumprofil größer als bei herkömmlichen Strecken.[195]

[190] Ö[redacted], ED 39 Regelplan 12.17.02.01.
[191] Ö[redacted], ED 50 Regelplan vom 12.17.02.01.
[192] Ö[redacted], ED 52 Regelplan vom 12.17.02.01.
[193] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 163.
[194] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 100.
[195] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 109.

Stärkere Schwingungen des Stromabnehmers aufgrund der höheren Geschwindigkeit, die Auslenkung des Stromabnehmers, die quasistatische Seitenneigung aufgrund des Überhöhungsfehlbetrages im Gleisbogen, die zufallsbedingte Seitenverschiebung sowie ein größerer elektrischer Mindestabstand haben dabei Auswirkungen auf die Bemessung des Lichtraumprofils. Im übrigen Streckenbereich ergeben sich durch die geringeren Fahrgeschwindigkeiten geringere Traktionsströme.

- Topografische Einschränkungen

Grundsätzlich wird der Fahrdraht 5m über der Schienenoberkante verlegt und entsprechend dimensioniert. Topografisch gibt es aber auch Streckenabschnitte, bei denen die Fahrleitung unterhalb von 5m verlegt ist. Damit ergeben sich andere Kräfte zwischen dem

Stromabnehmer und dem Fahrdraht und somit dem Kettenwerk. Im Anhang 3 der DV EL 52 der Ö[redacted] sind diese Streckenabschnitte aufgezählt.

2.5.8.2.2. Beanspruchung der einzelnen Komponenten des Kettenwerks

Die Komponenten eines Kettenwerks werden unter Berücksichtigung der oben dargestellten Einflussfaktoren wie folgt beansprucht:

- Fahrdraht

Der Fahrdraht stellt den direkten Kontakt zwischen der Fahrleitung und dem fahrenden Zug dar und sichert den Kontakt zum Stromabnehmer des elektrischen Triebfahrzeuges. Die wichtigste Aufgabe des Fahrdrahtes ist es, einen ununterbrochenen Stromfluss beim Überqueren der elektrischen Ladung zu gewährleisten. Durch den Stromabnehmer, der geschwindigkeitsabhängig mit 70N - 240N Anpresskraft auf den Fahrdraht einwirkt, wird das gesamte Kettenwerk mehrere Zentimeter angehoben.

Abbildung 6: Temperaturverlauf des Kettenwerks abhängig von den Zugfahrten und Umgebungstemperatur. Deutlich erkennbar sind die Ausschläge einer Zugfahrt, wobei die Temperaturdifferenzen bis zu [redacted] betragen, Ö[redacted], Stellungnahme vom 05.06.2019, Beilage ./2, 4.

Der Fahrdraht wird durch Reibung, durch Stromwärmeverluste des Betriebsstroms sowie von den Triebfahrzeugen verursachte Kurzschlussströme beansprucht. Kurzschlüsse im Fahrdraht und somit im gesamten Kettenwerk entstehen durch unterschiedliche elektrische Potentiale. Durch Kurzschlüsse treten Unterbrechungen der Energiezufuhr und Gefährdungen auf. Das Kettenwerk muss daher auf diese Kurzschlüsse dimensioniert werden, um Folgestörungen zu vermeiden. Kurzschlüsse entstehen durch Überbrückung, Beschädigung oder Fehler der Isolation zwischen den leitenden Komponenten mit unterschiedlichem elektrischem Potential. Die Ursachen sind neben Einwirkungen Dritter, der Witterung und dem Instandhaltungszustand auch die Einwirkung durch den elektrischen Zugbetrieb. Dies können wiederum Störungen an den Triebfahrzeugen oder Schäden an den Schleifstücken der Stromabnehmer sein. Durch Kurzschlüsse kommt es zu erhöhten mechanischen und thermischen Beanspruchungen. In Fahrleitungsanlagen treten häufiger Kurzschlüsse auf als in anderen elektrischen Anlagen.[196] Unter ungünstigen Bedingungen können diese zu Schäden an Fahrdrähten und/oder Tragseilen führen. Im Netz der DB Netz AG beträgt die jährliche Rate 0,8 bis 1,2 Kurzschlüsse je km.[197] Dazu kommt der mechanische Abrieb des Fahrdrahtes durch die Zugfahrt. Darauf nimmt auch ErwGr 10 der DVO (EU) 2015/909 Bezug: „*Die Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren, verschleißt in der Regel nicht durch den Zugbetrieb. Sie ist weder der Reibung noch anderen Einwirkungen aufgrund des Zugbetriebs ausgesetzt. Daher sollten die Kosten der Ausrüstung für die Stromversorgung nicht in die Kosten eingerechnet werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Allerdings kommt es zu einem Verschleiß des Kontaktmediums (Oberleitung oder Stromschiene), da Züge mit elektrischen Triebfahrzeugen Reibung und Lichtbögen verursachen. Folglich könnte ein Teil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung dieser Kontaktmedien als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs an[ge]fallen*[d] *gelten. Auch andere Bauteile der Oberleitungsausrüstung können als unmittelbare Folge der elektrischen und mechanischen Beanspruchung durch die Zugbewegungen verschleißen und dadurch Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung verursachen.*“

Als Material für den Fahrdraht kommt Kupfer oder eine Kupferlegierung zum Einsatz. Kupfer hat die Eigenschaft einer guten Wärmeleitung. Die durch die Berührung des Stromabnehmers mit dem Fahrdraht entstandene Wärme wird daher schnell abgeleitet, womit es zu keinen Gefügeänderungen kommt. Der Fahrdraht ist aber auch der Witterung und der Umgebungsatmosphäre ausgesetzt. Witterungseinflüsse sind die Temperatur und die Luftfeuchtigkeit, die die Lebensdauer des Fahrdrahtes reduzieren.

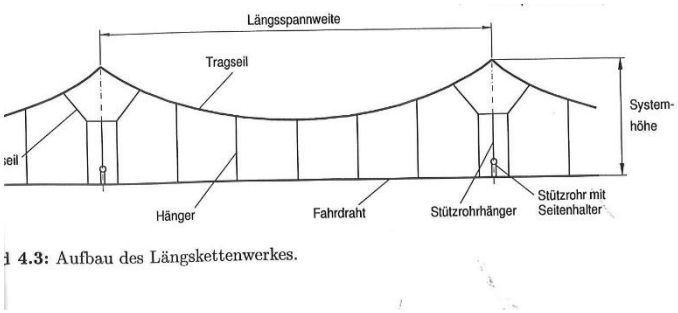
Nach Prüfung der vorgelegten Gutachten durch die Schienen-Control Kommission und der Analyse der einschlägigen Fachliteratur hinsichtlich der Einflussfaktoren kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie von der Ö[redacted] dargestellt wurde, nicht gegeben ist. Die Schienen-Control

[196] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 348.
[197] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 348.

Kommission ermittelt für den Fahrdraht aus obigen Erwägungen eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

- Hänger

Die Hänger verbinden das Tragseil mit dem Fahrdraht und stellen die Fahrdrahthöhe über der Gleiskante sicher. Die Fahrdrahthöhe beträgt zwischen 5.300 und 5.500mm und kann bei Unterführungen oder in Tunnelabschnitten unterschritten werden.[198]



4.3: Aufbau des Längskettenwerkes.

Abbildung 7: Aufbau des Längskettenwerks mit Tragseil, Fahrdraht, Y-Beiseil und Hänger, *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 166.

Hänger werden beim Durchgang durch den Stromabnehmer von der Zugbeanspruchung entlastet, dadurch angehoben und fallen nach Passieren des Stromabnehmers unter einer abklingenden periodischen Bewegung wieder in die Ausgangslage zurück. Das führt zu ausgeprägten, zum Teil schwingenden Biegewechselbeanspruchungen, die die Dauerfestigkeit mindern.[199] Dauerfestigkeit kennzeichnet die Belastungsgrenze von Werkstoffen bei wechselnder Beanspruchung. Hänger werden daher vorwiegend auf Zug beansprucht, sind aber entsprechend ihren Anforderungen zu konstruieren. Hinzu kommt eine geringfügige Biegung durch den Anhub durch den Stromabnehmer. Im von der Ö[redacted] vorgelegten Gutachten wird eine Stauchung unterstellt.[200] Eine Stauchung ist aber bei einem Hänger materialmäßig nicht möglich. Es tritt nur eine Biegung auf.

[redacted]

Abbildung 8: Schematische Darstellung eines Hängers vor, während und nach der Zugfahrt durch die Belastung des Stromabnehmers, Ö[redacted], Stellungnahme vom 05.06.2019, Beilage ./2, 1.

[198] Ö[redacted], ED 61 Regelplan 12.17.02.01.
[199] *B*[redacted]*/D*[redacted], Privatgutachten vom 02.12.2019, 11 f.
[200] *B*[redacted]*/D*[redacted], Privatgutachten vom 02.12.2019, 12 f.

Des Weiteren wird der Hänger von elektrischen Strömen (Betriebs- und Kurzschlussströme) durchflossen und dadurch erwärmt. Die Erwärmungen aufgrund der Zugfahrt sind jedoch minimal, sodass es zu keinen Änderungen des Metallgefüges des Hängers kommt. Die entstandene Wärme wird durch die Wärmeleitfähigkeit, die Wärmestrahlung sowie den Wärmeübergang zur Luft abgegeben.

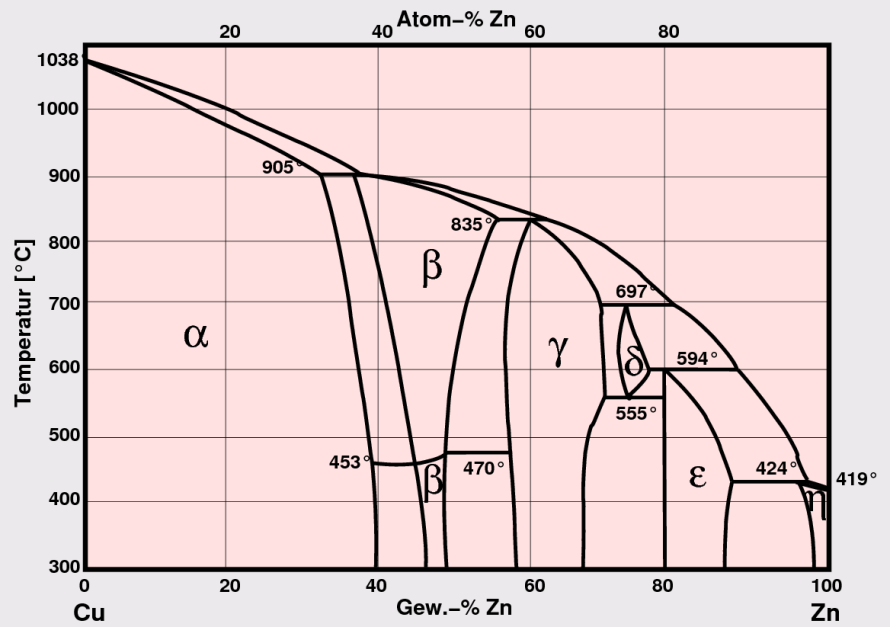


Abbildung 9: Phasendiagramm Cu-Zn-Diagramm, Das Diagramm zeigt abhängig vom Kupfergehalt Gefügeänderungen, Homepage Universität Freiburg AK Röhr Institut für Anorganische und Analytische Chemie, http://ruby.chemie.uni-freiburg.de/Vorlesung/intermetallische_4_4.html, abgerufen am 04.12.2019.

Als Material für Hänger wird Bronze mit kleinem Querschnitt (10mm^2) verwendet. Bronze ist eine Kupferlegierung mit mindestens 50% Kupfer. Kupfer ist durch eine gute Wärmeleitung gekennzeichnet. Bronze hat im Vergleich zu Kupfer eine höhere Festigkeit bei geringfügig verminderter Wärmeleitung. Ebenso nimmt die Dehngrenze einer Kupferlegierung zu. Bei einer Erwärmung von Bronzelegierungen erfolgen bis 400 Grad keine Gefügeänderungen. Daher sind durch Erwärmungen, die durch den Zugbetrieb auftreten, keine Gefügeänderungen zu verzeichnen.[201]

Windgeschwindigkeiten und Windböen können ebenfalls das Kettenwerk in Schwingungen versetzen. Der Deutsche Wetterdienst definiert eine Böe als einen kräftigen Windstoß, der oft mit einer plötzlichen Windrichtungsänderung verbunden ist.[202] Ebenso kommt es bei winterlichen Bedingungen mit einer entsprechenden Feuchtigkeit zur Bildung von Eislasten, die den Hänger auf Zug zusätzlich beanspruchen. Aus den genannten Gründen ist eine

[201] Ö[redacted], Regelwerk 12.10.01, Vorgaben für die Planung und Ausführung der Oberleitungsanlagen, 75.

[202] https://www.dwd.de/DE/service/lexikon/Functions/glossar.html?lv2=100310&lv3=100488, abgerufen am 04.12.2019.

[redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie es die Ö[redacted] unterstellt hat, nicht gegeben. Überdies wird auf die anderen, bereits beschriebenen Umwelteinflüsse verwiesen.[203]

Nach Prüfung der vorgelegten Privatgutachten durch die Schienen-Control Kommission und Analyse der einschlägigen Fachliteratur hinsichtlich der Faktoren kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie von der Ö[redacted] dargestellt wurde, nicht gegeben ist. Die Schienen-Control Kommission ermittelt für den Hänger eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%, um den oben beschriebenen, nicht durch den Zugbetrieb verursachten Umwelteinflüssen Rechnung zu tragen.

- Y-Beiseil/Y-Hänger

Die Y-Beiseile/Y-Hänger verbinden unmittelbar am Mast das Tragseil mit dem Fahrdraht. In Kettenwerken gleicht das Y-Beiseil die Fahrdrahthöhendifferenzen zwischen Stützpunkt und Feldmitte zweier Masten aus.[204] Das Y-Beiseil ist ein Bronze-Verbindungselement. Y-Beiseile und Y-Hänger haben einen größeren Querschnitt[205] als Hänger und werden analog zu diesen beansprucht. Sie werden vom elektrischen Strom (Betriebs- und Kurzschlussströme) durchflossen und auf Zug belastet. Y-Beiseil und Y-Hänger sind ebenso wie die Hänger Umgebungseinflüssen ausgesetzt - eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb ist daher gegeben.

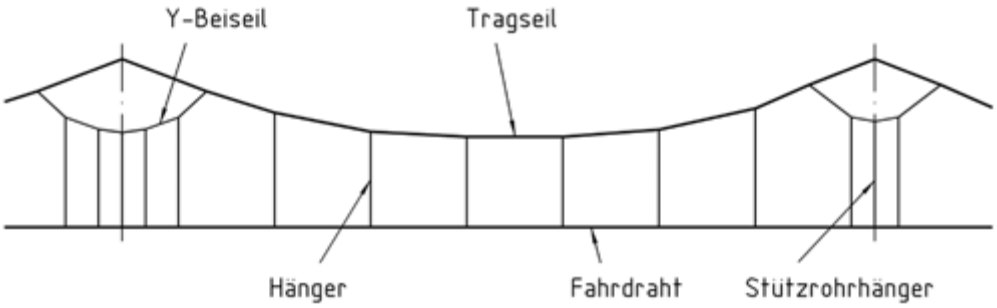


Abbildung 10: Darstellung des Tragseils, Y-Beiseils, Hänger und Fahrdraht, *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 157.

- Tragseil

Das Tragseil hat die Aufgabe eine gleichmäßige Höhe des Fahrdrahtes zu gewährleisten und somit den direkten Kontakt zwischen Fahrdraht und Stromabnehmer des Triebfahrzeuges lagegenau sicher zu stellen. Das Tragseil erleidet durch die Anpresskraft des Stromabnehmers mit dem Fahrdraht Schwingungen, die durch den Hänger übertragen werden. Die ausgelösten

[203] Siehe Einleitungstext.
[204] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 174.
[205] Ö[redacted], Regelwerk 12.10.01, Vorgaben für die Planung und Ausführung der Oberleitungsanlage, 71.

Schwingungen sind nicht mehr so stark wie jene beim Fahrdraht, führen jedoch zu einer Abnützung der kraftschlüssigen Verbindungen mit den anderen Elementen des Kettenwerks. Ebenso wird das Tragseil durch den Stromfluss (Betriebs- und Kurzschlussströme) beansprucht.[206] Allerdings ist eine [redacted]%ige Abhängigkeit des Tragseils vom Zugbetrieb nicht gegeben. Die Regulierungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass eine sich für dieses Bauteil unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]% besteht.

Abbildung 11: Schwingungen im Kettenwerk verursacht durch die Zugfahrt. Der Fahrdraht wird durch die Anpresskraft des Stromabnehmers beaufschlagt und dadurch angehoben. In weiterer Folge kommt es zu Schwingungen. Diese Anpresskraft ist für eine ununterbrochene Stromübertragung nötig, *H*[redacted], Privatgutachten vom 05.06.2019, 9.

- Stromverbinder

Stromverbinder dienen der elektrischen Verbindung zwischen ein- und auslaufenden Kettenwerkabschnitten. Da Seile und Drähte nicht unendlich lang hergestellt und transportiert werden können, ist eine Sektion des Kettenwerks nicht unendlich lang. Die konstruktive Länge einer Sektion beträgt max. 1000m. Stromverbinder verbinden zwei Sektionen und stellen die Stromdurchleitung sicher. Stromverbinder müssen die Kettenwerke mit der 2,5-fachen Betriebslast sichern.[207] Bedingt durch den Einbauort in der Nähe der Stützpunkte sind Stromverbinder gegenüber Hängern geringeren mechanischen Schwingungen unterworfen, haben aber die gleiche Beanspruchung in Bezug auf den mechanischen Verschleiß sowie den Verschleiß durch die Stromwärmeverluste, verursacht durch Betriebs- und Kurzschlussströme wie die Hänger. Der mechanische Verschleiß entsteht durch die kraftschlüssige Verbindung zweier Sektionen.

Durch die oben genannten Umwelteinwirkungen ergibt sich keine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb. Nach Prüfung der vorgelegten Gutachten und Analyse der einschlägigen Fachliteratur kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb gegeben ist.

[206] Siehe die Ausführungen zu Beiseil und Hänger.

[207] Ö[redacted], Regelwerk 12.10.01, Vorgaben für die Planung und Ausführung der Oberleitungsanlagen, 74.

- Ausleger, Isolatoren

Die Befestigung des Tragseils und des Fahrdrahtes übernimmt der Ausleger. Das Auslegerrohr sowie das Stützrohr bestehen aus Rohren unterschiedlicher Dimensionierung.[208] Auslegerrohr, Stützrohr und die Stützrohrstrebe haben wie alle Rohre eine entsprechende Steifigkeit. Funktionell kann der Ausleger in einen Fahrdraht- und Tragseilstützpunkt unterteilt werden, die wiederum unterschiedliche Kräfte bei unterschiedlicher Bewegungsfrequenz aufnehmen müssen.

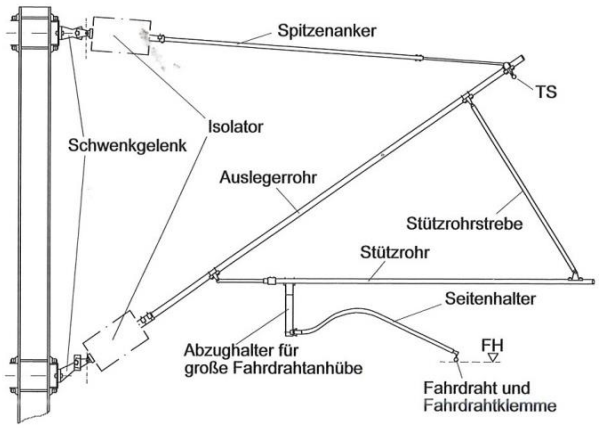


Abbildung 12: Ausleger mit Stützrohrstrebe, *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 661.

- Rohrschwenkausleger

Die als Rohrschwenkausleger konstruierten Ausleger einschließlich deren Isolatoren nehmen die wechselnden vertikalen und horizontalen Kräfte aus dem Fahrdraht und dem Tragseil auf.[209] Sie unterliegen daher einer geringeren mechanischen Beanspruchung unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs und der daraus resultierenden Kräfte, da die meisten Schwingungen der Fahrdraht, der Hänger sowie das Tragseil übernehmen. Diese Kräfte sind bei Betrachtung der Amplitude gegenüber dem direkten Fahrdrahtanhub somit vermindert, woraus ein niedriger Verschleißanteil resultiert. Daher ist der Einfluss durch den Zugbetrieb geringer. Im Privatgutachten werden als weitere Verschleißarten Umwelteinflüsse durch Umgebungstemperaturwechsel und Bewitterung der Auslegermaterialien genannt.[210] Hinzu kommen somit äußere Kräfte aufgrund von Windlasten, Eislasten und Schneelasten, die den Rohrstabausleger auf Zug und Biegung beanspruchen.[211] Daneben sind

[208] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 925.
[209] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 981.
[210] *B[redacted]/D[redacted]*, Privatgutachten vom 02.12.2019, 9.
[211] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 920.

Alterungserscheinungen, die bei den anderen Bauteilen ebenfalls auftreten, hier in noch größerem Ausmaß zu berücksichtigen.

Nach Prüfung der vorgelegten Privatgutachten und Analyse der einschlägigen Fachliteratur kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie von der Ö[redacted] vorgebracht, nicht gegeben ist. Die Schienen-Control Kommission ermittelt für den Rohrschwenkausleger eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

- Isolator

Der Isolator isoliert die 15kV-Spannung gegenüber den Masten sowie gegen Erde.[212] Dieser Bauteil trägt die aus den potentialführenden Anlagen herrührenden mechanischen Lasten und muss damit sowohl elektrische als auch mechanische Anforderungen erfüllen.[213] Der Isolator wird sowohl auf Zug als auch auf Biegung beansprucht, sind doch alle Eigenlasten des Fahrdrahtes, der Beiseile sowie des Tragseiles aufzunehmen. Diese Eigenlasten wirken ständig und sind daher unabhängig vom Zugbetrieb.[214] Isolatoren sind, soweit sie nicht in Tunnel oder anderen geschützten Lagen verlaufen, dem Wetter ausgesetzt und erfahren daher sporadisch, aber umso intensiver, zusätzliche Beanspruchungen aus der Windwirkung der Schnee- und Eisbelastung der Leiter. Die Auswahl und Auslegung des Isolatortyps muss auf diese Beanspruchung Rücksicht nehmen. Die Alterung ist abhängig von den Konstruktionsformen und verwendeten Materialien.[215] Im Privatgutachten vom 02.12.2019 wird auch die Alterung als weiterer Faktor erwähnt, wofür aber der Zugbetrieb keine Ursache ist.[216]

Die Ö[redacted] veranschlagte für die Isolatoren eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%. Die Schienen-Control Kommission kann dieser Einschätzung nicht folgen und sieht aufgrund der obigen Ausführungen eine Abhängigkeit im Ausmaß von [redacted]% gegeben.

- Schalterleitungen

Schalterleitungen verbinden die Schalter mit den Oberleitungen. Schalterleitungen vermitteln den aus dem Zugbetrieb herrührenden Stromfluss (Betriebs- und Kurzschlussströme) zwischen verschiedenen Schaltgruppen (Schaltabschnitten) des Fahrleitungsnetzes. Sie schließen an Fahrdraht und Tragseil an, sind damit abgeschwächt an deren mechanische Schwingungen angekoppelt und unterliegen dem Verschleiß durch den veränderlichen Stromfluss in Abhängigkeit von der Zeit.[217] Die Schalterleitungen haben bedingt durch den Einbauort geringere Auswirkungen durch den Zugbetrieb. Auch diese Komponenten

[212] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 703.
[213] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 1165.
[214] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 908.
[215] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 1162.
[216] *B*[redacted], Privatgutachten vom 02.12.2019, 9.
[217] Vgl auch die folgenden Ausführungen zu Bahnenergieleitungen.

unterliegen dem Einfluss der Stromwärmeverluste durch Betriebs- und Kurzschlussströme. Im Privatgutachten *B[redacted]/D[redacted]* werden als weitere Verschleißarten Umwelteinflüsse durch Umgebungstemperaturwechsel und Bewitterung genannt,[218] die nach Ansicht der Schienen-Control Kommission ebenso zu berücksichtigen sind wie auch Alterungserscheinungen. Nach eingehender Prüfung durch die Schienen-Control Kommission stellt diese fest, dass die von der Ö[redacted] ermittelte Abhängigkeit von [redacted]% zu hoch ist. Unter Berücksichtigung der Fachliteratur und der oben beschriebenen weiteren Einflüsse, bestimmt die Schienen-Control Kommission die unmittelbar vom Zugbetrieb ausgehende Abnutzung mit [redacted]%.

- Bahnenergieleitungen:

Bahnenergieleitungen sind elektrische Leitungen, die aus blanken Leitern oder Kabeln bestehen.[219] Sie transportieren die Bahnenergie von 15kV vom Unterwerk zur Fahrleitung. Bahnenergieleitungen haben außerdem die Funktion von Verstärkerleitungen, Speiseleitungen, Umgehungsleitungen oder Kompensationsleitungen. Speiseleitungen sind Freileitungen, die in Speisepunkten die Fahrleitung mit Energie versorgen. Umgehungsleitungen sind Leitungen, die die ununterbrochene Energieversorgung durch Umgehung besonderer Speiseabschnitten wie zB in Bahnhöfen sicherstellen.

Bahnenergieleitungen sind an den Fahrleitungsmasten in Längsrichtung des Gleises mit Isolatoren angebracht. Sie unterliegen praktisch nicht den mechanischen Schwingungen, die aus dem Zugbetrieb hervorgehen, da diese der Fahrdraht, die Beiseile und das Tragwerk aufnehmen. Bahnenergieleitungen werden aber durch den Bahnbetrieb und die dadurch verursachten wechselnden Energieströme geringfügig thermisch beansprucht. Im Vergleich zum nachgespannten Kettenwerk sind Bahnenergieleitungen temperaturabhängigen Durchhängeänderungen ausgesetzt, die sich nicht kompensieren lassen. Die Verschleißursache liegt in den Stromwärmeverlusten, hervorgerufen durch Betriebs- und Kurzschlussströme. Kurzschlussströme korrelieren mit der Anzahl der Zugfahrten. Stromwärmeverluste, die ebenfalls abhängig vom Zugbetrieb sind, lassen sich aus dem Stromwärmegesetz, auch als *„Joule-Lenz-Gesetz“* bekannt, ableiten. Dieses besagt, dass elektrischer Strom in einem elektrischen Leiter eine Wärmemenge durch fortwährende Umformung von elektrischer Energie, die dem Leiter entnommen wird, abgibt. Die Stromwärme ist daher das Integral aus der veränderlichen Leistung in Watt über die Zeit in Sekunden. Die Erwärmung steigt mit dem Quadrat der Stromstärke (erstes Joulesches Gesetz = Wämeenergie = Leitung x Zeitdauer = Stromstärke^2 x Widerstand x Zeitdauer). Diese Stromwärmeverluste verursachen bei zu hohen Temperaturen metallurgische, nicht reversible Veränderungen des Gefüges der Leiter, deren Einfluss aber minimal ist. Wird ein Gleis einer zweigleisigen Strecke gesperrt und auch die Oberleitung – beispielhaft für Revisionen – abgeschaltet, muss die gesamte benötigte Energiemenge über die

[218] *B[redacted]/D[redacted]*, Privatgutachten vom 02.12.2019, 9.
[219] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen^3, 164.

Bahnenergieleitung des zweiten Gleises geführt werden, was zu einer entsprechenden Abnutzung führt.[220]

In den Privatgutachten wurden Bahnenergieleitungen nach Ansicht der Schienen-Control Kommission im Vergleich zu den soeben dargestellten Faktoren nicht ausreichend behandelt. Im Gutachten von *B[redacted]/D[redacted]* werden als weitere Verschleißarten lediglich Umwelteinflüsse durch Umgebungstemperaturwechsel und Bewitterung der Auslegermaterialien genannt.[221] Nachdem Bahnenergieleitungen einen größeren Durchmesser[222] als der Fahrdraht haben, und daher stärkeren Eis-, Schnee- und Windlasten ausgesetzt sind, sind diese nach Ansicht der Schienen-Control Kommission bei der Bemessung der prozentualen Abhängigkeit ebenso zu berücksichtigen.

Aufgrund der geringeren sich unmittelbar aufgrund der Zugfahrt ergebenden Anhängigkeit der Bahnenergieleitungen ermittelt die Regulierungsbehörde einen anrechenbaren Anteil in Höhe von [redacted]% und folgt den Darstellungen der Ö[redacted] in diesem Punkt nicht.

- Rückleitungsseile

Fahr- und Rückleitung bilden den Traktionsstromkreis elektrischer Bahnen. Der Traktionsstrom fließt über den Fahrdraht zu den Zügen und durch die Rückleitung zu den Unterwerken zurück.[223] Rückleiterseile sind somit Leiter, die den Bahnrückstrom im Betriebs- als auch im Fehlerfall sicherstellen. Rückleiterseile sind an den Fahrleitungsmasten in Längsrichtung außerhalb des Gleises angebracht und sorgen dafür, dass der Blindstromanteil minimiert und somit die Wirkleistung erhöht wird. Blindstrom ist jene Energie, die transportiert wird, aber dem Verbraucher nicht als nutzbare Energie zur Verfügung steht.

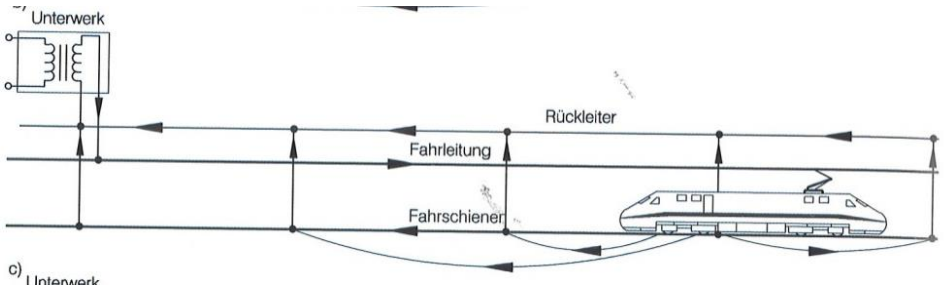


Abbildung 13: Stromführung bei Wechselstrombahnen, *Kießling/Puschmann/Schmieder,* Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 384.

Als Verschleißursache der Rückleiterseile sind Stromwärmeverluste zu nennen, woraus sich größere Induktionsverluste ergeben. Diese entstehen nicht nur beim Strombezug, sondern ebenso bei elektrischen Bremsvorgängen. Rückleiterseile unterliegen nicht den mechanischen

[220] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 377.
[221] *B[redacted]/D[redacted]*, Privatgutachten vom 02.12.2019, 6.
[222] Ö[redacted], Regelwerk 12.11.01, Rückstromführung und Bahnerdung, Energietechnik, Bahnstrom, Fernwirk- und Leittechnik Rückstromführung und Bahnerdung, 4.
[223] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 377.

Schwingungen, die aus dem Zugbetrieb hervorgehen. Es ergibt sich somit keine vollständige Abhängigkeit vom Zugbetrieb. In den vorgelegten Privatgutachten wurde nach Ansicht der Schienen-Control Kommission auf die zusätzlichen Einflussfaktoren nur bedingt eingegangen.[224] Die Umwelteinflüsse durch Umgebungstemperaturwechsel und Bewitterung sind nach Ansicht der Schienen-Control Kommission ebenso für Rückleitungen zu berücksichtigen. Rückleitungen haben einen größeren Durchmesser als der Fahrdraht und sind daher stärkeren Eis-, Schnee- und Windlasten ausgesetzt.[225] Da Rückleitungen am Fahrleitungsmast montiert sind, sehen sie sich geringeren Belastungen aus dem Zugbetrieb ausgesetzt.

Nach Prüfung der vorgelegten Gutachten und Analyse der einschlägigen Fachliteratur kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie von der Ö[redacted] dargestellt wurde, nicht nachvollzogen werden kann. Die Schienen-Control Kommission ermittelt aufgrund des geringen Einflusses des Zugbetriebs auf das Rückleiterseil eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

- Mastverbinder

Mastverbinder stellen durch Leitungen den Potentialausgleich zwischen Schiene und Fahrleitungsmast sicher und dienen der gleichmäßigen Aufteilung des zurückfließenden Stromes. Ein Mastverbinder ist also ein Teil der Rückstromführung. Diese nicht unter Spannung stehenden Kettenwerksteile sind bei der Ö[redacted] nach der Dienstvorschrift EL 43 mit der Bahnerde zu verbinden.[226] Grundsätzlich sind alle Hauptgleise mit Rückleitern auszurüsten. Als Material ist dafür grundsätzlich ein Mindestquerschnitt von 50 mm² Kupfer bzw 160 mm² Stahl vorgesehen.[227] Verbindungen aus Aluminium-Stahl-Verbundseilen bzw Kupferseilen sind mit geeigneten Pressverbindern auszuführen; jene aus Stahl sind als Schweißverbindungen auszuführen.

Schienen sind aufgrund der Zugfahrt Vibrationen ausgesetzt und beanspruchen daher die Press- und Schweißverbindungen, mit denen die Verbinder mit den Schienen verbunden sind. Die Vibrationen haben ihre Ursache in der mechanischen Belastung durch die Radsatzlast verursacht durch die Zugfahrt. Durch den Anschluss dieser Verbinder an die Schienen sind die Verbinder bei jeder Zugdurchfahrt an die mechanischen Vibrationen des Gleissystems angebunden und erfahren dadurch einen mechanischen Verschleiß. Die Verbinder zwischen Fahrleitungsmasten dienen außerdem dem Personenschutz im Sinne eines Potenzialausgleichs. Ein Stromfluss kommt bei jeder Vorbeifahrt eines Triebfahrzeuges und bei einem Kurzschluss auf den Mast zustande. In den vorgelegten Privatgutachten wurden aus

[224] *B[redacted]/D[redacted]*, Privatgutachten vom 02.12.2019, 6.
[225] Ö[redacted], Regelwerk 12.11.01, Rückstromführung und Bahnerdung, Energietechnik, Bahnstrom, Fernwirk- und Leittechnik Rückstromführung und Bahnerdung, 4.
[226] Ö[redacted], Regelwerk 12.10.01, Vorgaben für die Planung und Ausführung, 66.
[227] Ö[redacted], Regelwerk 12.11.01, Rückstromführung und Bahnerdung, Energietechnik, Bahnstrom, Fernwirk- und Leittechnik Rückstromführung und Bahnerdung, 6.

Sicht der Schienen-Control Kommission die Instandsetzungsarbeiten nicht berücksichtigt. Die Verbinder können durch mechanische Arbeiten im Gleis (Gleisstopfen, Gleisrichten, etc) ebenso beschädigt oder zerstört werden. Diese Instandsetzungsarbeiten des Gleises sind nötig, um die gewünschte Lebensdauer zu gewährleisten. Instandsetzungsarbeiten wie zB der Schienentausch erfordern die Demontage der Mastverbinder, die bei dieser Gelegenheit mitunter gegen neue Mastverbinder ausgetauscht werden, ohne dass die Lebensdauer bereits erreicht wurde. Ebenso reduziert der Kupferdiebstahl die Lebensdauer der Mastverbinder.

In der Folge ergibt sich aus Sicht der Schienen-Control Kommission eine unmittelbar vom Zugbetrieb ausgehende Abhängigkeit des Mastverbinders im Ausmaß von [redacted]%. Die privatgutachterlich abgeleiteten [redacted]% und somit die vollständige Abhängigkeit vom Zugbetrieb erscheinen aufgrund der übrigen Einflüsse als zu hoch.

- Gleisverbinder

Gleisverbinder dienen der gleichmäßigen Aufteilung des zurückfließenden Stromes sowie dem Potentialausgleich der Schienen. Schienen elektrifizierter Strecken sind in Längsrichtung leitend verbunden. Ein Gleisverbinder ist also eine Rückstromführung. Grundsätzlich sind alle Hauptgleise mit Rückleitern auszurüsten. Als Material ist ein Mindestquerschnitt von 50mm² Kupfer bzw 160mm² Stahl vorzusehen.[228] Verbindungen aus Aluminium-Stahl-Verbundseilen bzw Kupferseilen sind mit geeigneten Pressverbindern auszuführen; jene aus Stahl sind als Schweißverbindungen auszuführen. Die Gleisverbinder werden bei jeder Zugdurchfahrt durch die mechanischen Schwingungen des Gleissystems beaufschlagt und erfahren dadurch einen mechanischen Verschleiß. In den Gutachten fanden Instandsetzungsarbeiten keine Berücksichtigung. Die Gleisverbinder können durch mechanische Arbeiten im Gleis (Gleis Stopfen, Gleis Richten, etc) ebenso beschädigt oder zerstört werden. Diese Instandsetzungsarbeiten des Gleises sind nötig, um die gewünschte Lebensdauer zu gewährleisten. Instandsetzungsarbeiten wie beispielhaft der Schienentausch erfordern die Demontage der Gleisverbinder, die bei dieser Gelegenheit zuweilen vor Ablauf der Lebensdauer getauscht werden. Ebenso reduziert der Kupferdiebstahl die Lebensdauer der Gleisverbinder.

Nach Prüfung der vorgelegten Privatgutachten in Verbindung mit einer Analyse der einschlägigen Fachliteratur kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine [redacted]%ige Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie von der Ö[redacted] dargestellt wurde, nicht gegeben ist. Die Schienen-Control Kommission ermittelt für den Gleisverbinder aus oben genannten Gründen eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

[228] Ö[redacted], Regelwerk 12.11.01, Rückstromführung und Bahnerdung, Energietechnik, Bahnstrom, Fernwirk- und Leittechnik Rückstromführung und Bahnerdung, 6.

- Schienenverbinder

Schienenverbinder sind Leitungen, die der gleichmäßigen Aufteilung des zurückfließenden Stromes sowie zum Potentialausgleich der beiden Schienen dienen. Schienen elektrifizierter Strecken sind in Längs- und Querrichtung, soweit zulässig, leitend durch den Schienenverbinder verbunden. Durch die kraft- oder formschlüssige Befestigung der Schienenverbinder an die Schiene ist dieses Verbindungselement bei jeder Zugdurchfahrt an die mechanischen Schwingungen des Gleissystems angebunden und folglich einem mechanischen Verschleiß ausgesetzt. Ein Stromfluss kommt bei jeder Vorbeifahrt eines Triebfahrzeuges oder bei einem Kurzschluss zustande. Durch Ausgleichsströme werden sie überdies thermisch beeinflusst und ergeben Stromwärmeverluste. Es ergibt sich somit eine Abhängigkeit vom Zugbetrieb. Andererseits ergeben sich externe Einflüsse, die vom Zugbetrieb unabhängig sind. Beispielhaft zu nennen sind unsachgemäße Instandsetzungsarbeiten am Gleis, die den Schienenverbinder beschädigen können. Dazu zählt das Gleisstopfen, das Gleisrichten oder der Schienentausch. Auch hier reduziert der Kupferdiebstahl die Lebensdauer der Schienenverbinder.

Die Prüfung der vorgelegten Privatgutachten hat ergeben, dass die Einflüsse durch Instandsetzungsmaßnahmen und Kupferdiebstahl nicht angemessen berücksichtigt wurden. In der Folge ermittelte die Ö[redacted] einen Abhängigkeitsprozentsatz, der sich nicht mit den Ermittlungsergebnissen der Schienen-Control Kommission deckt. Die Regulierungsbehörde ermittelt für die Schienenverbinder eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

- Tragmasten

Tragmasten – auch Oberleitungsmaste genannt – haben die Aufgabe, das Kettenwerk horizontal und vertikal lagegenau zu halten. Tragmasten tragen mit einem Ausleger die Kräfte aus Fahrdraht und Tragseil sowie die Bogenzugskräfte. Die Abstände zweier Tragmasten sind abhängig vom Trassenverlauf der Strecke. Die Masten werden daher alle 30 bis 50m aufgestellt. Tragmasten sind unterschiedlichen mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt. Als ständige Einwirkungen wirken Eigenlasten aus dem Fahrdraht, Tragseil und anderen Bauteilen immer.[229] Die veränderlichen Einwirkungen sind gering. Eine Abhängigkeit vom Zugbetrieb ist nicht gegeben. Wind-, Schnee- und Eislasten sowie die Umgebungstemperaturen sind klimatische Einwirkungen, die durch probabilistische[230] Methoden, auf deterministischer Grundlage oder aus einschlägigen Normen abgeleitet werden können. So treten bei niedrigen Temperatur Zugkräfte durch das Kettenwerk auf, die der Tragmast aushalten muss.[231] Die beschriebenen Lasteinwirkungen sind veränderlich und können auch von der Oberleitungsbauform abhängig sein. Veränderliche Lasten sind mechanische Schwingungen, die sich durch die Zugfahrt ergeben. Die Fundamente und

[229] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 909.
[230] Wahrscheinlichkeit eines Sachverhaltes.
[231] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 920.

Gründungen haben die Aufgabe, diese Kräfte in die Erdschichten einzuleiten. Es ergibt sich somit eine minimale Abhängigkeit vom Zugbetrieb, die von der Ö[redacted] folgerichtig mit [redacted]% angesetzt wird.

- Abspannungsmasten

Kettenwerke können nicht unendlich lang sein, sondern haben eine gewisse Baulänge, die etwa 700m beträgt. Außerdem müssen Kettenwerke nachgespannt werden, damit diese nicht wie eine Wäscheleine durchhängen. Ein Kettenwerk beginnt und endet daher immer mit einem Abspannmast. Diese verfügen über eine Nachspanneinrichtung für das Tragseil und den Fahrdraht. Funktion dieser Nachspanneinrichtung ist es, die temperaturbedingten Längenänderungen des Kettenwerks auszugleichen. Während sich warme Drähte ausdehnen, ziehen sich kalte Drähte zusammen. Durch die Nachspanneinrichtung ist sichergestellt, dass das Kettenwerk unabhängig von der Temperatur immer in der gleichen Lage über dem Gleis hängt. Abhängig vom Bahngrund werden die Abspannungsmasten zur Aufnahme der Kräfte verankert. Daneben übernimmt der Abspannmast die aus dem Ausleger folgenden Belastungen.[232]

Ähnlich wie bei den Oberleitungsmasten wirken klimatische Einwirkungen wie Wind-, Schnee- und Eislasten sowie die Umgebungstemperaturen auf die Abspannungsmasten ein. Die veränderlichen Einwirkungen in Abhängigkeit vom Zugbetrieb sind hingegen gering, da beispielsweise Schwingungen des Fahrdrahtes nicht maßgebend auf den Abspannungsmast wirken. Die gleichbleibenden Lasten sind Eigenlasten aus Fahrdraht, Tragseil, Mastausleger, Isolator und wirken unabhängig von der Zugfahrt ständig und können aus den technischen Daten und Abmessungen eindeutig bestimmt werden.[233]

Nach Prüfung der vorgelegten Privatgutachten durch die Schienen-Control Kommission und Analyse der einschlägigen Fachliteratur kommt die Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine Abhängigkeit vom Zugbetrieb, wie sie von der Ö[redacted] dargestellt wurde, nicht gegeben ist. Die Schienen-Control Kommission ermittelt für die Abspannmasten aufgrund dargestellter Argumente eine sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebende Abhängigkeit von [redacted]%.

2.5.8.3. Abschreibung Brücken

Für die Anlagenklasse Brücken setzt die Ö[redacted] bei derzeitiger Belastung eine Nutzungsdauer von 80 Jahren an. Sollte sich die Belastung aufgrund steigenden Verkehrsaufkommens merkbar erhöhen, so ist davon auszugehen, dass infolge der Materialermüdung die Nutzungsdauer sinkt. Dies wäre mit früheren Reinvestitionen verbunden. Die Ermüdung hat bei Stahlbrücken einen unmittelbareren Einfluss auf den

[232] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 918.
[233] *Kießling/Puschmann/Schmieder*, Fahrleitungen elektrischer Bahnen[3], 920.

Zustand und somit auch auf die Nutzungsdauer als bei Massivbrücken und Gewölbebrücken. Laut Angaben der Ö[redacted] resultiert die höhere Belastung bei Stahlbrücken in einer Reduktion der Nutzungsdauer auf [redacted] bzw bei Massivbrücken auf [redacted].[234] Die Nutzungsdauer von [redacted] sowie deren Reduktion bei relevant höherer Belastung können von der Schienen-Control Kommission nachvollzogen werden.[235]

2.5.8.4. Überleitung der Abschreibungen auf die direkten Kosten

Die Ö[redacted] ermittelte die für die direkten Kosten des Jahres 2018 anrechenbare AfA, indem sie die für das Jahr 2015 ermittelten Prozentanteile der direkten Kosten der Anlagenklassen Oberbau, Brücken und Fahrleitungen mit dem AfA-PLAN-Wert des Jahres 2018 multiplizierte. Folgende Abbildung zeigt die Berechnung der anrechenbaren Abschreibung für das Jahr 2018 durch die Ö[redacted]:

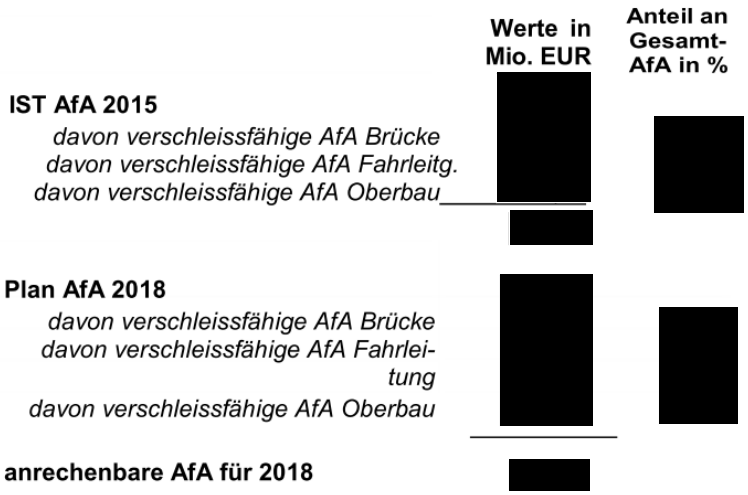


Abbildung 14: Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 72.

Die Ermittlung der für die direkten Kosten anrechenbaren AfA der Oberbauanlagen und der Brücken anhand der dargestellten Methodik konnte vom Amtssachverständigen nachvollzogen und die Beträge überprüft werden. Die Richtigkeit der Werte wurde überprüft, indem die tatsächlich angefallene AfA des Jahres 2015 mit den Daten aus SAP (Gewinn und Verlustrechnung des Jahres 2015 der Ö[redacted]) lückenlos abgestimmt wurde.[236] Hinsichtlich der Abschreibung der Oberleitungen ergaben sich aus Gründen, die in Abschnitt 0 im Detail erläutert werden, Feststellungen.

2.5.8.4.1. Umlegung auf Oberbauanlagen

Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberbau 2018 hat die Ö[redacted] die Gesamtsumme der IST-Abschreibungen 2015 ([redacted] EUR), die ökonomische IST-AfA

[234] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 71 f.
[235] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 92.
[236] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 93 f.

Oberbau 2015 ([redacted] EUR) aus dem TU Graz-Modell und den Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA ([redacted]%) herangezogen. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Jahresabschluss sowie des Wissens, dass die Oberbau-AfA bis 2018 verglichen mit den anderen Anlagenklassen stärker anwachsen wird, hat die Ö[redacted] für 2018 den Anteil der verschleißfähigen Oberbau-AfA von [redacted]% (2015) auf [redacted]% (2018) erhöht und einen für die geplanten direkten Kosten 2018 anrechenbaren Wert von insgesamt [redacted]o EUR berechnet.[237]

Die methodische Herleitung der ökonomischen AfA Oberbauanlagen wurde vom Amtssachverständigen im Detail überprüft und mit einem Systemauszug der Ö[redacted] abgestimmt. Der Abgleich bestätigte eine korrekte Ermittlung der anrechenbaren direkten Kosten. Die Begründung für die Erhöhung des Anteils an der verschleißfähigen Oberbau-AfA um [redacted]% konnte vom Amtssachverständigen nachvollzogen werden. Sie wurde von der Ö[redacted] aufgrund einer stärkeren Erhöhung der Investitionen im Bereich Oberbau vorgenommen.[238] Die Schienen-Control Kommission befindet die Begründung für den prognostizierten Anstieg der Oberbau-AfA als plausibel.

2.5.8.4.2. Umlegung auf Oberleitungen

Für die Herleitung der verschleißbedingten AfA Oberleitung 2018 hat die Infrastrukturbetreiberin ebenfalls die Gesamtsumme der IST-Abschreibungen 2015 ([redacted] EUR), die ökonomische IST-AfA Oberleitung 2015 ([redacted] EUR) aus dem TU Graz-Modell und den Anteil der verschleißbedingten AfA an der gesamten AfA ([redacted]%) herangezogen. Die verschleißbedingte AfA Oberleitung 2018 wird auf Grundlage der mittels AfA-Simulation erstellten PLAN-AfA 2018 und des bereits angeführten Anteils von [redacted]% berechnet. Die nutzungsabhängigen Kosten für die Abnutzung der Oberleitung 2018 betragen dementsprechend [redacted] EUR.[239] Bei der AfA-Simulation erfolgt die Ermittlung der zuwachsenden Abschreibung aus dem Planungstool Fipsy (Finanzplanungssystem) im Geschäftsbereich Asset Management und Strategische Planung (AM).[240]

Wie bereits dargestellt, hat die Ö[redacted] den verschleißabhängigen Anteil an der AfA Oberleitung, der sich aus Fahrdraht und Kettenwerk zusammensetzt, zunächst mit [redacted]% beziffert. Anhand der Ergebnisse zweier Privatgutachten errechnete die Ö[redacted] in der Folge einen Durchschnittswert von [redacted]%.[241] Die Schienen-Control Kommission stellte hiervon abweichende Werte der Verschleißabhängigkeit der einzelnen Bestandteile des

[237] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 72.
[238] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 93.
[239] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 73.
[240] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten, 67.
[241] Ö[redacted], Stellungnahme vom 05.06.2019, 6.

Kettenwerks fest und forderte die Ö[redacted] zu einer Neuberechnung basierend auf diesen Werten auf.[242] Die Ö[redacted] führte diese Neuberechnung durch. Sie errechnete eine Reduktion der AfA für das Kettenwerk um [redacted] EUR für das Jahr 2018 und um [redacted] EUR für das Jahr 2019.[243]

2.5.8.4.3. Umlegung auf Brücken

Der Anteil der verschleißbedingten AfA Brücken 2015 an der gesamten AfA wurde iAv [redacted]% für 2018 herangezogen. Anhand einer methodisch zu den vorigen Umlagen ident ausgeführten Berechnung ermittelt die Ö[redacted] einen im Rahmen der direkten Kosten zu berücksichtigenden Anteil der PLAN-AfA Brücken von [redacted] EUR.[244]

Im Ergebnis hält die Schienen-Control Kommission fest, dass die Ö[redacted] die Abgrenzung zwischen verschleißbarer und nicht-verschleißbarer AfA – mit Ausnahme des Kettenwerks – methodisch korrekt durchgeführt hat.[245]

Die Feststellungen zu den von der Ö[redacted] zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten herangezogenen Kostenblöcken beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den von der Ö[redacted] für die Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten, herangezogenen Kostenblöcken und den darin enthaltenen Kostenbestandteilen, gründen sich auf das Vorbringen der Ö[redacted], die Überprüfungen und darauf aufbauenden Gutachten des Amtssachverständigen *W*[redacted] sowie des nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted]. Soweit sich die Feststellungen nicht auf die Sachverständigengutachten stützen, beruhen sie auf dem Fachwissen der Schienen-Control Kommission und der zitierten Fachliteratur. Dies trifft insbesondere auf die Feststellungen zum Kettenwerk zu. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche.[246] Soweit ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, ist die Behörde berechtigt Fachfragen selbst beurteilen.[247]

[242] Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö[redacted] vom 05.11.2019, 2.
[243] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilagen ./2 und ./3, Zeile „AfA“, Spalte „Differenz (in Mio €).
[244] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 73.
[245] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 89 ff.
[246] § 82 Abs 1 EisbG.
[247] Vgl etwa VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669.

2.6 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Höhe der direkten Kosten der Ö[redacted] fest:

Die Ö[redacted] war für das Jahr 2018 ursprünglich von geplanten direkten Kosten in Höhe von [redacted] EUR ausgegangen. Aufgrund der Feststellungen des Amtssachverständigen *W*[redacted] war dieser Wert zu kürzen. Die Ö[redacted] führte daher auf Aufforderung der Schienen-Control Kommission eine Neuberechnung der Planwerte der direkten Kosten durch. Diese Neuberechnung ergab einen Wert von [redacted] EUR.[248]

Für das Jahr 2019 hatte die Ö[redacted] ihren Planungen direkte Kosten iHv [redacted] EUR zugrunde gelegt. Auch dieser Wert war aufgrund der Feststellungen des Amtssachverständigen zu kürzen. Auf Aufforderung der Schienen-Control Kommission berechnete die Ö[redacted] den Wert neu, was einen Betrag von [redacted] EUR ergab.[249]

Untenstehende Tabellen stellen die direkten Kosten für die einzelnen Kontengruppen dar. Die Spalte „Stellungnahme Ö[redacted] 16.10.2018“ zeigt jeweils die von der Ö[redacted] zunächst geplanten direkten Kosten. Die Spalte „Festgestellte direkte Kosten“ umfasst die Kosten nach Vornahme der Anpassungen, zu welchen die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] aufgefordert hatte:

	Direkte Kosten 2018		
Kontengruppe	**Stellungnahme Ö[redacted] 16.10.2018, S 271**	**Anpassungen**	**Festgestellte direkte Kosten**
Betriebsführung	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Entstörung			
Instandsetzung			
Anlagenmanagement			
Energie/Technische Betriebsführung			
Inspektion/Wartung/Winterdienst			
Netzzugang			
AfA			
	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 8: Aufstellung Direkte Kosten in Mio EUR für das Jahr 2018; Ö[redacted], Stellungnahme vom 3.12.2019, Beilage ./2.

Die Kürzungen im Kostenblock Betriebsführung tragen der Feststellung des Amtssachverständigen Rechnung, dass die Donnerstag/Sonntag-Differenz nicht wie von der Ö[redacted] angegeben [redacted] Mitarbeiter, sondern lediglich [redacted] Mitarbeiter beträgt. In den Kostenblöcken Entstörung und Instandsetzung wurde jeweils die Nichtberücksichtigung des Zinseszinseffekts sowie der falsche Prozentsatz der elektronischen Innenanlagen korrigiert, im Kostenblock Instandsetzung auch ein falscher Prozentsatz der mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen. Die Kosten im Bereich Inspektion/Wartung/Winterdienst wurden um Kosten für Straßenbrücken und sonstige

[248] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./2, Spalten „2018 neuberechnet 11/2019“ und „direkte Kosten 08/2016“, jeweils letzte Zeile.
[249] Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./3, Spalten „2019 neuberechnet 11/2019“ und „direkte Kosten 08/2017“, jeweils letzte Zeile.

Brücken bereinigt. Die Kürzungen der AfA wurden entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission vom 05.11.2019, welche niedrigere Anteile der Abnutzung von Teilen des Kettenwerks festgestellt hat, vorgenommen.

	Direkte Kosten 2019		
Kontengruppe	**Stellungnahme Ö [redacted] 16.10.2018, S 273 ff**	**Anpassungen**	**Festgestellte direkte Kosten**
Betriebsführung			
Entstörung			
Instandsetzung			
Anlagenmanagement			
Energie/Technische Betriebsführung			
Inspektion/Wartung/Winterdienst			
Netzzugang			
AfA			
	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 9: Aufstellung Direkte Kosten in Mio EUR für das Jahr 2019; Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./3.

Auch für 2019 wurde in den Kostenblöcken Entstörung und Instandsetzung jeweils die Nichtberücksichtigung des Zinseszinseffekts sowie der falsche Prozentsatz der elektronischen Innenanlagen, im Kostenblock Instandsetzung auch ein falscher Prozentsatz der mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen korrigiert.[250] Die Kosten im Bereich Inspektion/Wartung/Winterdienst wurden um Kosten für Straßenbrücken und sonstige Brücken bereinigt. Auch die Indexierung wurde korrigiert.[251] Die Kürzungen der AfA wurden entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission, welche niedrigere Anteile der Abnutzung von Teilen des Kettenwerks festgestellt hat, vorgenommen.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den direkten Kosten beruhen auf dem Vorbringen der Ö [redacted] sowie den Gutachten des Amtssachverständigen *W* [redacted]. In seinem Gutachten vom 07.06.2019 hat der Amtssachverständige hinsichtlich der Berechnung der direkten Kosten durch die Ö [redacted] Feststellungen getroffen. Die Ö [redacted] wurde seitens der Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 11.06.2019 aufgefordert, unter Berücksichtigung der Feststellungen des Amtssachverständigen eine Neuberechnung der direkten Kosten vorzunehmen. Mit Schriftsatz vom 24.06.2019 legte die Ö [redacted] eine Neuberechnung vor, welche vom Amtssachverständigen mit Gutachten vom 17.07.2019 überprüft und für richtig befunden wurde. Mit Schreiben vom 05.11.2019 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö [redacted] ergänzend um Neuberechnung der direkten Kosten des

[250] Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./3, Zeilen „Kosten für DB I Entstörung“ „Strecke Entstörung EKSA“ und „Strecke Entstörung Sicherungsanlagen“; Zeilen „Kosten für DB I Instandsetzung“ „Strecke Instandsetzung EKSA“ und „Strecke Instandsetzung Sicherungsanlagen“.

[251] Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./3, Spalte „Index“, Zeilen „Kosten für DB II Inspektion Wartung Winterdienst“.

Kettenwerks. Mit Schreiben vom 03.12.2019 legte die Ö[redacted] eine entsprechende Neuberechnung vor.

Die von der Ö[redacted] vorgenommenen Neuberechnungen der direkten Kosten berücksichtigten für das Jahr 2019 über die Zusammenfassung der Feststellungen im Gutachten des Amtssachverständigen vom 07.06.2019[252] hinaus auch die im Text des Gutachtens getroffenen Feststellungen. Zu diesen zählen in den Kostenblöcken Entstörung und Instandsetzung der falsche Prozentsatz der elektronischen Innenanlagen und der mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen,[253] im Bereich Inspektion/Wartung/Winterdienst die Kosten für Straßenbrücken und sonstige Brücken sowie die Indexierung.[254]

Die W[redacted], welche in ihrer Stellungnahme vom 27.11.2020 auf die von der Ö[redacted] im Antrag vom 12.08.2016 angeführten prognostizierten direkten Kosten für 2018 einging, stellte dar, dass es im Vergleich zu den IST-Kosten zu Veränderungen kam. Dies sei ihrer Ansicht nach vor allem darauf zurückzuführen, dass die PLAN-Werte anhand von Expertenschätzungen von Indexwerten entstanden seien, welche von den Gutachtern *L*[redacted] und *W*[redacted] nicht weiter hinterfragt wurden.[255]

Den Einwendungen der W[redacted] ist entgegen zu halten, dass die Ermittlung der direkten Kosten zwangsläufig auf PLAN-Werten beruhen muss, da die Entgelte vor Beginn der jeweiligen Fahrplanperiode veröffentlicht werden müssen. Dass die ex-post Betrachtung andere Ergebnisse zeigt, als die im Rahmen der Planung genutzten prognostizierten Werte, ist keineswegs unüblich, sondern vielmehr die Regel. Mit der Aussage, die geplanten direkten Kosten seien durch Expertenschätzung einer Indexierung zustande gekommen, verkennt die W[redacted], dass die Ermittlung der direkten Kosten 2018/19 ausführlich in der Dokumentation zur Ermittlung der direkten Kosten[256] dargestellt wurde. Zudem wurden die Grundlagen zur Ermittlung der direkten Kosten sowohl vom nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted] als auch von dem amtlichen Sachverständigen *W*[redacted] geprüft und dokumentiert. So unterzog der Amtssachverständige die Ermittlungsmethodik der direkten Kosten einer ausführlichen Überprüfung und stellte dies in seinem Gutachten dar.[257]

Dem Argument der W[redacted], dass zu erkennen sei, dass der prozentuelle Anteil der direkten Kosten an den Vollkosten im Zeitverlauf zurückgehe, was der Kostenrechnungstheorie widerspreche,[258] ist zu entgegnen, dass ein „oberflächlicher" Vergleich von PLAN-Werten mit IST-Werten nicht geeignet ist die Ermittlungsmethodik der

[252] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 133.
[253] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 69 f, 78 ff.
[254] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 85 f.
[255] W[redacted], Stellungnahme vom 27.11.2020, 3 ff.
[256] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation zur Ermittlung der direkten Kosten.
[257] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 51 ff.
[258] W[redacted], Stellungnahme vom 27.11.2020, 5.

direkten Kosten der Ö zu widerlegen. Dies liegt in der Tatsache begründet, dass diese auf IST-Kostenrechnungsdaten und Buchhaltungsdaten aufsetzt. Selbst wenn die Kostenrechnungstheorie andere Ergebnisse prognostizieren würde, so entstammen die Basisdaten für die Ermittlung der direkten Kosten 2018/19 aus der Buchhaltung und Kostenrechnung. Es handelt sich also um tatsächlich entstandene Kosten. Eben diese Basisdaten wurden durch *L* und *W* einer detaillierten Prüfung unterzogen, bei denen beide Sachverständigen zu ähnlichen Ergebnissen gelangten. Die von der W behauptete Kostendegression konnte für die hier einschlägigen Jahre von der Schienen-Control Kommission anhand der vorgelegten Informationen und der Gutachten der beiden Amtssachverständigen nicht festgestellt werden. Eine schlichte Gegenüberstellung der Werte, wie von der W im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 27.11.2020 durchgeführt, ist aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht geeignet begründete Zweifel an den durch die bestellten Sachverständigen durchgeführten Prüfungshandlungen und in der Folge an der Ermittlungslogik der Ö aufkommen zu lassen.

2.7 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die von der Ö zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten herangezogene verursachungsgerechte Zuteilung der Infrastrukturkosten fest:

Die Ö legte zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten das Privatgutachten „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ vor, in dem der Sachverständige *M* eine verursachungsgerechte Zuscheidung aller Kosten der Schieneninfrastruktur für die Trassennutzung auf Zugarten vornahm. Dieses technische Privatgutachten wird zu Beginn dieses Kapitels inhaltlich dargestellt und gewürdigt. Darauf hin wird dem Vorbingen der W Rechnung getragen, die die Auffassung vertritt, dass das Privatgutachten methodisch falsch sei und inhaltlich nicht den neuesten Stand der Technik abbilde, da dieses durch die Habilitationsschrift *M* „iTAC-innovative Track Access Charges“ wissenschaftlich überholt sei. Nach einer kurzen Darstellung der Habilitationschrift wird diese mit dem Privatgutachten gegenübergestellt. In der Folge widmet sich dieser Abschnitt den weiteren Vorbingen der W zu den technischen Aspekten der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Zuletzt erfolgt eine Überleitung zu den Entgelten je Zug-km und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten.

2.7.1 Privatgutachten *M* „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“

Das Privatgutachten „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ für die Ö von *M* hat die Aufgabe, die verursachungsgerechte Zuteilung aller Kosten für verschiedene Infrastrukturen auf Zugarten festzustellen.[259] Die

[259] *M*, Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 7.

Wegeentgelte stellen dabei die Schnittstelle zwischen Infrastruktur und denjenigen Fahrzeugen dar, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen verwenden. Entsprechend den technischen-betrieblichen Anforderungen verschiedener Zuggattungen[260] wurden von *M*[redacted] die Kosten der Eisenbahninfrastruktur den beiden Kostenträgern Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer zugewiesen.[261] Zusätzlich wurden die Anforderungen der Zuggattungen an die Betriebsführung beleuchtet und ebenso eine kostenbasierte Aufschlüsselung der Mischverkehrskosten auf verschiedene Verkehrsarten hergeleitet. Festzuhalten ist hierbei, dass sich die Studie nicht mit der Preisbildung beschäftigt,[262] sondern die Kosten je Zug-km bzw je Bruttotonnen-km errechnet, die als Grundlage der Preisbildung dienen können.

Die Studie umfasst nach einer Einleitung zu den Kostenbegriffen die Modellbildung der Infrastruktur und der Betriebsführung.[263] Anhand dieser Ergebnisse erfolgt die Kostenermittlung sowie die Kostenzuscheidung nach Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer. Zum Abschluss erfolgt eine Netzsegmentierung nach Netzkategorien.[264]

Zu Beginn der Studie wird dargestellt, dass das untersuchte Schieneninfrastrukturnetz Mischverkehre (Güter-, Personenverkehr und Lokzüge) aufweist, sodass eine Zuscheidung der von den jeweiligen Zugarten zu tragenden Kosten nur im Rahmen einer modellhaften Betrachtung erfolgen kann.[265] Die modellhafte Betrachtung ist weiters dadurch erklärbar, dass die Abnutzung der Gleise sowohl durch hohe Geschwindigkeiten[266] als auch durch hohe Zuggewichte beeinflusst wird. Daher stellt sich die Studie der Anforderung einen Zusammenhang zwischen technischen und betrieblichen Aspekten der Zugfahrt herzustellen und dazu Datengrundlagen bereit zu stellen. Dazu müssen in der Kostenerfassung die tatsächlichen Streckenkosten in entsprechenden Kostenblöcken ermittelt oder über Datenauswertungen erfassbar sein. Hierzu wurde das Netz in vier Kategorien unterteilt, die nach den folgenden Kriterien erstellt wurden: Ähnliche Anwendung der Aufteilungsschlüssel, kohärente Kostensätze, die eine sinnvolle Schlussfolgerung erlauben sowie eine gemeinsame Betrachtung benachbarter Streckenkostenstellen.[267] Die so ermittelten vier Strecken-Segmente sind die Westachse, andere zweigleisige Strecken, eingleisige Strecken mit relevantem Verkehr und eingleisige Strecken mit wenig Verkehr.[268]

[260] *M*[redacted] verwendet den Begriff Zuggattungen statt dem Begriff der technischen Zugklassen und dies ist gleichbedeutend wie der in diesem Kapitel ebenso verwendete Ausdruck der Zugarten.
[261] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 3.
[262] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 9.
[263] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 10.
[264] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 51.
[265] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 2.
[266] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 3.
[267] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 17.
[268] Alle Grafiken entnommen aus Habilitation *M*[redacted], welche ident mit jenen aus dem Privatgutachten *M*[redacted] sind.

Da die meisten Kostenpositionen der Eisenbahninfrastruktur hoch volatile Jahreswerte aufweisen, greift *M*[redacted] auf gemittelte Jahreswerte über einen für angemessen befundenen Zeitraum zurück.[269] Die Gründe für die beschriebene Volatilität liegen beispielsweise im Fall der Instandsetzung darin, dass manche Eisenbahnanlagen 30 Jahre und länger in Betrieb sind und in mehrjährigen Intervallen instandgehalten werden müssen, womit sich in einzelnen Jahren Sprünge in den Kosten einstellen, in anderen dagegen gar keine anfallen.[270]

In der Folge wird auf die Parameter Instandhaltung und Betriebsführung im Detail eingegangen:

2.7.1.1 Instandhaltung

Als Folge der langen Lebensdauer und der über diesen Zeitraum hinweg unterschiedlich intensiven Instandhaltungsintervalle, differieren die mit der Instandhaltung verbundenen Kosten über die Jahre erheblich.[271] Die Bestimmung der Lebenszykluskosten von beispielsweise Gleisen in Abhängigkeit der Belastung zeigt dabei, dass die Gesamtkosten bei hoher Belastung höher sind, aber auch, dass die Instandsetzungskosten einem theoretischen Grenzkostenverlauf sehr nahe kommen. Der variable Anteil der Abschreibung ist in Abbildung 15 untere Darstellung, als grünes Dreieck erkennbar.

[269] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 36.
[270] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 36.
[271] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 18 ff.

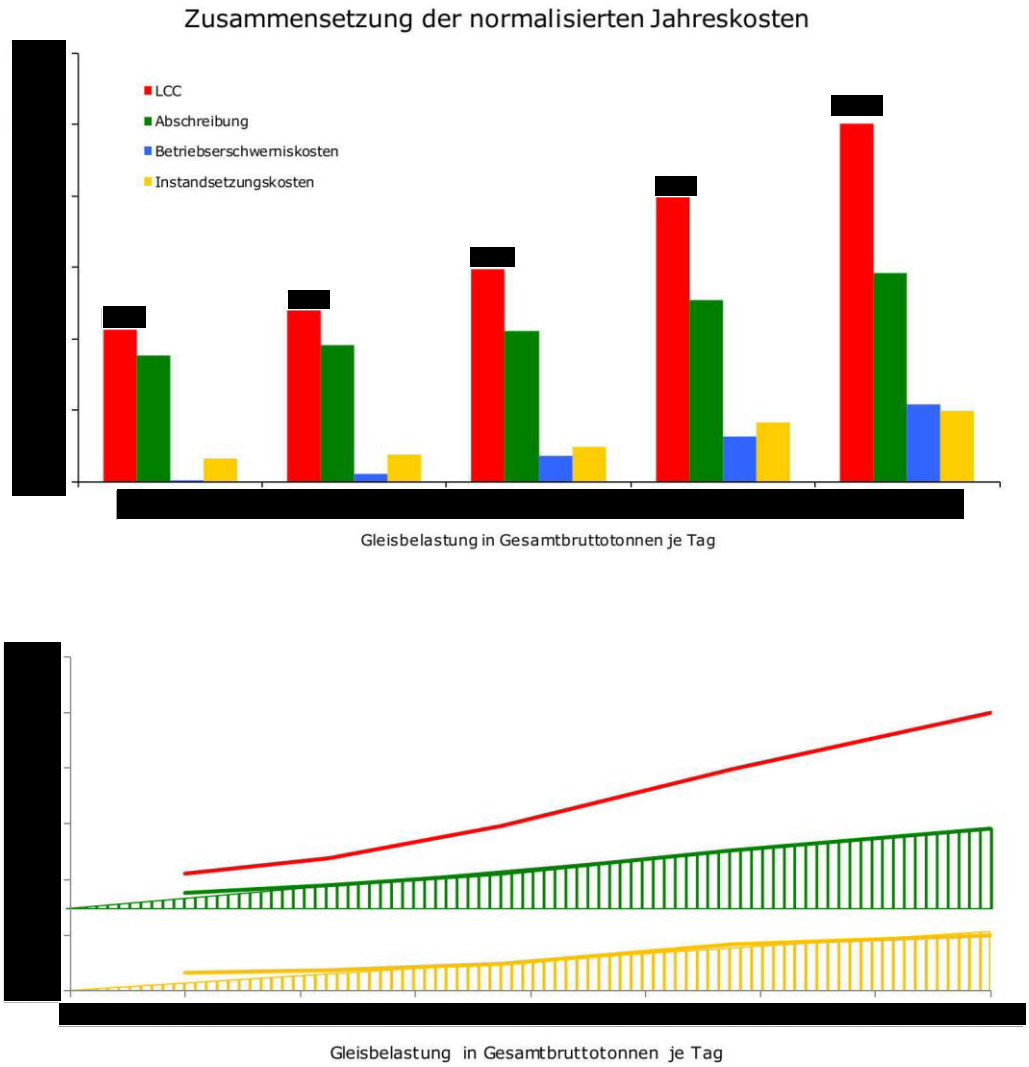


Abbildung 15: Lebenszykluskosten von Gleisen in Abhängigkeit der Belastung, *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 13.

Das Privatgutachten von *M*[redacted] analysiert die Gesamtkosten des Oberbaus in Abhängigkeit von der Gleisbelastung je Tag in Gesamtbruttotonnenkilometern. Abbildung 15 zeigt die LCC (Life Cycle Costs) getrennt nach Abschreibung, Instandhaltungskosten und Erschwerniskosten für Eisenbahnverkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Gleisbelastung in Gesamtbruttotonnen je Tag. Unter Erschwerniskosten sind die durch notwendige Bauarbeiten verursachte Kosten durch Umleitungen[272] und zusätzliches Personal zu verstehen sowie auch die Reduktion bei der zu transportierenden Frachtmenge.

Bei der Ermittlung von Kostensätzen in den Bereichen Entstörung Oberbau und Winterdienst wird in der Studie berücksichtigt, dass diese Kostenpositionen starken, jährlichen Schwankungen aufgrund von meteorologischen und anderen Einflüssen unterliegen.[273] Dies gilt insbesondere dann, wenn eine Betrachtung auf Strecken- oder Streckenabschnittsebene

[272] zB längere Fahrtdauer, erhöhtes Infrastrukturbenutzungsentgelt, vermehrter Wagen- und Triebfahrzeugbedarf.

[273] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 15.

erfolgen soll, da aufgrund der geringen Betrachtungsmenge Mittelungseffekte nicht eintreten. Hingegen können die Steuerung des Zugverkehres, die Kosten für Instandhaltung und Abschreibung für Bahnkörper, Kunstbauten, Sicherungsanlagen, die Inspektion und Wartung für den Oberbau oder Managementkosten als hinreichend konstante jährliche Kosten angenommen werden.[274] Kostenpositionen in den Bereichen Entstörung und Instandsetzung Oberbau sowie Winterdienst, sind hingegen starken jährlichen Schwankungen ausgesetzt, weswegen hier die Kostenbetrachtung über einen längeren Zeitraum erfolgen sollte.[275] Die Verwendung von Lebenszykluskosten (LCC) und deren Darstellung als durchschnittliche Jahreskosten können genau eine solche Kostenbasis liefern. Aus diesem Grund werden für alle[276] im Weiteren dargestellten Aufteilungsschlüssel auch Lebenszykluskosten verwendet.[277] Wenn die W[redacted] vorbringt, dass „[…] *eine Klarstellung, wo die LCC angewendet werden,* […] *höchst erforderlich gewesen* [wäre], *um diese Thematik zumindest nachvollziehen zu können",*[278] so kann die Schienen-Control Kommission diesem Vorbingen nicht folgen. Zu beachten ist lediglich, dass – da in den allermeisten Fällen bei den realen Streckenkosten auf eine solche LCC-Auswertung nicht zurückgegriffen werden kann – in der Studie die Instandhaltungszyklen der einzelnen Anlagengattungen mit Hilfe einer Zeitreihe näherungsweise abgebildet werden.

Die Basis der modellhaften Betrachtung bildet eine detaillierte Aufzeichnung der erforderlichen Instandhaltungsarbeiten unter Berücksichtigung unterschiedlicher Rahmenbedingungen und deren Zusammenhang mit der realisierbaren Nutzungsdauer. Diese sogenannten Instandhaltungszyklen lassen sich sodann in Kosten überleiten und ermöglichen den monetären Vergleich der einzelnen Zuggattungen. Darüber hinaus werden in der Studie Anforderungen im Sinne der Betriebsführung beleuchtet und versucht, auch in diesem Bereich eine kostenbasierte Aufschlüsselung der Mischverkehrskosten herzuleiten.[279]

Aufbauend auf den von der Infrastrukturbetreiberin erhobenen Daten zur Optimierung von anforderungsorientierten Investitions- und Instandhaltungsstrategien, wurden Standardelemente wie Gleise und Weichen als Grundlage dieser Berechnungen definiert. Diese Standardelemente des Fahrwegs werden grundsätzlich in Bezug auf gewisse Betriebsbelastungen – den Gesamtbruttotonnenkilometern – betrachtet. Für diese Standardelemente wurden Kostensätze in Abhängigkeit von der Belastung, der Geschwindigkeit und dem Gleisradius ermittelt.[280] Selbiges wurde auch für unterschiedliche

[274] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 15.
[275] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 15 f.
[276] Hervorhebung nur hier.
[277] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 16.
[278] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 16.
[279] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 18.
[280] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 22.

Weichentypen ermittelt. Dabei handelt es sich laut *M* [redacted] um Kostentreiber, deren Anzahl sich nach den Anforderungen der unterschiedlichen Marktsegmente[281] richtet.[282]

Hierzu brachte die W [redacted] vor, dass die Berechnung der Anlagenqualität der Weichen nicht nachvollziehbar sei, da die Berechnung der Anzahl der benötigten Weichen nicht überprüft werden könne. Die Privatgutachter *O* [redacted] und *T* [redacted] empfehlen deswegen, die Berechnung der Kosten anhand der tatsächlich sich im Rahmen der Haupt- und Nebengleise des Infrastrukturnetzes der Ö [redacted] genutzten Weichen vorzunehmen.[283]

Dazu ist auszuführen, dass *M* [redacted] in seinem Privatgutachten die infrastrukturellen Kosten analysiert und die Anlagen auf Basis von Lebenszykluskosten im Sinne von anforderungsorientierten Investitions- und Instandhaltungsstrategien untersucht.[284] Die Art und Anzahl der Weichen wird durch die Verkehrsart bestimmt, die über die Strecke geführt werden soll – da es sich bei der Bewertung des Weichenbedarfs um eine Modellierung handelt, erachtet die Schienen-Control Kommission die Heranziehung von begründeten Standardsätzen, die unterschiedliche Arten von Verkehren benötigen, sachgerecht. Auch im Falle der Heranziehung der Kosten der tatsächlich genutzten Weichen könnte der Vorwurf lauten, das Vorhandensein solcher begründe noch nicht den tatsächlichen Bedarf. So begründet *M* [redacted] seine Einschätzung, Güterzüge benötigten eine Weichenverbindung nur alle [redacted] mit dem Argument, dass Güterzüge selbst bei diesem Abstand mit bloß geringen Verspätungen geführt werden könnten und die daraus resultierenden Betriebserschwerniskosten nicht maßgeblich seien.[285] Solche Weichenverbindungen werden als Überleitstellen bezeichnet. Wegen der geringeren Geschwindigkeiten für den Güterverkehr würden hier Weichen mit einem Abzweigradius von [redacted] ausreichen, die entsprechend günstiger sind. Hingegen benötigen Personenfernverkehrszüge etwa alle [redacted] eine solche Überleitstelle – diesen Abstand begründet *M* [redacted] mit einer bereits durchgeführten Untersuchung.[286] An jeder solchen Überleitstelle sind zwei Weichen je Gleis, also insgesamt vier Weichen mit einem Abzweigradius von [redacted] notwendig, die in der Wartung kostenintensiver sind als Weichen mit einem Abzweigeradius von [redacted]. Weichen mit einem Radius von [redacted] erlauben das Befahren mit einer höheren Geschwindigkeit, wovon auch die Westbahn Gebrauch macht. Beim Personennahverkehr werden in der *M* [redacted] Studie Weichen mit einem Abzweigradius von [redacted] unterstellt, da der Nahverkehr in den Stationen zumeist hält und somit den Einfahrtsbereich mit einer geringeren Geschwindigkeit befährt. Diese Halte dienen in Bahnhöfen mitunter auch dem

[281] *M* [redacted] verwendet den Ausdruck Marktsegmente als Synonym zu Zugarten, Zuggattungen und technischen Zugklassen. Dieser Ausdruck hier ist jedoch nicht gleichbedeutend mit dem Terminus Marktsegmente, wie er im restlichen Bescheid verwendet wird.
[282] *M* [redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 24.
[283] *O* [redacted] /*T* [redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 17 f.
[284] *M* [redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 18.
[285] *M* [redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 24.
[286] *Veit/M* [redacted], Überleitstellenabstand, 2005 zitiert nach *M* [redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 24.

Personenfernverkehr wie dem der W[redacted] zum Überholen der langsamen Nahverkehrszüge. *M*[redacted] nimmt somit an, dass als Folge des geringeren Haltestellenabstandes in jedem Bahnhof zur Erreichung des Bahnsteiges zwei weitere Weichen erforderlich seien.

Abbildung 16: Modellinfrastruktur, *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 25.

Die direkte Modellierung auf der Basis der Mischverkehrsstrecken, bestehend aus Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr, wie sie die Ö[redacted] aufweist, führt aus Sicht der Schienen-Control Kommission zu einer verlässlichen und belastbaren Kostenbeurteilung. Entgegen dem Vorbringen der W[redacted] sieht die Regulierungsbehörde die modellhafte Berechnung der Anzahl der Weichen nicht als problematisch an. Eine direkte Modellierung auf Basis des Anlagenverzeichnisses, wie es die Privatgutachter *O*[redacted] und *T*[redacted] fordern, würde hingegen zu einem überproportionalen Mehraufwand führen, da eine Gesamterhebung des österreichischen Netzes der Ö[redacted] erforderlich wäre. Im Netz der Ö[redacted] gibt es 13.555 Weichen,[287] die einzeln funktional unterteilt nach Verwendungszweck, Strecken, Inanspruchnahme und Lage zu betrachten wären. Eine Erhebung wäre mit deutlichem Mehraufwand und Kosten verbunden, dem kein adäquater Mehrwert gegenüberstünde. Dass die Annahmen, die dem Modell zugrunde liegen nachvollziehbar sind, zeigt sich, betrachtet man beispielsweise die Strecke Wien West – Linz Hbf, die auch von der Beschwerdeführerin befahren wird. Die zweigleisige elektrifizierte Strecke ist [redacted] lang, davon sind [redacted] mit zwei weiteren Gleisen viergleisig ausgebaut. Es gibt insgesamt betrachtet [redacted] Überleitstellen oder Bahnhöfe,[288] was einem Schnitt von [redacted] entspricht und die im Modell veranschlagten [redacted] bestätigt. *M*[redacted] führt an, dass Personenfernverkehrszüge aus betrieblichen Überlegungen Überleitstellen (Gleiswechselmöglichkeiten) in einem bestimmten Abstand

[287] Ö[redacted], Die Ö[redacted] in Zahlen 2018/2019, 13, https://presse.oe[redacted].at/dam/jcr:45006a54-c544-44e0-b462-3d4cea08a7c6/OEBB_Zahlen_2019-1_de.pdf, abgerufen am 10.11.2020.

[288] Ö[redacted], Streckenbeschreibung der Strecken 101, 130, abrufbar unter [redacted] (passwortgeschützter Bereich).

benötigen und diese im Modell mit [redacted] angenommen werden.[289] Die Schienen-Control Kommission erachtet unter der grundsätzlichen Gegebenheit der Plausibilität der Annahmen eine neuerliche Modellierung auf Basis von aufwendigen Erhebungen aus dem Anlagenverzeichnis für unverhältnismäßig.

2.7.1.2 Betriebsführung

Die Betriebsführungskosten sind Kosten, die mit Hilfe von Aufteilungsschlüsseln zugeordnet werden. *M*[redacted] stellt fest, dass die Ö[redacted] hierfür einen Schlüssel, der nach „Zugzahl x Stellvorgänge" berechnet wird, verwendet. Die auf diese Art und Weise umgelegten Betriebsführungskosten können nicht näher spezifiziert werden, da die Zugbehandlung nicht zwischen Zugtrassen[290] unterscheidet. Um die anfallenden Betriebsführungskosten dennoch verursachungsgerecht auf die unterschiedlichen Trassenqualitäten zuzuscheiden, werden Faktoren empfohlen, die den jeweiligen Bedarf der unterschiedlichen Marktsegmente abbilden. So werden Züge etwa mit unterschiedlicher Priorität behandelt, wenn es zu geplanten oder ungeplanten Behinderungen auf der Infrastruktur kommt. Züge des hochrangigen Personenverkehrs werden als Beispiele für eine Priorisierung genannt, während ad-hoc Güterverkehrszüge nachgereiht werden – dies, da Personenverkehrszüge bereits bei Verspätungen von wenigen Minuten vergleichsweise hohe Folgekosten aufweisen, während Güterverkehre in der Regel eine bedeutend geringere Zeitsensitivität zeigen. Die Rangfolge der Priorisierung folgt also insofern sachlichen Gegebenheiten, als dass sie grundsätzlich den Kostenstrukturen der Verkehre entspricht.[291] Um diese einschätzen zu können, wird die Bestimmung der Betriebserschwerniskosten modellhaft dargestellt, indem die Betriebserschwerniskosten für einen Fall ohne Dispositionseingriffe und einen mit Dispositionseingriffen nach Trassenqualität simuliert werden. Daraus leitet *M*[redacted] Faktoren für die Zuscheidung der Betriebsführungskosten auf die unterschiedlichen Marktsegmente ab.[292]

2.7.1.3 Kostenermittlung und -zuscheidung

Im Anschluss an Modellbildung der Infrastruktur und der Betriebsführung erfolgt die Kostenermittlung sowie die Zuscheidung zu einem Zugkilometersatz und einem Bruttotonnenkilometersatz. Alle jene Kostenpositionen, die direkt mit Infrastrukturanlagen zu tun haben, werden zum Kostensatz Zugkilometer der jeweiligen Infrastruktur addiert wobei Overhead-Kosten inkludiert sind, aber die Betriebsführung in einem eigenen Kostensatz je Streckenabschnitt berechnet wird.

M[redacted] unterteilt das Netz der Ö[redacted] in Anlehnung an *Veit*[293] in vier Netzkategorien. Kategorie A umfasst stark befahrene, zweigleisige Hauptstrecken. In das B1-

[289] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 24.
[290] Hier sind die einzelnen Zugfahrten gemeint.
[291] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 31.
[292] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 32 f.
[293] *Veit,* Strategie Fahrweg – Entwicklung von Oberbaustrategien 1998 und 1999.

Netz fallen sonstige zweigleisige Strecken, während das B2-Netz Strecken umfasst, die eingleisig sind. Im C-Netz wiederum finden sich Nebenbahnen und schwach frequentierten Strecken.

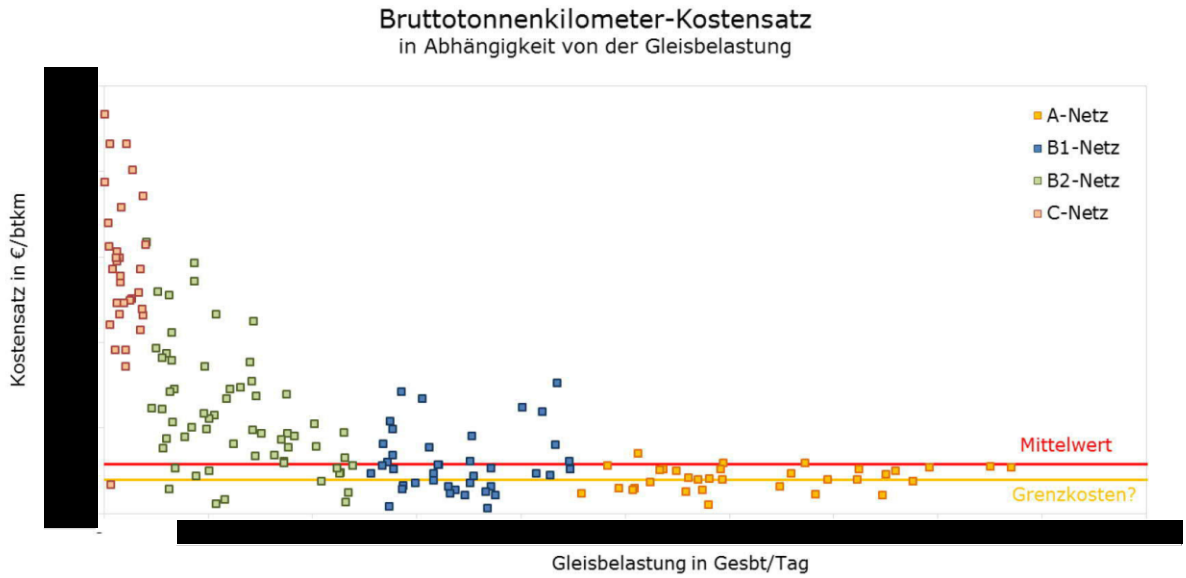


Abbildung 17: Kostensatz in €/Btkm abhängig von der Gleisbelastung, *M*[redacted], verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung, 48.

Die Abbildung 17 zeigt den Kostensatz je Bruttotonnenkilometer in Abhängigkeit von der Gleisbelastung je Bruttotonnenkilometer und Tag für die verschiedenen Netzkategorien. Sie zeigt deutlich, dass nach *M*[redacted] auf stark befahrenen Hauptstrecken sehr geringe Kosten je Btkm anfallen und diese unter dem dargestellten Mittelwert aller Netze liegen.[294] Am linken Ende der Abszisse sind die Werte von Nebenbahnen und schwach frequentierten Strecken erkennbar, die Kostensätze zwischen [redacted] und [redacted] EUR/Btkm verursachen. Auch zeigt die Abbildung 17, dass die einzelnen Netzkategorien in der Grafik kaum Überschneidungen aufweisen, was bedeutet, dass die Abgrenzung der Netzkategorien, wie sie *M*[redacted] vorgenommen wurden hat, valide sind. Genauso wurden diese Auswertungen für die Netzsegmente „Westachse“ (Westbahnstrecke Wien – Salzburg/Passau), sonstige zweigleisige Strecken, eingleisige Strecken mit starkem Verkehr und eingleisige Strecken mit schwachem Verkehr durchgeführt. Ziel dieser Netzsegmentierung ist die Bildung größerer Einheiten um dadurch eine Vergleichbarkeit der Strecken zu bewirken. Innerhalb dieser nach den oben bereits beschriebenen Kriterien ermittelten Segmente kommt es zu einer Mittelung der Kostensätze mit entsprechenden Abweichungen. Sodann wurden für jedes Segment Kostensätze für den Personenfern-, Personennah- und Regionalverkehr und den Güterverkehr unter Heranziehung der von *M*[redacted] errechneten Faktoren[295] ermittelt, wodurch eine Preisbildung möglich wird.

[294] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 48.
[295] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 28 ff, 33.

Ein weiterer Bestandteil ist die Netzsegmentierung nach dem Bruttotonnenkilometersatz, da ein netzweit gültiger Kostensatz nicht das gewünschte Ergebnis sicherstellen kann.[296] Eine differenzierte Betrachtung erfolgt nach Strecken mit besonders ungünstigen Randbedingungen wie zB Bergstrecken, Strecken mit neuer Infrastruktur, die nach dem neuesten Stand der Technik erbaut wurden sowie schwach ausgelasteten Strecken, über die wenige Tonnagen transportiert werden.[297] Demzufolge wurden für die Untersuchung die Streckencharakteristika mittels Zu- und Abschlägen mit berücksichtigt, deren Faktor zwischen [redacted] (Strecken mit Infrastrukturabschlägen aufgrund moderner Infrastruktur) und [redacted] (Strecken mit geringer Auslastung – Schwachlastzuschlag) beträgt.[298]

2.7.2 Habilitationsschrift *M*[redacted] „Innovative Track Access Charges – iTAC"

Mit Privatgutachten vom 14.08.2019 brachte die W[redacted] vor, dass das Kostenallokationsmodell der Ö[redacted] bereits durch die Habilitationsschrift von *M*[redacted] wissenschaftlich überholt worden sei und somit nicht mehr „state-of-the-art" sei, dem ist Folgendes entgegenzuhalten:

Die Habilitationsschrift innovative Track Access Charges - iTAC von *M*[redacted] wurde 2016 fertiggestellt und beschäftigt sich mit der Festsetzung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen.[299] Die Habilitation erfolgte an der Fakultät für Bauingenieurwissenschaften der TU Graz, die international für eisenbahnökonomische Fragestellungen anerkannt ist.

Die Arbeit von *M*[redacted] erforscht das Anlagenmanagement von Eisenbahninfrastrukturen.[300] Das Anlagenmanagement optimiert bei Produktionsanlagen den gesamten Lebenszyklus, beginnend mit der Planung und Beschaffung, dem anschließenden Betrieb mit der begleitenden Instandhaltung bis zum Ende der Nutzungsdauer einer Anlage.[301] Auf Lebenszykluskosten (LCC) basierende Investitionsentscheidungen und nachfolgende ebenso LCC basierte Instandsetzungsstrategien entsprechen damit den Anforderungen des Anlagenmanagements.[302]

Ziel der Arbeit ist die Darstellung der Infrastrukturkosten einer einzelnen Zugfahrt, technisch gesehen ist dies laut *M*[redacted] eine Herausforderung. Berücksichtigt man dabei den Rad-Schiene-Kontakt, so muss sich das Ergebnis je nach Infrastrukturausstattung, betrieblichen Bedingungen und Fahrzeugeigenschaften ändern. Es gibt die Möglichkeit, die Verschleißkosten der Strecke anzunähern, indem dabei ein Gleisbewertungsmodell

[296] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 58.
[297] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 58.
[298] *M*[redacted], Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 59.
[299] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 6.
[300] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 16.
[301] *Veit* in *Fendrich/Fengler*, Handbuch Eisenbahninfrastruktur[3], 1003.
[302] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 61.

verwendet wird, das aus Fahrzeugeigenschaften und/oder Infrastruktur- und Betriebseigenschaften wie zB der Geschwindigkeit besteht. *M* meint, dass das Eisenbahnwesen dabei eine erschwerende Besonderheit aufweist, ist es doch durch eine sehr lange Nutzungsdauer seiner Anlagen gekennzeichnet. So variiert die Nutzungsdauer, genannt Liegedauer, des Oberbaus abhängig von der Aufkommensart und -intensität der Zug- und Verschubfahrten zwischen und Jahren.[303]

Laut *M* sollten Trassenbenützungsgebühren vier Prinzipien genügen. Das erste Prinzip besagt, dass Entgelte auf Basis der variablen Kosten zu bestimmen seien.[304] Es ist festzustellen, dass in den letzten Jahren die Nachfrage nach Verkehrsleistungen anstieg, wie auch die Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH zeigt, deren Ergebnisse in den Jahresberichten[305] festgehalten sind. So sind die von Eisenbahnverkehrsunternehmen gefahrenen Zugkm zwischen 2017 und 2018 von 148,6 auf 154,4 Millionen Zugkm gestiegen.[306] Damit gingen auch steigende Belastungen der Infrastruktur durch Zugfahrten einher.[307] Die Belastungen der Gleise, des Oberbaus sowie des Unterbaus korrelieren mit den Beanspruchungen.[308] Höhere Beanspruchungen führen in der Regel auch zu einem höheren Verschleiß der Anlagen. Setzt sich diese Entwicklung fort, bedeutet dies, dass ein höherer Verschleiß zu höheren Instandhaltungsaufwendungen führt, wenn die Substanz erhalten werden soll. Gleichzeitig werden mit den vermehrten Zugfahrten die Erhaltungsfenster – jener Zeitraum, in dem Erhaltungsmaßnahmen möglich sind – geringer, womit die Erhaltungskosten durch unproduktive Zeiten steigen.

Dem zweiten Prinzip zufolge, sollen Entgelte strecken- und streckenabschnittsbezogen gestaltet sein, sind doch die Unterschiede der verschleißgetriebenen Kosten für unterschiedliche Streckencharakteristika signifikant, sodass Mittelungen über diese Unterschiede hinweg zu Lasten der Genauigkeit gingen.[309] So fallen beispielsweise für die Oberleitungsmasten bei elektrifizierten Strecken abhängig vom Radius der Strecken unterschiedliche Kosten an, wie nachfolgende Darstellung zeigt. Mehr Masten auf engen Radien ergeben höhere Abschreibungs- und Wartungskosten.

[303] *M*, iTAC-innovative Track Access Charges, 40.
[304] *M*, iTAC-innovative Track Access Charges, 6.
[305] Jahresberichte der Schienen-Control, https://schienencontrol.gv.at/de/publikationen-jahresberichte-rechtefolder.html, abgefragt am 01.02.2020.
[306] Schienen-Control GmbH, Jahresbericht 2018, 25.
[307] *M*, iTAC-innovative Track Access Charges, 112.
[308] Siehe auch SBB Infrastruktur, Die Fahrbahn kurz erklärt, 16.
[309] *M*, iTAC-innovative Track Access Charges, 89.

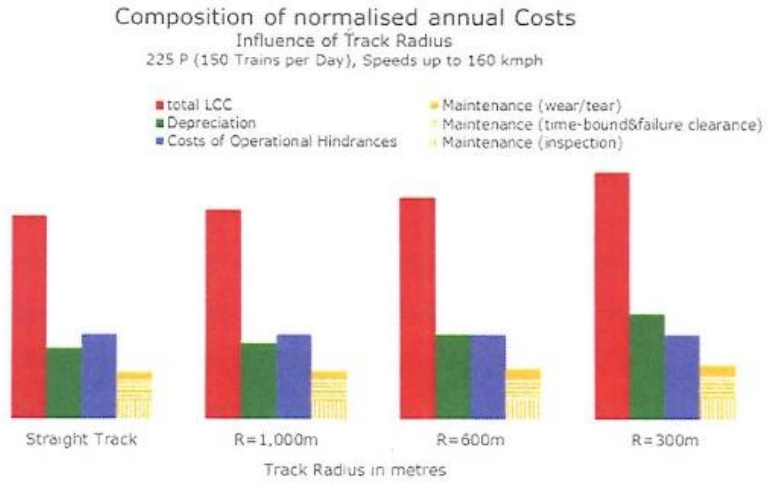


Abbildung 18: Kostenanalyse der Oberleitungsmasten aufgrund des Streckenradius, *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 74.

Im geraden Gleis oder bei Strecken mit großem Kurvenradius ergeben sich durch höhere Geschwindigkeiten allerdings auch überproportional höhere Kosten; und dies nicht nur für die Oberleitung. So muss die Gleisgeometrie durch die Beanspruchung öfter im Rahmen einer Instandsetzung gerichtet werden.[310]

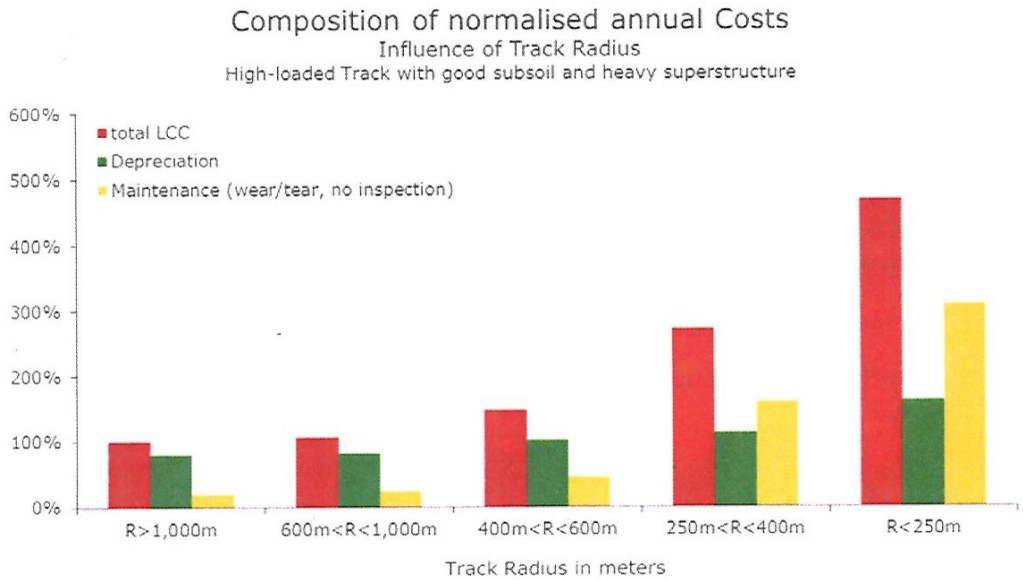


Abbildung 19: Gleiskosten in Abhängigkeit vom Gleisradius, *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges (2016), 68.

Das dritte Prinzip besagt, dass Entgelte fahrzeugbasiert sein sollen, da unterschiedliche Fahrzeugantriebe, Anzahl der angetriebenen Achsen, Achslasten und ungefederte Massen sowie Drehgestellkonstruktionen mit variierenden Geschwindigkeiten zu unterschiedlichem Verschleiß und damit anderen Kosten führen.

[310] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 68.

Dem vierten Prinzip zufolge sollten Entgelte bedarfsbasiert ermittelt werden, wobei als Basis Marktsegmente dienen, die sich anhand ihrer spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur in Bezug auf Anlagenausgestaltung, -menge sowie -qualität ergeben.

Im Anschluss an die Erarbeitung der vier Prinzipien nimmt *M* [redacted] eine Betrachtung der Infrastrukturkosten mit deren Kostentreibern vor. Hierbei geht er auf einzelne Elemente des Gleises ein, die sich auf die Ermittlung der Kosten der Abschreibung auswirken. Grundsätzlich stellte *M* [redacted] fest, dass sich die Abschreibung (grüner Balken) mit steigendem Transportvolumen erhöht Um die Abschreibung im Detail zu analysieren, ist es notwendig, zu bestimmen, welche Anlagenkomponente die Erneuerung des Oberbaus auslöst.[311]

Der Tausch von Schienen löst sehr selten eine totale Erneuerung des Gleises aus, da sie leicht und ohne Auswirkungen auf die Gleisgeometrie gewechselt werden können. Die Ermüdungsgrenze für ein Schienenprofil liegt bei bis zu 2 Milliarden Bruttotonnen, sodass Schienen der geeigneten Klassifizierung selbst auf sehr hoch belasteten Strecken eine Lebensdauer von mehr als 50 Jahren haben. Betonschwellen sollen eine maximale Lebensdauer von 50 Jahren haben. Bei Holzschwellen wird die maximale Lebensdauer auf durchschnittlich 35 Jahre festgelegt, sofern optimale Bedingungen bei Untergrund und Drainage vorherrschen.[312] Auf gekrümmten Gleisen sind die vertikalen und lateralen Kräfte an den Verbindungselementen – der Schienenbefestigung – hoch. Neben der erhöhten Wartung führt dies letztlich zu einem Kraftverlust und macht einen Wechsel der Schwellen notwendig.[313]

Ein Schotterbett ist für den gesamte Oberbau entscheidend. Durch die Belastung bei Zugfahrten verliert das Schotterbett an geometrischer Stabilität und muss bei Erreichen von Grenzwerten angehoben, gestopft und stabilisiert werden. Die auf den Schotter ausgeübten Kräfte führen zu Bruch und Abrieb des Schotters. Dadurch wird die Schotterverteilung in Richtung höherer Prozentsätze an feinem Material verschoben. Dies führt zu einem Verlust an Elastizität und einer reduzierten Entwässerungsfunktionalität. Beides ist für die Gleisstruktur ungünstig: Der erste Effekt führt zu höheren Belastungen von Schienen und Schwellen, da sich die Last ungünstig auf mehr Schwellen verteilt und die Durchbiegung der Schiene erhöht. Darüber hinaus führt die veränderte Kraftübertragung zu höheren Belastungen für den Unterbau. Diese Effekte sind insbesondere in Kombination mit der verminderten Fähigkeit zur Entwässerung entscheidend.[314]

[311] *M* [redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 110.
[312] *M* [redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 69.
[313] *M* [redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 68.
[314] *M* [redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 111 ff.

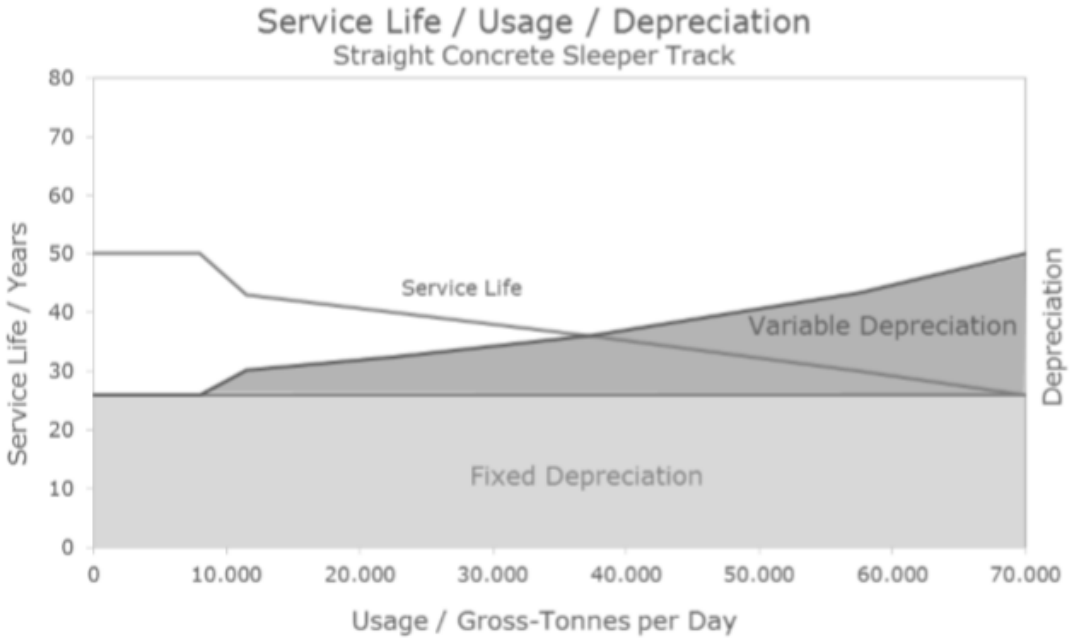


Abbildung 20: Variable und fixe Abschreibung abhängig von der Verkehrsleistung; *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 112.

Der eingeleitete Pumpeffekt der Be- und Entlastung durch die Zugachsen des fahrenden Zuges schiebt kohäsives Material in das Schotterbett (Schlammlöcher). Wenn das Schottertbett dann austrocknet, bleibt eine sehr steife Struktur, die die Wirkung überlasteter Komponenten verstärkt. Um diese Effekte zu vermeiden, wird Schotterbettreinigung oder -austausch durchgeführt. Beide Aktionen sind sehr kostspielig und lohnen sich nur, wenn die Schwellen und Schienen eine ausreichende Restlebensdauer haben.

Im Anschluss an die Beschreibung der Kostenerhebung des Infrastrukturverschleißes erarbeitet *M*[redacted] ein System für die Verteilung dieser Kosten, welches anhand von Strecken, Fahrzeugen und Marktsegmenten erfolgt.[315] Ingenieurwissenschaftlich müssen die Grenzkosten der Infrastruktur ermittelt werden. Die Bewertung der marginalen Kosten der verschiedenen Kostenpositionen erfordert eine detaillierte Kenntnis der Kostenursache und deren Zusammenhänge. Eine Zuordnung erfolgt so gut wie möglich, kann jedoch nur als Annäherung an die tatsächlichen Kosten durchgeführt werden.[316] Die Mechanismen variieren für unterschiedliche Infrastruktureigenschaften und für unterschiedliche Geschwindigkeiten und beeinflussen sich gegenseitig. In der Arbeit wurden zudem Modelle verschiedener Länder untersucht.

Zunehmende Geschwindigkeit korreliert mit der überproportionalen Abnutzung der Gleise, wobei eine Exponentialkurve erkennbar ist. Obwohl Österreich im Gegensatz zum europäischen Ausland keine Hochgeschwindigkeitsstrecken hat,[317] zeigte eine zehnjährige

[315] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 79.
[316] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 61.
[317] Gültig für den gesamten Betrachtungszeitraum; Höchstgeschwindigkeit definiert als v > 200km/h.

Betrachtungsdauer einen wesentlichen Einfluss der Geschwindigkeit auf das Gleisverhalten. Nachdem Güterzüge in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit von unter 100km/h verkehren, kann daraus geschlossen werden, dass dieser Einfluss von Fernverkehrszügen ausgeht.[318] Den Einfluss der Geschwindigkeit auf die Gleislagequalität hat man auch in anderen Ländern wie der Schweiz festgestellt.

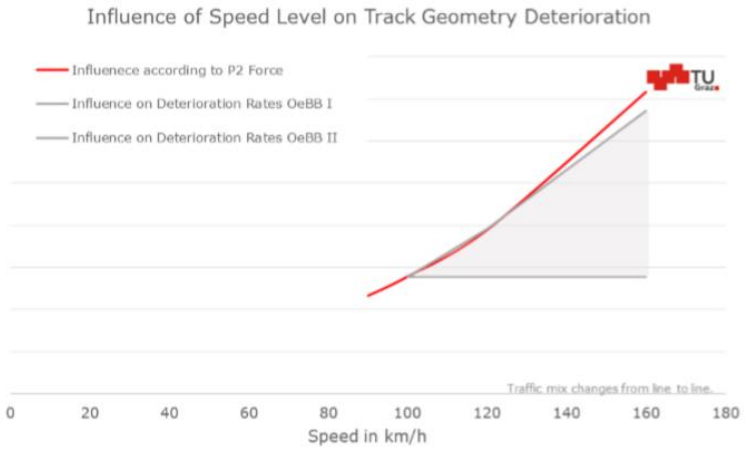


Figure 67 Influence of Speed Level on Track Deterioration on Austrian Tracks I

Abbildung 21: Verschleiß der Gleisgeometrie in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit, *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 97.

Im vorletzten Kapitel der Habilitationsschrift wird die Umsetzung der direkten Kosten gemäß der Durchführungsverordnung 2015/909 nach *M*[redacted] diskutiert, die eine sehr wichtige, allgemeine Definition der Ziele erfordert:[319] Wenn die Kostendeckung das einzige Ziel ist, genügt ein Brutto-Tonnen-Kilometer-basiertes Entgelt mit einer detaillierten Analyse des Kostenursprungs. Für die Definition der bestmöglichen Kostenzuordnung als Ziel ist Differenzierung der Strecken die zusätzliche Mindestanforderung. Wenn das Ziel wiederum darin besteht, einen Anreiz für spurfreundliche, verschleißarme Fahrzeuge zu schaffen, um das allgemeine Ziel niedrigerer Systemkosten zu unterstützen, wäre ein detaillierteres Modell die bessere Wahl. Diese Umsetzungsstrategien erfordern natürlich eine allgemeine Vereinbarung zwischen den Interessenträgern, die die Kosten einer Zugtrasse decken.

Zum Schluss der Arbeit werden Möglichkeiten für die Ausgestaltung von Mark-ups (Aufschlägen) diskutiert, für die viele Ansätze zur Verfügung stehen.[320] Die finanzielle Belastung, die von einem Marktsegment getragen werden kann, ist letztlich die relevanteste Variable für eine Obergrenze. Neben dem diskutierten betrieblichen Aspekt und dem Thema Lärm sollten weitere Themen des heutigen Eisenbahnsystems entweder durch Aufschläge abgedeckt oder mit gesonderten Anreizen behandelt werden. Alternative Routen, CO2-Emissionen, Unfälle, der Einsatz von Diesel auf elektrifizierten Strecken sind nur einige der

[318] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 124.
[319] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 139.
[320] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 143.

anderen Aspekte. Die kontinuierliche Verbesserung der Anreize und eine kluge Anpassung von Aufschlägen werden, so *M*[redacted], eine dauernde Aufgabe sein.

2.7.3 Zum Verhältnis von Privatgutachten *M*[redacted] und Habilitationsschrift *M*[redacted]

Die Studie „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“, die im Auftrag der Ö[redacted] vom Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz erstellt wurde, beschäftigt sich mit der Frage, wie die Infrastrukturkosten auf die Kostenträger (Zugfahrten) aufgeteilt werden können. Der dabei verwendete methodische Ansatz – welcher Zug hat welchen Bedarf – stellt dabei einen innovativen Zugang dar. Die Ermittlung der direkten Kosten einer Zugfahrt ist nicht Gegenstand der Studie. Die Ergebnisse (Zuteilungsschlüssel) sind jedoch für die Modulation[321] der direkten Kosten gemäß DVO (EU) 2015/909 anwendbar. Die verwendeten Eingangsdaten (Kosten von Gleisarbeiten, belastungsabhängige Nutzungsdauern und Instandhaltungsfrequenzen, als „Standardelemente“ für Gleise und Weichen) liegen bei der Ö[redacted] vor. Die Methodik der Kostenzuscheidung fällt unter die so genannten „engineering models“, die für die Modulation der direkten Kosten häufig angewandt werden (während die Ermittlung der direkten Kosten auch mittels so genannter „econometric models“ oder der in der DVO (EU) 2015/909 zusätzlich genannten Ausschließungsmethode erfolgen kann).

In der Habilitationsschrift von *M*[redacted] werden weitere Möglichkeiten für die Modulation der direkten Kosten (ausschließlich des Fahrwegs) vorgestellt: eine Modulation hinsichtlich der Streckencharakteristika sowie eine Modulation hinsichtlich der Beanspruchung einzelner Fahrzeugbauarten (Verschleißabhängigkeit). Die bedarfsgerechte Modulation, die auch in der o.g. Studie angewandt wurde, ist ebenfalls angeführt. *M*[redacted] zeigt in seiner wissenschaftlichen Arbeit zur Erlangung der *venia legendi* auf, dass diese Arten der Modulationen für sich alleinstehend oder einander ergänzend verwendet werden können. Während der fahrzeugselektive Ansatz beispielsweise bei der SBB verwendet wird, ist der bedarfsgerechte Ansatz bei der Ö[redacted] im Wegeentgelt enthalten. Eine Wertung, welcher der Ansätze zu bevorzugen ist, ist nicht Inhalt der Habilitationsschrift, eine aus Sicht der Wissenschaft anzustrebende Zielvision – die parallele Verwendung beider Modulationsebenen – hingegen schon. Diese Zielvision konterkariert ein stufenweises Vorgehen keineswegs, wie es in der Schweiz und Österreich umgesetzt ist. Im Gegensatz zur Studie „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ ist eine Untersuchung der Verwendbarkeit der methodischen Ansätze für Wegeentgelte Teil der Habilitationsschrift.[322]

[321] DVO (EU) 2015/909 sieht in Artikel 5 Abs 2 für Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit vor, ihre durschnittlichen Stückkosten zu modulieren und nennt mehrere Parameter, die in dieser Modulation berücksichtigt werden können.

[322] *M*[redacted], iTAC-innovative Track Access Charges, 44.

Auch wenn die W in der Stellungnahme vom 17.02.2020 bemängelte, dass andere Länder wie die Schweiz, Schweden[323] und das Vereinte Königreich wesentlich verfeinerte Modelle zur Modulation der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstehenden Kosten und deren Zuscheidung auf Zugfahrten implementiert haben und nicht nur ein auf Bruttotonnenkilometern basierendes Modell,[324] so ist dieses Vorbringen nicht geeignet Zweifel an der Eignung des Modells zu begründen. Die DVO (EU) 2015/909 listet in Art 5 Abs 2 mehrere Parameter auf, von denen mindestens einer im Rahmen der Kostenallokation durch den Infrastrukturbetreiber zu berücksichtigen ist. Die Ö hingegen berücksichtigt mehrere dieser Parameter: So wird der Parameter Zugmasse herangezogen, da die Kosten für „Instandsetzung Oberbau“ über die Bruttotonnenkilometer – Zugmasse x Entfernung – verrechnet werden.[325] Die Zuggeschwindigkeit findet sich indirekt in den Zugarten wieder. Als Beispiel soll hier der Personenfernverkehr angeführt werden, der andere Geschwindigkeiten aufweist als der Güterverkehr. Die Art des Fahrzeuges, die Antriebsleistung sowie die Längssteifigkeit gehen in die Berechnung des Triebfahrzeugfaktors ein. Somit irrt die W nicht nur in ihrer Behauptung, dass das Modell lediglich auf dem Parameter des Bruttotonnenkilometers beruhe, sondern auch darin, dass es nicht hinreichend verfeinert sei. Vielmehr stellt die Schienen-Control Kommission fest, dass das von der Ö vorgelegte Modell zur Modulation der direkten Kosten den Anforderungen der DVO (EU) 2015/909 gerecht wird.

Auch ein internationaler Vergleich zeigt, dass das Modell der Ö nicht weniger geeignet ist eine geeignete Modulation der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstehenden Kosten zu bewirken als von anderen Infrastrukturbetreibern verwendete Modelle.[326] Unterschiede zeigen sich lediglich in den von den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen schwerpunktmäßig im Rahmen ihrer Kostenallokationen verfolgten Zielen. In der Schweiz zum Beispiel ist der Ansatz stark fahrzeugfokussiert, während sich das Modell der Ö an der Nachfrage ausrichtet. Ein nicht eisenbahntechnisch versierter Vergleich der Modelle, so wie er von den beiden Privatgutachtern der W vorgenommen wurde, ist aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht geeignet über die Vorzugswürdigkeit eines dieser Modelle Aufschluss zu geben, zumal grundsätzlich alle den rechtlichen Anforderungen genügen.

[323] Anmerkung der Schienen-Control Kommission: Schweden hat sein fahrzeugselektives Modell nicht im Trassenpreissystem umgesetzt.
[324] W, Stellungnahme vom 17.02.2020, 13.
[325] *M*, Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung 2014, 42.
[326] *M*, iTAC-innovative Track Access Charges, 97.

2.7.4 Weitere Anregungen der W[redacted] zum Privatgutachten *M*[redacted]

Im Zuge der Stellungnahme vom 23.09.2019 brachte die W[redacted] unter Verweis auf ihre Privatgutachter *O*[redacted] und *T*[redacted] vor, dass die Datenbasis der Arbeit für die Ö[redacted] veraltet sei.[327] In der Folge bezieht die Schienen-Control Kommission zu diesen Vorbringen Stellung.

2.7.4.1 Betriebsführungszentren (BFZ)

Ergänzend zu den Ausführungen der Privatgutachter *O*[redacted]*/T*[redacted] führte die W[redacted] an, dass es im Bereich der Fahrdienstleiter seit 2015 zu weiteren Personalkostenreduktionen gekommen sei, da mittlerweile die gesamte Strecke Wien-Salzburg durch Betriebsführungszentren (BFZ) gesteuert werde und somit von vornherein ein geringerer Personaleinsatz erforderlich sei.[328] Dies habe nach Ansicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens Auswirkungen auf die Datenbasis, welche somit als veraltet angesehen wird. Es muss jedoch an dieser Stelle festgehalten werden, dass erst 2019 das Stellwerk Linz in die BFZ integriert wurde. So schrieb die Ö[redacted] in einer Pressemitteilung: *„Die Ö[redacted] hat zwischen 9. und 18. August am Hauptbahnhof Linz das neue Stellwerk ins Netz aufgenommen. Das Großprojekt, an dem bis zu 150 Personen mitgearbeitet haben, wurde nach zehn Tagen erfolgreich abgeschlossen- Die Einbindung des Stellwerks in die Betriebsführungszentrale (BFZ) Linz erfolgte in 16 Teilphasen. Durch diese Aufteilung der Arbeiten wurden die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten und es konnte eine komplette Sperre des Hauptbahnhofs Linz vermieden werden. In den Einbindungsphasen wurde immer ein Teil des Bahnhofes für Zugfahrten gesperrt. Insgesamt wurden 232 Weichen, 127 Signale für Zugfahrten, 257 Signale für Verschubfahrten, 434 Gleisfreimeldeabschnitte und 294 sonstige Signale umgebaut und in die Betriebsführungszentrale eingebunden!“*[329] Von diesen Umbaumaßnahmen waren alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und somit auch die W[redacted] betroffen, konnte der Betrieb doch nur mit aufgehobener Signalabhängigkeit geführt werden. Dies verzögerte den Betriebsablauf und hatte Verspätungen zur Folge.

Zudem dürften der W[redacted] nicht die aktuellen Informationen über den Betriebsablauf entlang der Westbahnstrecke vorliegen, denn unter anderem die Bahnhöfe Wien West (km 0,0), Penzing (km 2,6), Wels (km 212,8), Timelkam (km 253,3), Redl-Zipf (km 259,7), Ederbauer (km 278,4), Straßwalchen (km 285,2) und Steindorf bei Straßwalchen (km 287,4) an der Westbahnstrecke Wien West – Salzburg werden auch 2019 weiterhin von Fahrdienstleitern vor Ort bedient und nicht von der BFZ ferngesteuert.[330] Daher

[327] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 32; *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 15 ff.

[328] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 32.

[329] https://presse.[redacted].at/de/presseinformationen/[redacted]-inbetriebnahme-des-neuen-stellwerks-in-linz-erfolgreich-abgeschlossen, abgefragt am 02.01.2020.

[330] Ö[redacted], Betriebsstellenbeschreibungen und Streckenliste 101 aus 2016.

ist die Behauptung der W[redacted], dass die gesamte Strecke Wien-Salzburg mittlerweile durch BFZ gesteuert wird, falsifiziert.

Abbildung 22: Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen, der nicht von der BFZ ferngesteuert wird. Schienengleiche Übergänge dieser Art, erkenntlich an den Holzstegen zwischen den Gleisen, erfordern eine Überwachung durch einen ortsansässigen Betriebsbediensteten mit Fahrdienstleiterausbildung. Dieser verrichtet seinen Dienst hinter der Bahnhofsuhr, Homepage ORF, https://salzburg.orf.at/v2/news/stories/2982908/, abgerufen am 01.02.2020.

Nachdem die Implementation eines neuen Stellwerks mit nicht unerheblichen Auswirkungen auf den Betriebsablauf verbunden ist, welche wiederum mit einem erhöhten Koordinierungs- und folglich Personalbedarf einhergeht, kann die Schienen-Control Kommission dem Argument der W[redacted], dass die Einführung von BFZ dazu führen würde, dass die dem Privatgutachten von *M*[redacted] zu Grunde liegende Datenbasis veraltet sei, nicht folgen.

Zum Wiener Westbahnhof merkt die Schienen-Control Kommission an, dass dieser nicht von einer BFZ ferngesteuert wird. Damit ergeben sich aus dieser Sicht auch keine Einsparungen hinsichtlich der Betriebsführung. Die Disponenten der W[redacted] stehen täglich mit den Fahrdienstleitern in Wien West in Kontakt, um den Betriebsablauf ihres Unternehmens optimal zu disponieren. Von dieser Tätigkeit umfasst sind die Koordinierung eines geänderten Einsatzes des Rollmaterials wie der Tausch von Garnituren oder das Verstärken bzw Schwächen ankommender oder abfahrender Züge. Auch die Reinigung der Garnituren oder das Abstellen der Garnituren wird über diese Kanäle disponiert. Daher erweist sich auch dieses Vorbringen der W[redacted] als nicht stichhaltig.

2.7.4.2 Zuglaufcheckpoints

Überdies verwies die W[redacted] in der Stellungnahme vom 23.09.2019 auf Zuglaufcheckpoints und legte dazu den Artikel „Digitalisierung im Bahnbetrieb“ vor. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen vermutet ohne dies näher zu begründen, dass die durch die

Ö[redacted] installierten Zuglaufcheckpoints zu weiteren Kosteneinsparungen seitens der Infrastrukturbetreiberin führen werden und verlangte eine gutachterliche Untersuchung.[331]

Zuglaufcheckpoints sind ein Konglomerat aus verschiedenen Sensorsystemen, die insgesamt einen Beitrag zur Fahrsicherheit sowie zur Erreichung von Pünktlichkeitszielen leisten.

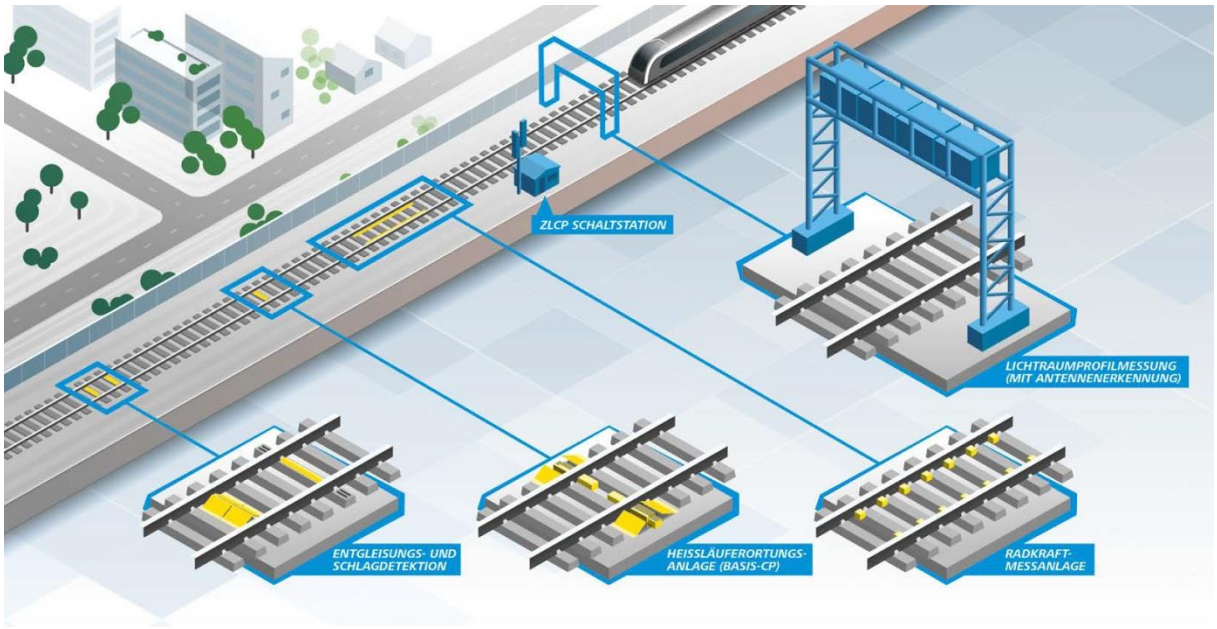


Abbildung 23: Zulaufcheckpoint der Ö[redacted]
Sagmeister, Innovation & Zukunft der Sicherheit, Vortrag ÖVG, 28.11.2018.

Die Abbildung 23 zeigt einen Zuglaufcheckpoint einer österreichischen zweigleisigen Strecke mit verschiedenen Sensoren. Durch diese werden während der Fahrt Messungen des Fahrzeuges und des Wagenmaterials vorgenommen, ohne dass es für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Einschränkungen kommt. Zuglaufcheckpoints erkennen dabei Störungen wie Überladung, ungleichmäßige Beladung, Lademaßüberschreitungen oder zu stark erhitzte Räder und Achsen. Nehmen die Sensoren Unregelmäßigkeiten wahr, werden die Messdaten den zuständigen Fahrdienstleitern übermittelt, die wiederum mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Kontakt stehen. Ziel dieser Messungen ist sohin die Leistung eines Beitrages zur Fahrsicherheit, indem das Rollmaterial regelmäßig geprüft und die dabei gewonnenen Daten zur vorbeugenden Instandhaltung des Rollmaterials den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Um möglichst viele Unregelmäßigkeiten zu detektieren werden folgende Anlagen eingesetzt:

- Radkraftmessanlage zur Messung der einzelnen Radkräfte auf die Gleise, wobei unzulässige Differenzen einer Achse unmittelbar an den Fahrdienstleiter gemeldet werden.

[331] *Sagmeister,* Digitalisierung im Bahnbetrieb; vorgelegt als Beilage .\1 im Rahmen der Stellungnahme der W[redacted] vom 23.09.2019.

- Die Ladungsmessanlage misst die zulässige Breite und Höhe der Ladung, wobei unzulässige Differenzen der Ladung unmittelbar an den Fahrdienstleiter gemeldet werden.
- Entgleisungsdetektoren prüfen, ob eine oder mehrere Achsen entgleist sind, wobei Entgleisungen unmittelbar gemeldet werden.
- Schlagdetektoren erfassen Schläge des Schienenfahrzeuges (Rades) auf den Oberbau und verhindern somit Schäden des Oberbaus. Wird ein Schlag detektiert, erfolgt umgehend eine Meldung an den Fahrdienstleiter und der Zug wird in der nächsten Station angehalten.
- Heißläuferortungsanlagen messen die Temperatur der Achsen um ein Heißlaufen zu identifizieren und verringern somit die Unfallgefahr. Unzulässige Temperaturdifferenzen einer Achse werden unmittelbar an den Fahrdienstleiter gemeldet, in deren Folge der Zug in der nächsten Station angehalten und überprüft wird.

Nachdem die Anlagen einen Beitrag zur Feststellung von Unregelmäßigkeiten beim Rollmaterial leisten, können durch die Messergebnisse potentielle Schäden an den Fahrzeugen als auch an der Schieneninfrastruktur verhindert oder zumindest früher erkannt werden. Nachdem die Messergebnisse mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geteilt werden, kann den Zuglaufcheckpoints der Charakter einer Informationsdienstleistung des Infrastrukturbetreibers an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zugeschrieben werden.

Die Implementierung von Zuglaufcheckpoints ist zudem in Verbindung mit der Einführung der neuen Betriebsführungszentralen und dem damit verbundenen Rückzug der Fahrdienstleiter aus der Fläche zu sehen. Für das System Bahn hatte dies zur Folge, dass auf organisatorischer und technischer Ebene ein entscheidendes Glied etablierter Prozessketten, nämlich jener der Zugbeobachtung durch den Fahrdienstleiter in jedem Bahnhof, verloren ging. Dieser Prozess konnte in den vergangenen Jahren vor allem durch den verstärkten Einsatz technischer Lösungen abgefangen werden, wobei das Ziel ist, dass die geänderten Abläufe weniger personalintensiv und damit wirtschaftlicher zu organisieren sind. Die Funktion der Zugbeobachtung mittels Augenscheines durch den Fahrdienstleiter kann durch technische Einrichtungen des Zuglaufcheckpoints ersetzt werden, wobei die Übermittlung der Ergebnisse und die Kommunikation an die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Gefahr in Verzug weiterhin den Einsatz von Fahrdienstleitern erfordern. Auch werden durch die Zuglaufcheckpoints allfällige Unregelmäßigkeiten deutlich präziser erkannt als durch die Zugbeobachtung mittels Augenscheins, was ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Eisenbahn ist.

Auch muss an diesem Punkt darauf hingewiesen werden, dass das Vorbringen der W[redacted] hinsichtlich der durch die Zuglaufcheckpoints bewirkten Kostenersparnis nicht ausreichend substantiiert ist. So wird durch die nicht eisenbahntechnisch versierten Privatgutachter *O*[redacted] und *T*[redacted] bloß die allgemein gehaltene Vermutung geäußert, *„die*

moderne Sensortechnik scheine wesentliche Fortschritte bei der Messung der Abnutzung des Oberbaus gemacht zu haben“,[332] während die W schlicht behauptete, dass „*die Ö die Zahl der Zuglaufcheckpoints erhöht hat, um hier weitere Kosteneinsparungen vorzunehmen*“.[333] Nachdem die Zuglaufcheckpoints die Zugbeobachtung durch den Fahrdienstleiter ersetzen und das Rollmaterial, nicht aber die Infrastruktur an sich Messungen unterzieht, kann die Schienen-Control Kommission dem Vorbringen der W hinsichtlich der behaupteten „*Fortschritte bei der Messung der Abnutzung des Oberbaus*“ nicht folgen.

2.7.4.3 Laufverhalten von Zügen

Als Abkehr vom Privatgutachten *M* erachtete die W das von der Ö betriebene Forschungsprojekt OBAL. Die neu installierte Messanlage bei Chorherrn/Tullnerfeld soll eine Analyse des Laufverhaltens von Zügen bei Hochgeschwindigkeit ermöglichen.[334] Mit Hilfe der in der neuen Forschungsmessstelle gewonnenen Messdaten soll es möglich werden, achsgenau für jedes Fahrzeug die Krafteinwirkung ins Gleis festzustellen und daraus den Verschleiß des Gleises abzuleiten. Nach Ansicht der W zeigt dies eine Abkehr der Methode vom Zuggewicht (Bruttotonnenkilometer).

Das angesprochene Forschungsprojekt, welches die Ö in Zusammenarbeit mit den Unternehmen m und H durchgeführt, analysiert das Laufverhalten von Zügen bei Hochgeschwindigkeit. Durch instabil laufende Fahrzeuge kann es langfristig zu negativen Entwicklungen der Gleislage sowie zu veränderten Schienenoberflächen kommen, womit erhöhte Instandhaltungskosten verbunden sein können. Aus diesem Grund können die Ergebnisse der angesprochenen, nach Kenntnisstand der Behörde noch laufenden Forschungsarbeit nicht in die bescheidgegenständliche Kostenermittlung einfließen. Der Bericht stellt lediglich einen Forschungszwischenstand dar, dessen Endergebnis und dessen Eingang in die Praxis nicht antizipiert werden kann.

Hinsichtlich der behaupteten fehlenden Datenaktualität ist abschließend festzustellen, dass die Schienen-Control Kommission die Behauptung der W als widerlegt ansieht. Die obigen Ausführungen zeigen deutlich, dass das von der Ö angewandte Modell auf einer aktuellen Datenbasis aufbaut.

Abschließend kommt die Schienen-Control Kommission zu dem Ergebnis, dass die von der W vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Eignung der Studie „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ als Grundlage für die

[332] *O /T*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 21.
[333] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 32.
[334] OBAL - Analyse des Laufverhaltens bei Hochgeschwindigkeit, Forschungsprojet der Ö in Kollaboration mit und ; vorgelegt als Beilage .\3 im Rahmen der Stellungnahme der W vom 23.09.2019.

Zuordnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, nicht stichhaltig sind. Die fachliche Eignung von *M* sieht die Regulierungsbehörde zweifelsfrei als gegeben an. Auch an der qualitativen Güte seiner Studie besteht für die Schienen-Control Kommission nach erfolgter Würdigung durch das Kollegialorgan kein Zweifel. Die darin vorgenommene Modulation der verursachungsgerechten Kostenzuscheidung entspricht dem aktuellen Stand der Technik und ist methodisch korrekt durchgeführt. Eine Abbildung der verursachungsgerechten Kostenzuscheidung über eine langfristige historische Methode, wie von *O /T* gefordert, ist nach Meinung der Regulierungsbehörde nicht geeignet den durch den Zugbetrieb anfallenden Teil der Kosten der Betriebsführung so präzise abzubilden wie der Ansatz der Ö. Das Vorbringen der W [335] erweist sich in sämtlichen Punkten als nicht zutreffend. Aus diesem Grund erkennt die Schienen-Control Kommission das von der Ö vorgelegte Modell an und beschließt dieses der weiteren Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten zu Grunde zu legen.

2.7.5 Von der Ö ermittelten Entgelte je Zug-km und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten

Auf Basis der ermittelten Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, errechnet die Ö die Entgelte je Zug-km (ohne Aufschlag) und je Btkm.

Ausgangsbasis sind einerseits die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für das Gesamtnetz anfallen. Für diese Modulation der direkten Kosten wird die Studie „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ von *M* der TU Graz herangezogen. In mehreren Rechenschritten werden die Kosten zuerst auf die Streckenabschnitte verteilt, dann werden daraus Kostensätze je technischer Zugklasse ermittelt und schlussendlich werden dann daraus die Entgelte je Zug-km und je Btkm gebildet.[336]

Im ersten Rechenschritt wurden die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten je Kostenposition zu den Gesamtkosten je Kostenposition in Verhältnis gesetzt. Für die Gesamtkosten werden die zuletzt verfügbaren Jahre mit IST-Daten herangezogen. Zum Antragszeitpunkt für das Jahr 2018 waren die Daten für das Jahr 2015 die aktuellsten verfügbaren, und zum Antragszeitpunkt für das Jahr 2019 lagen die IST-Daten für 2016 vor. Für jede Kostenposition wurde ein Prozentwert für die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallenden Kosten in Relation zu den gesamten Kosten dieser Kostenposition gebildet, der folglich Anpassungsschlüssel genannt wird. Dies wird in dem folgenden Ausschnitt des Gutachtens *W* abgebildet:[337]

[335] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 33.
[336] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 96 f.
[337] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 97.

Zeilenbeschriftungen	Werte in Mio EUR	Werte in Mio EUR	Direct Cost Werte in Mio EUR	%-Satz
STR.INSPEKTION,WARTUNG OBERBAU	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Abbildung 24: Berechnung des Anpassungsschlüssels für 2018 für die Kostenposition „STR.INSPEKTION, WARTUNG OBERBAU“, *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 106.

In einem weiteren Schritt werden die direkten Kosten auf die einzelnen Streckenabschnitte je Kostenposition aufgeteilt. Dazu werden die zuvor ermittelten Anpassungsschlüssel je Kostenposition mit den Kostenpositionen der Vollkosten jeder einzelnen Streckenkostenstelle multipliziert. In der Folge werden diese auf die IST-Kosten aus dem Jahr 2015 (für das Jahr 2018) und auf die IST-Kosten aus dem Jahr 2016 (für das Jahr 2019) angewandt. Die folgende Abbildung zeigt ein Beispiel aus 2018, welches dem Gutachten *W*[redacted] entnommen wurde. Es zeigt die Anwendung des Anpassungsschlüssels auf der Streckenkostenstelle [redacted] (Maxing – Inzersdorf) für das Konto [redacted] Str. Inspektion, Wartung Oberbau für das Jahr 2018:[338]

VGKZ Kostenblock	KONTENNR	BEZEICHNUNG	KOSTENTRAEGER-NR	Zugtrasse IST 201	%-satz Anpassung	direct Cost 2018
NZ-Insp-Wart-1-Oberbau	[redacted]	STR.INSPEKTION,WARTUNG OBERBAU	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Abbildung 25: Darstellung des Anpassungsschlüssels für 2018 auf die Kostenposition „STR.INSPEKTION, WARTUNG OBERBAU“ auf die IST-Daten 2015 auf der Streckenkostnestelle [redacted] (Maxing – Inzersdorf), *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 98.

Für die direkten Kosten des Jahres 2019 wurde dieselbe Vorgangsweise gewählt.

Im nächsten Schritt wurden die Werte je Position und je Streckenkostenstelle anhand des Privatgutachtens „Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung“ von *M*[redacted] auf die technischen Zugklassen zugeschieden. Dies wurde im Gutachten *W*[redacted] als „Modulation“ bezeichnet und hier muss unter Berücksichtigung der verschiedenen Zurechnungsmodi zwischen der Zuteilung der direkten Kosten ohne AfA und der direkten Kosten der AfA differenziert werden. Dies wird in den nächsten Abschnitten näher ausgeführt

2.7.5.1 Modulation der direkten Kosten ohne AfA

Für die Zuscheidung von Kosten von Kostenpositionen hin zu technischen Zugklassen werden drei unterschiedliche Zuscheidungsarten anhand der Studie *M*[redacted] verwendet:

- Zuscheidung je Zug-km ungewichtet nach der Anzahl der Zug-km je technischer Zugklasse
- Zuscheidung je Zug-km gewichtet mit einem Faktor aus der Studie *M*[redacted]
- Zuscheidung je Btkm gewichtet mit einem Faktor aus der Studie *M*[redacted]

Da manche Kostenpositionen über mehrere Zuscheidungsarten den technischen Zugklassen zugerechnet werden, findet eine Vorverteilung anhand der Studie *M*[redacted] statt: Diese teilt

[338] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 98.

die Kosten einer Kostenposition anhand des Kriteriums der unterschiedlichen Zuscheidungsmodi auf.[339] Die folgende Abbildung zeigt die Vorverteilung und die dabei zur Anwendung gelangenden verschiedenen Zuscheidungsarten je Kostenposition („kein“ steht für Zug-km ungewichtet, „Zug-km“ steht für Zug-km gewichtet und „Btkm“ steht für Btkm gewichtet). So wird etwa für die Entstörung Oberbau eine Vorverteilung vorgenommen und danach werden [redacted]% der Kosten dieser Position den technischen Zugklassen anhand der Anzahl der Zug-km zugeordnet, während [redacted]% mittels dem Faktor Zug-km x Anzahl der Zug-km den technischen Zugklassen zugeordnet werden.

	Voraufteilung in %	gewichteter Schlüssel
Entstörung Oberbau ohne Weiche	[redacted]	kein
Entstörung Oberbau Weiche		Zugkm
Inspektion Oberbau ohne Weiche		kein
Inspektion Oberbau Weiche		Zugkm
Instandsetzung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Instandsetzung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Entstörung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Entstörung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Betriebsführung Bf I		Zugkm
Betriebsführung Bf II		
AfA Oberleitung dynamisch		Zugkm
AfA Oberbau dynamisch		Bruttotonnenkilometer
Instandsetzung Oberleitung		Zugkm
Entstörung Oberleitung		Zugkm
Inspektion Oberleitung		Zugkm
Entstörung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Energie Weichenheizung		Zugkm
Inspektion Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Oberbau inkl. Weiche		Bruttotonnenkilometer

Abbildung 26: Darstellung der Vorverteilung und Zuscheidungsarten nach Kostenposition, Stellungnahme der Ö[redacted] vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 302.

2.7.5.2 Modulation der direkten Kosten der AfA

Im Bereich der Abschreibung werden die vom Zugbetrieb abhängigen Kosten über einen ermittelten Prozentsatz errechnet, welcher für jede Streckenkostenstelle separat ermittelt wird. Dieser wird getrennt für AfA Oberbau fix, AfA Oberbau variabel, AfA Oberleitung, AfA Sicherungstechnik sowie AfA Rest errechnet.[340] Der Anteil der AfA Oberbau wird dabei variabel aus der Studie *M*[redacted] abgeleitet.[341] Nachdem die AfA für die Oberleitung durch die Feststellungen der Schienen-Control Kommission zum Kettenwerk nicht mehr zu 100% als

[339] Für vertiefende Ausführungen zu den verschiedenen Zuteilungsarten wird auf das Privatgutachten *M*[redacted] verwiesen.
[340] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 103.
[341] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 304.

variabel angesehen wird, werden die im Zuge des Verfahrens ermittelten Werte angesetzt. Eine Neuberechnung wurde mit der Stellungnahme der Ö[redacted] vom 03.12.2019 übermittelt. Für die Zuscheidung der Kosten auf die technischen Zugklassen, werden die zuvor beschriebenen und in Abbilung 26 dargestellen Zuscheidungsarten verwendet.

Der Amtssachverständige hat die Berechnungen geprüft und nahm abgesehenvon geringfügigen Rundungsdifferenzen keine Beanstandungen vor. Er stellte fest, dass die Berechnungen anhand der Unterlagen und des vorgelegten Privatgutachtens *M*[redacted] nachvollzogen werden konnten.[342]

Die Feststellungen zu der von der Ö[redacted] zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten herangezogenen verursachungsgerechten Zuteilung der Infrastrukturkosten gründen sich auf folgende Beweiswürdigung:

Die Feststellungen gründen sich auf das Fachwissen der Schienen-Control Kommission sowie auf die zitierte Fachliteratur. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche.[343] Fachfragen, zu deren Beurteilung die Organwalter der Behörde die entsprechenden Fachkenntnisse besitzen, kann der Behörde selbst obliegen.[344] Insbesondere kann die Schienen-Control Kommission aufgrund ihrer Fachkunde sowie unter Heranziehung der zitierten Fachliteratur das Vorbringen der W[redacted] einer kritischen Würdigung unterziehen. Die Feststellungen zu den von der Ö[redacted] ermittelten Entgelten je Zug-km und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten beruhen auf dem Gutachten des Amtssachverständigen *W*[redacted] vom 07.06.2019. Die Feststellungen zu den von der Ö[redacted] ermittelten Entgelten je Zug-km und je Btkm auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten beruhen auf dem Gutachten des Amtssachverständigen *W*[redacted] vom 07.06.2019.

1.8 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf den Triebfahrzeugfaktor fest:

Im Produktkatalog Zugtrasse für das Jahr 2018[345] und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Fahrplanperiode 2019[346] wurde eine Entgeltkomponente „Triebfahrzeugfaktor“ angeführt. Diese Entgeltkomponente wird seit über zehn Jahren verrechnet und war bereits Gegenstand eines Wettbewerbsaufsichtsverfahrens[347]. Nach Angaben der Ö[redacted] handelt es sich um einen Entgeltbestandteil, der Anreize für den Einsatz gleisschonender Triebfahrzeuge setzen soll indem für besonders gleisbelastende Triebfahrzeuge ein zusätzliches Entgelt verlangt wird. Hierzu werden die

[342] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 105.
[343] § 82 Abs 1 EisbG.
[344] Vgl etwa VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669.
[345] Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted], 6.
[346] Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der Ö[redacted], 52.
[347] SCK-WA-12-013.

Triebfahrzeuge in drei Klassen eingeteilt: Klasse A bildet die gleisschonenden Triebfahrzeuge ab, während in Klasse B die gleisneutralen Triebfahrzeuge enthalten sind. In der Klasse C finden sich die gleisbelastenden Triebfahrzeuge wieder. Die Anreizwirkung wird dadurch erzielt, dass für gleisbelastende Triebfahrzeuge ein Zuschlag zu den Wegeentgelten verrechnet wird und gleisschonende Triebfahrzeuge einen Abschlag von den Wegeentgelten erhalten.[348]

Die W[redacted] brachte vor, dass dabei nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Ö[redacted] durch den Triebfahrzeugfaktor Einnahmen generiere, die zu einer Überdeckung der Infrastrukturbetreiberin führen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen geht hierbei offensichtlich vom Bestehen eines positiven Saldos aus den Zu- und Abschlägen des Triebfahrzeugfaktors aus.[349]

In den Anträgen der Wegeentgelte 2018[350] und 2019[351] wurde festgehalten, dass die Ö[redacted] das Erlösziel durch die Entgelte aus den direkten Kosten und den Marktaufschlägen zu erwirtschaften hat. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 14.05.2018 wurde ein Schreiben des BMVIT[352] an die Ö[redacted] vorlegt, aus dem die Erlösziele für 2018 und 2019 jeweils exklusive Zu-/Abschlägen hervorgehen.[353] Im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted]“ für das Jahr 2018 und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö[redacted] für 2019, wird der Triebfahrzeugfaktor unter der Kategorie Ab- und Zuschläge angeführt. Daraus ergibt sich, dass etwaige Ab- und Zuschläge von der Festlegung des Erlösziels ausgeschlossen wurden, was im Umkehrschluss bedeutet, dass etwaige Einnahmen oder Ausgaben aus diesen Titeln bei der Erreichung des Erlösziels nicht zu betrachten sind.

In der folgenden Tabelle werden die verrechneten Summen der Triebfahrzeugfaktor-Kategorien A und C für die Jahre 2018 und 2019 gegenübergestellt. Aufgrund der Kostenneutralität der Triebfahrzeugfaktor-Kategorie B findet diese keinen Eingang in die Darstellung.

	2018 (EUR)	2019 (EUR)
TFZ-Kategorie A	[redacted]	[redacted]
TFZ-Kategorie C	[redacted]	[redacted]
Saldo der Entgelte	[redacted]	[redacted]

Tabelle 10: Darstellung der verrechneten Entgelte TFZ-Faktor 2018 und 2019, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

Die Gegenüberstellung zeigt einen Anstieg der von der Ö[redacted] an die Eisenbahnverkehrsunternehmen geleisteten Zahlungen aus dem Titel des

[348] Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted], 6 f.
[349] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 17.
[350] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23.
[351] Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25.
[352] Nunmehr Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
[353] BMVIT, Schreiben vom 11.05.2018, 2 f.

Triebfahrzeugfaktors -Kategorie A für die Jahre 2018 und 2019. Daneben verzeichnen die Einnahmen aus der Triebfahrzeugfaktor-Kategorie C von 2018 auf 2019 einen starken Einbruch. In beiden Fahrplanperioden überwiegen die an die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgezahlten Abschläge die von der Infrastrukturbetreiberin eingenommenen Zuschläge, woraus sich ein negativer Saldo zu Lasten der Ö ergibt. Die Behauptung der W , dass durch die Einnahmen aus dem Triebfahrzeugfaktor das Delta zwischen Vollkosten und Erlösziel gedeckt werde oder gar eine Überdeckung erwirtschaftet werde, ist sohin widerlegt.

Für den Fall, dass der Triebfahrzeugfaktor bei der Aufschlagsberechnung Eingang finden würde, müssten – damit das Erlösziel erreicht werden kann – im Jahr 2018 die zu zahlenden Aufschläge in Summe um EUR und im Jahr 2019 um EUR steigen. Es zeigt sich, dass die von der W geforderte Einbeziehung des Triebfahrzeugfaktors zu höheren Aufschlägen führen würde. Dass dies im Interesse der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt, kann nicht ohne weiteres angenommen werden.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zum Triebfahrzeugfaktor beruhen auf Informationen, die der Schienen-Control Kommission aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö , Schriftsätzen der Ö und der W sowie aufgrund der Marktbeobachtung bekannt sind.

1.9 Die Schienen-Control Kommission stellt in Hinblick auf die Berechnung der direkten Kosten je Marktsegment und auf die Aufschläge fest:

1.9.1 Grundlagen Ramsey Preise

Die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur stellt ein natürliches Monopol dar. Ein natürliches Monopol ist dadurch charakterisiert, dass sich aufgrund hoher Fixkosten und niedriger Grenzkosten (Kosten für jede zusätzlich verkaufte Mengeneinheit) besonders ausgeprägte steigende Skalenerträge (Änderung des Outputs im Verhältnis zur Änderung des Inputs bei gegebener Produktionstechnik) ergeben. Dies führt dazu, dass ein Unternehmen den Markt durch die Bereitstellung eines Gutes kostengünstiger bedienen kann als mehrere Anbieter, die um die Versorgung des Marktes konkurrieren. Dies ergibt sich aus Bündelungsvorteilen, die sich typischerweise bei leitungsbezogenen Versorgungsnetzen finden, wie etwa Elektrizität, Gas, Post, Telekommunikation oder auch bei den Schienenwegen.[354] Als Grund hierfür sind die hohen Investitionskosten, also Fixkosten, zu nennen, die im Rahmen des Aufbaus dieser netzgebundenen Infrastruktur anfallen und der in der Folge vergleichsweise geringe Betriebskosten gegenüberstehen.

[354] *Knieps*, Wettbewerbsökonomie[3], 21 f.

Der Inhaber eines (natürlichen) Monopols richtet seine Preispolitik so aus, dass diese zu einem gewinnmaximierenden Ergebnis führt. Dazu ist der Preis so lange zu erhöhen, bis der Grenzerlös (Erlös aus jeder zusätzlich verkauften Mengeneinheit) den Grenzkosten entspricht.[355] Diese Situation ist für den Monopolisten optimal, jedoch nicht für die gesamtwirtschaftliche Wohlfahrt. Ein wohlfahrtsmaximierendes Ergebnis für Produzenten und Konsumenten, welches auch Pareto-effizientes Ergebnis genannt wird, wird mittels Preisfestsetzung auf Grenzkostenniveau – auch „first-best"-Preise genannt – erzielt.[356] Dies hat zur Folge, dass nur ein Teil der Vollkosten gedeckt wird und somit der Monopolist dauerhaft Verluste erwirtschaften würde. Um dies zu vermeiden, könnte das Unternehmen in der Höhe der Differenz zwischen direkten Kosten und Vollkosten bezuschusst werden, oder es werden die Preise über die Grenzkosten angehoben. Wenn in solchen Konstellationen die Preise über die Grenzkosten angehoben werden, wird hierfür der Ausdruck der „second-best"-Preise verwendet.

Im Falle, dass nur ein Produkt vom Monopolisten angeboten wird, stellt dies kein Problem dar, da der Preis auf jenes Niveau angehoben wird, bei dem der Gewinn genau 0 beträgt und somit alle Kosten gedeckt sind.[357] In Fällen von mehreren Produkten[358] oder wenn das Produkt auf mehreren Märkten[359] angeboten wird, stellt sich die Frage wie die Preise zu setzen sind, sodass die gesamtwirtschaftliche Wohlfahrt maximiert wird. Werden für ein und dasselbe Gut auf unterschiedlichen Märkten unterschiedliche Preise verrechnet, stellt dies eine Preisdiskriminierung dar. Hierzu kann etwa auf die Definition von *Tirole* verwiesen werden: „*Roughly, it can be said that the producer price-discriminates when two units of the same physical good are sold at different prices, either to the same consumer or to different consumers.*"[360]

Grundsätzlich wird nach drei Ausprägungen der Preisdiskriminierung unterschieden:[361]

1.) Preisdiskriminierung ersten Grades: Hier kann die Zahlungsbereitschaft der einzelnen Konsumenten für unterschiedliche Produkteinheiten voll abgeschöpft werden. Diese Form wird auch als perfekte Preisdiskriminierung bezeichnet und setzt voraus, dass die Zahlungsbereitschaften der einzelnen Kunden dem Produzenten bekannt sind.
1.) Preisdiskriminierung zweiten Grades: Diese liegt vor, wenn unterschiedliche Zahlungsbereitschaften von Kundengruppen durch unterschiedliche Preise abgeschöpft werden, wobei für Kunden innerhalb einer Gruppe derselbe Preis verrechnet wird. Die Zuordnung zu den Gruppen treffen die Konsumenten selbst durch die Kaufentscheidung. Es werden die Nachfragemengen oder die Produktvarianten differenziert. Der Produzent kann diese so gestalten, dass hohe

[355] *Samuelson/Nordhaus*, Economics[17], 177 ff.
[356] G[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 16 f; *Train*, Optimal Regulation, 115.
[357] *Train*, Optimal Regulation, 115.
[358] AaO, 116.
[359] *Tirole*, The Theory of Industrial Organization[14], 137 f.
[360] AaO, 133.
[361] *Knieps*, Wettbewerbsökonomie[3], 206 ff.

Zahlungsbereitschaften über höhere Stückkosten abgeschöpft werden als bei Konsumentengruppen mit niedrigerer Zahlungsbereitschaft.

2.) Preisdiskriminierung dritten Grades: Bei der Preisdiskriminierung dritten Grades werden die Konsumenten nach objektiven Kriterien in unterschiedliche Konsumentengruppen eingeteilt. Das Ziel ist die Abschöpfung der unterschiedlichen Zahlungsbereitschaften je Konsumentengruppe. Im Gegensatz zur Preisdiskriminierung zweiten Grades findet hier die Zuordnung nach objektiven Kriterien bereits durch den Produzenten statt und nicht durch die Kaufentscheidung der Konsumenten. Nach *Pigou* stellt die Preisdiskriminierung dritten Grades auch die relevanteste Form der Preisdiskriminierung dar.[362] Die gängigste Form der Preisdiskriminierung dritten Grades stellt die Anwendung von Ramsey- bzw Ramsey-Boiteux-Preisen dar, auf die folgend eingegangen wird.

Während das Erfordernis der Marktabgrenzung in einem späteren Kapitel dargestellt wird, soll nun auf das Ramsey-Boiteux-Modell näher eingegangen werden. Auf die oben bereits genannte Frage der Preisfestsetzung, die zur Vollkostendeckung des Unternehmens bei möglichst niedrigem Verlust der gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrt führt, ist auf *Ramsey* (1927) zu verweisen. Dieser entwickelte ein Konzept zur optimalen Besteuerung unter Anwendung unterschiedlicher Steuersätze, welches die Regierung mit genügend Einnahmen ausstattete und gleichzeitig die Konsumentenrente geringstmöglich reduzierte. *Boiteux* (1957) hat erstmals Ramsey-Preise im Bereich der Regulierung für natürliche Monopole angewandt[363] und *Baumol und Bradford* (1970) stellten fest, dass diese Methodik direkt auf „second-best"-Bepreisungen (Preise über den Grenzkosten, die die Vollkosten decken sollen) von Multiprodukt-Monopolen angewendet werden kann. *Train* folgerte daraus, dass „second-best"-Bepreisungen als Ramsey-Preise bezeichnet werden können, da dies hierfür das gebräuchlichste Modell sei.[364] Bei „second-best"-Preisen werden meistens noch zwei weitere methodische Ansätze diskutiert, die jedoch beide keine Preisdiskriminierung dritten Grades darstellen: Die Bildung von Preisen auf Durchschnittskostenniveau, die oben schon kurz angesprochen wurde, und Nichtlineare Tarife, die in der Regel aus einer Fixgebühr und einer Gebühr je Nachfrageeinheit bestehen. Da die Ramsey- bzw Ramsey-Boiteux-Preise jedoch eine Preisdiskriminierung dritten Grades darstellen, stellen die zuvor genannten Methoden keinen optimalen Ansatz zur Berechnung von „second-best"-Preisen dar, weswegen auf diese nicht weiter eingegangen wird.[365]

Bei der Preisdiskriminierung dritten Grades muss auf die Zahlungsbereitschaft in den einzelnen Nachfragegruppen oder Marktsegmenten abgestellt werden. In § 67d EisbG idF

[362] *Knieps*, Wettbewerbsökonomie[3], 208.
[363] *G[redacted]*, Gutachten vom 21.03.2018, 19.
[364] *Train*, Optimal Regulation, 116.
[365] Eine Auseinandersetzung mit den beiden Modellen nimmt *G[redacted]* in seinem Gutachten vom 21.03.2018 auf den Seiten 17 f vor.

BGBl I 2019/60 wird auf die Markttragfähigkeiten der unterschiedlichen Segmente des Eisenbahnverkehrs verwiesen. Die Beurteilung unterschiedlicher Markttragfähigkeiten bzw der Zahlungsbereitschaft wird öfters mit dem ökonomischen Prinzip der Preiselastizitäten in Verbindung gebracht.[366] Hierunter wird die Untersuchung der Reaktion der Nachfrage auf eine Preisänderung verstanden und unter Preiselastizität (ε) wird die prozentuelle Änderung der Nachfragemenge (Q) zu einer prozentuellen Änderung des Preises (P) bezeichnet. In der ökonomischen Literatur findet sich zumeist diese Darstellung:[367]

$$\varepsilon = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}}$$	(1)

Wenn die Mengenänderung weniger stark ist als die Änderung des Preises, ergibt sich ein Wert zwischen 0 und 1. Dies wird als unelastisch bezeichnet. Ist die Änderung der Menge jedoch höher als die Preisänderung, ergibt sich ein Wert größer 1, der als elastisch klassifiziert wird. Da bei unelastischer Nachfrage der Mengenrückgang geringer ausfällt als bei elastischer Nachfrage, werden diese Güter der Segmente mit einem höheren Preis belastet.

Da im Regelfall die Nachfragemenge (Q) vom Preis (P) abhängt, und hier ein negativer Zusammenhang besteht, dh höhere Preise führen zu niedrigeren Nachfragemengen und umgekehrt, ergeben sich die Elastizitäten im Regelfall mit negativen Vorzeichen. Aus Gründen der Einfachheit und der besseren Lesbarkeit werden folgend die Elastizitätswerte ohne Minuszeichen abgebildet.

Im Ramsey-Boiteux-Modell[368] stellen die Preiselastizitäten einen zentralen Parameter zur Berechnung der Preise dar. Aus der oben diskutierten Optimierungsfrage der gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrt bei Deckung der Vollkosten des Unternehmens ergibt sich folgende Ramsey-Regel:

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i} = k\,\frac{1}{\lvert\eta_i\rvert}$$	(2)

Der Aufschlag $(Gesamtpreis\ (p_i) - Direkte\ Kosten\ (c_i))$ für das Marktsegment (i) muss in Relation zum Gesamtpreis für das Marktsegment (i) gleich hoch sein wie die Konstante k mal dem Kehrwert der Preiselastizität der Marktsegments (i) (η_i). Demnach hängt der Aufschlag

[366] *G*[redacted] verweist in seinem Gutachten etwa auf *Krick* (2012) oder *Boiteux* (1956); *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 11.

[367] *Train*, Optimal Regulation, 122.

[368] Das Modell baut ursprünglich auf der Theorie der Optimalen Besteuerung (1927) von Frank P. Ramsey auf. Marcel Boiteux hat dieses Modell erstmalig 1956 auf natürliche Monopole angewandt, sodass die heutige Literatur vom Ramsey-Boiteux Modell spricht.

von der Höhe der direkten Kosten (c_i), der Konstanten k und der inversen Preiselastizität ab. Die Konstante k ist über alle Marktsegmente gleich und im Optimum ergibt sich daraus:[369]

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i}\eta_i = \frac{(p_j - c_j)}{p_j}\eta_j \quad (3)$$

Unter Berücksichtigung der direkten Kosten und der Preiselastizität wird jedes Marktsegment gleich stark belastet.[370] Daraus ergibt sich, dass bei gleichen direkten Kosten je Marktsegment solche Marktsegmente mit unelastischer Nachfrage höhere Aufschläge zu tragen haben als jene mit elastischer Nachfrage.[371] Das von *G* [redacted] ausgearbeitete Modell wird später im Kapitel Modell der Schienen-Control erläutert.

1.9.2 Grundsätze der Marktsegmentierung

Voraussetzung für eine Preisdiskriminierung ist das Vorliegen folgender Bedingungen:[372]

1.) Separierbarkeit der Märkte
1.) Möglichkeit, Arbitrage zu vermeiden

G [redacted] erläuterte in seinem Gutachten unter Verweis auf *Pepall*, dass für die Anwendung von Preisdiskriminierung die Identifikation unterschiedlicher Nachfragegruppen möglich sein muss. Wendet man dies analog auf die Segmentierung der Verkehre an, so sei zu untersuchen, ob unterschiedliche Segmente mit unterschiedlichen Elastizitäten identifiziert werden können. Nachdem diese unterschiedlichen Elastizitäten einen wesentlichen Faktor für die Unterteilung des Gesamtmarktes in etwaige Marktsegmente darstellten, fließe diese Dimension der Markttragfähigkeit also bereits in diesem Schritt in die Segmentierung ein.[373]

Unter Verweis auf *Müller* führte *G* [redacted] weiter aus, dass in der volkswirtschaftlichen Literatur relevante Märkte nach sachlichen, räumlichen und/oder zeitlichen Gesichtspunkten abgegrenzt werden.[374] Laut *G* [redacted] sei hierbei unter anderem auf die sogenannte Angebotsumstellungsflexibilität abzustellen, welche im Rahmen der Marktabgrenzung nebst anderen Überlegungen berücksichtigt werden könne. Angewandt auf die Frage der Marktsegmentierung sei etwa zu klären, wie sehr sich die Kosten der Bereitstellung unterschiedlicher Verkehre unterscheiden, die Verkehrsarten somit zu segmentieren seien. Die Definition des relevanten Marktes könne darüber hinaus auch über die Nachfrageseite erfolgen, indem geprüft wird, welche Substitutionsmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern bestehen.

[369] *G* [redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 19.
[370] *G* [redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 19.
[371] *Train*, Optimal Regulation, 116.
[372] *G* [redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 22; *Knieps,* Wettbewerbsökonomie[3], 209.
[373] *G* [redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 22.
[374] *G* [redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 22; *Müller*, Abgrenzung von Eisenbahnverkehrsmärkten, 15 f.

Gleichermaßen ging die Europäische Kommission in ihrer Bekanntmachung über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft auf sachliche und räumliche Gesichtspunkte zu dessen Bestimmung ein und stellte unter anderem auf Angebots- und Nachfragesubstituierbarkeit ab.[375]

Unter Verweis auf *Mestmäcker* und *Schweitzer*[376] führte *G* in seinem Gutachten an, dass in der Praxis auch SSNIP-Tests zur Anwendung kämen, um bei Fusionskontrollen den relevanten Markt zu bestimmen. *Friederiszick*[377] folgend wird im Rahmen des SSNIP (auch „Hypothetischer Monopolistentest" genannt) der Versuch unternommen, herauszufinden, ob ein Monopolist profitablerweise seine Preise erhöhen würde. Es wird bei der Marktabgrenzung also wiederum auf die Preiselastizität der Nachfrage abgestellt.[378]

Auch die betriebswirtschaftliche Literatur liefert laut *G* Kriterien zur Marktsegmentierung, die auf sachliche, räumliche und zeitliche Gesichtspunkte eingehen. Überdies hinaus nannte *G* auch andere potenzielle Kriterien wie demographische Faktoren oder das Nutzungsverhalten der Nachfrager. *Müller*, auf dessen Werk *G* verwies, skizziert darin einige Kriterien zur sachlichen, räumlichen sowie zeitlichen Abgrenzung von Eisenbahnpersonennah- und -fernverkehren sowie Eisenbahngüterverkehren.[379] *G* ' Ausführungen folgend sei es auch denkbar, dass Unterschiede in der technischen Ausstattung von Trassen bzw der qualitative Zustand der Infrastruktur in Überlegungen der Abgrenzung von Segmenten einfließen.[380]

Aus den im Anhang der Richtlinie 2012/34/EU aufgelisteten Verkehrsdienste-Paaren schlussfolgerte *G*, dass vorgesehen wurde, als Kriterien zur Einteilung zumindest nach Beförderungsgegenstand, Art der zu befördernden Güter, Inlands- bzw grenzüberschreitendem Verkehr, Art der Produktion (zB Kombinierte Verkehre vs Ganzzüge), Entfernung sowie Regelmäßigkeit der Verkehre zu prüfen.[381]

Die Privatgutachter der W, *O* und *T*, brachten in ihrer Stellungnahme zum Gutachten *G* vor, dass bei Ermittlung der Marktsegmente ein SSNIP-Test (auch „Hypothetischer Monopolistentest" genannt) durchzuführen gewesen wäre. Ihrer Ansicht zur Folge hätte die Verwendung eines solchen Tests zu dem Ergebnis geführt, dass die Abgrenzungen der Ö zumindest teilweise inkorrekt seien.[382] Allerdings wurde dieser Test weder von den Privatgutachtern der W durchgeführt, noch genauer erläutert, wie diese zum Schluss kamen, die Anwendung dessen

[375] Bekanntmachung 97/C 372/03 der Kommission vom 09.12.1997 über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl C 1997/372, 5.
[376] *Mestmäcker/Schweitzer*, Europäisches Wettbewerbsrecht[3], IV § 17, Rz 7 ff.
[377] *Friederiszick*, Marktabgrenzung und Marktmacht, 2 ff.
[378] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 23.
[379] *Müller*, Abgrenzung von Eisenbahnverkehrsmärkten, 16 ff.
[380] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 23.
[381] AaO, 23 f.
[382] *O*/*T*, Privatgutachterliche Stellungnahme vom 26.04.2018, 4.

sei unverzichtbar und hätte zweifellos zu den von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen postulierten Resultaten geführt. *G* stellte in seinem Gutachten dar, dass sogenannte SSNIP-Tests in der Praxis im Rahmen der Fusionskontrolle und des Missbrauchs der marktbeherrschenden Stellung nach Art 102 AEUV zur Anwendung gelangen,[383] woraus sich allerdings keine Pflicht zur Anwendung eines Hypothetischen Monopolistentests im Rahmen der Bestimmung von Marktsegmenten im Eisenbahnverkehrsmarkt ableiten lässt.[384] Weiters ist anzumerken, dass weder gesetzliche Vorschriften existieren, die die Durchführung eines solchen Verfahrens vorschreiben, noch ein Branchenkonsens dahingehend vorliegt, dass die Anwendung eines solchen notwendig wäre. *G* führte überdies hinausgehend aus, dass die Anwendung eines SSNIP-Tests für die Bemessung von Trassenentgelten untauglich sei. Vielmehr würde ein solcher Test erfassen, *dass „der Teil des relevanten Marktes für Güterverkehrsleistungen sowohl der Schienengüterverkehr als auch der Straßengüterverkehr ist, was uns im Hinblick auf die Festlegung der Trassenentgelte überhaupt nichts hilft“*.[385] Relevant sei vielmehr, so *G*, ob preisdiskriminiert werden könnte, ob unterschiedliche Segmente definiert werden könnten und ob diese soweit separiert werden könnten, dass Arbitrage (die Ausnutzung von Preisunterschieden) verunmöglicht wird.[386] Die Schienen-Control Kommission hält die Anwendung eines SSNIP-Tests zur Bestimmung von Marktsegmenten innerhalb des Eisenbahnverkehrsmarktes sogar für irrig, soll dieser doch helfen, den relevanten Markt zu bestimmen. Dieser relevante Markt ist im Falle des Eisenbahnmarktes bereits teilweise durch das EisbG bzw durch die Richtlinie 2012/34/EU vorgegeben, die Bestimmung der einzelnen Marktsegmente hat daher innerhalb des vordefinierten Rahmens zu erfolgen. Überdies hinaus setzt der korrekte Einsatz des SSNIP-Tests Preise voraus, die „frei“ und ohne Marktverzerrungen bestimmt wurden. Er soll die Marktmacht des Marktteilnehmers messen, indem die Auswirkungen von marginalen Preisänderungen auf der Nachfragerseite analysiert werden. Im gegenständlichen regulierten Bereich sind Preise jedoch *ex lege*[387] unter den Vollkosten angesetzt und sohin nicht „frei“ bestimmt. Somit würde bei Anwendung des SSNIP-Tests bereits von einer „falschen“ Preisbasis ausgegangen werden, die ein sachgerechtes Funktionieren des Tests verunmöglicht, sodass abgeleitete Aussagen irreführend wären.[388] Dieses als „reverse cellophane fallacy“ bekannte Problem verdeutlicht, dass der SSNIP-Test nicht nur nicht sachgerecht ist, um Marktsegmente im Eisenbahnverkehrsmarkt zu bestimmen, sondern auch unter den gegebenen regulierten Umständen gar nicht korrekt durchgeführt werden könnte.

[383] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 23.
[384] KOM 27.06.2017, AT.39740 *Google Search (Shopping)*, Rz 242 ff, demzufolge die Kommission nicht verpflichtet ist im Rahmen einer Marktabgrenzung einen SSNIP-Test durchzuführen und festgehalten wird, dass der SSNIP-Test nicht die einzig mögliche Methode zur Marktabgrenzung darstellt.
[385] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 4.
[386] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 4.
[387] § 67 Abs 1 EisbG definiert als Grundsatz für die Bemessung des Wegeentgelts, dass dieses durch die Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten begrenzt ist.
[388] *Aron/Burnstein*, Regulatory Policy and the Reverse Cellophane Fallacy, 1.

Marktsegmente der Ö[redacted]

Die Ö[redacted] setzte in ihren Anträgen auf sechs Marktsegmente:[389]

- Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr (EW PV)
- Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
- Nahverkehr stark (NV stark)
- Nahverkehr schwach (NV schwach)
- Güterverkehr manipuliert (GV man)
- Güterverkehr nicht manipuliert (GV nman)

In § 67d Abs 4 EisbG ist die Vorgabe vorhanden, dass zumindest in die drei folgenden Marktsegmente untergliedert werden muss:

1. Güterverkehrsdienste,
1. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
2. andere Personenverkehrsdienste.

Die Unterscheidung zwischen Personenverkehrsdiensten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages stattfinden, und anderen Personenverkehrsdiensten, hat für den österreichischen Schienenverkehrsmarkt insofern eine Bedeutung, als dass derzeit auch der Nahverkehr ausschließlich im Rahmen öffentlicher Aufträge durchgeführt wird. Besteller sind dabei Bund, Länder und Gemeinden.

Die Marktsegmentierung der Ö[redacted] wird dieser Vorgabe gerecht, da das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" dem Marktsegment „andere Personenverkehrsdienste" entspricht, die „Güterverkehrsdienste" werden durch die Marktsegmente „Güterverkehr manipuliert" und „Güterverkehr nicht manipuliert" abgebildet und das Marktsegment „Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages" findet über die Marktsegmente „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr", „Nahverkehr stark" und „Nahverkehr schwach" Eingang.

In § 67d Abs 2 EisbG ist vorgesehen, dass vor Bildung der Marktsegmente und der Bestimmung von Aufschlägen die in Anhang VI Z 1 RL 2012/34/EU angeführten Verkehrsdienst-Paare in die Prüfung miteinzubeziehen sind. Eine weitere Unterteilung dieser Segmente ist gem § 67d Abs 3 EisbG nach Art der Güter- oder Personenbeförderung zulässig. Mindestens müssen jedoch die in § 67d Abs 4 EisbG angeführten drei Segmente abgebildet werden.

In den Anträgen vom 12.08.2016 sowie vom 17.08.2017 führte die Ö[redacted] aus, dass sie für die Festsetzung der Marktsegmente die in Anhang VI Nr 1 RL 2012/34/EU angeführten Verkehrspaare zur Prüfung herangezogen hat. Von den sieben Verkehrspaaren werden nach Prüfung vier für die Segmentierung herangezogen:

- Personenverkehr/Güterverkehr,

[389] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 10; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 10.

- Kombinierter Verkehr/Direktverkehr,
- Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
- Ganzzüge/Einzelwagenverkehr

Für die Untergliederung der Marktsegmente flossen laut Ö zwei Überlegungen ein. Zum einen wurde auf eine möglichst homogene Tragfähigkeit innerhalb der einzelnen Segmente abgestellt, zum anderen sollten diese wiederum eine angemessene Größe aufweisen. Auch *G* führte in seinem Gutachten aus, dass bei der Einteilung in Segmente eine Kosten-Nutzen-Abwägung im Sinne des Transaktionskostengedankens darauf abzustellen sei, ob eine kleinteiligere Segmentierung tatsächlich einen Effizienzgewinn mit sich bringt. *G* argumentierte ferner, dass eine Segmentierung nur soweit ökonomisch sinnvoll sei, als sich Verkehre über unterschiedliche direkte Kosten bzw relative Tragfähigkeiten trennscharf abgrenzen ließen.[390]

Ähnlich argumentierte S in ihrer Studie zum Schienenverkehrsmarkt Österreich. So wird darin beschrieben, dass vor Ermittlung der tatsächlichen Preiselastizitäten *„valide und praktikable“* Marktsegmente zu identifizieren seien. S versteht darunter, dass die einzelnen Marktsegmente einerseits in sich eine gewisse Homogenität aufweisen, sich andererseits von den übrigen Marktsegmenten genügend abgrenzen lassen. S kam nach Berücksichtigung dieser Kriterien, einer Literaturanalyse aus dem In- und Ausland sowie der Prüfung auf die praktische Anwendbarkeit für den Infrastrukturbetreiber zu dem Schluss, dass die von der Ö definierten Segmente *„im Allgemeinen sehr gut geeignet“* seien.[391]

N gab noch zu Bedenken, dass je kleinteiliger die Marktsegmentierung, umso höher die Gefahr von Scheingenauigkeit sei. Dies, da für die Bestimmung von Elastizitäten die Größe der Datenmenge, die wiederum von der Größe des betrachteten Segments abhänge, Einfluss auf die Qualität der bestimmten Elastizitäten habe. So führten kleine Datenmengen viel eher zu Schätzfehlern als Große.[392] *G* hielt zu diesem Punkt fest, dass die vorgenommene Einteilung der Segmente der korrekten methodischen Anwendung des Ramsey-Boiteux-Modells nicht entgegenstehe.[393]

Marktsegmentierung im Personenverkehr

Im Personenverkehr wird von der Ö, wie oben bereits ausgeführt, zwischen „Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ und „anderen Personenverkehrsdiensten“ unterschieden, wobei „andere Personenverkehrsdienste“ künftig als Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher

[390] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 33.
[391] S, Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 8 ff.
[392] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 27.
[393] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 105.

Personenverkehr“ bezeichnet werden. Die Ö führte in ihren Anträgen zur Genehmigung von Marktaufschlägen an, dass die Zug-km des Marktsegments des „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs“ rund % der gesamten Zug-km betragen.[394]

Die Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag belaufen sich auf ca % der gesamten Zug-km. Da es sich hier nach Meinung der Ö um Verkehre mit unterschiedlichen Markttragfähigkeiten handle, sah sie eine Untergliederung als notwendig an.[395]

Diese weitere Untergliederung findet bei den Verkehren mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag unter Verweis auf das in Anhang IV Nr 1 der RL 2012/34/EU angeführte Verkehrsdienstpaar „Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr“ statt. Zur Unterscheidung zwischen Nah- und Personenfernverkehr stützte sich die Ö auf unterschiedliche Fahrtzeiten und Haltedistanzen.[396] In Beilage 1 des Antrags vom 12.08.2016 wie auch in Beilage 1 des Antrags vom 22.08.2017 wird ein Entscheidungsbaum für die Unterteilung des Personenverkehrs angeführt. Beträgt die durchschnittliche Haltedistanz des Zuglaufs zumindest km, wird dieser dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ zugeschieden. Überdies hinaus werden diesem Marktsegment auch alle grenzüberschreitenden Verkehre (Internationale Züge), welche nicht in einem der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen genannten Grenzbahnhöfe beginnen oder enden, zugerechnet.[397] Dem Hinweis von *G*, nach dem sich bei der Unterscheidung zwischen Fern- und Nahverkehren stärker an den von Bestellern festgelegten Kriterien und/oder der tatsächlich von den Passagieren zurückgelegten Distanzen zu orientieren sei, entgegnete die Ö, dass Zugklassen im Personenverkehr häufig zu Marketingzwecken verwendet werden (so etwa RJ für Railjet oder WEST für WESTbahn) und sich die Infrastrukturbetreiberin daher an für sie selbst objektivierbare Kriterien hält. Diese befindet in Abwesenheit der Verfügbarkeit von tatsächlich gefahrenen Distanzen der Passagiere (diese Informationen sind dem durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, jedoch nicht dem Infrastrukturbetreiber zugänglich) die Haltedistanz für einen validen Indikator für die Verkehrsartdifferenzierung. Dieses Argument wird auch in der vorgebrachten „Schienenverkehrsmarktstudie Österreich“, welche im Auftrag der Ö von S durchgeführt wurde, ins Treffen gebracht. Dort heißt es, dass bei der Ermittlung von Marktsegmenten auch darauf abzustellen sei, dass die Einteilungskriterien in der betrieblichen Praxis objektivierbar und kontinuierlich erhoben werden können müssen.[398]

[394] Ö, Antrag vom 12.08.2016, 5*;* Ö, Antrag vom 17.08.2017, 5.
[395] AaO, 5 f.
[396] AaO, 6.
[397] Ö, Antrag vom 12.08.2016, Beilage .\1, 1; Ö, Antrag vom 17.08.2017, Beilage .\1.
[398] S, Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 10.

Für die Festlegung des konkreten Schwellenwerts von einer Haltedistanz von [redacted] km erläuterte die Ö[redacted] weiter, dass das Beratungsunternehmen O[redacted] eine Analyse durchgeführt hat, die bei diesem Schwellenwert eine Treffsicherheit der Zuordnung der Züge des Nah- bzw Fernverkehrs von [redacted]% ergeben habe. Das zusätzlich zur Anwendung kommende Kriterium der Grenzüberschreitung wurde dahingehend argumentiert, dass bei Prüfung dieser speziellen Verkehre festgestellt worden sei, dass das Kriterium der Haltedistanz von mindestens [redacted] km nicht immer erfüllt werde. Dies sei darin begründet, dass diese Züge zwar klassische Merkmale des Personenfernverkehrs wie etwa lange Zugläufe aufweisen, der überwiegende Teil derer jedoch nicht am Schienennetz der Ö[redacted], also in Österreich, erbracht werde. Daher weisen diese Verkehre innerhalb Österreichs eine vom Schwellenwert abweichende Haltedistanz auf.[399] Unter Berücksichtigung der geographischen Begebenheiten Österreichs erscheint dieses Argument für die Schienen-Control Kommission plausibel. So würden Verkehre, die eine offensichtliche Personenfernverkehrsfunktion erfüllen, aufgrund der kurzen Distanzen zwischen Halten in einem verhältnismäßig kurzen Streckenabschnitt auf österreichischem Staatsgebiet – bei Außerachtlassen der grenzüberschreitenden Natur – fälschlicherweise als Nahverkehrszüge eingestuft werden. Denkbar wäre dies etwa für aus Deutschland über Vorarlberg in die Schweiz führende Verbindungen, wenn die relativ kurze Distanz zwischen den Halten im österreichischen Streckenabschnitt bei Nichtberücksichtigung des restlichen Zuglaufs als einziges Einteilungskriterium Eingang in die Überlegungen fände.

Die Abgrenzung des gemeinwirtschaftlichen Personenfernverkehrs als eigenes Marktsegement erachtete die Ö[redacted] als notwendig, da die Verkehre dem Transport über weite Strecken dienen und diese sich vom Nahverkehr in Reisezeit, Distanz und Halteverhalten unterscheiden. In Summe betragen die Zug-km des Marktsegments „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“ laut Ö[redacted] für 2018 rund [redacted]% der gesamten Zug-km.[400] Durch die Erfüllung unterschiedlicher Bedürfnisse – Transport über weite Strecken im Personenfernverkehr, hohe Haltedichte im Nahverkehr – sah die Ö[redacted] die Unterscheidung dieser Verkehre in unterschiedliche Marktsegmente als sachgerecht an. Auch folgerte sie aus der unterschiedlichen Art der Durchführung dieser Verkehre, dass diese nicht im Wettbewerb zueinander stehen und.[401]

Auch *Müller* stellt bei der Differenzierung zwischen Eisenbahnpersonennah- und -fernverkehren unter anderen Faktoren auf den Verkehrszweck ab. So gibt er zu bedenken, dass Anforderungen der Fahrgäste je nach Zweck der Reise – ob geschäftlich oder zur Freizeitgestaltung – bei der Unterscheidung von Nahverkehren von Personenfernverkehren einfließen können. Diese Überlegung findet sich wohl auch im deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetz wieder, welches den Schienenpersonennahverkehr wie folgt definiert:

[399] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 10 ff.
[400] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 6.
[401] Ö[redacted], Stellungnahme vom 12.08.2016, 6.

„Schienenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“[402]

Die Unterscheidung zwischen Eisenbahnpersonennah- und -fernverkehren erachtet die Schienen-Control Kommission aus den vorgebrachten Überlegungen für sachgerecht und folgt dieser Vorgangsweise.

Die Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag, welche nicht dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ zugeschieden wurden, werden nun laut Entscheidungsbaum in die Marktsegmente „Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“ unterteilt. Diese Unterscheidung erachtete die Ö[redacted] deshalb als notwendig, da diese Verkehre unterschiedliche Markttragfähigkeiten aufweisen, die durch die unterschiedliche Attraktivität konkurrierender Verkehrsträger entstünden. Dies wiederum bedeute, dass diese Verkehre bei Wegeentgelterhöhungen unterschiedlich reagierten.

Die Ö[redacted] fasste unter dem Segment „Nahverkehr stark“ tragfähigere Verkehre zusammen, bei denen für die Fahrgäste ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel entweder nicht oder zumindest nicht ohne erhebliche Nachteile in Kauf zu nehmen möglich sei. Zur Beurteilung werden drei Kriterien herangezogen:

- Geographie (Stadtregionen gemäß der Statistik Austria)
- Zeit (Hauptverkehrszeit) und
- Gefäßgröße (Anzahl der Wagons / Sitzplätze)

Wenn ein Verkehr

- weniger gleich vier Wagons und weniger als 200 Sitzplätze (Gefäßgröße) aufweist, oder
- außerhalb der Hauptverkehrszeit (Uhrzeit) verkehrt und außerhalb der Stadtregionen gemäß der Statistik Austria verkehrt (Geographie),

wird er dem Marktsegment „Nahverkehr schwach“ zugeschieden.[403] Alle übrigen Verkehre werden dem Marktsegment „Nahverkehr stark“ zugeordnet.[404]

Die zur Einteilung der Verkehre des Personennahverkehrs herangezogenen Kriterien lassen sich also unter die von *G*[redacted] unter Verweis auf *Müller* erwähnten Kategorien subsumieren. Wie bereits erwähnt, stellte *G*[redacted] fest, dass mögliche Kriterien zur Abgrenzung sachlicher, räumlicher oder auch zeitlicher Natur sein können.[405] In einem Ländervergleich stellte auch die IRG-Rail fest, dass die Marktsegmentierung im Personenverkehr unter Einbeziehung von

[402] § 2 Abs 12 AEG idF vom 16.03.2020.
[403] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, Beilage .\1, 1.
[404] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 6 f.
[405] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 23.

geographischen und zeitlichen Kriterien üblich ist.[406] Gleichermaßen stellte die Europäische Kommission in ihrer Bekanntmachung über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft auch auf Angebots- und Nachfragesubstituierbarkeit ab.[407]

G hob hervor, dass zeitliche und räumliche Kriterien zur Einteilung von Verkehren in Deutschland und in Italien zur Anwendung gelangen.[408] Allerdings merkte *G* an, dass der Zusammenhang zwischen den beiden Größen „Geographie & Uhrzeit" und „Gefäßgröße" näherer Erläuterung bedarf.[409] Die Ö ging in ihrer Stellungnahme vom 23.07.2018 hierauf ein und führte aus, dass die Gefäßgröße als Indiz für die Tragfähigkeit von Verkehren gesehen werde. Dies, da anzunehmen sei, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen die bereitgestellten Kapazitäten an die verkauften Tickets, also das Fahrgastaufkommen, anpassen würden. Sie argumentierte ferner, dass bei ausschließlicher Heranziehung des Kriteriums der „Geographie & Uhrzeit" Verkehre auf der Nebenstrecke nicht sachgemäßerweise als Nahverkehre mit hoher Tragfähigkeit eingestuft würden. Daher sei auch auf die Gefäßgröße und das somit generierte Fahrgästeaufkommen abzustellen. Das Einfließen beider Einteilungsgrößen zur Segmentierung erhöhe sodann die Zielgenauigkeit, mit der tragfähige Züge zum Marktsegment „Nahverkehr stark" und weniger tragfähige zum Marktsegment „Nahverkehr schwach" zugeordnet werden. Überdies hinaus ermögliche die Berücksichtigung beider Größen, dass Züge, die zur Hauptverkehrszeit (06:00 bis 09:00 bzw 16:00 bis 19:00 Uhr) in Richtung Stadtregion unterwegs und durch Pendler stark ausgelastet seien, ihrer hohen Tragfähigkeit konform dem Marktsegment „Nahverkehr stark" zugewiesen werden. Jene Züge, die zwischen Stadtregionen außerhalb der Hauptverkehrszeit verkehren und aufgrund ihrer schwachen Auslastung eine niedrige Tragfähigkeit aufweisen, können dem Marktsegment „Nahverkehr schwach" zugeordnet werden. Auf die Anmerkung von *G*, dass nicht klar sei, warum bei der Gefäßgröße auf die Sitzplatzanzahl abgestellt werde und nicht etwa die Stehplatzanzahl ebenso mitberücksichtigt werde, entgegnete die Ö, dass das Kriterium überprüfbar sein müsse. Die Anzahl der Sitzplätze sei in den technischen Daten der Fahrzeuge jedenfalls angegeben, jene der Stehplätze hingegen schwer verifizierbar. Zudem könne die theoretische Stehplatzanzahl auch überschritten werden. Da das Kriterium der Gefäßgröße aber ohnehin dahingehend eingeführt und verwendet werde, um schwach ausgelastete Verkehre zu identifizieren, sei das Einfließen der Sitzplätze jedenfalls sachgerechter. Dies werde umso deutlicher, als Verkehre mit kleiner Gefäßgröße laut Ö immer als „Nahverkehr schwach" eingestuft werden. Von jenen Verkehren mit großer Gefäßgröße werden unter Berücksichtigung des zweiten

[406] IRG-Rail, Initial approach to market segments definition and criteria for an assessment of mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU.
[407] Bekanntmachung 97/C 372/03 der Kommission vom 09.12.1997 über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl C 1997/372, 5.
[408] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 28.
[409] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 41.

Kriteriums „Geographie & Uhrzeit“ etwa ein Drittel ebenfalls dem Marktsegment „Nahverkehr schwach“ zugeordnet.[410]

Die Schienen-Control Kommission folgt der Argumentation, die die Ö in ihrer Stellungnahme vom 23.07.2018 vorbringt, und sieht *G* ‘ Vorbehalte einer näher auszuführenden Argumentation der Auswahl der Einteilungsdetails als ausgeräumt an. So lässt sich zwar mit dem Erwerb einer Fahrkarte kein Sitzplatzanspruch begründen, in der Regel dürfte damit aber die Erwartungshaltung verbunden sein, einen Sitzplatz zur Verfügung zu haben. Auch ist einleuchtend, dass die geringere Sitzplatzkapazität vorrangig ist, sollen schwächere Verkehre von den stärker ausgelasteten ausgeschieden werden. Die verwendeten Einteilungskriterien sind jedenfalls nach den Ausführungen im Gutachten *G* wie auch nach der übrigen angeführten Literatur als sachgerecht anzusehen.

2.9.2.2.1. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr - Zuordnung des CAT

Die Ö verzichtete beim „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr“ auf eine weitere Unterteilung. Dies wurde von der Infrastrukturbetreiberin etwa damit argumentiert, dass eine weitere Untergliederung ausschließlich die Verkehre des City Airport Train (CAT)[411] betreffen würde und dies nicht zielführend wäre. Einerseits wurde dies damit begründet, dass die Verkehre des CAT 2018 und 2019 mit rd Ztrkm (Zugtrassenkilometer) einen Anteil von % an den gesamten Ztrkm betrugen. Andererseits unterscheiden sich das Angebot (Preisgestaltung) und die Charakteristika des Verkehrs (geringe Halteanzahl) des CAT deutlich von jenen der Nahverkehrszüge und sind eher mit Personenfernverkehrszügen vergleichbar.[412]

Die Verkehrsdienste des CAT verkehren ohne Zwischenhalt ausschließlich zwischen den Bahnhöfen Wien Mitte/Landstraße und dem Bahnhof Flughafen Wien. Diese Distanz von rd 19,2 km beträgt sohin etwas weniger als 20 km (Schwellenwert für Einteilung zwischen Fern- und Nahverkehr) und es handelt sich um einen nationalen Verkehr (keine Staatsgrenze wird überquert).[413] Dieser außerhalb des Rahmens eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages stattfindende Verkehr steht zudem im Wettbewerb mit dem gemeinschaftlichen Nahverkehr und somit mit Verkehren eines anderen Marktsegments.

Eine fehlende weitere Untergliederung der Marktsegmente, insbesondere die Zuordnung der Verkehre des CAT zum Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ (EW PV), wurde von der C (Betreiberin des CAT) und den Privatgutachtern *O* /*T* kritisiert.[414]

[410] Ö, Stellungnahme vom 23.07.2018, 16 ff.
[411] Beim City Airport Train handelt es sich um Verkehre der C, die das Stadtzentrum Wien mit dem Flughafen Wien verbinden.
[412] Ö, Stellungnahme vom 27.08.2016, 20 ff.
[413] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 41.
[414] *O* /*T*, Privatgutachten vom 27.10.2017, 8.

In der Stellungnahme der C[redacted] vom 11.10.2016 und vom 24.11.2016 bemängelte das Eisenbahnverkehrsunternehmen das neue Entgeltmodell und die Zuordnung der CAT Verkehre zum Marktsegment „EW PV". Ihrer Ansicht nach käme es aufgrund der unrichtigen Zuordnung zu einer Erhöhung der Entgelte für den CAT um rd [redacted]% bis [redacted]%, ohne dass sich die Leistung der Infrastrukturbetreiberin ändern würde.[415] Es wurde vorgebracht, dass es keine weitere Unterscheidung im Marktsegment „EW PV" analog zu den Verkehren des „Gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrs" in drei Subsegmente gab. Mit Referenz auf den Entscheidungsbaum der Ö[redacted] für die Einteilung der Verkehre des Personenverkehrs auf die Marktsegmente folgerte die C[redacted], dass der CAT die Kriterien für einen Nahverkehrszug erfüllen würde. Einerseits liegt die Länge des Verkehrs von Wien Mitte bis Flughafen Wien mit 19,2 km unter dem von der Ö[redacted] festgelegten Grenzwert für den Personenfernverkehr von 20 km, andererseits beträgt die Sitzplatzkapazität in der Regel unter 200 Sitzplätzen, und befindet sich folglich unter dem für die Abgrenzung zwischen „Nahverkehr stark" und „Nahverkehr schwach" herangezogenen Schwellenwert. Basierend auf dieser Feststellung forderte die C[redacted] entweder die Zuordnung des CAT zum Marktsegment „Nahverkehr schwach" oder die Schaffung eines eigenen Subsegmentes im „EW PV".[416] In der Stellungnahme vom 24.11.2016 wurde von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vornahme einer Marktsegmentierung nach wettbewerbsrechtlichen Kriterien gefordert.

Im Privatgutachten von *O*[redacted]*/T*[redacted] vom 27.10.2017 wurde mit Verweis auf die Stellungnahmen der C[redacted] vom 11.10.2016 und 24.11.2016 argumentiert, dass durch die fehlerhafte Bildung der Marktsegmente durch die Ö[redacted] die Verkehre des CAT dem falschen Marktsegment zugeordnet wurden und die C[redacted][417] hierdurch einen zu hohen Aufschlag zu zahlen hätte. Es wurde auf eine Entgeltsteigerung von [redacted]% gegenüber dem bisherigen System verwiesen und ausgeführt, dass eine falsche Zuordnung wie diese für manche EVU, insbesondere im vorliegenden Fall des CAT, existenzbedrohend sein könnte. *O*[redacted]*/T*[redacted] stellten einen Vergleich mit den Entgelten der Marktsegmente „Nahverkehr stark" und „Nahverkehr schwach" an, zu denen die Zuordnung des CAT hätte ihrer Auffassung nach erfolgen müssen, und folgerten daraus, dass sich ein Unterschied in den Entgelten von [redacted] EUR im Segment „Nahverkehr stark" bzw [redacted] EUR im Segment „Nahverkehr schwach" ergäbe. Mit Verweis auf die Stellungnahme der C[redacted] vom 11.10.2016 führten *O*[redacted]*/T*[redacted] aus, dass sich der CAT aus wettbewerblicher als auch aus technischer Sicht (Kurzstrecke und Geschwindigkeit) stark von den anderen Teilnehmern des Marktsegments „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr", wie RailJet, WESTbahn oder ICE, unterscheide und sich dies massiv auf die Höhe der zu entrichtenden Entgelte auswirke.[418]

[415] C[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2016, 3.
[416] C[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2016, 3 ff.
[417] Vermutlich seitens der Privatgutachter die C[redacted] gemeint.
[418] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 27.10.2017, 8.

In der Stellungnahme der Ö vom 27.07.2018 führte diese an, dass wenn der CAT einem der Nahverkehrssegmente zugeordnet werden sollte, dann dem Segment „Nahverkehr stark“ zugeordnet werden müsste. Hierzu führte sie in der Beilage 1 – Variantenrechnung CAT aus, dass es ökonomisch keinen Unterschied machen würde, ob der CAT dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ oder dem Marktsegment „Nahverkehr stark“ zugeordnet würde. In beiden Fällen hätte der CAT für 2018 EUR an Entgelten zu entrichten gehabt. Folgend wird die Berechnung der Ö aus der Beilage 1 der Stellungnahme vom 23.07.2018 dargestellt:

	Zug-km	Btkm	Mittlere Tonnage
Mengen lt Antrag	Zug-km	Btkm	
Entgeltsätze lt Produktkatalog Zugtrasse 2018	Je Zug-km in €	Je Btkm in€	
EW PV			
NV stark			
Entgelt	Je Zug-km in€	Je Btkm in€	Gesamt
EW PV			
NV stark			

Tabelle 11: Berechnung der Ö aus Ö, Stellungnahme vom 23.07.2018, Beilage .\1; eigene Darstellung.

Dieser Berechnung liegt die Annahme zu Grunde, dass der CAT die Kriterien für die Zuordnung zum Marktsegment „Nahverkehr stark“[419] erfüllen würde:

- Ein Verkehr mit öffentlichem Auftrag,
- Haltedistanz < 20 km und beginnt, im Falle eines Grenzübertritts des Zuges, in einem der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Grenzbahnhöfen,
- Eingesetztes Wagenmaterial mit zumindest 200 Sitzplätzen oder maximal vier Wagen und
- Zug verkehrt in der Hauptverkehrszeit oder der Abgangs- oder Zielbahnhof befindet sich in der Stadtregion.

Die Schienen-Control Kommission stellt fest, dass die Verkehre des CAT keinen „Personenverkehrsdienst im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ darstellen, und der CAT schon aufgrund des § 67d Abs 4 EisbG zu den „anderen Personenverkehren“ zuzuordnen ist. Als solcher ist dieser von den Marktsegmenten des „Gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrs“ ausgeschlossen.

[419] Vgl Ö, Antrag vom 12.08.2016, Beilage .\1.

Die Prämisse der Notwendigkeit eines öffentlichen Auftrages außer Acht lassend, könnte anhand des Entscheidungsbaums geprüft werden, ob die Verkehre des CAT – entsprechend der oben dargestellten Vorbringen – unter eines der Marktsegmente des Nahverkehrs zu subsumieren wäre. Im nächsten Prüfungsschritt ist sohin zu prüfen, ob es sich um einen Personenfernverkehrszug handelt. Hierzu wird die durchschnittliche Haltedistanz herangezogen. Sofern das Kriterium der durchschnittlichen Haltedistanz nicht erfüllt wird, ist zu prüfen, ob es sich um einen grenzüberschreitenden Zug handelt, der jedoch in keinem Grenzbahnhof beginnt oder endet. Die durchschnittliche Haltedistanz beträgt beim CAT 19,2 km und liegt somit geringfügig unter dem Grenzwert von 20 km und die Züge des CAT überschreiten auch keine Staatsgrenze. Somit würde dieser bei der Anwendung des Entscheidungsbaums nicht unter den „(Gemeinwirtschaftlichen) Personenfernverkehr" fallen. Eine weitergehende Prüfung entlang des Entscheidungsbaums würde sich mit der Frage beschäftigen, ob es sich beim CAT um einen „NV stark" oder „NV schwach" handelt. Wie oben beschrieben,[420] findet die Prüfung anhand der Gefäßgröße (Anzahl Sitzplätze und Wagen) statt und berücksichtigt im Anschluss, ob der Verkehr in der Hauptverkehrszeit oder in einer Metropolregion durchgeführt wird.

Bei der Betrachtung der Gefäßgröße werden alle jene Verkehre dem „Nahverkehr schwach" zugeordnet, die weniger gleich vier Wagons oder 200 Sitzplätze aufweisen. Nach den Beobachtungen der Schienen-Control Kommission werden die CAT Verkehre im Regelbetrieb mit drei Wagons durchgeführt, die in Summe über 175 Sitzplätze verfügen. Davon abweichend werden die Verkehre in Verstärkungszeiten mit vier Wagen durchgeführt, die in Summe über 243 Sitzplätze verfügen. In der folgenden Tabelle werden die technischen Daten für Verkehre mit drei und mit vier Wagons dargestellt:

	Drei Wagen	Vier Wagen
Steuerwagen Doppelstock	39 Sitzplätze 49 t	39 Sitzplätze 49 t
Doppelstockwagen (je 68 Sitzplätze, 48,5 t)	136 Sitzplätze 97,0 t	204 Sitzplätze 145,5 t
Taurus 1016/1116 Lokomotive	88 t	88 t
Ladung	[redacted]	[redacted]
Gesamtgewicht	259,5 t	330,0 t
Gesamtsitzplätze	175	243

Tabelle 12: Eigene Darstellung der Sitzplätze und der Tonnage ohne Fahrgäste, Homepage C[redacted], abgerufen am 05.02.2020; Homepage Ö[redacted], abgerufen am 05.02.2020.

Zur Erhärtung der Beobachtung der Schienen-Control Kommission, dass der CAT im Regelfall mit drei Wagons zusammengesetzt ist und nur in Verstärkungszeiten mit vier Wagons geführt wird, wurden aus der Marktbeobachtung die durchschnittlichen Tonnagen der Jahre 2015 bis

[420] Kapitel Marktsegmentierung im Personenverkehr.

2017 herangezogen, sowie die Planwerte für 2018 und 2019, welche in der folgenden Tabelle dargestellt sind:

	2015	2016	2017	Plan 2018	Plan 2019
Durchschnittliche Tonnage	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 13: Durchschnittliche Tonnage CAT, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH, Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 4

Im Zuge des Vergleichs des Gesamtgewichts der Verkehre mit drei und vier Wagons mit der durchschnittlichen Tonnage der Jahre 2015 bis 2019 zeigt sich, dass die durchschnittliche Tonnage zwischen den Werten der Verkehre mit drei oder vier Wagons liegt. Die Durchschnittswerte für 2015 bis 2017 legen nahe, dass ca [redacted]% der Verkehre des CAT mit drei Wagen durchgeführt wurden und rd [redacted]% mit vier Wagen. Die Zuordnung des CAT müsste anhand der einzelnen Verkehre stattfinden, sodass diese – abhängig von der Wagenanzahl/Sitzplätzen – in das Marktsegment „NV stark“ oder „NV schwach“ fallen würden. Bei den Verkehren mit vier Wagen – 243 Sitzplätzen - müsste noch geprüft werden, ob diese in der Hauptverkehrszeit stattfinden oder ob der Abgangs- oder Zielbahnhof in einer Metropolregion liegt. Da – je nach Verkehrsrichtung – der Start- oder Zielbahnhof Wien Mitte ist, ist das Kriterium der Metropolregion erfüllt und die Verkehre mit vier oder mehr Wagen würden in das Marktsegment „NV stark“ fallen.

Die hier anhand des Entscheidungsbaums getätigten Überlegungen zur Zuordnung der CAT Verkehre widerlegen die Ausführungen der Ö[redacted][421], denen zufolge der CAT immer zum Marktsegment „NV stark“ zuzuordnen sei. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der CAT mangels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages grundsätzlich nicht den „Gemeinwirtschaftlichen Marktsegmenten“ zugeordnet werden kann. Zudem alterniert die Zuordnung zu den Marktsegmenten des Nahverkehrs in Abhängigkeit von der Wagonanzahl.[422]

Daneben sprechen weitere Argumente gegen die Zuordnung des CAT zu den Segmenten des „Gemeinwirtschaftlichen Nahverkehrs“:

In den Stellungnahmen der C[redacted] vom 11.10.2016 und 24.11.2016 als auch auf ihrer Homepage[423] führte das Eisenbahnverkehrsunternehmen Argumente zur Abgrenzung des CAT vom Nahverkehr an: Als schnellste, umweltfreundlichste und serviceorientierteste Verbindung zum Flughafen verknüpfe dieser ausschließlich die Bahnhöfe Wien Landstraße/Mitte und Flughafen Wien. Nahverkehrszüge hingegen, die auf dieser Strecke eine wesentlich längere Linie bedienen, wie etwa Wien Floridsdorf bis Wolfsthal, halten an jeder Verkehrsstation. Außerdem differieren die angebotenen Services der

[421] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 20 f.
[422] Unter Außerachtlassung des Primats des öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
[423] Homepage C[redacted], Travel Guarantee, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.

Unternehmen sehr stark voneinander:[424] Durch den unterschiedlichen Zuglauf und das unterschiedliche Haltemuster ist die Fahrzeit des CAT mit 16 Minuten[425] wesentlich kürzer als die von Regionalzügen mit 20 Minuten oder Schnellbahnzügen mit 22 Minuten.[426] Somit sind diese Züge um 4 bis 6 Minuten langsamer, dies beträgt immerhin 25% bzw 37,5% der Fahrzeit des CAT. Während in den Zügen des Nahverkehrs die Tickets der Kernzone des Verkehrsverbundes Ost (zumindest bis zur Kernzonengrenze Schwechat) gelten, sind diese in den Zügen des CAT ungültig. Die Preise des CAT liegen bei ab 11 EUR[427] in eine Richtung und somit deutlich über den Preisen der Verbundkarten zum Vollpreis von 4,20 EUR[428]. Der Preisunterschied – rd 6,80 EUR je Fahrt und Richtung (beträgt rd 160% des Nahverkehrsticketpreises) – legt den Schluss nahe, dass hier auf eine andere Kundengruppe abgestellt werden soll.

Ein weiterer Punkt, in dem sich das Angebot unterscheidet, ist das Service „City Check-In“: Hierzu wird auf der Homepage des CAT angeführt, dass das „Check-In“ des Fluges bereits am Standort des CAT im Bahnhof Wien Mitte vorgenommen werden kann. Hiervon ist das Baggage Drop-off (Self Check-In und Abgabe des Gepäcks am Schalter oder an einem Baggage Drop-off Point) umfasst. Dieses Service wird nur vom CAT angeboten und ist nicht für Fahrgäste der S-Bahn oder der Regionalzüge Richtung Flughafen Wien verfügbar. Weiters übernimmt der CAT eine freiwillige Garantie der Pünktlichkeit der Züge, welche die gesetzlich vorgegebenen Fahrgastrechte übersteigt. Neben dem Ersatz der Kosten des Zugtickets inkludiert diese Garantieleistung auch einen Ersatz der Flugticketkosten, sofern die Zugverspätung 30 Minuten übersteigt.[429]

Die angebotenen Services des CAT unterscheiden sich maßgeblich von jenen des Nahverkehrs und somit würde die Einteilung des CAT zu diesen Marktsegmenten zu einem grundsätzlich systemwidrigen Ergebnis führen.

Die Verkehre des CAT ähneln vielmehr dem Personenfernverkehr: Einerseits ist die Fahrzeit mit 16 Minuten zwischen Flughafen Wien und Wien Mitte ähnlich hoch wie jene des Railjets mit 17 Minuten zwischen Flughafen Wien und Wien Hbf. Auch die Entfernung ist mit 17,4 km[430] ähnlich lang. Somit ist die Geschwindigkeit des Rollmaterials auf der Strecke nicht ausschlaggebend. Ähnlich ist das Haltemuster mit jenen des Personenfernverkehrs vergleichbar, da der CAT und die RJ Verbindungen (Wien Hbf – Flughafen Wien) direkt ohne Zwischenhalt verkehren. Auch wenn der CAT die geforderte durchschnittliche Haltedistanz

[424] C[redacted], Stellungnahme vom 24.11.2016, 3f.
[425] Homepage C[redacted], Fahrplan, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.
[426] Homepage S[redacted], Fahrplanauskunft, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.
[427] Homepage C[redacted], Preis one way ohne Ermäßigung, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.
[428] Homepage Ö[redacted], Preis one way ohne Ermäßigung, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.
[429] Homepage C[redacted], Travel Guarantee, [redacted], abgerufen am 18.02.2020.
[430] Rail Net Europe, Charging Information System, http://cis.rne.eu/, abgerufen am 24.06.2020.

von 20 km nicht aufweist, muss hier darauf hingewiesen werden, dass diese mit [redacted]% nur minimal unterschritten wird. Diese geringfügige Unterschreitung scheint nicht überzeugend, um den Ausschluss des CAT vom Marktsegment des Personenfernverkehrs zu begründen. Weiters ist der Ticketbezug in den Personenfernverkehrszügen wie auch im CAT nicht nur über Schalter, Automaten und online, sondern auch im Zug möglich. Dies ist im Nahverkehr gerade nicht der Fall. Auch die Innenausstattung des Rollmaterials des CAT mit den komfortablen Sitzen und einer Vielzahl an Infoscreens erinnert an die Premiumausstattung eines Personenfernverkehrszuges. Weiters ist die Ausstattung mit WLAN und Steckdosen sowie das Angebot eines Zeitschriftenservices eher mit jenen des Personenfernverkehrs vergleichbar. Dies schlägt sich auch in den Ticketpreisen nieder, die denen des Premiumbereichs vergleichbar sind: Während der CAT 12 EUR[431] je Fahrtstrecke verlangt, wird von der Ö[redacted] zwischen Wien Hbf und Flughafen Wien 16,70 EUR für die 1. Klasse verlangt.[432]

Aus den oben genannten Gründen erscheint die Zuordnung des CAT zum „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr" als plausibel und gerechtfertigt. Eine Zuordnung zum Nahverkehr schließt die Schienen-Control Kommission aus.

Diese Argumentation wurde auch von der durch S[redacted] erstellten Schienenverkehrsmarktstudie unterstützt. Dort wurde angeführt, dass zuerst die Marktsegmente anhand von Segmentierungsvariablen, welche anhand einer Analyse der Literatur aus dem In- und Ausland abgeleitet und danach auf ihre praktische Anwendbarkeit auf den vorliegenden Fall hin überprüft wurden, identifiziert wurden.[433] Zum „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr" wurde in der Studie angeführt, dass auf Basis der Literatur zu erwarten wäre, dass der CAT eine andere Preiselastizität aufweist als die anderen Züge dieses Marktsegments.[434] Zwar wurde für den CAT eine Preiselastizität von [redacted] erhoben, wodurch dieser eigentlich als tragfähiger als die übrigen Verkehre in diesem Marktsegment einzustufen wäre. Angesichts dessen, dass die Ztrkm des CAT rd [redacted]% der Ztrkm des Marktsegments „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" oder rd [redacted]% der gesamten Ztrkm aller Marktsegmente betragen, wurde dargestellt, dass der betragsmäßig geringe Anteil der Verkehre eine Bildung eines speziellen Marktsegmentes für den CAT nicht rechtfertige. Als Schlussfolgerung ergäbe sich, dass der CAT Bestandteil des „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs" bleibe. Im Rahmen der Studie wurde weiters untersucht, welche Auswirkungen sich durch die unterschiedliche Preiselastizität des CAT auf das restliche Marktsegment ergeben. Hierzu wurden die Veränderungen der Preiselastizität des gesamten Marktsegments berechnet, wobei beide Preiselastizitäten mit der Anzahl der Ztrkm gewichtet

[431] Ticketpreis vom CAT am Automat € 12 und online beträgt der Ticketpreis € 11, Quelle: https://www.[redacted].com/de/prices, abgerufen am 08.10.2020.

[432] Homepage Ö[redacted], Vollpreis ohne Anrechnung von VOR Ticket auf der Strecke Wien Hbf bis Flughafen Wien, https://tickets.[redacted].at/de/ticket/travel, abgerufen am 22.06.2020.

[433] S[redacted], Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 8; eine konkretere Darlegung dieser Segmentierungsvariablen erfolgte hingegen nicht.

[434] S[redacted], Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 11.

wurden. In diesem Fall würde sich die Preiselastizität für das restliche Marktsegment ohne CAT um [redacted] ändern. Dieser Wert liegt laut Studie unter jener Unsicherheit, mit der die Preiselastizität berechnet wurde. Gleichzeitig wurde in der betreffenden Fußnote angeführt, dass die Berechnung von Unsicherheiten von Elastizitäten sehr arbeitsaufwendig und schwierig sei, und deshalb nicht durchgeführt worden ist. Eine einfache Möglichkeit zur Abschätzung der Unsicherheiten von Elastizitäten gäbe es zudem nicht. Jedoch könne aus der Analyse der Unterschiede in den Elastizitäten bei jeweils 1% und 10% Preiserhöhung abgeschätzt werden, dass die Unsicherheit minimal bei [redacted] läge. Da die Änderung der Preiselastizität von [redacted] deutlich darunter liegt, kann diesem Argument gefolgt werden.[435]

Die Ergebnisse der Primärstudie können durch die folgende Variantenrechnung noch bestärkt werden. Dort werden die Auswirkungen gegenüber dem Szenario, in dem der CAT ein eigenes Marktsegment darstellt, betrachtet. Hierzu wird das im Zuge des Kapitels Modell der Schienen-Control Kommission dargestellte bescheidgegenständliche Modell angewendet und soweit modifiziert, dass die Verkehre des CAT ein eigenes Marktsegment darstellen.

Die folgende Tabelle stellt die Zug-km, Btkm und die durchschnittliche Tonnage des Marktsegments „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" getrennt nach „CAT" und der übrigen Verkehre („EW PV ohne CAT") dar, die im später dargestellten Modell der Schienen-Control noch gemeinsam betrachtet werden. In den folgenden zwei Tabellen wird das Marktsegment „EW PV" unterteilt in „CAT" und „EW PV ohne CAT" und es werden für die Jahre 2018 und 2019 die Zug-km, Btkm und die mittlere Tonnage dargestellt:

2018			
	Zug-km	Mittlere Tonnage	Btkm
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
davon CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]
davon EW PV ohne CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 14: Zug-km, Mittlere Tonnage und Btkm für den EW PV, mit und ohne CAT für das Jahr 2018.

2019			
	Zug-km	Mittlere Tonnage	Btkm
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
davon CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]
davon EW PV ohne CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 15: Zug-km, Mittlere Tonnage und Btkm für den EW PV, mit und ohne CAT für das Jahr 2019.

Werden nun die Aufschläge für das Jahr 2018 berechnet, einmal für das Segment „EW PV inkl CAT" und einmal für den „EW PV ohne CAT", zeigen sich die folgenden Ergebnisse:[436]

	Aufschlag inkl CAT (EUR)	Aufschlag ohne CAT (EUR)	Differenz (EUR)	Differenz in%	Entgelt inkl CAT (EUR)	Entgelt ohne CAT (EUR)	Differenz (EUR)	Differenz in%

[435] S[redacted], Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 34.

[436] Berechnung anhand Ramsey-Boiteux-Modell, ohne Ausschluss von Marktsegmenten von der Markttragfähigkeit. Aufschlag ohne CAT wurde mit der gleichen Vorgangsweise ermittelt.

EW PV	[redacted]							
CAT	[redacted]							
GW FV	[redacted]							
NV stark	[redacted]							
NV schwach	[redacted]							
GV man KLV	[redacted]							
GV man EWV	[redacted]							
GV nman	[redacted]							

Tabelle 16: Gegenüberstellung Aufschlags- und Entgeltberechnung für EW PV inkl CAT und getrennt EW PV ohne CAT und CAT extra für 2018.

Es wird deutlich, dass sich für die anderen Marktsegmente nur geringfügige Änderungen in der dritten Kommastelle ergeben, wenn der CAT als eigenes Marktsegment dargestellt wird. Während die Aufschläge für ein fiktives Marktsegment „CAT“ mit +[redacted]% wesentlich höher ausfallen würden, ändern sich die Aufschläge für die anderen Marktsegmente um rd [redacted]% bis [redacted]%. Die höheren Entgelte für das Marktsegment „EW PV (ohne CAT)“ ergeben sich dadurch, dass die durchschnittliche Tonnage höher ist gegenüber jener im Rahmen der gemeinsamen Betrachtung mit dem CAT. Dadurch fallen höhere Entgelte auf Basis der direkten Kosten je Ztrkm an und somit erhöhen sich auch die Aufschläge je Ztrkm für dieses Marktsegment. Ein ähnliches Bild zeigt sich, wenn die Aufschläge und Entgelte für die direkten Kosten in Summe betrachtet werden: Hier steigen die Entgelte für das fiktive Marktsegment „CAT“ um [redacted]% an und jene des „EW PV“ um [redacted]%. Letzteres ist auf die durchschnittlich höhere Tonnage zurückzuführen. In den anderen Marktsegmenten beträgt die Änderung der Entgelte [redacted]% bis [redacted]%.

Dies zeigt sich auch, wenn diese Vergleichsrechnung auf 2019 erweitert wird und noch zwei weitere mögliche Szenarien berücksichtigt werden: In einem Szenario wird das Marktsegment „GV man EWV“ von der Aufschlagsberechnung ausgeschlossen, das heißt es werden nur die direkten Kosten ohne Aufschläge verrechnet, und in einem weiteren Szenario wird neben dem Marktsegment „GV man EWV“ auch das Marktsegment „GV man KLV“ ausgeschlossen. Durch die Einbeziehung dieser zwei Szenarien soll der später diskutierten Prüfung der Markttragfähigkeit der beiden Marktsegmente[437] Rechnung getragen werden. In der folgenden Tabelle sind die drei Szenarien für 2018 abgebildet. Es wurde nur mehr die Differenz der Aufschläge (CAT bei „EW PV“ zu CAT eigenes Marktsegment) der Marktsegmente und die Differenz in % (bei CAT im „EW PV“) dargestellt:

[437] Siehe Güterverkehr.

	Basisszenario: Alle Marktsegmente tragen Aufschläge		Szenario I: Kein Aufschlag für GV man EWV		Szenario II: Kein Aufschlag für GV man EWV und KLV	
	Differenz (EUR)	Differenz in %	Differenz (EUR)	Differenz in %	Differenz (EUR)	Differenz in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]		
GV man EWV	[redacted]	[redacted]				
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 17: Darstellung der Aufschläge 2018 für Szenarien Basisszenario, Szenario I und Szenario II.

Wenn nun die Änderung der Aufschläge in allen drei Szenarien verglichen wird, ergibt sich ein dem Basisszenario vergleichbares Bild. Für das fiktive Marktsegment „CAT“ würde sich eine Erhöhung der Aufschläge um [redacted]% bis [redacted]% ergeben, während für alle anderen Marktsegmente die Änderung der Aufschläge von [redacted]% bis [redacted]% sehr gering ausfallen würde.

In der folgenden Tabelle sind die Werte für 2019 dargestellt, die im Ergebnis den Werten des Jahres 2018 stark ähneln:

	Basisszenario: Alle Marktsegmente tragen Aufschläge		Szenario I: Kein Aufschlag für GV man EWV		Szenario II: Kein Aufschlag für GV man EWV und KLV	
	Differenz (EUR)	Differenz in %	Differenz (EUR)	Differenz in %	Differenz (EUR)	Differenz in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
CAT	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]		
GV man EWV	[redacted]	[redacted]				
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 18: Darstellung der Aufschläge 2019 für Szenarien Basisszenario, Szenario I und Szenario II.

Für 2019 steigen die Aufschläge des fiktiven Marktsegments „CAT“ zwischen [redacted]% und [redacted]% an, während die Aufschläge für das Marktsegment „EW PV“ aufgrund der höheren Tonnage zwischen [redacted]% und [redacted]% ansteigen. Die Aufschläge der übrigen Marktsegmente sinken leicht zwischen [redacted]% und [redacted]%.

Die Auswirkungen auf die Aufschläge der anderen Marktsegmente befinden sich jeweils deutlich unter [redacted]% und dies lässt auf die sehr kleine Größe des fiktiven Marktsegments schließen. Weiters ist anzumerken, dass *G*[redacted] unter Verweis auf *Knieps* darauf hinwies, dass

Überlegungen zu Transaktionskosten womöglich gegen allzu kleinteilige Segmentierungen von Märkten sprechen. Die aus der Einteilung entstehenden Kosten sollten jedenfalls nicht den daraus entstehenden Effizienzgewinn übersteigen.[438] Aus der oben durchgeführten Berechnung ist ein Effizienzgewinn nicht ersichtlich, da die Auswirkungen auf die einzelnen Marktsegmente minimal sind. *G* führte jedoch aus, dass eine Nichtberücksichtigung kleinerer Marktsegmente dann problematisch sei, wenn dieses unterschiedliche direkte Kosten hat oder über eine niedrigere Markttragfähigkeit verfügt.[439] Da für den CAT dieselben direkten Kosten verrechnet werden wie für die anderen Züge in diesem Segment und dieser über eine höhere Marktragfähigkeit verfügt, liegt diese von G dargestellte problematische Situation nicht vor. Unter Berücksichtigung der angeführten Überlegungen kommt die Schienen-Control Kommission zum Schluss, dass ein eigens für den CAT einzurichtendes Marktsegment nicht angezeigt ist.

Zum Argument der Preissteigerung von % bzw % im Jahr 2018 der CAT-Verkehre gegenüber 2017 muss angeführt werden, dass durch die Neuberechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten und der Aufschläge durch das korrigierte Ramsey-Boiteux-Modell eine Preissteigerung in dieser Größenordnung nicht mehr zu Stande kommt. In den folgenden Tabellen wurden die Entgelte für einen Zug des CAT jenen Werten aus den Jahren 2018 und 2019 gegenübergestellt:

Entgelte 2017 für CAT Wien Mitte bis Flughafen Wien		
Entgelte 2017 lt PK Zugtrasse V 1		
je Btkm	€ 0,001293	
je Zug-km (Sonstiges Kernnetz)	€ 1,5374	
Länge Zuglauf	19,2 km	
Entgeltberechnung für einen Zuglauf Wien Mitte bis Flughafen Wien	3 Wagen	4 Wagen
Tonnage		
Entgelt je Btkm		
Entgelt je Zug-km	€ 29,52	€ 29,52
Gesamt		

Tabelle 19: Berechnung der Entgelte für einen Zug des CAT von Wien Mitte bis Flughafen Wien anhand der Entgelte lt Ö Produktkatalog 2017 Version 1.

[438] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 33.
[439] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 33.

Entgelte 2018 für CAT Wien Mitte bis Flughafen Wien		
Direkte Kosten		
je Btkm	€ 0,001743	
je Zug-km	€ 0,806	
Aufschlag		
je Ztrkm	€ 0,727	
Länge Zuglauf	19,2 km	
Entgeltberechnung für einen Zuglauf Wien Mitte bis Flughafen Wien	3 Wagen	4 Wagen
Tonnage	[redacted]	[redacted]
Entgelt je Btkm	[redacted]	[redacted]
Entgelt je Zug-km	€ 29,43	€ 29,43
Entgelt gesamt	[redacted]	[redacted]
Steigerung 2018 gegenüber 2017	[redacted]	[redacted]

Tabelle 20: Berechnung der Entgelte für einen Zug des CAT von Wien Mitte bis Flughafen Wien für 2018 und Gegenüberstellung der Werte mit jenen aus 2017.

Entgelte 2019 für CAT Wien Mitte bis Flughafen Wien		
Direkte Kosten		
je Btkm	€ 0,001732	
je Zug-km	€ 0,727	
Aufschlag		
je Ztrkm	€ 0,722	
Entgeltberechnung für einen Zuglauf Wien Mitte bis Flughafen Wien	3 Wagen	4 Wagen
Tonnage	[redacted]	[redacted]
Entgelt je Btkm	[redacted]	[redacted]
Entgelt je Zug-km	€ 27,81	€ 27,81
Entgelt gesamt	[redacted]	[redacted]
Steigerung 2019 gegenüber 2017	[redacted]	[redacted]

Tabelle 21: Berechnung der Entgelte für einen Zug des CAT von Wien Mitte bis Flughafen Wien für 2019 und Gegenüberstellung der Werte mit jenen aus 2017.

Wie sich aus den oben dargestellten Tabellen ergibt fallen gegenüber den Entgelten für 2017[440] Entgeltsteigerungen in 2018 iHv rd [redacted]% für einen Zug des CAT mit drei Wagen bzw rd [redacted]% in 2019 für einen CAT Zug mit vier Wagen an. Wenn nun die Entgelte für den CAT 2019 mit jenen aus 2017 gegenübergestellt werden, fällt die Steigerung für einen CAT Zug mit drei Wagen mit [redacted]% bzw mit einem CAT Zug mit vier Wagen mit [redacted]% aus. Die Preissteigerung nach der Neuberechnung der Aufschläge für 2018 mit bis zu [redacted]% mag hoch wirken, jedoch fällt diese deutlich niedriger aus als die kolportierten [redacted]% bzw [redacted]%. Dies gilt umso mehr für 2019, da dort die Preissteigerungen gegenüber 2017 bis zu [redacted]% betragen.

[440] Für den Vergleich sind die Entgelte des Produktkatalogs Zugtrasse 2017 in Version 1 herangezogen worden und es wurden die Entgelte ohne Ab- und Zuschläge (wie etwa der TFZ Faktor) und ohne Performance Regime vergleichen. Für 2018 und 2019 wurden die Werte herangezogen, die im Rahmen dieses Bescheides ermittelt und berechnet werden.

Da sich diese Preiserhöhung durch die Umstellung des Berechnungssystems und die richtige Anwendung des Ramsey-Boiteux-Modells ergeben, sind diese nicht zu beanstanden.

Dem Argument von *O[redacted]/T[redacted]* im Privatgutachten vom 27.10.2017 muss entgegnet werden, dass dem CAT mit der Zuordnung zum Marktsegment „EW PV" gegenüber den Marktsegmenten „NV stark" oder „NV schwach" kein Nachteil erwächst. Abgesehen von der modellbedingten Prämisse, dass die Zuordnung eines „Eigenwirtschaftlichen Verkehrs" zu einem gemeinwirtschaftlichen Marktsegment nicht möglich ist, muss festgestellt werden, dass die Aufschläge für 2018, als auch für 2019, für den „EW PV" mit [redacted] EUR je Ztrkm in 2018 und [redacted] EUR je Ztrkm in 2019 niedriger liegen als jene für den „NV stark" (2018: [redacted] EUR je Ztrkm; 2019: [redacted] EUR je Ztrkm) oder die für den „NV schwach" (2018: [redacted] EUR je Ztrkm; 2019: [redacted] EUR je Ztrkm). Anzumerken ist, dass die Entgelte auf Basis der direkten Kosten für die Nahverkehrssegmente über jenen für das Segment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" liegen und sich somit der Kostenunterschied weiter erhöhen würde, wenn die direkten Kosten mitbetrachtet würden. Somit wäre eine Zuordnung des CAT zu entweder dem Segment „NV stark" oder dem Segment „NV schwach" für die C[redacted] von Nachteil. Betreffend das Argument von *O[redacted]/T[redacted]*, dass sich der CAT in Hinblick Kurzstrecke und Geschwindigkeit von den anderen Verkehren des „EW PV" unterscheidet, wird auf die vorherigen Ausführungen zu Nah- und Fernverkehr verwiesen.

Abschließend ist festzustellen, dass es sich beim CAT um einen „Eigenwirtschaftlichen Verkehr" handelt. Eine Zuordnung zu einem (gemeinwirtschaftlichen) Nahverkehrssegment ist weder rechtlich nach § 67d EisbG möglich, noch in irgendeiner Weise technisch oder wirtschaftlich gerechtfertigt. Durch die starke Produktdifferenzierung hinsichtlich Reisezeit, Reisekomfort und Services unterscheidet sich der CAT deutlich von den Schnellbahnverkehren, die ebenfalls auf der vom CAT bedienten Strecke verkehren. Hinsichtlich Ausstattung, Ticketverkäufe, Haltemuster und Geschwindigkeit auf dieser Strecke ist er mit dem Personenfernverkehr vergleichbar. Obwohl die Verkehre des CAT eine höhere Markttragfähigkeit aufweisen als jene des „EW PV" ergibt sich durch die feinere Untergliederung kein Effizienzgewinn, da sich bei den Aufschlägen der anderen Marktsegmente nur minimale Änderungen unter [redacted]% ergeben. Somit sieht die Schienen-Control Kommission keinen Bedarf die von der Ö[redacted] vorgenommene Marktsegmentierung und die Zuordnung des CAT zum „EW PV" zu ändern.

2.9.2.3. Güterverkehr

Für die weitere Unterteilung im Güterverkehr prüft die Ö[redacted] nach Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU die Relevanz der folgenden Verkehrsmarktpaare:

- Kombinierter Verkehr/Direktverkehr,
- Ganzzüge/Einzelwagenverkehr

Aus diesen beiden Verkehrspaaren leitet die Ö[redacted] ab, dass unter Ganz- bzw Direktzügen Verkehre zu verstehen sind, welche Punkt-zu-Punkt-Verkehr fahren, also im

Zuglauf unverändert verkehren. Es finden bei diesen Verkehren also keine Manipulationen statt, noch steuern diese Verkehre Verschubknoten oder Terminals zur Manipulation des Zuges an.[441]

Diese Manipulation bzw das Fehlen dessen zieht die Ö[redacted] als Hauptmerkmal heran, um eine Trennung der Verkehre in unterschiedliche Marktsegmente vorzunehmen. Einzelwagen bzw kombinierte Verkehre, die nicht nur einen Anfangs- und einen Endbahnhof haben und oft mehrmals neu rangiert werden müssen, verursachen in der Produktion erheblich höhere Kosten, wie auch im Endbericht zur Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienengüterverkehr 2016 der H[redacted] ausgeführt und rechnerisch dargelegt wird.[442] Züge des kombinierten Verkehrs wie auch des Einzelwagenverkehrs werden unter das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" subsumiert, während die Ganzzug- und Direktverkehre dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert" zugerechnet werden.

Diese Unterscheidung erscheint insofern sachgerecht, als die Heranziehung der Produktionsart und der damit verbundenen notwendigen Infrastrukturanlagen und daraus resultierenden Kosten objektivierbare Unterscheidungsmerkmale liefern. Auch das BMK erkennt in den Sonderrichtlinien zum Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den gegenständlichen Produktionsformen unter Artikel 3 Absatz 2 implizit an, dass eine sachliche Unterscheidung zwischen manipulierten und nicht manipulierten Verkehren sachgerecht ist.[443]

Die Produktionsart der Verkehre hat überdies hinaus – wie aus der Schienenverkehrsmarktstudie hervorgeht – augenscheinliche Auswirkungen auf die Elastizitäten dieser Verkehre. So unterscheidet die obzitierte Studie zwar nochmals feiner und erhebt für beide Verkehre – GV man KLV und GV man EWV – unterschiedliche Elastizitäten, kommt jedoch auch zum Ergebnis, dass beide Verkehre erheblich höhere Elastizitäten als die übrigen Marktsegmente aufweisen und somit deutlich weniger tragfähig sind.[444] *G*[redacted] bezog sich in seiner Einschätzung auf Erwägungsgrund 41 zur Richtlinie 2012/34/EU, der besagt, dass Infrastrukturbetreiber bei der Ermittlung unterschiedlicher Marktsegmente für die Erhebung von Aufschlägen darauf abstellen sollten, ob signifikante Kostenunterschiede für die Erbringung diverser Verkehrsleistungen, stark variierende Marktpreise oder eine hohe Diversifikation der Anforderungen an deren Dienstleistungsqualität bestehen.[445]

Stellt man auf die Bestimmung des relevanten Marktes auf der Nachfrageseite ab, so spricht auch hier wieder die aufgrund der Beschaffenheit in der Produktion der Verkehre höhere Substitutionsneigung gegenüber nicht manipulierten Direktverkehren bzw Ganzzügen dafür, dass die Manipulation ein probates Abgrenzungskriterium darstellt. Die grundsätzliche

[441] Ö[redacted], Stellungnahme vom 12.08.2016, 8; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 8.
[442] H[redacted], Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienengüterverkehr, 5 ff.
[443] Sonderrichtlinien, Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2018 bis 2022.
[444] S[redacted], Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 46.
[445] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 22.

Unterscheidung zwischen manipulierten und nicht manipulierten Verkehren erscheint also auch nachfrageseitig abgesichert.

Müller stellte in seiner Zusammenfassung von Ergebnissen der verkehrswirtschaftlichen Forschung zu konstituierenden Abgrenzungskriterien des Verkehrsmarktes unter anderem die Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen sowie die Nutzung sonstiger Produktionsfaktoren als Variablen der Wertschöpfungskette vor. Verkehre, die einer Manipulation bedürfen, erfordern wie bereits erwähnt besondere Infrastrukturanlagen zur Durchführung ihres Zuglaufs. Darüber hinaus zählt *Müller* auch die Angebots- bzw Betriebsform von Verkehren als Unterscheidungsmerkmal auf und erwähnt hierbei die Transportformen des Wagenladungs- wie auch des Ganzzugverkehrs.[446]

Eine weitergehende Untergliederung wäre gemäß § 67d Abs 4 EisbG zwar möglich, jedoch nicht zwingend. Die Mindestanforderungen dieser Bestimmung erfüllt die Ö[redacted] daher mit den von ihr beantragten Marktsegmenten im Güterverkehr.

G[redacted] erkannte in seinem Gutachten an, dass eine kleinteiligere Segmentierung immer unter Abwägung des Transaktionsgedankens erfolgen sollte und es durchaus Mengen gibt, die in der Praxis eine Einteilung in ein eigenes Segment nicht mehr rechtfertigen. Als Voraussetzungen für die Unterteilung in weitere Marktsegmente sah er, dass sich die beförderten Gütergruppen trennscharf abgrenzen lassen und diese Verkehre unterschiedliche direkte Kosten und/oder relative Tragfähigkeiten aufweisen müssten. Die Durchschnittsbetrachtung der Ö[redacted] sah *G*[redacted] insofern in der Theorie kritisch, als Verkehre mit niedrigerer Tragfähigkeit ausgeschlossen werden könnten, wenn kein eigenes Marktsegment für ebendiese existiert. Im vorliegenden Fall sei dies aber ausgeschlossen, da die Ö[redacted] keine Marktaufschläge und somit nur die in jedem Fall von den Verkehren zu tragenden direkten Kosten verrechnet. Zur Frage der kleinteiligeren Segmentierung führte die Ö[redacted] aus, dies sei nicht zielführend, da für eine weitere Unterteilung zum einen ihr als Infrastrukturbetreiberin zumindest mittelbar ableit- oder beobachtbar sein müsste, welche konkreten Güter transportiert werden. Die allermeisten Güterarten würden überdies hinaus als Ganzzüge wie auch als Einzelladungsverkehre transportiert. Zum anderen wäre wohl ein Segment für Gefahrgüter nicht ausreichend, da unterschiedlichste Güter wie beispielsweise Kohle, Chemische Erzeugnisse oder Spalt- und Brutstoffe als Gefahrgüter klassifiziert werden.[447] Es ist daher wohl fraglich, inwieweit eine homogene Nachfragstruktur ermittelt werden könnte. Unter Verweis auf *Hagenlocher* führte die Ö[redacted] an, eine kleinteiligere Segmentierung sei *„vor dem Hintergrund der Existenz von Mischformen und Problemen bei der Abgrenzung nicht angezeigt“*.[448] *G*[redacted] führt in seinem Gutachten an, dass eine kleinteiligere Einteilung aus ökonomischer Sicht jedoch nur insoweit sinnvoll sei, sofern ein daraus resultierender Effizienzgewinn den dafür anfallenden Kosten übersteigt.

[446] *Müller*, Abgrenzung von Eisenbahnverkehrsmärkten, 13 f.
[447] Ö[redacted] Stellungnahme vom 23.07.2018, 8.
[448] *Hagenlocher et al*, Abschlussbericht, 37.

Problematisch sieht *G* *an*, wenn die Nichtberücksichtigung kleinerer Segmente, wenn solche über niedrigere Tragfähigkeit und/oder unterschiedliche Kosten verfügen.

Entgegen der Forderung von *O*, zur Festlegung der Marktsegmente hätte richtigerweise ein hypothetischer Monopolisten- oder SSNIP-Test Anwendung finden sollen, sah *G* den Anwendungsfall hier nicht gegeben. Der Zweck des SSNIP-Tests sei es, die wesentlichen Wettbewerbskräfte zu erfassen. Dies würde etwa im Güterverkehr neben dem Schienengüterverkehr auch den Straßengüterverkehr betreffen. Für die Festsetzung von regulierten Trassenentgelten sei dies jedoch nicht hilfreich. *G* betonte, dass in Hinblick auf Trassenpreise und Marktaufschläge vielmehr relevant sei, ob preisdiskriminiert werden könne, ob unterschiedliche Marktsegmente identifiziert und separiert werden könnten und ob diese Separierbarkeit möglich ist, ohne dass es zu Arbitrage kommen könne. Dies sind laut *G* die zentralen Punkte für die Festlegung der Marktsegmente.[449]

Weiters wies *G* darauf hin, dass die Elastizitäten zentral sind. *G* bezeichnete die einheitliche Preisfestsetzung als ineffizient und betonte, dass für die differenzierte Preisfestsetzung zunächst unterschiedliche Segmente mit unterschiedlichen Elastizitäten identifiziert werden müssen. Wenn die Elastizitäten dieselben sind, brauche man keine Segmente. Für die Festsetzung von Marktsegmenten sei eine trennscharfe Identifizierung notwendig, um Arbitragemöglichkeiten auszuschließen. *G* hält einen SSNIP-Test hierfür nicht für geeignet.[450]

Bei der für die Ermittlung der relevanten Elastizitäten für den Österreichischen Schienenverkehrsmarkt notwendigen Prüfung und Definition geeigneter Marktsegmente wurden vonseiten der S auf Basis einer Literaturrecherche zunächst zwei Marktsegmente des „Manipulierten Güterverkehrs“ gebildet. Hierbei wurde nochmals zwischen dem „Einzelwagenverkehr“ und dem „Kombinierten Ladungsverkehr“ unterschieden. Bei der Validierung der Marktsegmente wurde darauf Wert gelegt, dass diese in sich ausreichend homogen, gleichzeitig untereinander aber ausreichend unterscheidbar sein sollten. Dies unter der Prämisse, dass die zur Anwendung gelangenden Segmentierungsvariablen für den Infrastrukturbetreiber kontinuierlich erhebbar und objektivierbar sein müssen.[451] Da unter Anwendung dieser Überlegungen, denen die Schienen-Control Kommission folgt, signifikant unterschiedliche Elastizitäten zwischen dem „Einzelwagenverkehr“ und dem „Kombinierten Ladungsverkehr“ ermittelt werden konnten, erscheint eine Unterteilung des von der Ö beantragten Marktsegments „Manipulierter Güterverkehr“ in nochmals diese beiden Verkehre sachgerecht und zielführend. Daher hat die Schienen-Control Kommission bei der Bewertung der beantragten Entgelte in weiterer Folge von den folgenden Marktsegmenten im Güterverkehr ausgehend ihre Feststellungen getroffen:

[449] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 4.
[450] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 5.
[451] S, Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 10 ff.

- Güterverkehr nicht manipuliert (wie beantragt)
- Einzelladungsverkehr
- Kombinierter Ladungsverkehr

1.9.3 Prüfung der Markttragfähigkeit

Um Ramsey-Boiteux-Preise für unterschiedliche Marktsegmente berechnen zu können, muss in einem ersten Schritt geprüft werden, ob die definierten Marktsegmente überhaupt in der Lage sind, Aufschläge zu tragen. Hierzu fällt auf, dass sich im internationalen Vergleich diese Frage vor allem bei den Güterverkehren stellt. So tragen Güterverkehre in Frankreich keine Aufschläge, in England werden diese nur für jene Verkehre, die entweder Kohle, Eisenerz oder abgebrannten nuklearen Brennstoff transportieren – also Verkehre, die wohl nur schwer auf die Straße verlagert werden können – angewandt.[452] In Österreich ist zu den Marktsegmenten des „Güterverkehrs manipuliert" zu erwähnen, dass ein Förderprogramm besteht, das unter anderem die Durchführung von kombinierten Verkehren und den Einzelwagenladungsverkehren unterstützen soll. Auf dieses soll nun näher eingegangen werden.

Prüfung der Markttragfähigkeit des kombinierten und des Einzelwagenladungsverkehrs

Mit dem Förderprogramm „Schienengüterverkehr 2018–2022" wird die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich gefördert. Hierzu zählt auch die Erbringung von Einzelwagenladungsverkehrsleistungen und der kombinierte Verkehr. Das Förderprogramm formuliert die Zielvorgabe, ein *„marktadäquates und qualitativ hochwertiges Angebot[s] im Kombinierten Verkehr und im Einzelwagenverkehr* […]"[453] sicherzustellen.

Im Produktkatalog Zugtrasse der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der Ö[redacted] finden sich folgende Ausführungen zu Einzelwagenladungsverkehr und kombinierten Verkehren, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der Infrastrukturbetreiberin gleichlautend zu finden sind:

„Im System Einzelwagenverkehr werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (zB Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet ein (mehrmaliger) Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (zB Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) in denen dieser

[452] G[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 12.
[453] BMK, Finanzielle Förderungen auf nationaler Ebene - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, 8.

Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG, SDG, NG, SNG, VG, SVG, BED, SBED) des Einzelwagenverkehres zu bezeichnen und das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems mittels geeigneten Nachweises (zB Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

Bei den kombinierten Verkehren (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet."[454]

Die Entwicklungen der Mengen der im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zusammengefassten Verkehre zeigen folgenden Verlauf:

Die unten angeführte Grafik stellt die Entwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Btkm und in Zug-km dar. Eine Darlegung der Nettotonnen-km ist nicht verfügbar.

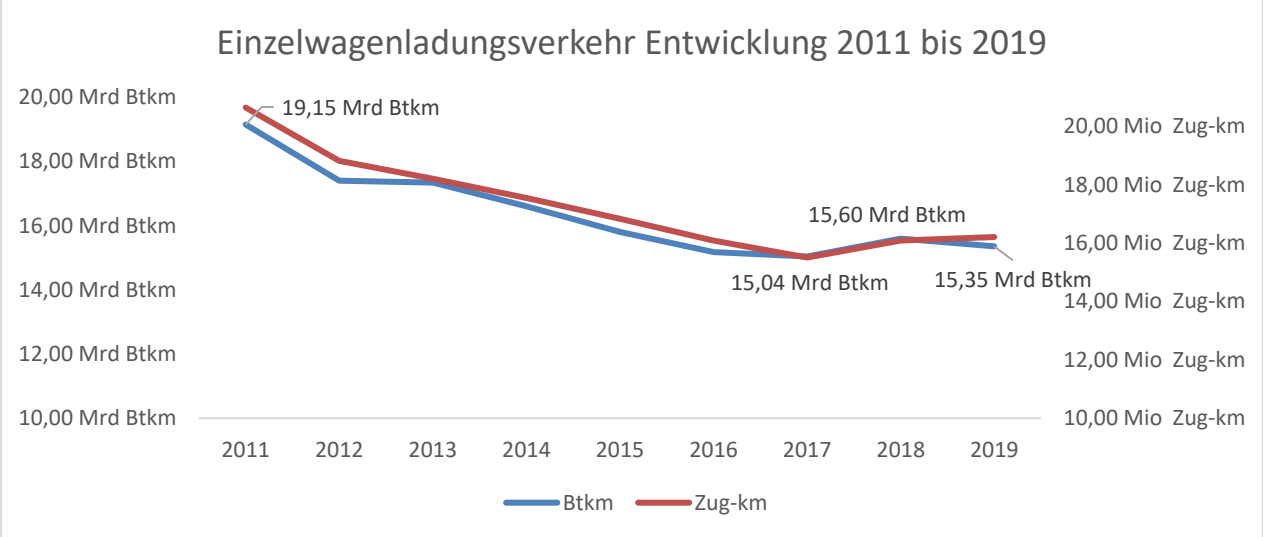


Abbildung 27: Entwicklung des Einzelwagenladungsvekehrs je Zug-km und je Btkm; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

[454] Produktkatalog Netzzugang - Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted], 9; Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der Ö[redacted] inkl. Mindestzugangspaket und Zusatzleistungen, 51.

Gemessen an den Bruttotonnenkilometern zeigt sich ein Rückgang von 19,15 Mrd Btkm im Jahr 2015 in diesem Marktsegment auf 15,04 Mrd Btkm in 2017, was eine relative Reduktion von 21,47% bedeutet. Die Btkm sind 2018 und 2019 leicht gegenüber 2017 gestiegen, womit die Abnahme der jährlichen Menge des Jahres 2019 gegenüber dem Jahr 2011 rd 19,81% beträgt. Die Entwicklung der Zug-km ist von einer ähnlichen Größenordnung.

Derzeit ist nicht ersichtlich, dass es zu einer signifikanten Steigerung der Mengen des Verkehrssegments kommen wird. Es wird eher von einem weiteren Rückgang oder zumindest einer Stagnation des Einzelwagenladungsverkehrs ausgegangen. Dies zeigt sich umso mehr, wenn die mediale Berichterstattung betrachtet wird, etwa der Bericht „Staatsgeld: Niedergang des Einzelwagenverkehrs nicht aufzuhalten“ vom 01. August 2018 in der Tageszeitung „der Standard“[455] sowie weitere Fachmedien[456, 457].

Die Entwicklungen im kombinierten Wagenladungsverkehr sind nicht so eindeutig wie im Einzelwagenladungsverkehr. Sowohl die Bruttotonnenkilometer wie auch die Zugkilometer liegen im Jahr 2019 deutlich über den Mengen im Jahr 2011. Allerdings lässt sich vor allem ein starker Anstieg der Mengen von 2017 auf 2018 beobachten, also zu einem Zeitpunkt, zu dem das neue Wegeentgeltmodell der Ö[redacted] bereits veröffentlicht war. So waren die zurückgelegten Zugkilometer im Jahr 2017 mit 9,35 Mio Zug-km zum ersten Mal nach 5 Jahren wieder auf dem Niveau des Jahres 2011 mit 9,17 Mio Zug-km.

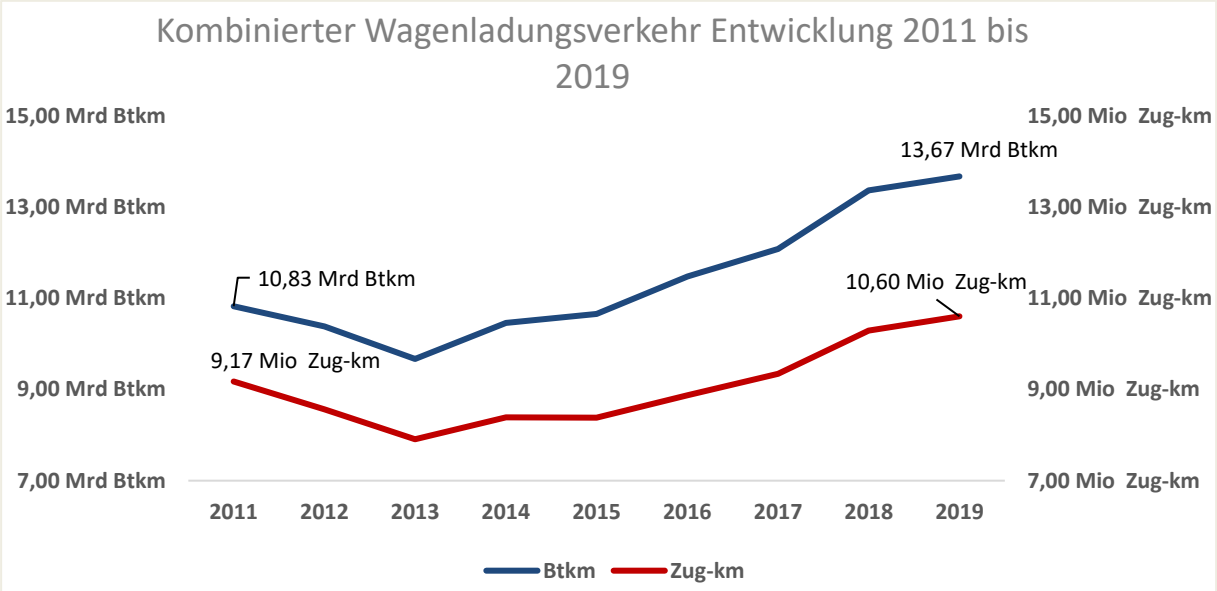


Abbildung 28: Darstellung der Entwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs von 2011 bis 2019; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

[455] https://www.derstandard.at/story/2000084495346/staatsgeld-kann-niedergang-des-einzelwagenverkehrs-nur-bremsen, abgerufen am 31.07.2020.
[456] https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/gutachten-zu-db-cargo-einzelwagenverkehr-muss-subventioniert-oder-geschrumpft-werden/24861164.html, abgerufen am 31.07.2020.
[457] https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/einzelwagen-auf-der-roten-liste.html, abgerufen am 31.07.2020.

Das BMVIT[458] führte in den Sonderrichtlinien zum Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den gegenständlichen Produktionsformen unter Art 3 Abs 2 aus, dass diese Verkehre aufgrund ihrer Beschaffenheit in Bezug auf Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen sowie Markteigenschaften in unmittelbarem Wettbewerb zum Straßengüterverkehr stehen.

Sieht man sich nun die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Österreich an, so lässt sich auch hier eine steigende Tendenz seit dem Tief von 2013 erkennen. Da die Beschaffenheit des kombinierten Wagenladungsverkehrs mit sich bringt, dass eine Interoperabilität mit dem Straßengüterverkehr mehr oder weniger nahtlos gegeben ist, leuchtet ein, dass sich positive Mengenentwicklungen im Straßengüterverkehr auch positiv auf die Mengen in der entsprechenden Schienengüterverkehrsproduktionsart niederschlagen.

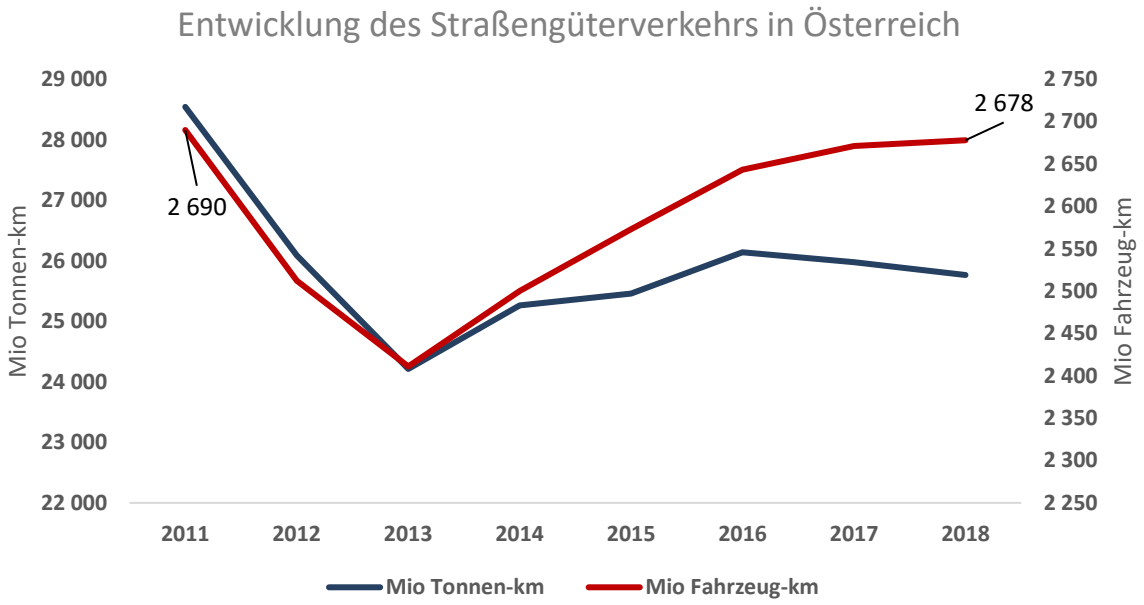


Abbildung 29: Darstellung der Straßengüterverkehrs von 2011 bis 2019; Statistik Austria.

Förderprogramm kombinierter Verkehr und Einzelwagenladungsverkehr

G[redacted] hielt bezugnehmend auf die vom BMVIT[459] aufgelegten und durch die EU-Kommission notifizierten Förderprogramme fest, dass die bloße Existenz dieser Programme als Indiz zu werten sei, dass Verkehre dieses Segments ohne diese Förderungen nicht rentabel aufrecht erhalten werden könnten.[460] Mit Entscheidung zur Staatlichen Beihilfensache mit der Verfahrensnummer SA.48390 hat die Europäische Kommission die Fortführung der Gewährung von Beihilfen für den Einzelwagenladungsverkehr wie auch für den kombinierten Verkehr für den Zeitraum 2018 – 2022 iHv 120 Mio EUR jährlich genehmigt. Mit dieser Entscheidung hat sie ihren vorhergehenden Beschluss aus dem Jahre 2012 in derselben

[458] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.
[459] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.
[460] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 12.f.

Sache[461] bestätigt. Das darin beschriebene Beihilfenprogramm soll Kostennachteile in der Produktion der betroffenen Schienengüterverkehre gegenüber den konkurrierenden Straßengüterverkehren auszugleichen helfen.[462] Für die Begründung der Beantragung dieser Programme wurde für jeden der jeweiligen Genehmigungszeiträume Studien der H[redacted] vorgelegt, die eine quantifizierte Vergleichsanalyse der Kostensituation in der Produktion der betroffenen Schienengüterverkehre und jener anderer Verkehrsträger, vor allem der Straße, behandelten. In der jüngsten Studie wurden – wie schon in der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2011 – die durchschnittlichen Produktionskosten für die Nutzung der Infrastruktur auf der Straße sowie jene auf der Schiene ermittelt und einander gegenübergestellt. Im Ergebnis wurden erhebliche Kostennachteile der Schienengüterverkehre festgestellt.[463] Eine Preissensitivität der von den Beihilfen angesprochenen Verkehre wurde auch von der EU-Kommission in den Erwägungsgründen (20) - (22) ihrer Entscheidung zum angemeldeten Programm festgestellt, indem sie auf die von Österreich geltend gemachte Wirksamkeit der Regelung verwies.[464]

Besondere Marktsituation von kombinierten Verkehren

Die Ö[redacted] nahm ebenfalls Bezug auf das Förderprogramm und stellte bei ihren Überlegungen zur Tragfähigkeit der kombinierten Verkehre sowie Einzelwagenladungsverkehre auf die Parallelen im Zusatzaufwand in der Produktion ab. In ihrer Stellungnahme vom 23.07.2018 brachte die Infrastrukturbetreiberin vor, dass die beiden Produktionsformen zusätzliche Infrastrukturanlagen erfordern, somit gleichzeitig zeit- wie auch kostenintensiver seien als andere Güterverkehre. Darüber hinaus gab die Ö[redacted] an, dass alleine deshalb erhöhte Substitutionsmöglichkeiten zwischen der Straße und der Schiene bestünden, da die Aufbauten und Container des kombinierten Verkehrs genauso gut auch für den Transport auf der Straße geeignet seien. Um diese Transporteinheit umzuschlagen, werden KV-Terminals benötigt. Dieser Umstand verschlechtere die Position von kombinierten Verkehren betreffend ihre Tragfähigkeiten im Vergleich mit Direktverkehren, weshalb diese unterschiedlichen Marktsegmenten zugeordnet würden.[465]

Aus der Notwendigkeit einer Manipulation und des damit verbundenen Mehraufwands folgerte die Ö[redacted], dass diese Verkehre einen Nachteil gegenüber dem Direktverkehr, der einen solchen Umschlag der transportierten Güter nicht benötigt, haben. Kombinierte Verkehre haben die Notwendigkeit einer Manipulation mit dem Einzelwagenverkehr gemein. Es ist naheliegend, dass damit einhergehend auch ein gewisser Wettbewerbsnachteil gegenüber Verkehren, die keiner Manipulation bedürfen, entsteht. Schließlich müssen diese manipulierten Verkehre nicht nur zusätzlichen Zeitaufwand

[461] SA.33993.
[462] (EU) 2017/SA.48390 unter Verweis auf (EU) 2012/SA.33993.
[463] H[redacted], Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienengüterverkehr 2016, 4.
[464] (EU) 2017/SA.48390 unter Verweis auf (EU) 2012/SA.33993.
[465] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 12.

einplanen und Kosten für den Umschlag in Kauf nehmen, sondern sind auch darauf angewiesen, ihre Logistikprozesse auf die vorhandenen Infrastrukturanlagen der Terminals anzupassen. Dieser Einschätzung folgend, suchte das BMVIT diese Verkehre durch die Gewährung von Beihilfen zu unterstützen und dadurch bestehende strukturelle Nachteile auszugleichen. Durch die Bestätigung der Notifizierung folgte die EU-Kommission augenscheinlich dieser Einschätzung.

Die Arbeiterkammer Wien betont den starken intermodalen Wettbewerb zwischen der Schiene und der Straße und konstatiert der Eisenbahn signifikante Kostennachteile gegenüber dem LKW-Verkehr im Bereich der standardisierten Ladungs- und Teilladungsverkehre. *Scheucher* betonte hier den zusätzlichen Zeit- wie auch Kostenaufwand, den ein Warenumschlag verursacht.[466] Eben dieser ist beim System Eisenbahn quasi zwingend gegeben, da (zumindest) das Zurücklegen der letzten Meile bei Abwesenheit einer entsprechenden Anschlussbahn den Umschlag und den Einsatz von LKW erfordert. Die dadurch gegebene Substituierbarkeit der kombinierten Verkehre der Schiene durch die Straße nährt die Bedenken, dass Verkehre, die aufgrund des Kostendrucks an die Straße „verloren gehen", nicht mehr auf die Schienen zurückzuholen wären.[467] Dass von 24 analysierten europäischen Staaten 13 eine wie auch immer geartete Beihilfenleistung je km für den kombinierten Verkehr anbieten, zeigt, dass der starke Wettbewerbsdruck vonseiten der Straße auch im europäischen Kontext erkannt wurde.[468]

Die angeführten Erwägungsgründe legen den Schluss nahe, dass kombinierte Ladungsverkehre trotz der zuletzt positiven Mengenentwicklung besonders sensibel auf Preisänderungen reagieren. Der stärkere Anstieg der Verkehrsleistung von 2017 auf 2018 fällt auch zeitlich in die Phase der Einführung des neuen Wegeentgeltsystems und könnte durchaus für eine gesteigerte Preissensitivität sprechen. Daher kann der Argumentation der Ö [redacted], der kombinierte Ladungsverkehr könne genauso wie der Einzelwagenverkehr keine Aufschläge vertragen, gefolgt werden.

Die W [redacted] bezweifelte in ihren Schriftsätzen die mangelnde Tragfähigkeit des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert" und behauptete ferner in der Stellungnahme vom 17.02.2020 selbst nachgewiesen zu haben, dass der „*Güterverkehr*"[469] einen solchen tragen könne.[470] Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass der Schienen-Control Kommission nicht ersichtlich ist, worin sich dieser behauptete Nachweis begründet. Das Vorbringen der W [redacted], der manipulierte Güterverkehr könne Aufschläge tragen, da der Anteil der Wegeentgelte an den gesamten Produktionskosten [redacted] %

[466] Arbeiterkammer Wien, Verkehr und Infrastruktur, „Wettbewerb im Österreichischen Güterverkehrsmarkt", 2014, 41.
[467] UIC-ETF, 2018 Report on Combined Transport in Europe, 2019, 20.
[468] UIC-ETF, 2018 Report on Combined Transport in Europe, 2019, 51 f.
[469] W [redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 18.
[470] Gemeint ist wohl der manipulierte Güterverkehr, da nur für dieses Segment kein Aufschlag beantragt wurde.

ausmache, ist nicht schlüssig. Dass sie gleichzeitig argumentierte, das Marktsegment „Personenverkehr“ sei – trotz vorliegender Elastizitäten, die eine signifikant höhere Tragfähigkeit als beim manipulierten Güterverkehr nachweisen – nicht in der Lage, Marktaufschläge zu tragen, hilft der Nachvollziehbarkeit nicht.[471] Die W vertrat zudem die Ansicht, eine geringe Steigerung der Wegeentgelte würde nicht zum Marktausschluss führen.[472] Dem kann nicht vorbehaltlos zugestimmt werden, da das Förderprogramm des BMVIT[473] gerade aus dem Grund existiert, weil die hiermit geförderten Verkehre bei Fehlen einer Förderung eben gar nicht erst durchgeführt würden. Der Einwand der Ö, wonach ein Marktsegment bei fehlender Profitabilität infolge hohen Wettbewerbsdrucks von der Straße auch eine Zusatzbelastung, die % ihrer Gesamtkosten trifft, nicht tragen kann, erscheint hingegen plausibel, da der relevante Sachverhalt ja jener ist, dass die Gesamtkosten des Transports bei der Einhebung von Marktaufschlägen steigen würden.[474] Ob diese Steigerung bedingt durch einen Faktor entsteht, der sich auf % der Gesamtkosten bezieht oder auf einen anderen Anteil, mag eine technisch spannende Fragestellung sein, ist für die Besteller der Leistungen jedoch irrelevant. Auch kann die Schienen-Control Kommission der Einschätzung der W nicht folgen, der „Eigenwirtschaftliche Personenverkehr“ würde durch den mangels Tragfähigkeit bedingten Ausschluss des manipulierten Güterverkehrs von der Verrechnung eines Marktaufschlags Fahrwegkosten tragen, die das Marktsegment nicht verursachen würde.[475] Der „Eigenwirtschaftliche Personenverkehr“ wird vielmehr – so wie auch alle anderen Segmente, die eine grundsätzliche Tragfähigkeit aufweisen – aufgrund des vom BMVIT[476] vorgegebenen Erlösziels (mit Lokzüge ohne sonstige Erlöse) – das für 2018 mit % der geplanten Vollkosten und für 2019 mit % der geplanten Vollkosten weit unterhalb der tatsächlichen Vollkosten liegt – von der Tragung höherer Marktaufschläge entlastet. Verändert sich das Erlösziel als Eingangsparameter, so verändern sich auch die Aufschläge, die die jeweiligen Marktsegmente zu tragen haben. Würde das BMVIT etwa das Erlösziel erhöhen, müsste das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ konsequenterweise höhere Aufschläge tragen. Ein Rechtsanspruch auf ein bestimmtes Erlösziel kann hingegen nicht geltend gemacht werden, noch ist ein solches durch das angewandte Modell angezeigt.

Wenn die W vorbringt, dass *„die Argumentation der Ö zugunsten einer Befreiung des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert“ von Marktaufschlägen ausschließlich auf eine falsche Anwendung des Konzepts des Ramsey-Boiteux Modells zurückzuführen ist“* und dass *„eine weitergehende Argumentation der Ö hinsichtlich eines drohenden Ausschlusses des Marktsegments „Güterverkehr*

[471] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 30.
[472] W, Stellungnahme vom 23.02.2020, 14.
[473] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.
[474] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 25.
[475] W, Stellungnahme vom 17.02.2020, 20.
[476] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.

manipuliert“ […] *im Antrag SCK-16-12* [sowie im Antrag SCK-17-009] *nicht enthalten* [sei]“,[477] so ist dem zu entgegnen, dass seitens der Ö[redacted] nie eine Ausnahme des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert“ beantragt wurde. Es ist vielmehr so, dass aufgrund fehlender Tragfähigkeit für beide Fahrplanjahre davon abgesehen wurde Aufschläge zu beantragen.

Faktisch ist die Festsetzung der Marktaufschläge innerhalb des vom Gesetzgeber gebotenen Rahmens auch eine verkehrspolitische Entscheidung. Mit dem Festsetzen des Erlösziels durch das BMVIT wird dem Infrastrukturbetreiber signalisiert, in welcher Höhe das Mindestzugangspaket vom Bund gemäß § 42 Abs 1 und 2 Bundesbahngesetz gestützt werden soll. Mit der Bestimmung der Wegeentgeltfestsetzung zwischen unmittelbar durch die Zugfahrt verursachten Kosten und – soweit der Markt tragen kann – den Vollkosten eröffnet der europäische Gesetzgeber dem Mitgliedsstaat bzw dem Infrastrukturbetreiber de facto einen Ermessensspielraum. Berücksichtigt man auch noch die notifizierten Förderungen für ganz bestimmte Verkehre, wird diese Sichtweise nochmals gestützt. Unter diesen Prämissen scheint es ökonomisch sinnvoll, Verkehre, die auf der einen Seite vom Staat gestützt werden, nicht auf der anderen Seite mit Aufschlägen zu belasten. Aus einem Transaktionsgedanken heraus erschiene dies ineffizient. Um auf dasselbe Ergebnis zu kommen, müsste das BMVIT[478] nämlich bloß das Erlösziel soweit erhöhen, bis alle Marktsegmente zusammen so hohe Aufschläge zahlen, dass bei Gewährung einer entsprechend höher berechneten Förderung für Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre das ursprünglich erwünschte Erlösziel erreicht wird. Dass dieses Gedankenspiel möglich ist, legt nahe, dass das Ausnehmen von Verkehren aus erwünschten verkehrspolitischen Erwägungen heraus möglich sein soll. Dass § 67d EisbG das Festsetzen von Aufschlägen auf Wegeentgelte und sonstige Erlöse als „Kann“-Bestimmung anführt und gleichzeitig die Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnverkehrsmarktes als Vorbedingung nennt, lässt nur den Schluss zu, dass die Ausnahme von Marktaufschlägen für einzelne Segmente zulässig ist. Realistisch gesehen könnte dieser Fall in einem Modell, dass auf Nachfrageelastizitäten fußt, jedoch gar nicht eintreten. Würde man unter Negierung jeglichen Spielraums für eine Entscheidung nach Ermessen darauf beharren, dass Modell akademisch durchzurechnen, wäre für eine Ausnahme von Marktaufschlägen eine unendliche Elastizität notwendig. Dies würde wiederum bedeuten, dass bei einer Erhöhung des Aufschlags um die kleinstmögliche Einheit plötzlich keine Verkehre mehr stattfänden, die Menge also null entspräche. Dies lässt sich in einem wissenschaftlichen Modell als abstraktes Gedankenspiel konstruieren, ist aber offensichtlich nicht ohne Weiteres auf die Realität umlegbar. Auch dies ist als Hinweis darauf zu lesen, dass ein regulatorischer und/oder verkehrspolitischer Ermessensspielraum innerhalb des vordefinierten Rahmens zwischen unmittelbar im Zusammenhang aufgrund des Zugbetriebs anfallender und vom Marktsegment leistbarer Kosten besteht. Da die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente gewährleistet sein

[477] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 27.11.2020, 3.
[478] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.

soll und der kombinierte Verkehr aus den oben beschriebenen Gründen in starker Konkurrenz zum Straßengüterverkehr steht, folgt die Schienen-Control Kommission *G* in seiner Adaptierung der Ramsey-Boiteux Preise und sieht das Ausnehmen des Einzelwagenverkehrs wie auch der kombinierten Verkehre von der Aufschlagsberechnung gemäß Modell II als sachgerecht an.

1.9.4 Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe

Um die direkten Kosten je Marktsegment errechnen zu können, werden die anhand des von *M* erarbeiteten Modells berechneten Kosten von der Ö mit den in der Säule V errechneten Kostensätzen und den geplanten Verkehrsmengen verbunden. Als Basis hierfür dient der hinterlegte Fahrplan je Streckenkostenstelle und jedem Zug wird eine technische Zugklasse zugeordnet, deren Basis der Dienstbehelf 639 der Ö darstellt. Weiters werden die einzelnen Verkehre anhand der von der Ö im Produktkatalog Zugtrasse 2018 und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 veröffentlichten Kriterien den Marktsegmenten zugeordnet. Anschließend werden die Kosten je Btkm und je Zug-km auf Marktsegmentgruppen aggregiert. Die Marktsegmentgruppe „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" umfasst die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr" und „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr", die Marktsegmentgruppe „Nahverkehr" umfasst die beiden Marktsegmente des Nahverkehrs („Nahverkehr stark" und „Nahverkehr schwach") und die Marktsegmentgruppe „Güterverkehr und Dienstzüge" umfasst alle Marktsegmente des Güterverkehrs („Güterverkehr manipulierter Einzelwagenladungsverkehr", „Güterverkehr manipulierter Kombinierten Ladungsverkehr" und „Güterverkehr nicht manipuliert") sowie die Lok- und Dienstzüge, auch wenn diese kein eigenes Marktsegment darstellen. Ergänzend muss hier noch angeführt werden, dass für die Verkehre des Güterverkehrs ein Anpassungsfaktor bei der Berechnung der direkten Kosten verwendet wird. Dieser soll sicherstellen, dass es durch die Einbeziehung der Neubaustrecke Güterzugumfahrung (GZU) St. Pölten zu keiner Erhöhung der direkten Kosten kommt. Da diesen Streckenabschnitt fast ausschließlich Güterverkehrszüge befahren, wird der Anpassungsfakor nur auf den Güterverkehr angewandt.[479]

Die ermittelten direkten Kosten je Zug-km und je Btkm je Marktsegment werden anschließend durch die Anzahl der Zug-km bzw der Btkm je Marktsegment dividiert, wodurch die Entgelte auf Basis der direkten Kosten je Marktsegment ermittelt werden.[480]

Der Amtssachverständige *W* hat die Berechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten geprüft. Die Beanstandungen betreffend die Dienstzüge im Jahr 2018, wurden mit der Neuberechnung durch die Ö[481] korrigiert. Somit wurde allen Feststellungen des Amtssachverständigen Rechnung getragen. Die mit der Stellungnahme der

[479] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 125 f.
[480] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 116.
[481] Ö, Stellungnahme vom 24.06,2019, Beilage./6 und Beilage./7.

Ö [redacted] vom 03.12.2019 übermittelten Neuberechnungen inklusive Kürzungen der AfA für das Kettenwerk wurden entsprechend der Aufforderungen der Schienen-Control Kommission durchgeführt.

Basierend auf den vorgelegten Unterlagen und dem Gutachten des Amtssachverständigen *W* [redacted] folgt die Schienen-Control Kommission der Vorgangsweise und der Berechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten.

1.9.5 Entgelte auf Basis der ermittelten direkten Kosten je Zug-km und je Btkm

Entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission hat die Ö [redacted] für das Jahr 2018 folgende Entgelte auf Basis der direkten Kosten errechnet:[482]

	Entgelt je Zug-km (EUR)	Entgelt je Btkm (EUR)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted]	[redacted]
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted]	[redacted]
Güterverkehr und Dienstzüge	[redacted]	[redacted]

Tabelle 22: Darstellung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten für das Jahr 2018; Stellungnahme der Ö [redacted] vom 03.12.2019, Beilage ./6.

Die Entgelte für das Jahr 2018 liegen unter den veröffentlichten Entgelten des Produktkataloges Zugtrasse für das Jahr 2018. Somit können diese in der genannten Höhe anerkannt werden.

Für das Jahr 2019 wurden folgende Entgelte auf Basis der direkten Kosten errechnet:[483]

	Entgelt je Zug-km (EUR)	Entgelt je Btkm (EUR)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted]	[redacted]
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted]	[redacted]
Güterverkehr und Dienstzüge	[redacted]	[redacted]

Tabelle 23: Darstellung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten für das Jahr 2019, Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./7.

[482] Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage ./6.
[483] Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage./7.

In den Schienennetznutzungsbedingungen 2019 wurden Entgelte für direkte Kosten in der folgenden Höhe veröffentlicht:

	Entgelt je Zug-km (EUR)	Entgelt je Btkm (EUR)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	0,800	0,001732
Nahverkehr (stark und schwach)	0,937	0,002864
Güterverkehr und Dienstzüge	0,899	0,001573

Tabelle 24: Darstellung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten für das Jahr 2019

Ö[redacted], Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019, 57.

In den Marktsegmentgruppen „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Güterverkehr und Dienstzüge“ liegen die errechneten Entgelte je Btkm auf Basis der direkten Kosten über den veröffentlichten Entgelten. Bezugnehmend auf Kapitel „Zur Bindung an den verfahrenseinleitenden Antrag und die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte“, können somit die Entgelte auf Basis der direkten Kosten nur maximal in der Höhe der veröffentlichten Entgelte anerkannt werden. Daraus folgt, dass nur die folgenden direkten Kosten berücksichtigt werden können:

	Entgelt je Zug-km (EUR)	Entgelt je Btkm (EUR)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr und gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted]	[redacted]
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted]	[redacted]
Güterverkehr und Dienstzüge	[redacted]	[redacted]

Tabelle 25: Festgestellte Entgelte auf Basis der direkten Kosten für das Jahr 2019.

1.9.6 Eingangsparameter für die Berechnung der Aufschläge

Für die Berechnung der Ramsey-Boiteux Preise sind folgende Eingangsparameter notwendig:

- Markttragfähigkeit der einzelnen Marktsegmente, die sich aus der Elastizität, der Kostenstruktur und der Weitergabequote ergibt
- Erlösziel als Beitrag zu den Vollkosten, der durch die Wegeentgelte erwirtschaftet werden muss
- Anzahl der Zugtrassenkilometer (Ztrkm) als Variable für die Menge
- mittlere Tonnage je Marktsegment zur Berechnung der direkten Kosten je Ztrkm je Marktsegment
- Entgeltfortschreibungswerte zur Berechnung von Mengenveränderungen durch Preisänderungen.

Markttragfähigkeit

In den Anträgen der Ö[redacted] vom 12.08.2016 und 17.08.2017 für die Wegeentgelte 2018 bzw 2019 wird unter Verweis auf *Krick* angeführt, dass sich die Tragfähigkeit eines Marktsegmentes grundsätzlich aus dem Kehrwert der Preiselastizität der Endkundennachfrage (ε) berechnet.[484] Als weitere Parameter berücksichtigt die Ö[redacted] die Kostenstruktur (KS) und die Weitergabequote (WQ), welche das Ausmaß der Weiterreichung der Entgelterhöhungen an den Endkunden beziffert.[485]

Die Berücksichtigung der Kostenstruktur und der Weitergabequote sind notwendig zur Berechnung der Überleitung der Elastizität der Endkunden auf die Elastizität der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Da die Wegeentgelte nur einen Teil der Kosten der Zugfahrt ausmachen – hinzu kommen etwa die Kosten für das Rollmaterial, die Transaktionsenergie oder die Personalkosten –, muss auch der Anteil der Wegeentgelte an den Gesamtkosten der Zugfahrt, hier Kostenstruktur (KS) genannt, entsprechend miteinbezogen werden. Dies soll durch folgendes Beispiel verdeutlicht werden: Wenn die Wegeentgelte 20% der Gesamtkosten des Verkehrs betragen und eine Erhöhung der Wegeentgelte um 10% stattfindet, erhöhen sich die Gesamtkosten des Verkehrs um 2%. Würde der Anteil der Wegeentgelte an den Gesamtkosten nicht berücksichtigt werden, würde also eine Erhöhung um 10% angenommen werden, würde das in der Folge zu einer überhöhten Mengenanpassung führen.

Die Ö[redacted] verwendete den Begriff der relativen Markttragfähigkeit mit dem Hintergrund, dass sich in ihrem Modell die Höhe der Aufschläge, neben anderen Faktoren, nach der relativen Tragfähigkeit der Marktsegmente zueinander ausrichtet.[486]

Die übrigen Parameter, wie das Erlösziel, die direkten Kosten oder das Mengengerüst, werden in späteren Kapiteln behandelt.

Die relative Markttragfähigkeit wird ermittelt als

$$rTF = \frac{1}{\varepsilon * KS * WQ} \quad (4)$$

G[redacted] führte in seinem Gutachten aus, dass die Ö[redacted] nicht die Elastizität der Trassennachfrage berücksichtigt, sondern auf die Endkundenelastizität abstellt. Auch blieb die Infrastrukturbetreiberin eine Erklärung schuldig, warum die Endkundenelastizität herangezogen wurde. *G*[redacted] unterstellte zwar einen starken Zusammenhang zwischen Trassenpreiselastizität und Endkundenelastizität, jedoch wies er darauf hin, dass auch andere Faktoren wie etwa die Auslastung der Züge für die Trassenpreiselastizität ausschlaggebend

[484] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 20; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 21.
[485] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 20; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 21.
[486] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 20.

sein könnten. Beispielhaft führte er einen Vergleich zur DB Netz AG an, welche im Rahmen ihrer Ermittlung der Markttragfähigkeit explizit auf die Trassenpreiselastizität abstellt, die jedoch wiederum von der Endkundennachfrage abhängt.[487] Obwohl der Gutachter die Trassenpreiselastizität vorziehen würde, äußerte er weder im Gutachten noch in der mündlichen Verhandlung Einwände gegen die Verwendung der Endkundennachfrage.[488] Auch die am Verfahren beteiligten Parteien haben sich nicht nachteilig zur Verwendung der Endkundennachfrage geäußert, womit die Verwendung der Endkundenelastizität für die Schienen-Control Kommission eine plausible Vorgehensweise ist, da ein Zusammenhang zwischen Trassenpreiselastizität und Endkundenelastizität jedenfalls gegeben ist.

2.9.6.1.1.Elastizitäten

Die Ö[redacted] legte für 2018 Elastizitäten für sechs Marktsegmente vor.[489] Die Elastizitäten des Antrages für das Jahr 2019 entsprechen jenen des Antrages für das Jahr 2018. In beiden Jahren wurden für die Ermittlung der Elastizitäten für Güterverkehr und Personenverkehr unterschiedliche Ansätze verwendet:[490] Zur Ermittlung der Preiselastizitäten im Personenverkehr wurde vom Beratungsunternehmen O[redacted] eine Metaanalyse durchgeführt. Für den Güterverkehr wurde das Beratungsunternehmen O[redacted] damit beauftragt, eine Analyse durchzuführen, welche hierzu ein Scoring-Modell zur Ermittlung der Elastizitäten entwickelte. Im Zuge dieser Arbeit wurden auf Basis der Studie „Consultation on caps for freight track access charges 2006“ des Office of Rail Regulation Elastizitäten von NST-Güterabteilungen[491] bestimmt.[492] Da im Antrag von sechs Marktsegmenten ausgegangen wurde, enthält dieser auch nur Elastizitäten für sechs Marktsegmente. Die folgende Tabelle zeigt die im Antrag für 2018 angeführten Elastizitäten, die ebenfalls im Antrag für 2019 angeführt sind:

	Preiselastizität 2018/2019
EW PV	[redacted]
GW FV	[redacted]
NV stark	[redacted]
NV schwach	[redacted]
GV man	[redacted]
GV nman	[redacted]

Tabelle 26: Darstellung der Preiselastizitäten aus den Anträgen der Ö[redacted], Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23 f; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25 f.

[487] G[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 45.
[488] G[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 45 ff; Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 3 ff.
[489] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 13 ff.
[490] Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 13 ff.
[491] Bei NST-Güterabteilungen handelt es sich um ein einheitliches Unterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, das durch die Europäische Union (Verordnung (EG) 1304/2007) festgesetzt wurde.
[492] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 16 f.

Die Verwendung der Metastudie zur Ermittlung der Elastizitäten für den Personenverkehr, wie auch das von der Infrastrukturbetreiberin verwendete Scoring-Modell zur Berechnung der Elastizitäten im Güterverkehr, wurden von der W in ihren Stellungnahmen wiederholt beanstandet:[493]

- *„Keine systematische Analyse der vorhandenen Fachliteratur*
- *Keine Überprüfung der Übertragbarkeit der Erkenntnisse aus der Literatur auf die vorliegende Marktstruktur, insbesondere Vernachlässigung der Wettbewerbsverhältnisse in Österreich*
- *Keine schlüssige Ableitung der Zuordnung der Studien zu Marktsegmenten aus der Marktsegmentdefinition in Anhang 1 des Antrags der Ö*
- *Inkonsistente Vorgangsweise bei der Aggregation der Studienergebnisse (manchmal Verwendung des Medians, manchmal des Maximums)*
- *Keine Konsultation des Marktes*
- *Inkonsistente Argumentation bezüglich der zeitlichen Stabilität der erhobenen Werte für die Elastizitäten*
- *Verwendung von Studien, die aufgrund neuerer Arbeiten methodisch und bezüglich der verwendeten Datenbasis überholt sind".*

Daneben wurde die Aktualität der Studien (teilweise >20 Jahre) und die Tatsache, dass diese großteils den Markt in Großbritannien betreffen und deren Übertragbarkeit auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt nicht überprüft wurde, kritisiert. Basierend auf diesen Vorbingen wurde die Erstellung einer Primäranalyse gefordert.

Auch *G* ging im Rahmen seines Gutachtens auf die Methodik zur Ermittlung von Elastizitäten, insbesondere auf den Unterschied von Primär- und Metaanalyse ein.[494] Bei Anwendung einer Metaanalyse werden mehrere bestehende Studien herangezogen und deren Ergebnisse hinsichtlich eines gemeinsamen Untersuchungsgegenstandes verglichen bzw analysiert. Die Methoden solcher Studien müssen sich nach dem Schwerpunkt der jeweiligen Analyse richten, wobei etwa eine Zusammenfassung ähnlicher Studien, eine Durchschnittsbildung oder Vergleichsanalysen zu Unterschieden in den verschiedenen Studien zur Verfügung stehen. Unter Bezugnahme auf *Hunter und Schmidt* (2007) und *Borenstein et al* (2010) diskutierte *G* die in der Literatur aufgezeigten Schwächen von Metaanalysen. Dazu zählen etwa das Uniformitätsproblem, die Integration von Studien unterschiedlicher Qualität, die Verzerrung zugunsten signifikanter Ergebnisse, die Integration abhängiger Daten sowie Metaanalysen von Metaanalysen.[495]

Nach *G* sei das Uniformitätsproblem das Hauptproblem der Heranziehung von Metaanalysen zur Evaluierung von Elastizitäten im Transportsektor. Unter dem

[493] W, Bescheidbeschwerde vom 20.02.2017; *O /T*, Privatgutachten vom 27.10.2017.
[494] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 47.
[495] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 47.

Uniformitätsproblem wird die „*Herstellung der Vergleichbarkeit der Analysen*“[496] verstanden, die deshalb notwendig ist, da sich die einzelnen Untersuchungen in ihren Annahmen und Datengrundlagen meist unterscheiden. Unter Verweis auf *Nijkamp und Pepping* (1998) folgerte G[redacted], dass *„Metaanalysen* […] *nur aussagekräftig* [sind]*, wenn eine hinreichende Anzahl an Studien mit sehr unterschiedlichen Untersuchungsmethoden und Datengrundlagen zu ähnlichen Ergebnissen kommt.*“[497]

Von der Metaanalyse ist die Primäranalyse zu unterscheiden. Diese stellt eine eigenständige Form der Untersuchung dar, wie etwa Nachfrageuntersuchungen anhand historischer Preisänderungen oder empirische Untersuchungen. Die Primäranalyse greift im Gegensatz zur Metaanalyse nicht auf andere Studien zur Ermittlung der Elastizitäten zurück. *G*[redacted] verwies auf die Bedeutung von Primäranalysen im Rahmen der empirischen Wettbewerbsökonomie sowie im österreichischen Kartellrecht, wo die Ermittlung von Preiselastizitäten mittels Primäranalyse für die Marktabgrenzung mittels Hypothetischen Monopolistentests „Stand der Wissenschaft“ sei und auch in dieser Form von der Rechtsprechung gefordert werde.[498] Nach *G*[redacted] führe dies auch dazu, dass unabhängig von der Aussagekraft der von der Ö[redacted] angeführten Studien eine Primäranalyse einer Metaanalyse vorzuziehen sei.[499] Neben den Ausführungen im schriftlichen Gutachten vertrat *G*[redacted] auch in der mündlichen Verhandlung diesen Standpunkt.[500]

In ihrer Stellungnahme vom 23.07.2018 verwies die Ö[redacted] darauf, dass die im Rahmen der vorgelegten Metaanalyse einbezogenen Studien auch auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt angewendet werden können. Weiters verwies die Infrastrukturbetreiberin auf die Aussagen von *G*[redacted] in der mündlichen Verhandlung, aus denen sie schloss, dass der Gutachter die Meinung vertrat, die Studien können auf Österreich umgelegt werden.[501] Als weiteres Argument führte die Ö[redacted] einen Vergleich „wichtiger Kennzahlen“ zwischen Österreich, Deutschland und Großbritannien an, um eine Übertragung der Ergebnisse anderer Studien auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt zu rechtfertigen. Die Auswahl der Kennzahlen orientiere sich an einer Entscheidung der deutschen Bundesnetzagentur, die eine Liste von Faktoren aufführe, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Hierbei seien insbesondere die Kriterien Einkommen, Fahrzeugdichte und Haushaltgröße maßgeblich, weswegen diese Parameter von der Ö[redacted] verglichen wurden: Zunächst führte die Infrastrukturbetreiberin hierzu eine Balkengrafik an, in der das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf[502] verglichen wurde.[503] Der Vergleich ergab, dass Österreich den 6., Deutschland den 8. und Großbritannien den 10. Platz

[496] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 47.
[497] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 48.
[498] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 47f.
[499] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 49.
[500] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 47 ff; Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 6.
[501] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 29.
[502] Anmerkung in der EU und Beitrittskandidaten.
[503] Anmerkung in der EU und Beitrittskandidaten.

belegten. Hinsichtlich der Fahrzeugdichte wurde mit Verweis auf Eurostat angeführt, dass diese in Österreich 550, in Deutschland 555 Fahrzeuge pro 1.000 Personen betrage. Daten zu Großbritannien wurden nicht dargestellt. Die Durchschnittsgröße der Haushalte wurde für Deutschland mit 2 Personen, für Österreich mit 2,2 und für Großbritannien mit 2,3 Personen beziffert. Da diese Ergebnisse bei allen Faktoren nahe beisammen liegen, könnten die Ergebnisse der in die Metaanalyse einfließenden Studien nach Meinung der Ö[redacted] auf Österreich umgelegt werden. Den 6. Marktbericht von IRG-Rail heranziehend[504] führte sie weiter aus, dass die zu vergleichenden Länder auch in den Grafiken „Fahrgäste relativ zur Einwohnerzahl" und „EVU-Einnahmen pro Tonnenkilometer im europäischen Vergleich" nah beieinander lägen, was wiederum als Indiz für die Vergleichbarkeit der Märkte zu werten sei. Abschließend verwies die Ö[redacted] auf die Entscheidung der Bundesnetzagentur, die das deutsche Trassenpreissystem als plausibel bestätigte. Zudem führte die Infrastrukturbetreiberin Preiselastizitätswerte aus den Niederlanden an, die ihrer Meinung nach mit den österreichischen Werten vergleichbar wären. Dies wurde als Argument für die Richtigkeit der verwendeten Elastizitätswerte vorgebracht.[505]

Die vorgelegten Unterlagen und Begründungen der Ö[redacted], die die Anwendbarkeit dieser Studien auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt darstellen sollen, sind aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht ausreichend, eine Übertragung der Ergebnisse zu rechtfertigen. Es wurde weder ausführlich begründet noch nachvollziehbar dargelegt, warum der Schienenverkehrsmarkt in Österreich zu der aktuellen Zeit mit jenem in Großbritannien, Spanien oder Deutschland zur Zeit der Erstellung dieser Studien vergleichbar wäre. Da die in die Metastudie eingegangenen Studien in den Jahren von 1985 bis 2010 erstellt wurden, müsste geprüft und dargestellt werden, warum die Studien auf die betroffenen Fahrplanjahre umgelegt werden können. Die Schienen-Control Kommission beurteilt darüber hinaus kritisch, dass sich die Metaanalyse der Ö[redacted] auf andere Metaanalysen und sekundäre Quellen bezieht. Weiters stimmt die Regulierungsbehörde dem Gutachter *G*[redacted] insoweit zu, als dieser die Zuordnung der Werte der Studien zu den Marktsegmenten seitens der Ö[redacted] als nicht hinreichend begründet ansieht und bemängelt, dass mitunter Gewichtungen vorgenommen wurden, ohne diese zu erläutern. Schließlich folgerte *G*[redacted] weiters, dass nur „*unter der Annahme, dass sich die Markt- und Nachfragestrukturen zwischen Österreich und Ländern wie Deutschland und Großbritannien nicht signifikant unterscheiden, davon ausgegangen werden kann, dass sich die von der Ö*[redacted] *bestimmten Elastizitäten in einem plausiblen Bereich bewegen.*"[506] Aus diesem Zitat lässt sich nicht rückschließen, dass die Anwendung der Elastizitäten ohne weiters möglich ist. Zum

[504] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 31 ff; mVa IRG-Rail Marktbericht[6] (2018), abgerufen am 01.07.2020.
[505] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.07.2018, 29 ff.
[506] *G*[redacted], Gutachten vom 14.05.2018, 58.

Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens von *G* waren die Ergebnisse der Primäranalyse noch nicht bekannt, weshalb er zu diesen noch keine Stellung beziehen konnte.

Mit Stellungnahme vom 12.12.2018 legte die Ö auf Ersuchen der Schienen-Control Kommission ein Schreiben des Beratungsunternehmens S *Quantitative Research* vor. Darin wurden die Preiselastizitäten für die Jahre 2018 bis 2020 ermittelt. Im Rahmen des Verfahrens SCK-18-025, in dem die Schienen-Control Kommission die Aufschläge für die Fahrplanperiode 2020 prüft, beauftragte die Infrastrukturbetreiberin das Forschungsinstitut mit der Ermittlung der Preiselastizitäten für den österreichischen Schienenverkehrsmarkt. Zur Berechnung der Elastizitäten für das Fahrplanjahr 2020 wurde von S

die Primäranalyse „Schienenverkehrsmarktstudie“[507] erstellt, welche neben der Erhebung der Elastizitäten auch die Marktsegmente bestimmt. In dieser Studie wurden sieben Marktsegmente ausgewiesen, sodass auch das durch die Ö vorgelegte Schreiben vom 12.12.2018 Elastizitätswerte für sieben Marktsegmente enthielt.[508]

	Preiselastizität 2018	Preiselastizität 2019	Preiselastizität 2020
EW PV			
GW FV			
NV stark			
NV schwach			
GV man KLV			
GV man EWV			
GV nman			

Tabelle 27: Darstellung der Preiselastiztiäten aus der S Studie, Ö, Stellungnahme vom 12.12.2018, Beilage ./7.

Eine Gegenüberstellung der Elastizitäten des Antrags (Metastudie und Scoring-Modell) mit jenen der Primäranalyse zeigt, dass diese zu signifikant unterschiedlichen Ergebnissen führen. Um die Auswirkungen der verschiedenen Elastizitäten auf die Höhe der Aufschläge darzustellen, wurden diese für das Fahrplanjahr 2018 unter Anwendung der unterschiedlichen Elastizitätswerte errechnet. Diese Aufstellung wurde noch ergänzt, indem die Aufschläge für 2018 einmal mit den Elastizitäten des Antrags und einmal mit den Werten der Primärstudie errechnet wurden:[509]

[507] Die Schienenverkehrsmarktstudie wurde mit der Stellungnahme der Ö vom 05.06.2020 übermittelt.

[508] Ö, Stellungnahme vom 12.12.2018, Beilage .\1 S, 2.

[509] Die Berechnung erfolgte anhand der im Abschnitt Modell der Schienen-Control dargestellten Berechnung und der dort verwendeten Eingangsparameter (Kostenstruktur aus den Primäranalyse, Entgeltfortschreibung, mittlere Tonnage und Anzahl Ztrkm wie beantragt). Da im Antrag für die Fahrplanperiode 2019 seitens der Infrastrukturbetreiberin die gleichen Elastizitäten zu Grunde gelegt wurden, ist zu erwarten, dass eine Gegenüberstellung für das Jahr 2019 zu einem sehr ähnlichen Ergebnis führt wie 2018. Daher wurde auf einen weiteren Vergleich für das Jahr 2019 verzichtet.

	Elastizitäten		Aufschläge (EUR)		
	Primäranalyse	Metaanalyse	Primäranalyse	Metaanalyse	Differenz
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	-	-	
GV man EWV	[redacted]		-	-	
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 28: Gegenüberstellung der Preiselastizitäten aus der Schienenverkehrsmarktstudie mit jenen des Antrags sowie der damit errechneten Aufschläge, Ö[redacted], Stellungnahme vom 12.12.2018, Beilage .\7; Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016.

Die Gegenüberstellung der Elastizitäten und der damit berechneten Aufschläge zeigt, dass die Elastizitäten zu wesentlich unterschiedlichen Ergebnissen bei den Aufschlägen führen. Verglichen mit den Daten der Primäranalyse, würden die Aufschläge für das Marktsegment „Nahverkehr stark" – ohne Berücksichtigung der Critical Loss Grenze – mit den Daten des Antrags um rd [redacted]% über jenen der Aufschläge mit den Elastizitätswerten der Primäranalyse liegen. Im Marktsegment „Nahverkehr schwach" würden die Aufschläge ceteris paribus rd [redacted]% niedriger ausfallen. Diese Differenzen weisen auf das Vorliegen eines Uniformitätsproblems hin.

Die Schienen-Control Kommission teilt die Ansicht von *G*[redacted], dass eine Primäranalyse einer Metaanalyse vorzuziehen ist und begründet dies wie folgt: Die erheblichen Differenzen zwischen den Elastizitätswerten des Antrags und denen der Primäranalyse würden, wie oben ausgeführt, zu erheblichen Unterschieden bei der Höhe der Aufschläge führen. Die Ergebnisse der Primäranalyse wurden in Österreich 2018 und 2019 erhoben und bilden somit den österreichischen Schienenverkehrsmarkt und die dortigen Elastizitäten besser ab als die im Antrag übermittelten Elastizitätswerte aus der Metaanalyse. Die im Rahmen der Marktsegmentierung festgestellte Notwendigkeit der Definition von insgesamt sieben Marktsegmenten findet ihre Bestätigung in den Elastizitätswerten der Primäranalyse. Im Rahmen der Primäranalyse wurden die Elastizitäten für alle sieben Marktsegmente erhoben, während durch die Metaanalyse und das Scoring-Modell nur die Elastizitäten für die sechs beantragten Marktsegmente bestimmt wurden. Somit liefert nur die Primäranalyse für alle sieben Marktsegmente Elastizitäten, infolgedessen nur anhand der Primäranalyse Aufschläge und Mengenveränderungen für alle Marktsegmente berechnet werden können. Aus diesen Gründen wendet die Schienen-Control Kommission die im Rahmen der Primäranalyse erhobenen Elastizitäten der Nachfrage für die Berechnung der Aufschläge an.

2.9.6.1.2. Kostenstruktur

Für die Ermittlung der Markttragfähigkeit ist zudem die Kostenstruktur – auch als Anteil der Wegeentgelte bezeichnet – der Unternehmen ausschlaggebend. Da eben die Wegeentgelte nur einen Teil zu den Gesamtkosten beitragen, führt eine ausschließliche Erhöhung dieser dazu, dass die Gesamtkosten unterproportional steigen. Der Endkunde nimmt aber diese Preissteigerung als erhöhten Transportpreis wahr, und nicht als Steigerung der Wegeentgelte allein.[510]

[510] Siehe Beispiel im Abschnitt Markttragfähigkeit.

In den Anträgen der Ö[redacted] wurden für 2018 und 2019 folgende Werte für die Marktsegmente angeführt:

	Anteile Wegeentgelte an Gesamtkosten 2018	Anteile Wegeentgelte an Gesamtkosten 2019
EW PV	[redacted]%	[redacted]%
GW FV	[redacted]%	[redacted]%
Nahverkehr stark	[redacted]%	[redacted]%
Nahverkehr schwach	[redacted]%	[redacted]%
GV man	[redacted]%	[redacted]%
GV nman	[redacted]%	[redacted]%

Tabelle 29: Darstellung der Kosten der Wegeentgelte an den Gesamtkosten für 2018 und 2019, Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 18; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 19.

Diese Werte stammen aus einer von N[redacted] durchgeführten Kostenstrukturanalyse. Als Quellen für den Personenverkehr wurden die Geschäftsberichte der D[redacted] und der D[redacted] herangezogen und für 2018 wurde der Anteil der Trassenkosten am Gesamtumsatz für die Jahre 2013 bis 2015 berücksichtigt. Für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“ wurde anhand der Daten der D[redacted] aus den Jahren 2013 bis 2015 ein Mittelwert von [redacted]% errechnet.[511] Für 2019 wurde aus den Geschäftsberichten der D[redacted] der Jahre 2014 bis 2016 für diese Marktsegmente ein Mittelwert von [redacted]% ermittelt.[512]

Hinsichtlich der Marktsegmente des Nahverkehrs („Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“) wurden für die Ermittlung der Anteile des Wegeentgelts an den Gesamtkosten des Jahres 2018 die Geschäftsberichte der D[redacted] der Jahre 2013 bis 2015 herangezogen. Die Werte für 2018 wurden analog zum Fernverkehr ermittelt.[513] Für 2019 wurde aus den Geschäftsberichten der D[redacted] der Jahre 2014 bis 2016 ein Mittelwert von [redacted]% für die oben genannten Marktsegmente ermittelt.[514]

Für den gesamten Güterverkehr wurden die Werte für 2018 und 2019 aus dem Wettbewerbsreport 2015/16 von m[redacted] – eine Vereinigung der Schienenpersonenverkehrsunternehmen in Deutschland – entnommen.[515]

Hierzu warf *G*[redacted] die Frage auf, warum auf ausländische EVUs abgestellt wurde und keine Daten österreichischer EVUs herangezogen wurden. Der Sachverständige führte zudem an, dass die Heranziehung von Daten der D[redacted] problematisch sei, da dort die Entgelte in

[511] Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2018 vom 12.08.2016, 17 f.
[512] Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2019 vom 17.08.2017, 18 f.
[513] Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2018 vom 12.08.2016, 17 f.
[514] Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2019 vom 17.08.2017, 18 f.
[515] Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2018 vom 12.08.2016, 18; Ö[redacted], Antrag Wegeentgelte 2019 vom 17.08.2017, 18 f.

der Vergangenheit auf Basis der Vollkosten ermittelt wurden, während in Österreich ein beträchtlicher Teil der Kosten durch Zuschüsse gedeckt werden. Daraus folgert *G*[redacted], dass große Unterschiede in der Höhe der Wegeentgelte und deren Anteil an den Gesamtkosten zu erwarten sind. Die für Deutschland durchaus zutreffenden Werte könnten auf Grund der strukturell unterschiedlichen Voraussetzungen bei der ungeprüften analogen Anwendung auf österreichische Marktverhältnisse zu Verzerrungen führen.[516] Sohin ist der Ansatz der Ö[redacted] als methodisch nicht korrekt anzusehen.

Im Rahmen der Schienenverkehrsmarktstudie, übermittelt als Beilage zum Schriftsatz vom 05.06.2020, wurden auch neue Wegekostenanteile übermittelt, welche anhand von Befragungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelt wurden. Diese wurden für sieben Marktsegmente ermittelt, während in den Anträgen 2018 und 2019 die Wegekostenanteile nur für sechs Marktsegmente bereitgestellt wurden. Durch die Befragungen konnten folgende Wegekostenanteile für 2018, 2019 und 2020 erhoben werden:[517]

	Wegekostenanteile 2018	Wegekostenanteile 2019
EW PV	[redacted]%	[redacted]%
GW FV	[redacted]%	[redacted]%
NV stark	[redacted]%	[redacted]%
NV schwach	[redacted]%	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]%	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]%	[redacted]%
GV nman	[redacted]%	[redacted]%

Tabelle 30: Wegekostenanteile 2018 und 2019, Schienenverkehrsmarktstudie vom 05.06.2020, 46.

Um sicherzustellen, dass es verglichen mit dem alten Entgeltsystem bis 2017 zu keinen Verzerrungen kommt, wurden die durchschnittlichen Entgelthöhen für den Güter- und Personenverkehr ermittelt. Hierzu wurden die Entgelte 2016 und 2017 mit jenen von 2018 verglichen. Während sich die durchschnittlichen Entgelte im Güterverkehr zwischen 2017 und 2018 nicht geändert haben, konnte beim Personenverkehr ein minimaler Rückgang von max [redacted]% beobachtet werden. Unter der Annahme eines Wegekostenanteils von [redacted]% bedeutet dies, dass der Anteil vor der gegenständlichen Änderung maximal [redacted]% betrug. Diese Abweichung ist aus Sicht der Schienen-Control Kommission vernachlässigbar.

2.9.6.1.3. Weitergabequote

Im Antrag der Ö[redacted] vom 12.08.2016 für die Wegeentgelte 2018 als auch im Antrag der Ö[redacted] vom 17.08.2017 wird eine Weitergabequote angeführt.[518] Hierunter wird der Anteil der Wegeentgelterhöhung verstanden, der vom EVU über höhere Preise an die Endkunden weitergegeben wird. Bei einer Weitergabequote von 100% wird die

[516] *G*[redacted], Gutachten vom 14.05.2018, 63.
[517] S[redacted], Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 42 ff.
[518] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 19; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 19.

gesamte Erhöhung der Wegeentgelte über höhere Preise weitergegeben, während bei einer Weitergabequote von 50% nur die Hälfte an die Endkunden weitergegeben wird, sodass die Endkunden nur die Hälfte der Erhöhung tragen müssen. Somit ist die Markttragfähigkeit und folglich auch der Aufschlag von Segmenten mit niedrigerer Weitergabequote höher als jene von Segmenten mit einer höheren Weitergabequote.

In ihren Anträgen setzt die Ö [redacted] für 2018 und 2019 eine Weitergabequote von 100% an und folgt sohin der Annahme, dass sämtliche Wegeentgelterhöhungen an die Endkunden weitergegen werden. Dies wurde aus Vereinfachungsgründen vorgenommen. Auch in Deutschland wurde dieselbe Vorgangsweise gewählt.[519]

G [redacted] diskutierte in seinem Gutachten die Weitergabequote und kam zu dem Ergebnis, dass die Annahme einer über alle Segmente gleichlautenden Weitergabequote von 100% einer Nichtberücksichtigung gleichkomme und folglich zu keiner Marktverzerrung führen könne. Solange für jedes Marktsegment die gleiche Weitergabequote unterstellt wird, wirken sich diese nicht auf die relative Höhe der Aufschläge aus.[520] Die Schienen-Control Kommission folgt hier der Ansicht von *G* [redacted] und akzeptierte eine Weitergabequote von 100%.

2.9.6.1.4. Verwendete Markttragfähigkeiten

Unter Verwendung der oben dargestellten Elastizitäten, der Anteile am Wegeentgelt und der Weitergabequote lassen sich nun die jeweiligen Tragfähigkeiten eines Marktsegments bestimmen. Für 2018 legte die Ö [redacted] folgende Werte zugrunde:[521]

	Parameter für Markttragfähigkeit			Markttragfähigkeit
	Elastizität	Anteil Wegeentgelt	Weitergabequote	
EW PV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]

Tabelle 31: Berechnung der Elastizitäten für 2018, Ö [redacted], Stellungnahme vom 12.12.2018, 2; Schienenverkehrsmarktstudie, 46.

[519] Ö [redacted], Antrag vom 12.08.2016, 19.
[520] *G* [redacted], Gutachten vom 14.05.2018, 65 f.
[521] Die Daten der Elastizität sind dem Schreiben von S [redacted] – beigelegt der Stellungnahme der Ö [redacted] vom 12.12.2018 – aus S 2 entnommen, während die Durchreichquote und der Anteil am Wegeentgelt aus der Schienenverkehrsmarktstudie auf den SS 46 abgeleitet wurden.

Für 2019 wurden folgende Parameter angesetzt:

	Parameter für Markttragfähigkeit			Markttragfähigkeit
	Elastizität	Anteil Wegeentgelt	Weitergabequote	
EW PV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	1	[redacted]

Tabelle 32: Berechnung der Elastizitäten für 2019, Ö[redacted], Stellungnahme vom 12.12.2018, 2; Schienenverkehrsmarktstudie, 46.

Erlösziel

Für die Berechnung der Aufschläge ist es notwendig zu wissen, welcher Betrag durch die Entgelte gedeckt werden muss. Dieser Betrag wird als Erlösziel bezeichnet. Im Antrag der Ö[redacted] vom 12.08.2016 für die Wegeentgelte 2018 wurde ein Erlösziel in Höhe von [redacted] EUR angeführt. Dabei wurden Ab- und Zuschläge wie etwa der Engpasszuschlag oder der Triebfahrzeugfaktor nicht berücksichtigt. Für die Wegeentgelte 2019 wurde von einem Erlösziel in Höhe von [redacted] EUR ohne Ab- und Zuschläge ausgegangen.[522]

In der anlässlich des Gutachtens von *G*[redacted] am 14.05.2018 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde seitens der Ö[redacted] ein Schreiben des BMVIT[523] vorgelegt. In diesem wurde für 2018 ein Erlösziel von rund [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu-/Abschläge (rund [redacted] EUR inkl Dienstzüge, jedoch ohne Zu-/Abschläge) und für 2019 ein Erlösziel von rund [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu-/Abschläge (rund [redacted] EUR inkl Dienstzüge und ohne Zu-/Abschläge) vorgegeben.[524]

Mit Schreiben vom 24.06.2019 beantragte die Ö[redacted] abweichende Aufschläge für 2018 und 2019 und führte im Zuge dessen eine Neuberechnung der Marktaufschläge für diese Fahrplanjahre durch.[525] Im Rahmen dieser Neuberechnung wurden abweichende Erlösziele für die betroffenen Jahre festgesetzt. Dies wurde seitens der Ö[redacted] damit argumentiert, dass basierend auf den Feststellungen des Amtssachverständigen *W*[redacted] Teile der direkten Kosten der Infrastrukturbetreiberin gekürzt wurden.[526] Durch diese Korrektur haben sich auch die Entgelte für die Dienstzüge geändert. Die sich daraus ergebende Differenz sollte nach Ansicht der Ö[redacted] dadurch gedeckt werden, dass das Erlösziel für alle Marktsegmente 2018 und 2019 um den Differenzbetrag erhöht wird.

[522] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 25; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25.
[523] Siehe FN **Fehler! Textmarke nicht definiert.**.
[524] BMVIT, Schreiben vom 11.05.2018, 2 f.
[525] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7.
[526] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, Beilage ./7

Für 2018 ergab sich eine Erhöhung von [redacted] EUR[527] und für 2019 eine Erhöhung von [redacted] EUR.[528] Damit das Erlösziel von rd [redacted] EUR erreicht werden könne, müsse das Erlösziel ohne Dienstzüge nun um [redacted] EUR erhöht werden, woraus sich ein Erlösziel von [redacted] EUR ergäbe. Für 2019 müsse das Erlösziel ohne Dienstzüge von [redacted] EUR um [redacted] EUR auf [redacted] EUR angepasst werden, damit das Erlösziel von [redacted] EUR inkl Dienstzüge erreicht werden könne.[529] Die Ö[redacted] argumentierte, dass die von ihr vorgenommenen Erhöhungen durch das Schreiben des BMVIT vom 11.05.2018 gedeckt seien, da dort ein Erlösziel von rd [redacted] EUR für 2018 ohne Dienstzüge und andere Zu-/Abschläge und rd [redacted] EUR mit Dienstzügen ohne Zu-/Abschläge, respektive für 2019 ein Erlösziel von rund [redacted] EUR ohne Dienstzüge und ohne Zu-/Abschläge (rund [redacted] EUR inkl Dienstzüge und ohne Zu-/Abschläge) festgesetzt wurde.[530]

Diese Adaptionen des Erlösziels betreffen überwiegend die Dienstzüge und Leerpersonenzüge, die aber von der Anwendung von Aufschlägen ausgenommen sind. Unter Dienstzüge und Leerpersonenzüge fallen Zugfahrten, die selbst keine produktiven Fahrten darstellen, sondern für die Durchführung anderer Schienenverkehre nötig sind. Hierzu zählen etwa die Überstellung einer Lokomotive oder eines Leerpersonenzuges in einen anderen Bahnhof, in eine Wartungseinrichtung oder in eine Abstellanlage. Die Überstellfahrten für Lokomotiven finden vor allem im Güterverkehr statt. Den häufigsten Anwendungsfall stellt die Vor- oder Nachschiebeleistung einer Lok dar, die einem bergwärts fahrenden Güterzug als zusätzlicher Antrieb zur Seite gestellt wurde und im Anschluss in ihren Abgangsbahnhof rücküberstellt werden muss. Diese Dienstzug- und Leerpersonenzugfahrten müssen nur Entgelte auf Basis der direkten Kosten tragen.[531]

Die Schienen-Control Kommission kann der Argumentation der Ö[redacted] aus folgenden Gründen nicht zustimmen: Zum einen wurde in den Anträgen für die Wegeentgelte 2018 und 2019 ein Erlösziel von [redacted] EUR bzw [redacted] EUR angesetzt, auf denen die jeweiligen Rechenmodelle aufbauten. Hätte die Ö[redacted] damals mit einem anderen als den eben genannten Erlöszielen gerechnet, hätten die Berechnungen der Aufschläge nicht nachvollzogen werden können. Zum anderen wurde die Erhöhung des Erlöszieles für Dienstzüge aufgrund der Korrektur der direkten Kosten notwendig. Diese Korrektur würde dazu führen, dass alle Marktsegmente die Berechnungsfehler der direkten Kosten der Dienstzüge mittragen müssten, was weder sachgerecht noch gerechtfertigt wäre. Da die ermittelten Aufschläge und Wegeentgelte, wie im Abschnitt ‘`Höchstgrenzen für die berechneten Aufschläge´ dargestellt, für die Marktsegmente des Nahverkehrs wie auch des „Güterverkehr nicht manipuliert“ über jenen liegen, die in den

[527] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, 1, Beilage ./7.
[528] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, 7, Beilage ./7.
[529] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, 7, Beilage ./7.
[530] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019, 1, Beilage ./7.
[531] Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted], 13; Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der Ö[redacted], 57.

Schienennetznutzungsbedingungen veröffentlicht sind, könnten defacto nur die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“ das höhere Erlösziel erwirtschaften. Da jedoch rd 70% aller Zug-km der Dienstzüge dem Güterverkehr zuzuordnen sind, ist es weder plausibel noch sachlich gerechtfertigt, dass die Differenz aus den niedrigeren Entgelten für Dienstzüge durch diese zwei Marktsegmente anteilig gedeckt werden sollte.

Mengengerüst

Für die Berechnung der Aufschläge ist neben der Markttragfähigkeit und dem Erlösziel das Mengengerüst entscheidend. Die Ö[redacted] verwendet im Zuge der Konstruktion des Mengengerüsts die Begriffe Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer, Mittlere Tonnage und Zugtrassenkilometer. Die Schienen-Control Kommission folgt diesen Begriffsdefinitionen:

1.) Zugkilometer (Zug-km) wird definiert als Entfernung, die ein Zug zurücklegt.
1.) Bruttotonnenkilometer (Btkm) beschreibt die Entfernung, die ein Zug zurücklegt, multipliziert mit dessen Bruttogewicht (Fahrzeug plus Ladung).
2.) Mittlere Tonnage bezeichnet das durchschnittliche Gewicht eines Zuges in einem Marktsegment. Hierzu werden die Anzahl der Btkm pro Marktsegment durch die Anzahl der darin gefahrenen Zug-km dividiert, woraus sich das durchschnittliche Bruttogewicht ergibt.
3.) Zugtrassenkilometer (Ztrkm) bezeichnet ebenfalls die zurückgelegte Entfernung eines Zuges (wie auch bei Zug-km). Die Ö[redacted] verwendet diesen Ausdruck bei der Aufschlagsberechnung, um eine Verwechslung mit den Zug-km in Hinblick auf die direkten Kosten zu vermeiden. Die direkten Kosten je Ztrkm setzen sich aus dem Entgelt je Zug-km plus dem Entgelt je Btkm multipliziert mit der durchschnittlichen Tonnage zusammen.

In den Anträgen für die Wegeentgelte für 2018 und 2019 stellte die Ö[redacted] Mengenangaben gerundet auf zehntausend Ztrkm zur Verfügung. Werte für die mittleren Tonnagen fehlten gänzlich. Auf Ersuchen der Schienen-Control Kommission wurden in den Stellungnahmen vom 02.08.2019 und 03.12.2019 dann die folgenden Werte übermittelt:

	Anzahl Ztrkm		Mittlere Tonnage	
	2018	2019	2018	2019
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted] t	[redacted] t

Tabelle 33: Anzahl Ztrkm und Mittlere Tonnage für 2018 und 2019, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

Bei der Planung der Ztrkm besteht das Risiko, dass die PLAN-Werte zu niedrig angesetzt werden. Dies könnte dazu führen, dass Entgelte auf Grundlage einer zu niedrigen Anzahl an Ztrkm berechnet werden und durch die höheren IST-Mengen eine Überdeckung des Erlöszieles generiert wird. Um dies zu verhindern, wurde das Mengengerüst der Ö[redacted] folgenden Prüfungsschritten unterzogen:

1.) Prüfung der Konsistenz der angesetzten Ztrkm mit den Zug-km zur Berechnung der direkten Kosten
1.) Prüfung der Anzahl der Ztrkm mit historischen Werten der Zug-km der Jahre 2013 bis 2016
2.) Prüfung der Anzahl der Ztrkm mit den IST-Werten aus 2018 und 2019

In einem ersten Schritt wurde überprüft, ob die Anzahl der Ztrkm mit der Anzahl der Zug-km übereinstimmen, die bei der Berechnung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten für 2018 verwendet wurden. Hierzu wurden die Marktsegmente „EW PV" und „GW FV" zur Gruppe „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr" aggregiert, die Marktsegmente „NV stark" und „NV schwach" wurden zur Gruppe „Nahverkehr" sowie die Marktsegmente des Güterverkehrs zur Gruppe „Güterverkehr" zusammengefasst. Diese Aggregation war notwendig, da die jeweiligen Marktsegmente dieselben Entgelte auf Basis der direkten Kosten zu entrichten haben und somit die Kontinuität der Mengen modellübergreifend festgestellt werden kann.

In der folgenden Tabelle wurden für 2018 die Zug-km aus der Berechnung der direkten Kosten aus der Säule VI[532] mit den Ztrkm des Antrags verglichen:

Marktsegmentgruppe	Zug-km aus Säule VI Berechnung direkte Kosten	Werte aus dem Antrag in Ztrkm
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm
Güterverkehr	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm

Tabelle 34: Abstimmung Ztrkm des Antrages für 2018 und Zug-km für 2018 aus der Berechnung der direkten Kosten; Quelle: Stellungnahmen der Ö[redacted] vom 02.08.2019 und vom 03.12.2019.

Wie die obige Tabelle zeigt, entsprechen die Ztrkm des Antrages jenen der Zug-km aus der Berechnung der Entgelte basierend auf den direkten Kosten.[533]

In der folgenden Tabelle wurde der gleiche Prüfungsschritt für das Jahr 2019 vorgenommen. Da in der Berechnung der direkten Kosten in Säule VI die Dienstzüge gemeinsam mit den

[532] Kapitel Errechnung der Kostensätze für die Berechnung der Aufschläge und die Stellungnahme der Ö[redacted] vom 03.12.2019, Beilage ./6.
[533] Der Ztrkm wird hier als Entfernungsmass verwendet und ist in diesem Punkt deckungsgleich zum Zug-km.

Güterzügen dargestellt wurden, werden hier zum vollständigen Abgleich die Dienstzüge aufgeführt:

Marktsegmentgruppe	Zug-km aus Säule VI Berechnung direkte Kosten	Werte aus dem Antrag in Ztrkm
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm
Güterverkehr	[redacted] Zug-km	[redacted] Ztrkm
Dienstzüge		[redacted] Zug-km

Tabelle 35: Abstimmung Ztrkm des Antrages für 2018 und Zug-km für 2018 aus der Berechnung der direkten Kosten, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019..

Wie bereits im Jahr 2018 stimmen die Daten zwischen Säule VI und den PLAN-Werten des Antrages für 2019 überein.

In einem zweiten Schritt wurde die Anzahl der Ztrkm den historischen Daten gegenübergestellt. Da zum Antragszeitpunkt für das Fahrplanjahr 2018 Daten bis inklusive 2015 verfügbar waren, wurden die letzten drei verfügbaren Jahre[534] herangezogen, dieselbe Logik gilt für den Antrag 2019. Im Güterverkehr ist die Zuordnung der Züge auf die Marktsegmente anhand der Zugklassen möglich. Im Personenverkehr kann anhand dieses Kriteriums jedoch nur zwischen Fern- und Nahverkehr unterschieden werden. Eine Zuordnung zu den Marktsegmenten ist nicht möglich, da eine Zugklasse im Fernverkehr – abhängig von der konkreten Zugfahrt – entweder in das „EW PV"-Segment oder in das Segment „GW FV" fallen kann. Folglich hängt die Zuordnung ab 2018 davon ab, ob dieser Verkehr im Rahmen eines öffentlichen Auftrages verkehrt oder nicht. Gerade dies kann für die Jahre 2013 bis 2016 anhand der Daten der Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH nicht festgestellt werden. Für den Nahverkehr ist ebenfalls nur eine bedingte Zuordnung zu den Marktsegmenten möglich, da im Nachhinein nicht festgestellt werden kann, ob die Verkehre 2013 bis 2016 den Kriterien des Entscheidungsbaums für 2018 und 2019 entsprochen haben und somit entweder ein Nahverkehr schwach oder stark vorliegt. Daraus folgt, dass die Marktsegmente „EW PV" und „GW FV" zu einer Gruppe zusammengefasst werden, und die Gruppe Nahverkehr die Marktsegmente „NV stark" und „NV schwach" umfasst. Da Dienstzüge keine produktiven Zugfahrten darstellen und daher nicht in die Berechnung der Aufschläge einfließen, sind diese auch nicht in der Gegenüberstellung aufgeführt. In der folgenden Tabelle wurden diese den Werten aus dem Antrag für 2018 gegenübergestellt:

[534] Für den Antrag 2018: 2013 bis 2015 und für den Antrag 2019: 2014 bis 2016.

	Mittelwert Zug-km 2013-2015	Werte Ztrkm Antrag 2018	Differenz in %
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GZ	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Gesamt	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 36: Gegenüberstellung für 2018 - Anzahl Ztrkm und Zug-km gruppiert ohne Dienstzüge, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 7 ff; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

Die Gegenüberstellung zeigt, dass die Anzahl der Ztrkm gesamt um [redacted]% höher lag als im Vergleichszeitraum von 2013 bis 2015. Die Werte für „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, „Nahverkehr (stark und schwach)“, „Kombinierter Ladungsverkehr (KLV)“ und „Ganzzug (GZ)“ lagen über den IST-Werten aus 2013 bis 2015. Es ist folglich auszuschließen, dass die Planmengen für 2018 unter den bekannten IST-Mengen der Vorjahre liegen und es dadurch zu einer Überdeckung des Erlöszieles kommen würde.

Für das Marktsegment „Einzelwagenverkehr (EWV)“ konnte ein Rückgang um [redacted]% festgestellt werden, der einer genaueren Überprüfung unterzogen wurde. In der folgenden Tabelle sind die Zug-km des „EWV“ von 2011 bis 2017 und die relative Veränderung zum Vorjahr abgebildet:

Jahr	Zug-km EWV	% gegenüber Vorjahr
2011	[redacted]	
2012	[redacted]	[redacted]%
2013	[redacted]	[redacted]%
2014	[redacted]	[redacted]%
2015	[redacted]	[redacted]%
2016	[redacted]	[redacted]%
2017	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 37: Anzahl Zug-km des EWV von 2011 bis 2017, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

Es zeigt sich ein ständiger Rückgang der Zug-km zwischen [redacted]% und [redacted]% gegenüber dem Vorjahr, woraus sich ein durchschnittlicher Rückgang von [redacted]% p.a. ergibt. Wenn die Jahre 2013 bis 2015 betrachtet werden, ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Rückgang von [redacted]%. Geht man für die Plausibilisierung des PLAN-Wertes 2018 vom IST-Wert 2015 aus und schreibt man für die Jahre 2016, 2017 und 2018 den durchschnittlichen Rückgang fort, so ergibt sich für 2018 ein Wert von [redacted] Zug-km. Dieser Wert liegt unter dem für 2018 veranschlagten Planwert von [redacted] Ztrkm. Auch ein Vergleich mit längeren

Betrachtungszeiträumen zeigt niedrigere Werte für 2018 als der zuvor dargestellte Dreijahresdurchschnitt. In jedem Fall liegt der Planwert des Antrages über jenen Werten, die anhand der historischen Daten errechnet wurden. Somit besteht kein vorhersehbares Risiko einer Überdeckung für des Fahrplanjahr 2018.

In der folgenden Tabelle wurden die Ztrkm des Antrages 2019 mit den Zug-km aus den Jahren 2014 bis 2016 gegenübergestellt:

	Mittelwert Zug-km 2014-2016	Werte Ztrkm Antrag 2019	Differenz in %
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr u. gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Nahverkehr (stark und schwach)	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GZ	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Gesamt	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 38: Gegenüberstellung für 2019 - Anzahl Ztrkm und Zug-km gruppiert ohne Dienstzüge, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 7 ff; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

In der obigen Tabelle zeigt sich für 2019 ein ähnliches Bild wie 2018: Insgesamt und je Gruppe betrachtet – mit Ausnahme des „EWV“ – lagen die Werte für 2019 deutlich über jenen des Vergleichszeitraums. Für den „EWV“ muss wieder die historische Entwicklung mitbetrachtet werden. Bezugnehmend auf Tabelle 37 ergibt sich für 2014 bis 2016 ein durchschnittlicher Rückgang von [redacted]% und somit ein errechneter Planwert für 2019 von [redacted] Zug-km. Da dieser errechnete Planwert für 2019 weit unter dem Planwert des Antrages der Wegeentgelte mit [redacted] Ztrkm für 2019 liegt, besteht kein vorhersehbares Risiko einer Überdeckung für des Fahrplanjahr 2019.

In einem dritten Schritt wurden die geplanten Daten für das Fahrplanjahr 2018 und 2019 mit den IST-Daten der Jahre 2018 und 2019 verglichen. In der folgenden Tabelle wurden die Ztrkm des Antrags für das Fahrplanjahr 2018 jenen IST-Werten für das Jahr 2018 gegenübergestellt:

	PLAN-Werte 2018 (Ztrkm)	IST-Werte 2018 (Ztrkm)	Differenz in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Gesamt	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 39: Gegenüberstellung für 2018 - Anzahl Ztrkm aus Antrag (PLAN-Werte) mit den IST-Werten, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 7 ff; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH .

Wie in der obigen Tabelle ersichtlich ist, lagen die Ztrkm im IST mit rd [redacted]% über den PLAN-Werten für das Fahrplanjahr 2018. Da die PLAN-Werte für 2018 erstmals im Antrag vom 12.08.2016 vorgelegt wurden, erscheint die Abweichung einer Planung aus dem Jahr 2016 zu den IST-Werten mit [redacted]% vernachlässigbar. Die Zuwächse im „EW PV" sind auf neue Verkehre – wie etwa auf der Westbahn und der Nordbahn – sowie auf eine Verdichtung des Verkehrsangebotes von bereits bestehenden „EW PV"-Verkehren auf anderen Strecken zurückzuführen. Da diese Zuwächse plausibilisiert werden konnten, sind die Differenzen geklärt. Im Güterverkehr ist der Anstieg in den Marktsegmenten „GV man KLV" und „GV man EWV" bemerkenswert, der teilweise auf niedrigere Entgelte zurückzuführen ist. Da in beiden Segmenten keine Aufschläge für 2018 erhoben wurden, sind diese Mengensteigerungen zu vernachlässigen.

In der folgenden Tabelle werden die Ztrkm des Antrages für das Fahrplanjahr 2019 (PLAN-Werte) mit den tatsächlichen Werten (IST-Werte) für das Jahr 2019 gegenübergestellt:

	PLAN-Werte 2018 (Ztrkm)	IST-Werte 2018 (Ztrkm)	Differenz in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
Gesamt	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 40: Gegenüberstellung für 2019 - Anzahl Ztrkm aus Antrag (PLAN-Werte) mit den IST-Werten, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 7 ff; Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH.

Die obige Tabelle zeigt eine Abweichung von PLAN- zu IST-Werten für 2019 von insgesamt [redacted]%. Da die PLAN-Werte 2019 mit dem Antrag vom 17.08.2017 übermittelt wurden, ist diese Abweichung anlässlich einer Vorlaufzeit von mehr als zwei Jahren vernachlässigbar. Während in den Marktsegmenten „EW PV", „GW FV" und „NV stark" Zuwächse stattfanden, blieb das Marktsegment „NV schwach" mit [redacted]% hinter dem Plan zurück. Die Änderungen der Marktsegmente des manipulierten Güterverkehrs ähnelten jenen aus dem Jahr 2018, während das Marktsegment „GV nman" wieder weit hinter den PLAN-Werten zurückgeblieben ist.

Wie anhand der drei Prüfungsschritte dargestellt, sind die Abweichungen der PLAN-Werte von den historischen Werten als auch von den IST-Werten nachvollziehbar.

Die Prüfung der „Mittleren Tonnage" je Marktsegment findet in zwei Prüfungsschritten statt:

1.) Vergleich der im Antrag dargestellten PLAN-Werte der mittleren Tonnagen mit den IST-Werten aus 2018 und 2019
1.) Gegenüberstellung der PLAN-Werte mit den historischen Werten aus 2015 bis 2017

Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der in den Anträgen 2018 und 2019 übermittelten geplanten mittleren Tonnagen mit den 2018 und 2019 tatsächlich verrechneten mittleren Tonnagen:

	PLAN 2018 in t	IST 2018 in t	Differenz in %	PLAN 2019 in t	IST 2019 in t	Differenz in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 41: Gegenüberstellung der PLAN-Werte der mittleren Tonnagen der Anträge für 2018 und 2019 mit dem IST Werten aus 2018 und 2019, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH; Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

Bei der Gegenüberstellung zeigte sich, dass – mit Ausnahme des Marktsegments „Nahverkehr stark“ – die Abweichungen der mittleren Tonnagen von Plan und IST weit unter [redacted]% liegen. Da die PLAN-Werte zumeist bis zu zwei Jahre vor Inkrafttreten der Entgelte berechnet werden mussten, sind diese Abweichungen als geringfügig anzusehen. Die Veränderung beim „Nahverkehr stark“ ist nach der Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH auf die Einführung neuer Verkehre mit schwererem Rollmaterial wie Doppelstockzüge oder eine Verstärkung des Rollmaterials von bestehenden Verbindungen[535] zurückzuführen und somit plausibel. Der Rückgang im „Nahverkehr schwach“ ist durch den Einsatz von Triebwagen nachvollziehbar, die schrittweise schwerere lokbespannte Garnituren ersetzen. Weiters führten Lieferverzögerungen bei der Beschaffung von Rollmaterial dazu, dass für Verkehre auf verkehrsärmeren Strecken und Zeiten kürzere und/oder leichtere Züge (weniger Fahrzeuge je Zug oder alte Triebwagen) eingesetzt wurden, als dies im Planungszeitpunkt von den Eisenbahnverkehrsunternehmen beabsichtigt war.

Der nachgelagerte Prüfungsschritt vergleicht die mittleren Tonnagen mit jenen aus den vergangenen Jahren. Da die vorliegende Marktsegmentierung erst mit dem Jahr 2018 vorhanden war, mussten leichte Adaptionen vorgenommen werden um eine geeignete Vergleichsbasis herzustellen. Hierzu wurde für den Vergleich des Personenverkehrs der Jahre 2013 bis 2015 nur zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden und diese mit den aggregierten Werten der Marktsegmente „EW PV“ und „GW FV“ bzw „NV stark“ und „NV schwach“ gegenübergestellt. Für den Güterverkehr ist eine Zuordnung anhand der Zugklassen auch für die Vergangenheit möglich. Es werden nun die Werte aus den Jahren 2013 bis 2015 herangezogen, da diese zum Zeitpunkt der Antragsstellung im Jahr 2016 die zuletzt

[535] Einsatz von zwei Garnituren statt einer.

verfügbaren Werte waren. In der folgenden Tabelle sind nun die Mittelwerte der mittleren Tonnage für 2013 bis 2015 mit jenen aus dem Antrag 2018 gegenübergestellt:

	Mittelwert in t 2013 – 2015	Antragswert in t für 2018	Differenz in %
EW PV und GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark und schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GAG	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 42: Gegenüberstellung der PLAN-Werte des Antrags für 2018 mit den Mittelwerten aus 2013 bis 2015, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH; Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

Während sich für die Marktsegmente des Güterverkehrs und des Nahverkehrs eine Abweichung von [redacted] bis [redacted]% zwischen geplanter mittlerer Tonnage und historischen Werten feststellen ließ, ergab sich bei der Gruppe des „EW PV“ und „GW FV“ eine Abweichung von rund [redacted]%. Diese Abweichung der historischen Werte von jenen des Antrages kann durch zusätzliche Verkehre und den Einsatz von anderem Rollmaterial erklärt werden.

Zum Vergleich der Werte der mittleren Tonnage für das Jahr 2019 wurden als historische Vergleichswerte die im Antragszeitraum 2017 zuletzt verfügbaren Werte herangezogen. Hierbei handelt es sich um die Jahre 2014 bis 2016. In der folgenden Tabelle wurden nun die Antragswerte für 2019 mit den historischen Werten gegenübergestellt:

	Mittelwert in t 2014 - 2016	Antragswert in t für 2019	Differenz in %
EW PV und GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark und schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GAG	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 43: Gegenüberstellung der PLAN-Werte des Antrags für 2019 mit dem Mittelwert aus 2014 bis 2016, Marktbeobachtung der Schienen-Control GmbH; Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

Während es bei der Marktsegmentgruppe „EW PV und GW FV“ und beim Marktsegment „EWV“ im Güterverkehr zu signifikanten Abweichungen kam, lagen diese in den anderen Marktsegmenten bei [redacted] bis [redacted]% und sind somit vernachlässigbar. In der Gruppe „EW PV und GW FV“ lag die Abweichung bei rund [redacted]%. Wird dies nun wieder mit der Abweichung der Werte im Antrag mit den IST-Werten ([redacted]t)[536] verglichen, ergibt sich eine Abweichung von [redacted]%, die wiederum geringfügig ist. Die Abweichung im Marktsegment „EWV“ betrug [redacted]%. Eine Gegenüberstellung der PLAN-Werte mit den IST-Werten zeigte eine Differenz von [redacted]%. Somit wurden die PLAN-Werte für das Marktsegment „EWV“ etwas zu hoch angesetzt und

[536] Berechnung der mittleren Tonnage gemeinsam für die Marktsegmente „EW PV“ und „GW FV“, Tabelle 43.

dies würde für das Marktsegment zu höheren direkten Kosten, Entgelten und in weiterer Folge auch zu höheren Aufschlägen führen. Da jedoch dieses Marktsegment von der Berechnung von Aufschlägen ausgeschlossen ist,[537] ergibt sich dadurch kein Nachteil für die übrigen Marktsegmente. Da bei den Entgelten auf Basis der direkten Kosten die aktuellen Tonnagen einfließen, ergab sich dadurch auch keine Benachteiligung für die Verkehre des „EW PV".

Die Schienen-Control Kommission sieht somit die Ztrkm der Anträge und die mittleren Tonnagen als zulässig für die Berechnung der Aufschläge an.

Entgeltfortschreibung

Einen weiteren Parameter für die Bestimmung der Aufschläge stellen die Entgeltfortschreibungen dar. Diese sind notwendig, um die durch die ermittelten Entgelte induzierten Mengenveränderungen der Ztrkm einzelner Marktsegmente zu berechnen. Da die Höhe der ermittelten Entgelte in der Regel von den bisherigen Entgelten abweichen wird, ist davon auszugehen, dass hierdurch auch eine Veränderung der Menge ausgelöst wird. Um diese berechnen zu können, müssen die bisherigen Entgelte samt Preisindexierung (also die Entgeltfortschreibung) bei der Aufschlagsberechnung mitberücksichtigt werden. In den Anträgen der Ö[redacted] vom 12.08.2016 und vom 17.08.2017 sowie im Änderungsantrag der Ö[redacted] für die Wegeentgelte der Jahre 2018 und 2019 vom 24.06.2019 wurden Entgeltfortschreibungswerte übermittelt. Diese Werte waren stark gerundet und für die Marktsegmente „GV man KLV" und „GV man EWV" wurden die Werte nicht separat ausgewiesen übermittelt.

In der Stellungnahme der Ö[redacted] vom 02.08.2019 wurden folgende genauere Entgeltfortschreibungswerte je Ztrkm angeführt. In der Stellungnahme vom 03.12.2019 wurden die Entgeltfortschreibungswerte für die Marktsegmente „GV man KLV" und „GV man EWV" übermittelt:[538]

Werte der Entgeltfortschreibung (EUR) je Ztrkm		
	2018	2019
EW PV	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]

Tabelle 44: Darstellung der Entgeltfortschreibung für die Marktsegmente EW PV, GW FV, NV stark, NV schwach und GV nman aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019,

[537] Weitere Ausführungen hierzu in Prüfung der Markttragfähigkeit.

[538] Die Werte für 2018 und 2019 für alle Marktsegmente außer „GV man KLV" und „GV man EWV" wurden der Stellungnahme der Ö[redacted] vom 02.08.2019 entnommen und die für Marktsegmente „GV man KLV" und „GV man EWV" wurden der Stellungnahme vom 3.12.2019 entnommen.

7 f, für die Marktsegmente GV man KLV und GV man EWV aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

O[redacted]*/T*[redacted] kritisierten in ihrem Privatgutachten, dass die Ö[redacted] für die Ermittlung der Aufschläge für 2019[539] nicht die bescheidgegenständlich ermittelten Entgeltwerte für 2018 ansetzte, sondern mit den für 2018 beantragten Werten rechnete. Dies führe nach Ansicht der Privatgutachter dazu, dass die Berechnung der Ö[redacted] auf falschen Annahmen basiere und daher fehlerhaft sei.[540]

Zur Überprüfung der Entgeltfortschreibungswerte wurden seitens der Regulierungsbehörde jeweils die Werte der zuletzt verfügbaren und veröffentlichten Entgelte herangezogen und indexiert. Für das Jahr 2019 wurden die im Antrag der 2018 ermittelten Wegeentgelte herangezogen und mit der durchschnittlichen Tonnage für dieses Jahr multipliziert. Im Anschluss wurden die so ermittelten Werte mit den Entgeltfortschreibungswerten aus dem Antrag 2019 in Relation gesetzt:

	Berechnete Entgelte im Antrag 2018 (EUR)	Antrag 2019 (EUR)	Differenz
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 45: Berechnung der Aufschläge mit den Werten aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 30; Antrag vom 17.08.2017, 29; Stellungnahme vom 03.12.2019, 3 f.

Wie sich in der obigen Tabelle zeigt, wurden die Werte des Antrags aus 2018 um [redacted]% preisindexiert. Eine Preisindexierung ist eine übliche Maßnahme zur Anpassung der Entgelte, der sich auch die Ö[redacted] in den vergangenen Jahren bediente, um die verrechneten Entgelte anzupassen. Somit konnten die EVU eine Indexierung in ihren Planungen für das Fahrplanjahr berücksichtigen.

Nachdem die Indexierung an sich eine übliche Methode zur Preisanpassung ist, war der angewendete Prozentsatz zu prüfen. Hierzu verglich die Regulierungsbehörde die Höhe der Anpassung mit der Preisentwicklung der *Statistik Austria*[543]. Für den Vergleich wurden einerseits der Verbraucherpreisindex 2010 und andererseits der Baukostenindex Straßenbau 2010 herangezogen. Der Baukostenindex Straßenbau 2010 bildet verstärkt Bau- und

[539] Ö[redacted], Stellungnahme vom 24.06.2019.
[540] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 22.08.2019, 2.
[541] Wert ergibt sich aus der mittleren Tonnage von [redacted] t x den veröffentlichten Entgelten in den Schienennetznutzungsbedinungen für 2018.
[542] Wert ergibt sich aus der mittleren Tonnage von [redacted] t x den veröffentlichten Entgelten in den Schienennetznutzungsbedinungen für 2018.
[543] Homepage Bundesanstalt Statistik Austria, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html, abgerufen am 15.07.2020.

Instandhaltungstätigkeiten ab und ist somit ein zur Abbildung eines Großteils der Kosten der Ö[redacted] geeigneter Vergleichsmaßstab. Durch die Verwendung des Verbraucherpreisindex 2010 zusätzlich zum Baukostenindex soll sichergestellt werden, dass die von der Ö[redacted] benutzte Preissteigerung auch im Lichte des allgemeinen Preisindex Verbraucherpreisindex 2010 nicht überschießend ist.

	Verbraucherpreisindex 2010		Baukostenindex Straßenbau 2010	
	Index	Änderung gegenüber Vorjahr	Index	Änderung gegenüber Vorjahr
2019	118,1	1,5%	120,8	3,0%
2018	116,3	2,0%	117,3	1,7%
2017	114,0	2,1%	115,3	1,1%
2016	111,7	0,9%	114,1	1,5%
2015	110,7	0,9%	112,4	2,4%
2014	109,7	1,7%	109,8	2,5%
2013	107,9	2,0%	107,1	3,3%
2012	105,8	2,4%	103,7	2,9%
2011	103,3	3,3%	100,8	0,8%
2010	100,0		100,0	

Tabelle 46: Darstellung des Verbraucherpreisindex und des Baukostenindex Straße 2010 für 2010 bis 2019 inklusive der Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, Statistik Austria.

Die obige Tabelle zeigt die jährlichen Änderungen des Verbraucherpreisindex 2010 und des Baukostenindex Straßenbau 2010 von 2010 bis 2019. Die durchschnittliche jährliche Änderung des Verbraucherpreisindex betrug 2010 bis 2019 rd 1,87% und die des Baukostenindex Straßenbau 2010 rd 2,12%. Die Indexierung der Entgelte für das Fahrplanjahr 2018 mit einem Prozentsatz von rd 1,5% liegt somit unter der durchschnittlichen Veränderung beider Indizes.

Da das Entgeltsystem 2017 keine Marktsegmente enthielt, sondern nur zwischen Reisezug, Güterzug, Einzelwagenladungsverkehr und Dienstzug unterschieden hat und für jede dieser Kategorien noch weitere Differenzierungen nach unterschiedlichen Streckenkategorien vornahm, sind der Prüfung anhand eines Vergleichs der Entgeltfortschreibung mit den Werten aus dem Antrag 2018 Grenzen gesetzt. Jedoch kann die Prüfung für die Marktsegmente „EW PV“ und „GW FV“ gemeinsam und die Marktsegmente des Nahverkehrs gemeinsam durchgeführt werden. Im Güterverkehr ist eine Prüfung je Marktsegment möglich, da die Zuordnung zu den Marktsegmenten anhand der Zugklassen stattfindet und diese auch im vorangegangenen Entgeltmodell maßgeblich für die Zuordnung waren. Die folgende Tabelle zeigt die Werte des Antrags 2018 gegenübergestellt mit den Entgelten 2017 auf Basis der durchschnittlichen Tonnagen für 2017 und den Werten aus dem Antrag 2018. Da im Entgeltsystem bis 2017 eine Differenzierung der Entgelte nach Streckenkategorien enthalten war, müssen für den Vergleich ein Mix dieser Streckenkategorien anhand der tatsächlich auf jeder Streckenkategorie gefahrenen Zug-km verwendet werden, damit ein Vergleich mit dem Jahr 2018 durchgeführt werden kann.

	Entgelte 2017 (EUR)	Werte Antrag 2018 (EUR)	Differenz
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW FV			
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach			
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 47: Gegenüberstellung der Entgelte 2017 und der Werte des Antrags für 2018, sowie deren Differenz, Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2018, 7 ff; Marktbeobachtung Schienen-Control GmbH.

Die Werte 2018 lagen um rd [redacted]% und [redacted]% über den Werten von 2017. Während im Güterverkehr die Indexierung bei rd [redacted]% lag, variierten diese im Personenverkehr leicht zwischen [redacted]% und [redacted]%. Nachdem die Werte für 2017 auch durch die Streckenkategorien beeinflusst wurden, befinden sich die Abweichungen innerhalb einer normalen Bandbreite und es kann daraus gefolgert werden, dass seitens der Infrastrukturbetreiberin eine Preisindexierung mit [redacted]% vorgenommen wurde.

Die Schienen-Control Kommission zieht für die Berechnungen die Werte der Stellungnahmen vom 02.08.2019 und 03.12.2019 heran, da diese rundungsfrei und für jedes Marktsegment vorgelegt wurden.

Dem Vorbringen der Privatgutachter W[redacted], demzufolge für die Entgeltberechnung 2019 die mit dem gegenständlichen Bescheid festgestellten Werte für 2018 heranzuziehen seien und nicht jene, die im Antragszeitraum bekannt waren, ist Folgendes entgegenzuhalten: Die Entgeltfortschreibungswerte werden herangezogen, um die sich aus den Preisänderungen ergebenden Mengenveränderungen zu antizipieren. Eine konsistente methodische Herangehensweise führt dazu, dass in diese Berechnungen immer nur Daten einfließen können, die zum Antragszeitpunkt verfügbar waren. Dies ist für die bescheidgegenständlich festgestellten Werte nicht der Fall, weswegen eine Errechnung der Mengenveränderung im maßgeblichen Zeitpunkt nicht möglich war. Auch eine Ermittlung der Entgeltfortschreibungswerte mit den im Zuge dieses Bescheides ermittelten Werten zeigt die faktische Substanzlosigkeit des Vorbringens der W[redacted] auf. Die folgende Tabelle stellt die sich aufgrund der unterschiedlichen Herangehensweisen ergebenden Differenzen pro Marktsegment für das Jahr 2019 dar:

	Aufschläge 2019			
	Werte Antrag 2019 (EUR)	Berechnete Werte 2018[544] (EUR)	Differenz (EUR)	Differenz in%
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted] %
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted] %
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted] %
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted] %
GV man KLV	-	-	-	[redacted] %
GV man EWV	-	-	-	[redacted] %
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted] %
Ztrkm Gesamt	[redacted] Ztrkm	[redacted] Ztrkm	[redacted] Ztrkm	[redacted] %

Tabelle 48: Berechnung der Aufschläge mit den Werten aus Ö[redacted], Antrag vom 24.06.2019, Beilage ./7 und den im Bescheid errechneten Werten für das Fahrplanjahr 2018.

Wie aus der Tabelle eindeutig hervorgeht, sind die Abweichungen bei der Berechnung der Aufschläge minimal. Die Veränderungen ergäben sich aus der veränderten Anzahl an Ztrkm, da sich die Höhe der Entgeltfortschreibung auf diese unmittelbar auswirkt. Die um netto rd [redacted] Ztrkm verringerte Gesamtzahl der Zug-km wäre insbesondere auf einen Rückgang innerhalb der Marktsegmente „GV man KLV“ und „GV man EWV“ zurückzuführen, da die direkten Kosten 2019 über den Entgeltfortschreibungswerten lagen. Der Mengenrückgang dieser beiden Marktsegmente iHv brutto [redacted] Ztrkm würde jedoch ohne Auswirkungen auf die übrigen Marktsegmente bleiben, da der manipulierte Güterverkehr ohnehin keine Aufschläge trägt. Da die Ztrkm der aufschlagtragenden Marktsegmente um ca [redacted] Ztrkm ansteigen würden, basierend auf den geänderten Entgeltfortschreibungswerten, wäre dies mit minimal sinkenden Aufschlägen je Marktsegment verbunden. Dies ergäbe sich allein aus der Tatsache, dass das Erlösziel auf eine leicht höhere Anzahl an Ztrkm verteilt werden müsste.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass aufgrund des von der Schienen-Control Kommission verfolgten konsistenten Ansatzes der Berechnung von Aufschlägen auf die jeweiligen Marktsegmente und den vernachlässigbaren Differenzen, die sich aus der Anwendung unterschiedlicher Entgeltfortschreibungswerte für das Jahr 2019 ergeben, die Regulierungsbehörde dem Vorbingen der Privatgutachter der W[redacted] nicht folgt.

1.9.7 Gleitpfad und Critical Loss Grenze

Die Ö[redacted] führte in ihren Anträgen für 2018[545] und für 2019[546] aus, dass zugleich mit dem neuen Modell zur Berechnung von Aufschlägen ein Gleitpfad eingeführt werden solle. Dies mit dem Ziel, aufgrund des neuen Entgeltsystems etwaig entstehenden Entgeltsprüngen entgegenzuwirken. Durch den Gleitpfad sollen systembedingte negative Mengenentwicklungen begrenzt werden und Marktsegmente, die durch die Umstellung mit höheren Entgelten belastet würden, sukzessive an diese herangeführt werden. Hierzu wird

[544] Werte für 2018 wurden mit [redacted] % indexiert.
[545] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 20 ff.
[546] Ö[redacted], Antrag vom 17.08,2017, 22 ff.

ein Critical-Loss Ansatz verwendet, der die durch die Änderung im Entgeltsystem hervorgerufene negative Mengenentwicklung je Marktsegment mit [redacted]% der geplanten Menge begrenzt. Die Ö[redacted] führte an, dass die Anwendung eines Gleitpfades bei der Änderung der Entgeltsystematik in regulierten Bereichen üblich sei, und verwies hierzu etwa auf die britische Eisenbahnregulierungsbehörde Office of Rail and Road (ORR) oder die European Regulators Group. Für die Begründung des Grenzwertes von [redacted]% wurde von der Ö[redacted] auf den Periodic Review aus 2008 des ORR verwiesen, in dem ein Mengenrückgang von [redacted]% im Bereich der „petrochemischen Produkte" als noch zulässig angesehen wurde.[547]

G[redacted] führte in seinem Gutachten aus, dass ein Nachfragerückgang durch eine Änderung des Entgeltsystems aus regulatorischer Sicht oder der Verkehrspolitik eine unerwünschte Größenordnung annehmen könne. Die Höhe dieser unerwünschten Größenordnung sei hierbei vom Regulator oder verkehrspolitisch vorzugeben. *G*[redacted] führte an, dass für die Festlegung des Grenzwertes Faktoren wie etwa die Anpassungskosten oder Umweltgesichtspunkte herangezogen werden sollten.[548]

Die W[redacted] kritisierte die Anwendung eines Gleitpfades, da es hierfür keine sachliche Rechtfertigung gebe. Sie führte aus, dass die Infrastrukturbetreiberin keinen Vergleich der Wohlfahrtsverluste mit oder ohne Anwendung des Gleitpfades durchführte und die Anpassungskosten der Entgeltsystemänderung nicht quantifiziert wurden. Somit sei die Anwendung des Gleitpfades nicht gerechtfertigt und dieser auch nicht methodisch korrekt festgesetzt.[549]

Die bescheidgegenständlichen Berechnungen führen zu negativen Mengenreaktionen von unter [redacted]% und somit kommt der Gleitpfad nicht zur Anwendung. Die von der W[redacted] aufgeworfene Frage der sachlichen Rechtfertigung des Gleitpfades kann daher im vorliegenden Verfahren dahingestellt bleiben.

1.9.8 Bezugsgröße und Entgelterhebung

In Punkt 6.3 seines Gutachtens führte *G*[redacted] aus, dass sich das Modell der Ö[redacted] bei der Verrechnung der direkten Kosten auf zwei Bezugsgrößen – Zug-km und Btkm –stützt, während für die Berechnung der Aufschläge nur eine Bezugsgröße – Zugtrassenkilometer – herangezogen wird. Dabei bildet die Bezugsgröße Zugtrassenkilometer in Hinblick auf die zrückgelegte Strecke grundsätzlich den Zugkilometer ab, unterscheidet sich aber als Bezugsgröße, da sie die direkten Kosten in Summe per gefahrenen Zugkilometer abbildet. Dort setzt sie sich aus den Entgelten der Zug-km als auch der Btkm x durchschnittliche Tonnage des Marktsegments zusammen. *G*[redacted] brachte in diesem Kapitel die Frage auf, ob hier eine

[547] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 21 ff.
[548] *G*[redacted], Gutachten vom 14.05.2018, 87.
[549] W[redacted], Stellungnahme vom 27.04.2018, 3; *O*[redacted]/*T*[redacted], Privatgutachten vom 26.04.2018, 10.

unterschiedliche Belastung vorliege, da der Aufschlag nur in Bezug auf ein Durchschnittsgewicht ermittelt würde, woraus folge, dass Verkehre mit einem unterdurchschnittlichen Gewicht einen in Bezug auf die direkten Kosten relativ höheren Aufschlag tragen würden. *G* [redacted] betrachtete die Entgeltsysteme in Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien und stellte Folgendes hinsichtlich der Bezugsgröße fest: Die Länder Frankreich, Deutschland und Italien, berücksichtigen im Rahmen der Marktsegmentierung die Tonnage über Gewichtsintervalle und verrechnen das Entgelt über Kilometer (Zug-km bzw Trassenkilometer). In Großbritannien werden die Aufschläge für Frachtverkehre pro Bruttotonnenkilometer berechnet. Eine Kombination aus beiden Bezugsgrößen findet in keinem der Länder Anwendung. Abschließend führte er, auf das Office of Rail Regulation[550] referenzierend an, dass schon alleine die Wahl der Bezugsgröße zwischen Bruttotonnenkilometer (Fahrzeug und Ladung) und Nettotonnenkilometer (Ladung) bereits Unterschiede in der Reaktion auf eine Wegeentgeltänderung verursachen kann.[551]

Im Gutachten von *O* [redacted] */T* [redacted] vom 26.04.2018, beiliegend der Stellungnahme der W [redacted] vom 27.04.2018, wurde bezugnehmend auf Kapitel 6.3 des Gutachtens *G* [redacted] ausgeführt, dass die Aufteilung der Kosten auf zwei Komponenten – Zug-km und Btkm – in Europa nicht üblich sei, und dass die Berechnungsweise der Ö [redacted] zu einer Diskriminierung von unterdurchschnittlich schweren Zügen führen würde. Die vermeintliche Diskriminierung sei nach Ansicht der Gutachter nicht mit den Vorgaben des § 67d EisbG vereinbar und müsste folglich zu einer Versagung der Genehmigung der Aufschläge führen.[552]

Den oben angeführten Gutachten von *G* [redacted] und *O* [redacted] */T* [redacted] muss an dieser Stelle entgegengehalten werden, dass in den von *G* [redacted] erwähnten Ländern, das Gewicht des Zuges für die Berechnung der Höhe der Entgelte, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, eine entscheidende Rolle spielt, jedoch nicht für die Ermittlung der Aufschläge. Dies lässt sich anhand der folgenden Darstellung belegen. Eine Ausnahme ist lediglich für sehr schwere Güterzüge in Deutschland verwirklicht.

1.) In den Entgeltsystemen in Frankreich und Italien ist die Tonnage bestimmend für die Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten, während die Höhe der Aufschläge davon unberührt bleibt.

    Wie sich im Network Statement (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) des Jahres 2020 der RFI – Rete Ferroviaria Italiana – auf Seite 153 darstellt, werden die Entgelte für die Benutzung des Mindestzugangspaketes auf Basis von zwei Komponenten ermittelt:[553]

[550] Office of Rail Regulation 2012, 64.
[551] *G* [redacted], Gutachten vom 14.05.2018, 101 f.
[552] *O* [redacted] */T* [redacted], Privatgutachten vom 26.04.2018, 11.
[553] RFI, Network Statement 2020, http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi_2014/NetworkStatement%202020_dec19.pdf, abgerufen am 18.05.2020.

a. Komponente A soll die Abnutzung der Infrastruktur (Gleise und Oberleitung) abbilden. Hierfür fließen das Gewicht (Bruttotonnen), die Geschwindigkeit und die Art der Traktion (Diesel/Elektro) ein. Es wird zwischen vier Gewichtsklassen unterschieden.
a. Komponente B spiegelt die Markttragfähigkeit wieder. Die hierunter fallenden Aufschläge kommen je Zug-km zur Anwendung und variieren nicht mit der in Komponente A festgelegten Gewichtsklasse.

Somit werden in Italien im Zuge der Abnutzung der Schieneninfrastruktur die unterschiedlichen Tonnagen durch die verschiedenen Gewichtsklassen berücksichtigt. Sie beeinflussen jedoch nicht die Höhe des Aufschlages.

2.) In Frankreich werden vom nationalen Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für 2020 die Entgelte für die Benutzung des Mindestzugangspaketes in Anhang 6.2. dargestellt. Dort ist ersichtlich, dass für die Benutzung des Mindestzugangspakets auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten eine „*Running charge*“ (nutzungsabhängige Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur, nutzungsabhängige Operations), eine „*Electric traction charge*“ (nutzungsabhängige Instandhaltung und Erneuerung der Oberleitung) und ein Entgelt „*Covering the losses in electrical systems*“ zur Abdeckung der Netzverluste in der Oberleitung verrechnet werden. Die Höhe der jeweiligen „*Running Charge*“ ist von dem Gewicht der Züge abhängig, während die „*Electric traction charge*“ und das Entgelt „*Covering the losses in electrical systems*“ gewichtsunabhängig anfallen. Im Personenverkehr werden Entgelte der „*Running Charge*“ je 1.000 Btkm dargestellt, während im Güterverkehr die Zuordnung nach Gewichtsklassen erfolgt. Eine Unterscheidung wird auch in Hinblick auf die Streckenkategorie und die Fahrgeschwindigkeit des Zuges getroffen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für den Güterverkehr in Frankreich keine Aufschläge verrechnet werden und dass die Aufschläge im Personenverkehr unabhängig von der Tonnage des Zuges sind. Somit werden auch unterschiedlich schwere Personenverkehrszüge im selben Marktsegment den gleichen Aufschlag nicht jedoch die gleiche „Running charge“ zu entrichten haben.[554]

2.) In Deutschland sind von der DB Netz AG in den SNB für 2020 keine gewichtsabhängigen Entgelte vorgesehen. Im Personenverkehr werden für alle Marktsegmente mit Ausnahme des Nostalgieverkehrs und der Lokzüge, die gleichen direkten Kosten je Zug-km

[554] SNCF Rèsau, Appendix 6.1.1 Charging Principles of Minimum Services, https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/drr_horaires/drr_2020/en/DRR2020M-appendix-6-1-1.pdf, abgerufen am 18.05.2020; SNCF Rèsau, Appendix 6.2. Scale of Minimum Services for thr 2020 Timetable, https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/drr_horaires/drr_2020/en/DRR2020M-appendix-6-2_2.pdf, abgerufen am 18.05.2020.

verwendet. Auch bei der Ermittlung der Aufschläge für den Personenverkehr wird die Tonnage nicht berücksichtigt. Somit fallen für unterschiedlich schwere Züge im selben Marktsegment die gleichen Entgelte an. Im Güterverkehr wird hinsichtlich der zu zahlenden Entgelte zwischen den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten der einzelnen Marktsegmente unterschieden. Das Marktsegment „Sehr schwerer Güterzug“[555] zahlt höhere Entgelte basierend auf den unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallenden Kosten als die Standardgüterzüge oder Gefahrgutzüge. Die Nahverkehrsgüterzüge, Gefahrgutnahverkehrszüge als auch die Lokzüge zahlen gegenüber den vorher genannten Marktsegmenten niedrigere Entgelte basierend auf den unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen Kosten. Sowohl die Aufschläge, als auch die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten innerhalb derselben Marktsegmente, werden in der Höhe nicht von der Tonnage des jeweiligen Verkehrs beeinflusst. Somit ist die Tonnage, ausgenommen sehr schwerer Güterzüge, kein Kriterium für die Bestimmung der jeweiligen Entgelte. Die Verursachung unterschiedlich hoher direkter Kosten durch eine unterschiedlich hohe Tonnage wird somit nicht berücksichtigt[556].

3.) In Großbritannien werden nur für den Güterverkehr Aufschläge iSd Art 32 Abs 1 RL 2012/34 erhoben. Im Bereich des Güterverkehrs werden die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten in Abhängigkeit von den verwendeten Fahrzeugen je Btkm verrechnet, während die Aufschläge nur auf die Art der transportierten Güter (wie etwa Stahl oder Kohle) erhoben werden. Somit ist auch hier die Höhe der Aufschläge nur bedingt aus den direkten Kosten ableitbar.[557]

Während in der Vielzahl der angeführten Länder die Höhe der zu entrichtenden Entgelte auf Basis der direkten Kosten mit dem Zuggewicht variieren, ist die Höhe des Aufschlags davon unabhängig. Somit ist das Argument widerlegt, dass nur eine Abrechnungseinheit, vornehmlich Zug-km, für die Berechnung von direkten Kosten und Aufschlägen in Europa üblich sei.

Abschließend ist seitens der Schienen-Control Kommission festzustellen, dass durch die Verwendung einer Bezugsgröße im Zuge der Berechnung von Aufschlägen keine Diskriminierung bewirkt wird. Im Ramsey-Boiteux Modell ist entscheidend, dass die Gleichgewichtsbedingung erfüllt ist. Diese, wie im Kapitel Grundlagen Ramsey Preise erörtert,

[555] Güterzüge mit einem Gewicht von > 3.000 t.

[556] DB Netz AG, Das Trassenpreissystem 2020 der DB Netz AG, https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/3934022/8039f19424af4b46ccea10d09a46320b/broschuere_tps_2020-data.pdf, abgerufen am 18.05.2020; DB Netz AG, Anlage 6.2 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2020 - Liste der Entgelte, https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/2872166/1e8d2d69c1133e345143154841e5a422/snb_2020_anlage_6-2-data.pdf, abgerufen am 18.05.2020.

[557] Network Rail, Network Statement 2019, 63 ff, https://cdn.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2019/03/Network-Statement-2019.pdf, abgerufen am 18.05.2020.

besagt, dass, unter der Nebenbedingung der nicht-negativen Gewinne, ein pareto-optimales Ergebnis erreicht wird, wenn jedes tragfähige Marktsegment mit einem Aufschlag $(p_i - c_i)$ proportional zum Preis (p_i) und der Markttragfähigkeit $(\frac{1}{|\eta_i|})$ belastet wird. Die Einhaltung dieser Gleichgewichtsbedingung ist elementar und wird im unten dargestellten Modell der Schienen-Control Kommission, aufbauend auf dem Gutachten *G* und dem dort dargestellten Modell II, erfüllt. In diesem Modell wird auf die durchschnittlichen Tonnagen im jeweiligen Marktsegment Bezug genommen und diese werden für die Berechnung auf Ztrkm verwendet. Das von *G* dargestellte und bescheidgegenständlich von der Schienen-Control Kommission angewendete Modell, bei der die Ramsey-Gleichgewichtsbedingung erfüllt ist, bewirkt folglich keine Diskriminierung.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass die von *O /T* vorgelegten Gutachten vom 20.01.2017 und 23.08.2019 Berechnungen von Aufschlägen enthalten, denen gemein ist, dass sie ausschließlich je Zug-km berechnet sind. Obwohl in der Stellungnahme von 26.04.2018 ebendiese Vorgehensweise kritisiert wurde, wurde von den Gutachtern dennoch an der Berechnung je Zug-km festgehalten. Somit vermochte es die W nicht überzeugend darzulegen, dass mit der von der ÖBB Infrastruktur AG vorgenommenen Berechnung eine Diskriminierung einhergehe.

1.9.9 Das Ramsey-Boiteux Modell

Modell der Schienen-Control

Im Einklang mit der Kritik von *G* an der Umsetzung des Modells durch die Ö zieht die Schienen-Control Kommission die von *G* vorgenommenen Anpassungen des Modells[558] für die Berechnung der Aufschläge heran.

Als Ausgangspunkt sieht *G* das zu erreichende Erlösziel für 2018 in der Höhe von EUR, wie dies auch im Antrag der Ö vom 12.08.2016 angeführt wurde. Für 2019 wurde ein Erlösziel von EUR festgesetzt. Dieses Erlösziel (ohne Dienstzüge und ohne Ab-/Zuschläge) ist durch die Entgelte unter Berücksichtigung einer Unterteilung in direkte Kosten einerseits und Aufschläge andererseits zu decken. Während die Aufschläge zumindest einen Teil der Gemeinkosten, also der Fixkosten, abdecken sollen, dienen die Entgelte auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (c) der Abdeckung der direkten Kosten. Diese variieren - im Gegensatz zu den Gemeinkosten - mit der Anzahl der Zugtrassenkilometer (Ztrkm). Somit muss in einem ersten Schritt durch Abzug der direkten Kosten aller Zugtrassenkilometer des jeweiligen Marktsegments vom vorgegebenen Erlösziel ermittelt werden, wie hoch der Teil der Gemeinkosten ist, der durch Aufschläge gedeckt werden soll. Dies wird fortan als Deckungsbeitragsziel bezeichnet.[559]

[558] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 77 ff.
[559] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 78.

$$Deckungsbeitragsziel = Gesamterlös\ (Erlösziel) - ZTrkm_{geplant,EW\ PV} * c_{EW\ PV} - ZTrkm_{geplant,GW\ PFV} * c_{GW\ PFV} - ZTrkm_{geplant,NV\ stark} * c_{NV\ stark} - ZTrkm_{NV\ schwach} * c_{NV\ schwach} - ZTrkm_{GV\ KV} * c_{GV\ KV} - ZTrkm_{GV\ EWV} * c_{GV\ EWV} - ZTrkm_{GV\ nman} * c_{GV\ nman} \quad (5)$$

Für 2018 wird mit folgenden Eingangsdaten gerechnet:

	Direkte Kosten (EUR)		Mittlere Tonnage	Direkte Kosten je Ztrkm (c)[560] (EUR)	Anzahl Zugtrassen-km (Ztrkm)
	Zug-km	Btkm			
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 49: Direkte Kosten je Marktsegment und Anzahl der Zugtrassen-km, Direkte Kosten aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage./6; Mittlere Tonnage und Anzahl der Zugtrassen-km aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4 sowie vom 03.12.2019, 3f.

Für 2018 ergibt sich unter Einsetzung der soeben dargestellten Parameter ein Deckungsbeitragsziel in der Höhe von [redacted] EUR:

$$Deckungsbeitragsziel = [redacted]\ € - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR \quad (6)$$

Für 2019 wird analog vorgegangen und mit folgenden Eingangsdaten gerechnet:

	Direkte Kosten (EUR)		Mittlere Tonnage	Direkte Kosten je Ztrkm[561](c) (EUR)	Zugtrassen-km (Ztrkm)
	Zug-km	Btkm			
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

[560] Werte ergeben sich aus der Multiplikation der mittleren Tonnage mit dem Entgelt je Btkm und anschließend der Addition des Entgelts je Zug-km. Die Werte werden mit drei Kommastellen dargestellt, die ungerundeten Werte werden jedoch in die Folgeberechnungen übernommen.

[561] Werte ergeben sich aus der Multiplikation der mittleren Tonnage mit dem Entgelt je Btkm und anschließend der Addition des Entgelts je Zug-km. Die Werte werden mit drei Kommastellen dargestellt, die ungerundeten Werte werden jedoch in die Folgeberechnungen übernommen.

NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 50: Direkte Kosten je Marktsegment und Anzahl der Zugtrassen-km, Direkte Kosten aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Beilage./7; Mittlere Tonnage und Anzahl der Zugtrassen-km aus Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 4 sowie vom 03.12.2019, 3f.

Für 2019 ergibt sich unter Einsetzung obiger Parameter ein Deckungsbeitragsziel in der Höhe von [redacted] EUR:

$$\begin{aligned} Deckungsbeitragsziel \\ = [redacted]\ € - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR \\ - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR \\ - [redacted]\ ZTrkmg - km * [redacted]\ EUR \\ - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR \\ - [redacted]\ ZTrkm * [redacted] - [redacted]\ ZTrkm \\ * [redacted]\ EUR - [redacted] ZTrkm * [redacted]\ EUR \end{aligned} \quad (7)$$

Somit geht in das Ramsey-Boiteux-Modell nach *G*[redacted] als Nebenbedingung ein, dass der operative Gewinn, bestimmt über die Summe aller Segmenterlöse weniger den in den Segmenten anfallenden direkten Kosten, dem Deckungsbeitragsziel entspricht:[562]

$$Deckungsbeitragsziel = \sum_{i=1}^{n} (Segmenterlös_i - Direkte\ Kosten_i)\ ^{563} \quad (8)$$

Der Segmenterlös je Marktsegment lässt sich durch die Multiplikation der Anzahl der Zugtrassenkilometer je Marktsegment ($Ztrkm_i$) mit dem Wegeentgelt je Marktsegment (p_i) ermitteln:

$$Segmenterlös_i = Ztrkm_i * p_i \quad (9)$$

G[redacted] leitet aus der Ramsey-Optimalitäts-Bedingung

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i} = k * \frac{1}{|\eta_i|} \text{ mit } k = \left[\frac{\lambda}{1+\lambda}\right] \quad (10)$$

die Höhe des Aufschlags ab als

$$(p_i - c_i) = k * \frac{1}{|\eta_i|} * p \quad (11)$$

und schließt daraus auf den Ramsey-Preis:

[562] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 78.
[563] *G*[redacted] verwendet hier den Terminus „variable Kosten“, während in diesem Zusammenhang „direkte Kosten“ richtiger wäre.

$$p_i = \frac{c_i}{1 - k * \frac{1}{|\eta_i|}} \quad (12)$$

In der Folge ersetzt er die Elastizität mit der relativen Tragfähigkeit

$$p_i = \frac{c_i}{1 - k * rTF_i} \text{ mit } rTF_i = \frac{1}{|\eta_i|} \quad (13)$$

Neben der Preisberechnung legt G[redacted] auch die Änderung der Zugtrassenkilometer ($Ztrkm_i$) fest, welche durch die Preisfestsetzung verursacht wird. Die Veränderung der Anzahl der $Ztrkm_i$ durch die Preisanpassung wird wie folgt ermittelt:

$$ZTrkm_{i(p_i)} = ZTrkm_{Geplant,i} - ZTrkm_{Geplant,i} * \frac{p_i - p_{IBE,i}}{p_{IBE,i} * rTF_i} \quad (14)$$

Der Ausdruck $ZTrkm_{Geplant,i} * \frac{p_i - p_{IBE,i}}{p_{IBE,i} * rTF_i}$ berechnet die neue Menge an Ztrkm zum Preis p_i, die sich durch die Preisanpassung gegenüber dem Wegeentgelt bei Fortschreibung des IBE-Modells ergeben hat.

Da sich die variablen Kosten pro Marktsegment aus $\sum_{i=1}^{n} Ztrkm_i(p_i) * c_i$ ergeben, können die gesamten variablen Kosten wie folgt bestimmt werden[564]:

$$Variable\ Kosten_{Gesamt} = \sum_{i=1}^{n} Variable\ Kosten_i = Ztrkm_{(p_{EW\ PV})} * c_{EW\ PV} + Ztrkm_{(p_{GW\ FV})} * c_{GW\ FV} + Ztrkm_{(p_{NV\ Stark})} * c_{NV\ Stark} + Ztrkm_{(p_{NV\ Schwach})} * c_{NV\ Schwach} + Ztrkm_{(p_{GV\ man\ EWV})} * c_{GV\ man\ EWV} + Ztrkm_{(p_{GV\ man\ KLV})} * c_{GV\ man\ KLV} + Ztrkm_{(p_{GV\ nman})} * c_{GV\ nman} \quad (15)$$

Nun kann die Formel zum Deckungsbeitrag auch wie folgt umformuliert werden:

$$Deckungsbeitragsziel = \sum_{i=1}^{n} ZTrkm_{i(p_i)} * (p_i - c_i) \quad (16)$$

Durch Einsetzen von (15) sowie (13) und (14) in die Bedingung für das Deckungsbeitragsziel (21) ergibt sich die Gleichgewichtsbedingung unter Berücksichtigung der Mengenänderungen als:[565]

$$Deckungsbeitragsziel = \left(\frac{c_{EW\ PV}}{1 - rTF_{EW\ PV} * k} - c_{EW\ PV}\right) * \left(ZTrkm_{Geplant,EW\ PV} - ZTrkm_{Geplant,EW\ PV} * \frac{\frac{c_{EW\ PV}}{1 - rTF_{EW\ PV} * k} - p_{IBE,EW\ PV}}{p_{IBE,EW\ PV} * rTF_{EW\ PV}}\right) + \left(\frac{c_{GW\ PFV}}{1 - rTF_{GW\ PFV} * k} - c_{GW\ PFV}\right) * \quad (17)$$

[564] In der folgenden Formel hat G[redacted] auf S 79 seines Gutachtens die Addition der variablen Kosten mit einem Minuszeichen abgebildet. Es wird dies als Fehler vermutet, der in der Berechnung folgenlos blieb und sodass die Minuszeichen hier durch Pluszeichen ersetzt wurden.

[565] Hier wurden bereits die Marktsegmente „GV EWV" und „GV KLV" von der Berechnung ausgenommen. Dies stellt die maßgebliche Abweichung zum Modell G[redacted] dar.

$$\left(ZTrkm_{Geplant,GW\ PFV} - ZTrkm_{Geplant,GW\ PFV} * \frac{\frac{c_{GW\ PFV}}{1-rTF_{GW\ PFV*k}} - p_{IBE,GW\ PFV}}{p_{IBE,GW\ PFV*}\ rTF_{GW\ PFV}}\right) + \left(\frac{c_{NV\ Stark}}{1-rTF_{NV\ Stark*k}} - c_{NV\ Stark}\right) * \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Stark} - ZTrkm_{Geplant,NV\ Stark} * \frac{\frac{c_{NV\ Stark}}{1-rTF_{NV\ Stark*k}} - p_{IBE,NV\ Stark}}{p_{IBE,NV\ Stark*}\ rTF_{NV\ Stark}}\right) + \left(\frac{c_{NV\ Schwach}}{1-rTF_{NV\ Schwach*k}} - c_{NV\ Schwach}\right) * \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} - ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} * \frac{\frac{c_{NV\ Schwach}}{1-rTF_{NV\ Schwach*k}} - p_{IBE,NV\ Schwach}}{p_{IBE,NV\ Schwach*}\ rTF_{NV\ Schwach}}\right) + \left(\frac{c_{GV\ nman}}{1-rTF_{GV\ nman*k}} - c_{GV\ nman}\right) * \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} - ZTrkm_{Geplant,GV\ nman} * \frac{\frac{c_{GV\ nman}}{1-rTF_{GV\ nman*k}} - p_{IBE,GV\ nman}}{p_{IBE,GV\ nman*}\ rTF_{GV\ nman}}\right)$$

Werden nun für 2018 die oben angeführten Parameter eingesetzt, ergeben sich folgende Aufschläge:

	ZTrkm Neu	Wegeentgelt Neu (EUR)	DB-Einnahmen (EUR)	Gesamteinnahmen (EUR)	Aufschlag je ZTrkm (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]		[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]		[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gesamt	[redacted]		[redacted]	[redacted]	

Tabelle 51: Berechnung der Aufschläge für 2018 mittels dargestellten Modells, eigene Darstellung.

Das Deckungsbeitragsziel wurde mit [redacted] EUR genau erfüllt und die Gesamteinnahmen einschließlich der Entgelte aus den direkten Kosten betragen [redacted] EUR. Der k-Wert, mit dem die Höhe der Aufschläge für alle Marktsegmente ermittelt wird, beträgt gerundet auf die ersten zehn Nachkommastellen [redacted]. Die Differenz in der Höhe von [redacted] EUR zwischen den Gesamteinnahmen von [redacted] EUR und dem Erlösziel von [redacted] EUR ist durch die Mengenänderung zu erklären. Da sich durch das niedrigere Wegeentgelt gegenüber der Entgeltfortschreibung die Anzahl der Zugtrassenkilometer (Ztrkm) erhöht, muss die Summe der direkten Kosten steigen.

	Direkte Kosten je Ztrkm (EUR)	Ztrkm Alt	Ztrkm Neu	Differenz Ztrkm	Differenz Ztrkm * Direkte Kosten (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gesamt		[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 52: Berechnung der Differenz in Zug-km und der direkten Kosten, eigene Darstellung.

Eingangs im Kapitel Grundlagen Ramsey-Preise wurde die Ramsey-Gleichgewichtsbedingung dargelegt, die sicherstellt, dass jedes Marktsegment mit einem Aufschlag $(p_i - c_i)$ proportional zum Preis (p_i) und der Markttragfähigkeit $(\frac{1}{|\eta_i|})$ belastet wird. Diese wird wie folgt dargestellt:

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i} * \eta_i = \frac{(p_j - c_j)}{p_j} * \eta_j \quad (18)$$

Da diese Gleichgewichtsbedingung zwischen den einzelnen Marktsegmenten erfüllt ist, liegen hier Aufschläge nach dem Ramsey-Boiteux-Modell vor:

	Entgelt neu (EUR)	Aufschlag (EUR)	Direkte Kosten (EUR)	(1) Aufschlag (in Relation zum Gesamttrassenpreis)	(2) Elastizität (1/relative Markttragfähigkeit)[566]	(1)*(2)[567]Gleich Gewichts bedingung
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 53: Berechnung der Aufschläge für 2018 mittels dargestellten Modells, eigene Darstellung.

[566] Darstellung der Werte mit den ersten zwei Kommastellen.
[567] Darstellung der Werte mit den ersten vier Kommastellen.

Werden nun für 2019 die oben angeführten Parameter eingesetzt, ergeben sich folgende Aufschläge:

	ZTrkm Neu	Wegeentgelt Neu (EUR)	DB-Einnahmen (EUR)	Gesamteinnahmen (EUR)	Aufschlag *je ZTrkm* (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gesamt	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 54: Berechnung der Aufschläge für 2019 mittels dargestellten Modells, eigene Darstellung.

Das Deckungsbeitragsziel wurde mit [redacted] EUR genau erfüllt und die Gesamteinnahmen einschließlich der Entgelte aus den direkten Kosten betragen [redacted] EUR. Der k-Wert beträgt gerundet auf die ersten zehn Nachkommastellen [redacted]. Die Differenz in der Höhe von [redacted] EUR zwischen den Gesamteinnahmen von [redacted] EUR und dem Erlösziel von [redacted] EUR lässt sich durch die Veränderung der Zug-km und der damit ansteigenden direkten Kosten erklären und wird in folgender Tabelle dargestellt:

	Direkte Kosten je Ztrkm (EUR)	ZTrkm-Alt	ZTrkm Neu	Differenz	Differenz * Direkte Kosten (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Gesamt		[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 55: Berechnung der Differenz in Zug-km und der direkten Kosten, eigene Darstellung.

Abschließend muss noch überprüft werden, ob die Gleichgewichtsbedingung erfüllt wird:

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i} * \eta_i = \frac{(p_j - c_j)}{p_j} * \eta_j \quad (19)$$

Da diese Gleichgewichtsbedingung zwischen den einzelnen Marktsegmenten erfüllt ist, liegen hier Aufschläge nach dem Ramsey-Boiteux-Modell vor.

	Wegeentgelt je Zug-km (EUR)	Aufschlag (EUR)	Direkte Kosten (EUR)	(1) Aufschlag (in Relation zum Preis)	(2) Elastizität (1/relative Markttragfähigkeit)[568]	(1)*(2)Gleich Gewichts bedingung[569]
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 56: Überprüfung der Gleichgewichtungsbedingung, eigene Darstellung.

2.9.9.2. Bewertung der Aufschläge und Modelle der Ö[redacted]

Die Ö[redacted] legte im Rahmen ihres Antrages vom 12.08.2016 ein Berechnungsmodell und die sich daraus ergebenden Aufschläge vor. Zusätzlich hat sie mit der Stellungnahme vom 24.06.2019 neue Aufschläge beantragt und auch hierzu ein Modell vorgelegt.

2.9.9.2.1. Aufschläge und Berechnungsmodell vom Antrag der Ö[redacted] vom 12.08.2016

Die Ö[redacted] hat mit ihrem Antrag zur Genehmigung der Aufschläge vom 12.08.2016 ein Berechnungsmodell vorgelegt,[570] welches eine Adaption des Ramsey-Boiteux-Modells darstellt:

Zugrunde gelegt wurde, dass das Marktsegment mit der niedrigsten Markttragfähigkeit auch das niedrigste durchschnittliche Wegeentgelt pro Zugtrassenkilometer (Ztrkm) zu tragen habe. Ausgangspunkt waren die in der Stellungnahme vom 12.08.2016 in Tabelle 1 dargestellten Parameter, aus denen die relative Tragfähigkeit ($rTF = \frac{1}{\varepsilon * KS * WQ}$) und anschließend die „normalisierte" Tragfähigkeit (TF) ermittelt wurde. Zur Ermittlung der „normalisierten" Tragfähigkeit wurden die relativen Tragfähigkeiten der Marktsegmente zur Tragfähigkeit des Segments mit der niedrigsten Markttragfähigkeit in Relation gesetzt. Die folgende Tabelle stellt die Werte und Berechnung dar, wie sie im Antrag vom 12.08.2016 angeführt wurden:

[568] Darstellung der Werte mit den ersten zwei Kommastellen.
[569] Darstellung der Werte mit den ersten vier Kommastellen von [redacted].
[570] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 24 ff.

Marktsegment	Preiselastizität	Kostenstruktur	Relative Tragfähigkeit	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)
EW PV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 57: Darstellung der Eingangsparameter der Ö[redacted] für die Berechnung der Aufschläge im Modell aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 23 f.

Da das Marktsegment GV_{man} die niedrigste Tragfähigkeit aufweist, wurden alle anderen Markttragfähigkeiten zu dieser in Relation gesetzt.

Zur Erzielung des Gesamterlöses werden die Erlöse je Marktsegment addiert:

$$Gesamterlös = \sum_{i=1}^{n} ZTrkm_{\ i} * rTF_i = \sum_{i=1}^{n} ZTrkm_{\ i} * TF_i * x_{GV\ man} \quad (20)$$

Für alle Segmente ausgeschrieben ergibt sich folgende Berechnung:

$$\begin{aligned} Gesamterlös = {} & ZTrkm_{EW\ PV} * TF_{EW\ PV} * x_{GV\ man} + ZTrkm_{GW\ PFV} \\ & * TF_{GW\ PFV} * x_{GV\ man} + ZTrkm_{NV\ stark} * TF_{NV\ stark} * x_{GV\ man} \\ & + ZTrkm_{NV\ Schwach} * TF_{NV\ Schwach} * x_{GV\ man} + ZTrkm_{GV\ man} \\ & * TF_{GV\ man} * x_{GV\ man} + ZTrkm_{GV\ nman} * TF_{GV\ nman} * x_{GV\ man} \end{aligned} \quad (21)$$

Werden nun die Werte samt den Ztrkm des Antrages in die Formeln eingesetzt, ergibt sich folgende Berechnung:

$$\begin{aligned} [redacted]\ € = {} & [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * GV_{man} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] \\ & * GV_{man} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * GV_{man} + [redacted]\ ZTrkm \\ & * [redacted] * GV_{man} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * GV_{man} \\ & + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * GV_{man} \end{aligned} \quad (22)$$

Wenn diese Rechnung gegen GV_{man} aufgelöst wird, ergibt sich für GV_{man} ein Wert von [redacted]. Die Ö[redacted] multiplizierte in der Folge die „normalisierte“ Tragfähigkeit (TF) mit diesem Wert, und stellte die folgenden Preise dar, die nach Ansicht der Infrastrukturbetreiberin den Anforderungen des Ramsey-Boiteux-Modells gerecht werden:

Marktsegment	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)	Ramsey-Boiteux-Preise
EW PV	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]
GV man	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]

Tabelle 58: Abbildung Tabelle 2 aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 25.

Im Anschluss stellte die Ö[redacted] ihre so berechneten Preise mit den direkten Kosten je Ztrkm je Marktsegment gegenüber und stellte fest, dass (nur) im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ die direkten Kosten über dem von ihr berechneten Ramsey-Boiteux-Preis lagen. Da gemäß § 67d Abs 4 EisbG jedenfalls die direkten Kosten getragen werden müssen, wurde für dieses Marktsegment der Preis auf Basis der direkten Kosten festgesetzt. Im nächsten Schritt berechnete die Ö[redacted] die einsetzende Mengenveränderung und setzte eine Critical-Loss Grenze in der Höhe von [redacted]% negativer Mengenveränderung fest. Die Critical-Loss Grenze verfolgt dabei den Zweck, die basierend auf dem neuen Entgeltsystem eintretenden starken negativen Mengenveränderungen abzufedern. Hierbei wurde festgestellt, dass der Ramsey-Boiteux-Preis der Ö[redacted] für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ über dem Preis der Critical-Loss Grenze im Nahverkehr von [redacted] EUR / Ztrkm lag, weswegen der Preis für dieses Marktsegment von der Infrastrukturbetreiberin auf Basis der Critical-Loss Grenze von [redacted] EUR / Ztrkm festgesetzt wurde.

Da die Preise für die Marktsegmente „Güterverkehr manipuliert“ und „Nahverkehr stark“ anhand der direkten Kosten bzw der Critical-Loss Grenze festgesetzt wurden, bedurften diese keiner neuen Ramsey-Berechnung. Das Erlösziel musste folglich um die Erlöse der beiden Marktsegmente reduziert werden, und das Ergebnis wird Ausgangspunkt für die Berechnung der Aufschläge für die übrigen Marktsegmente. Dies wurde in der Folge als „Erlösziel neu“ bezeichnet. Die anschließende Ramsey-Berechnung berücksichtigt dieses:

$$Erlösziel\ neu = [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR\ (NV\ stark) - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR\ (GV\ man) = [redacted]\ EUR \quad (23)$$

Die Ermittlung der „normalisierten“ Tragfähigkeit und die Aufschlagsberechnung wurden nun mit dem Erlösziel neu durchgeführt. Das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ wies nun die niedrigste relative Markttragfähigkeit auf:

Marktsegment	Preiselastizität	Kostenstruktur	Relative Tragfähigkeit	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)
EW PV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 59: Abbildung Tabelle 2 aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016.

$$[redacted]\ EUR = [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} \quad (24)$$

Hieraus errechnete die Ö[redacted] folgende Ramsey-Boiteux-Preise:

Marktsegment	Ramsey-Boiteux-Preise	Direkte Kosten	Aufschläge
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 60: Ramsey-Boiteux-Preise, direkte Kosten und Aufschläge, Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 30.

2.9.9.2.2. Aufschläge und Berechnungsmodell vom Antrag der Ö[redacted] vom 17.08.2017

Der Antrag für das Jahr 2019 folgt jenem für das Jahr 2018 und somit wird hinsichtlich der Methodik auf die obige Darstellung verwiesen.

Die folgende Tabelle stellt die Werte und Berechnung dar, wie sie im Antrag vom 12.08.2017 für das Jahr 2019 angeführt wurden:

Marktsegment	Preiselastizität	Kostenstruktur	Relative Tragfähigkeit	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)
EW PV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV man	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 61: Darstellung der Eingangsparameter der Ö[redacted] für die Berechnung der Aufschläge im Modell aus Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 25 f.

Für das Jahr 2019 wurde im Antrag ein Erlösziel von [redacted] EUR festgesetzt, das durch die sechs Marktsegmente erwirtschaftet werden soll. Durch das Einsetzen der Mengenwerte und der oben dargestellten Eingangsparameter in die folgende Formel ergibt sich Folgendes:

$$[\text{redacted}]\ € = [\text{redacted}]\ ZTr\ km * [\text{redacted}] * GV_{man} + [\text{redacted}]\ ZTrkm * [\text{redacted}] * GV_{man} + [\text{redacted}]\ ZTrkm * [\text{redacted}] * GV_{man} + [\text{redacted}]\ ZTrkm * [\text{redacted}] * GV_{man} + [\text{redacted}]\ ZTrkm * [\text{redacted}] * GV_{man} + [\text{redacted}]\ ZTrkm * [\text{redacted}] * GV_{man} \quad (25)$$

Wenn diese Rechnung gegen GV_{man} aufgelöst wird, ergibt sich für GV_{man} ein Wert von 1,66. Die Ö[redacted] multiplizierte in der Folge die „normalisierte“ Tragfähigkeit (TF) mit diesem Wert, und stellte die folgenden Preise dar, die nach Ansicht der Infrastrukturbetreiberin den Anforderungen des Ramsey-Boiteux-Modells gerecht werden:

Marktsegment	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)	Ramsey-Boiteux-Preise
EW PV	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]
GV man	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]

Tabelle 62: Abbildung Tabelle 2 aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016.

Im Anschluss stellte die Ö[redacted] ihre so berechneten Preise den direkten Kosten je Ztrkm je Marktsegment gegenüber und stellte fest, dass (nur) im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ die direkten Kosten über dem von ihr berechneten Ramsey-Boiteux-Preis lagen. Da gemäß § 67d Abs 4 EisbG jedenfalls die direkten Kosten getragen werden müssen, wurde für dieses Marktsegment der Preis auf Basis der direkten Kosten festgesetzt. Im nächsten Schritt berechnete die Ö[redacted] die einsetzende Mengenveränderung und setzte eine Critical-Loss Grenze in der Höhe von [redacted]% negativer Mengenveränderung fest. Hierbei wurde festgestellt, dass der Ramsey-Boiteux-Preis der Ö[redacted] für das Segment „Nahverkehr stark“ über dem Preis der Critical-Loss Grenze im Nahverkehr von [redacted] EUR / Ztrkm lag, weswegen der Preis für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ von der Infrastrukturbetreiberin auf Basis der Critical-Loss Grenze von [redacted] EUR / Ztrkm festgesetzt wurde.

Dies führte auch für 2019 zu einem „Erlösziel neu“, welches die Basis für die anschließende Ramsey-Berechnung bildete:

$$Erlösziel\ neu = [redacted]\ EUR - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR\ (NV\ stark) - [redacted]\ ZTrkm * [redacted]\ EUR\ (GV\ man) = [redacted]\ EUR \quad (26)$$

Die Ermittlung der „normalisierten“ Tragfähigkeit und die Aufschlagsberechnung wurden nun mit dem Erlösziel neu durchgeführt. Das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ weist nun die niedrigste relative Markttragfähigkeit auf:

Marktsegment	Preiselastizität	Kostenstruktur	Relative Tragfähigkeit	„normalisierte“ Tragfähigkeit (TF)
EW PV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GW PFV	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]

Tabelle 63: Abbildung Tabelle 1 aus Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016.

$$[redacted]\ EUR = [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} + [redacted]\ ZTrkm * [redacted] * NV_{Schwach} \quad (27)$$

Hieraus errechnete die Ö folgende Ramsey-Boiteux-Preise für die Fahrplanperiode 2019:

Marktsegment	Ramsey-Boiteux-Preise (EUR)	Direkte Kosten (EUR)	Aufschläge (EUR)
EW PV			
GW PFV			
NV stark			
NV schwach			
GV man			
GV nman			

Tabelle 64: Ramsey-Boiteux-Preise, direkte Kosten und Aufschläge, Ö, Antrag vom 17.08.2017, 32.

2.9.9.2.3. Kritische Würdigung

Bei der Prüfung des Modells der Ö vom 12.08.2016 für das Fahrplanjahr 2018 und des gleichlautenden Modells der Ö im Antrag vom 17.08.2017 für das Fahrplanjahr 2019 sind aus Sicht der Schienen-Control Kommission mehrere Punkte kritisch anzumerken:

1.) Verwendung untauglicher Elastizitäten und Wegekostenanteile
1.) Fehlberechnungen durch Verwendung gerundeter Werte
2.) Verwendung eines untauglichen Modells

2.9.9.2.3.1. Verwendung untauglicher Elastizitäten und Wegekostenanteile

In dem Modell der Ö wurden für die Feststellung der Elastizitäten der unterschiedlichen Marktsegmente keine eigenen ermittelten Elastizitäten verwendet. Für die Marktsegmente des Personenverkehrs wurden die Daten im Rahmen einer Metaanalyse zusammengetragen. Im Bereich des Güterverkehrs wurden diese anhand eines Scoring Modells abgeleitet. Wie *G* in seinem Gutachten zutreffend anmerkte, sind Primäranalysen im Vergleich zu Metaanalysen vorzuziehen.[571] Überdies befand *G* in seinem Gutachten die im Zuge der durchgeführten Metaanalyse bestimmten Elastizitäten für kritisch und wies auf die Nachteile dieser Methode, wie zB das Uniformitätsproblem, hin.[572] Weitere Vorteile der Primäranalyse sind darin zu sehen, dass die darin vorgenommenen Betrachtungen auf die einzelnen Marktsegmente eingehen. Dies führt insbesondere im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert" zu einer weiteren Untergliederung in „Einzelwagenladungsverkehr" und „kombinierter Ladungsverkehr", die auch *G* in seinem Gutachten angedacht und angeregt hatte. Nachdem diese Untergliederung im Rahmen der Anträge der Ö nicht vorhanden war und dafür auch keine Elastizitäten und Wegekostenanteile vorhanden waren, waren die angegeben Werte für die Berechnung nicht geeignet. Aufgrund dieser schwerwiegenden Kritikpunkte werden die Elastizitäten aus der nachträglich vorgelegten Primäranalyse verwendet. Aufgrund des Vorhandenseins einer Primäranalyse, die basierend auf der Verwendung anderer Elastizitäten und

[571] Siehe Abwägungen im Kapitel Elastizitäten.
[572] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 47 ff.

Wegekostenanteile zu signifikant unterschiedlichen Ergebnissen führt, befindet die Schienen-Control Kommission die Heranziehung der Daten der Metaanalyse nicht sachgerecht.

2.9.9.2.3.2. Fehlberechnungen durch Verwendung gerundeter Werte

Die Ö[redacted] rechnete in ihren Anträgen mit gerundeten Werten. Diese Differenzen in den Rundungen ergaben sich aus den Eingangsparametern der Berechnungen vom Antrag für das Fahrplanjahr 2018 und ebenso im Antrag für das Fahrplanjahr 2019. Dort wurden die Ztrkm in Millionen mit zwei Kommastellen angegeben. In der Stellungnahme vom 02.08.2019 wurden die Ztrkm je Marktsegment in Kilometern mit zwei Kommastellen angegeben. Wenn nun die Berechnungen für 2018 mit den Ztrkm je Marktsegment mit zwei Kommastellen und innerhalb der Berechnung mit ungerundeten Werten stattfindet, ergeben sich folgende Abweichungen zu den oben dargestellten Berechnungen:

Marktsegment	Ramsey-Preis lt Antrag (EUR)	Ramsey von *G*[redacted] nachgerechnet (EUR)	Δ in %	Ramsey nachgerechnet mit genauen Mengen (EUR)	Δ in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%
GW PFV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%
GV man	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 65: Ramsey-Boiteux-Preise, direkte Kosten und Aufschläge, Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 30.

Für 2019 ergibt sich ein sehr ähnliches Bild. Da jedoch für 2019 keine Berechnungen von *G*[redacted] vorhanden sind, werden in der folgenden Tabelle die Werte des Antrags mit den nachgerechneten Werten gegenübergestellt.

Marktsegment	Ramsey-Preis lt Antrag (EUR)	nachgerechnet mit ungerundeten Mengen (EUR)	Δ in %
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GW PFV	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV man	[redacted]	[redacted]	[redacted]%
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]%

Tabelle 66: Ramsey-Boiteux-Preise, direkte Kosten und Aufschläge, Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 30.

Die dargestellten Differenzen in der Berechnung zwischen Ramsey-Preis laut Antrag der Ö[redacted] und den von bzw nach *G*[redacted] errechneten Preisen ergeben sich durch während des Rechenvorgangs durchgeführte Rundungen. Diese Differenzen werden zudem höher, wenn die exakten Ztrkm, wie sie in der Stellungnahme vom 02.08.2019[573] angeführt wurden, verwendet werden. Eine sachliche Begründung für die Durchführung der Berechnung mit

[573] Ö[redacted], Stellungnahme vom 02.08.2019, 7 ff.

gerundeten Eingangsdaten wurde seitens der Antragstellerin nicht vorgelegt. Grundsätzlich führt die Heranziehung ungerundeter Werte zu exakteren Ergebnissen, welche in der Folge die Höhe der Aufschläge beeinflussen. Da die ungerundeten Werte seitens der Regulierungsbehörde bevorzugt werden, stellen die von der Ö[redacted] ohne ersichtlichen Grund vorgenommenen Zwischenrundungen einen weiteren Kritikpunkt im Berechnungssystem der Ö[redacted] dar.

2.9.9.2.3.3. Verwendung eines untauglichen Modells

Wie *G*[redacted] darstellte, hängt die Höhe des Aufschlages nicht nur von der Elastizität, sondern auch von der Höhe der unterstellten Grenzkosten (direkten Kosten) des Marktsegmentes ab.[574] Dies legten auch *Train* und *Tirole* eindeutig dar. Hierfür kann etwa auf die oben dargestellte Funktion $p_i = \frac{c_i}{1-k*rTF}$ verwiesen werden, aus der sich eindeutig ergibt, dass der Preis in Abhängigkeit zu der relativen Tragfähigkeit und der Höhe der direkten Kosten (c_i) steht.[575]

Demgegenüber unterstellte die Ö[redacted] in ihrem Modell, dass die Höhe des Preises von der relativen Markttragfähigkeit bestimmt wird. Demnach erhält das Marktsegment mit der niedrigsten Markttragfähigkeit auch das niedrigste Wegeentgelt. Wie *G*[redacted] ausführte findet diese Annahme im Ramsey-Boiteux-Modell keine Grundlage.[576] Im Modell der Ö[redacted] würde dieselbe Markttragfähigkeit von zwei Segmenten zu denselben Preisen je Segment führen und die Aufschläge ($p_i - c_i$) könnten in Abhängigkeit von der Höhe der direkten Kosten variieren. Dies stellt einen essentiellen Bruch zur Logik der Ramsey-Boiteux-Bepreisung dar, da die Ramsey-Gleichgewichtsbedingung missachtet wird. Dies führt zu signifikant unterschiedlichen Ergebnissen, wie *G*[redacted] in seinem Gutachten darstellte.[577] Der Schienen-Control Kommission ist weder ökonomische Literatur bekannt, welche die Position der Ö[redacted] stützt, noch eine praktische Anwendung einer solchen Systematik durch andere Infrastrukturbetreiber. In der facheinschlägigen volkswirtschaftlichen Literatur, vor allem *Tirole*[578], *Train*[579], *Krick*[580], wird der von *G*[redacted] dargestellte Ansatz vertreten. Daher ist die von der Ö[redacted] angewandte Methodik mangelhaft.

Der zweite Kritikpunkt, welcher aus der fehlerhaften Anwendung der Ramsey-Boiteux-Methodik herrührt, ist die Missachtung der Ramsey-Gleichgewichtsbedingung. *G*[redacted] führte mit Verweis auf *Train* und *Braeutigam* aus, dass der Aufschlag je Marktsegment in Relation zu den direkten Kosten je Marktsegment und der jeweiligen relativen Markttragfähigkeit gleich hoch sein muss:[581]

[574] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 77 ff; siehe auch *Train*, Optimal Regulation, 115 ff; *Tirole*, 137.
[575] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 71 f.
[576] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 69 ff.
[577] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 71 ff.
[578] *Tirole*, Theory of Industrial Organisation, 133 ff.
[579] *Train,* Optimal Regulation, 115 ff.
[580] *Krick*, Berücksichtigung der Markttragfähigkeit bei der Entgeltregulierung, 111 ff.
[581] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 19.

$$\frac{(p_i - c_i)}{p_i} * \eta i = \frac{(p_j - c_j)}{p_j} * \eta j \quad (28)$$

G stellte hinsichtlich dieser Bedingung dar, dass der prozentuale Aufschlag je Marktsegment multipliziert mit der (angepassten) Preiselastizität der Nachfrage über alle Segmente gleich sein muss. Dies bedeutet, dass der Mengenrückgang in jedem Marktsegment prozentuell gleich hoch gegenüber den Mengen sein muss, die bei Grenzkosten (theoretisches Optimum) gegeben wären.[582]

Im Modell der Ö zeigten sich für das Jahr 2018 Abweichungen der realisierten Mengen der verschiedenen Segmente von der erstbesten Lösung (theoretisches Optimum) von plus % bis minus %. Dies zeigt nach *G* die unterschiedliche Belastung der einzelnen Segmente, welche keine Deckung in der einschlägigen Literatur findet.[583] Alleine das Ergebnis, dass der Preis für das Segment „GV man" unterhalb des optimalen Preises liegt, lässt auf einen grundsätzlichen Fehler im Modell der Ö schließen. Denn im theoretischen Extremfall einer gegen null tendierenden relativen Markttragfähigkeit, bei der eine geringfügige Preiserhöhung zu einem vollständigen Rückgang der Nachfrage führen würde, müsste der Preis zumindest den Grenzkosten – in diesem Fall den direkten Kosten – entsprechen, da ein negativer Aufschlag nicht möglich ist. Die fehlende Berücksichtigung der direkten Kosten bei der Bestimmung der Ramsey-Boiteux-Preise führt daher dazu, dass die Wegeentgelte nicht entsprechend der Tragfähigkeiten der Segmente ermittelt wurden. Daher ist das Modell der Ö grob mangelhaft und nicht geeignet, Ramsey-Boiteux-Preise zu ermitteln.

Der nächste Kritikpunkt stellt die Nichtberücksichtigung bzw mangelhafte Berücksichtigung der Mengeneffekte dar. Bei einer Änderung des Preises ändert sich die nachgefragte Menge. Nachdem die Aufschläge ein mengenunabhängiges Erlösziel abdecken sollen, ist für deren Berechnung die zu erwartende Menge bei der konkreten Aufschlagshöhe essentiell, weshalb die preisinduzierte Mengenänderung im Aufschlagsmodell mitberücksichtigt werden muss. In diesem Punkt weisen die Berechnungen der Ö Inkonsistenzen auf: Während bei der Berechnung der Aufschläge die Mengenänderungen nicht mitberücksichtigt werden, muss der Ö dennoch bereits bewusst sein, dass die Höhe der Aufschläge Mengenänderungen hervorruft. Dies ergibt sich aus den Überlegungen zur Critical-Loss Grenze: Dort sollen Mengenänderungen mit maximal % der Menge gegenüber der geplanten Menge begrenzt werden. Hier war es für die Ö möglich die Mengenänderungen zu berechnen und auch eine Ableitung zu treffen, bei welchem Preis eine Mengenänderung von 1% erreicht wird. Da im Rahmen der Critical-Loss Grenze eintretende Mengenveränderungen berücksichtigt wurden, ist nicht nachvollziehbar warum dies bei der Festsetzung der Aufschläge nicht in die Berechnungen einbezogen wurde. Dies ist insofern

[582] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 73 f; mwN *Train*, Optimal Regulation, 124.
[583] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 74.

relevant, als dass das Deckungsbetragsziel durch die Verrechnung der Aufschläge multipliziert mit der Menge der gefahrenen Zug-km erreicht werden soll. Ändert sich die Menge durch die Höhe der Aufschläge, so müssen die Aufschläge diese Mengenänderung spiegeln. *G* geht auf diesen Punkt in seinem Gutachten ausführlich ein.[584] Da auf die Berücksichtigung der Mengeneffekte verzichtet wurde, obwohl deren Berechnung möglich gewesen wäre und zu anderen Aufschlägen geführt hätte, weist die Berechnungssystematik derÖBB-Infrastruktur AG einen weiteren signifikanten Mangel auf.

Zusammenfassend bleibt zu der von der Ö beantragten Methodik zur Ermittlung der Aufschläge festzustellen, dass diese gravierende Mängel aufweist. Diese führen in der Folge zu Ergebnissen, die bei der Ermittlung der Aufschläge zu falsch berechneten Aufschlägen führen. Die Schienen-Control Kommission spricht sohin der von der Infrastrukturbetreiberin vorgenommene Modifikation des Ramsey-Boiteux-Modells die Tauglichkeit ab.

2.9.9.2.4. Stellungnahme der Ö vom 27.04.2018

Im Privatgutachten von N vom 27. April 2018, welches im Zuge der Stellungnahme der Ö vom 27.04.2018 vorgelegt wurde, wird das Modell der Ö verteidigt. Hierzu stellte das Beratungsunternehmen die in den Anträgen 2018 und 2019 errechneten Entgeltwerte mit jenen von *G* im Zuge seines Gutachtens ermittelten Werten gegenüber. Der Vergleich der Entgelte je Ztrkm umfasst neben den Aufschlägen auch die Entgelte basierend auf den Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs. Da für 2018 die Unterschiede in den Kosten unter 10% liegen, folgert NE dass diese nicht korrigiert werden müssten.[585]

Basierend auf den von *G* im Rahmen seines Gutachtens getroffenen Feststellungen hinsichtlich des Modells der ÖB[586] nahm die Infrastrukturbetreiberin eine Neuberechnung unter Anwendung des von G ermittelten „Modell II“[587] vor.[588] N verglich die nach Modell von *G* ermittelten Ramsey-Boiteux Preise mit den am 12.08.2016 beantragten Preisen und konstatierte, dass die nach *G* ermittelten Ramsey-Boiteux Preise auf einem ähnlichen Niveau zu liegen kommen wie die von der Ö beantragten Wegeentgelte.[589] Weiters betonte das Beratungsunternehmen, dass ihr Modell zu höheren Zug-km Werten führen würde als jenes von *G* und führte dazu folgende Werte an:[590]

[584] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 75 ff.
[585] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 1.
[586] Insbesondere die unzureichende Berücksichtigung der direkten Kosten bei der Preisermittlung sowie die fehlend-Berücksichtigung von Mengeneffekten.
[587] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 93 ff.
[588] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 1.
[589] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 1.
[590] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 11.

Tabelle 3
Vergleich der Zugtrassenkilometer bei fixem Erlösziel ([redacted]-Antrag vs. G[redacted]-Gutachten, 2018)

Modell	(A) [redacted] Antrag	(B) G[redacted]-Gutachten*	Differenz (A-B)
Erlöse	[redacted]		
Zugkm (T)			

*Quelle: [redacted]-Antrag, G[redacted]-Gutachten (*verschiedene Tabellen, S. 96-98), N[redacted]-Analyse*

Abbildung 30: Vergleich der Zugtrassenkilometer bei fixem Erlösziel, N[redacted], Privatgutachten vom 27.04.2018, 11.

Die angeführten Zahlen sieht N[redacted] als Nachweis dafür an, dass die Anwendung des Ramsey-Modells auf die gesamten Entgelte, und nicht nur auf die Aufschläge (wie von *G*[redacted] vertreten), zu einer höheren Anzahl an Zug-km führt und somit das Modell der Ö[redacted] die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrsmarktes iSd § 67 EisbG fördere.

Auch die von *G*[redacted] vorgenommene lehrbuchgemäße Anwendung des Ramsey-Boiteux Modells wurde seitens N[redacted] bemängelt. Diese sieht in der Berechnung der Aufschläge (und nicht der gesamten Entgelte) unter Anwendung des Ramsey-Boiteux Modells eine rein „mechanische Anwendung".[591] Die Argumente des Beratungsunternehmens überzeugen jedoch nicht, da die Mengeneffekte nicht nur auf einer falschen Berechnung basieren, sondern auch derart geringfügig sind, dass diese vernachlässigt werden müssen. Zusätzlich kann dem Argument der besseren Abbildung der Wettbewerbsfähigkeit durch Ausschluss des Güterverkehrs manipuliert von der Schienen-Control Kommission nicht gefolgt werden, da ein solcher sich nur aus der falschen Modellanwendung ergibt und nicht aus einer Prüfung der Markttragfähigkeit dieser Verkehre. Aus Sicht der N[redacted] sei bei der Berechnung das gesamte Entgelt – direkte Kosten plus Aufschläge – heranzuziehen, da dies für die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern maßgeblich sei. Dies würde für den manipulierten Güterverkehr zu keinen Aufschlägen führen. Die „mechanische Anwendung" würde demgegenüber alle Marktsegmente mit Aufschlägen belasten und selbst bei unendlich hoher Preiselastizität zu Aufschlägen führen, was der Wettbewerbsfähigkeit, besonders gegenüber anderen Verkehrsträgern, keine Rechnung tragen würde.[592]

N[redacted] referenzierte auch auf das IRG-Rail paper „Initial approach to market segment definition and criteria for an assessment of markups in consideration of Directive 2012/34/EU" und bezog sich auf folgende Passage: "*Article 32(1) of Directive 2012/34/EU allows recovering the costs incurred by the infrastructure manager through the implementation of a charging scheme derived from Ramsey-Boiteux pricing and applied to a set of market segments which have to be defined by the IM and controlled by the regulatory*

[591] N[redacted], Privatgutachten vom 27.04.2018, 11.
[592] N[redacted], Privatgutachten vom 27.04.2018, 11.

body."[593] Aus diesem Zitat folgerte das Beratungsunternehmen, dass IRG-Rail nicht die Verwendung eines Ramsey-Boiteux Modell fordere, sondern nur dass das Wegeentgeltmodell daraus abgeleitet werden können müsse. Nach Auffassung von N würde dieses Argument auch vom Gutachter *G* unterstützt, der explizit darauf hingewiesen haben soll, *„dass im Falle einer Berücksichtigung anderer Tragfähigkeitskriterien auch die Ermittlung der Wegeentgelte angepasst werden müsse."*[594]

N vertat zudem die Ansicht, dass die Erhebung von Marktaufschlägen, die Wahl der Methode als auch die Feststellung, ob und inwiefern Marktsegmente Aufschläge tragen können, die Aufgabe des Infrastrukturbetreibers sei. Die Ö sei bei Wahrnehmung dieser aber nicht verpflichtet gewesen das Ramsey-Boiteux Modell „mechanisch anzuwenden", sondern vielmehr dazu angehalten weitere Aspekte wie die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrsmarktes oder die Gewährleistung des Nicht-Ausschlusses von Marktsegmenten zu berücksichtigen. Aus den Ausführungen von *G* leitete N ab, dass die Anpassungen des Ramsey-Boiteux Systems sogar vorgenommen werden sollten, um diesen Aspekten Rechnung zu tragen.[595]

Abschließend soll auf die Argumente von N betreffend die Nichtberücksichtigung der Mengeneffekte eingegangen werden, die *G* in seinem Gutachten beanstandete. N verwies hier auf die Entscheidung BK10-16-008_E der deutschen Bundesnetzagentur, welche die Berücksichtigung nicht für notwendig erachtet hätte. Weiters hielt N fest, dassdie Nichtberücksichtigung vor keiner Verfahrenspartei beanstandet worden sei.[596]

Dem Argument, dass das Modell der Ö zu einem ökonomisch besseren Ergebnis führen würde, muss hier Folgendes entgegengehalten werden: Das Beratungsunternehmen vergleicht hier einen Wert des Gutachtens von *G* (Variante III) mit dem Ergebnis einer eigenen Berechnung. Die zu dem Ergebnis führenden Berechnungsschritte und die Eingangsparameter werden von dem Beratungsunternehmen hingegen nicht vorgelegt. Eine Nachvollziehbarkeit ist sohin nicht gegeben und die Aussage, dass das Ergebnis ein besseres wäre, auch nicht validierbar. Selbst wenn die Zug-km im Modell der Ö höher liegen sollten, korrigiert dies nicht die falsche Belastung der Marktsegmente.

Wenn darauf abgestellt wird, dass eine höhere Anzahl von Zug-km zu einem ökonomisch besseren Ergebnis führt, muss festgehalten werden, dass das Modell der Ö grundsätzlich nicht danach ausgerichtet ist ein möglichst hohes Einnahmenziel zu erreichen

[593] IRG-Rail, Initial approach to market segment definition and criteria for an assessment of markups in consideration of Directive 2012/34/EU, Rz 2.
[594] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 16.
[595] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 13 f.
[596] N, Privatgutachten vom 27.04.2018, 15.

und dabei die Zug-km zu maximieren. Sowohl das Modell im Antrag der Ö als auch die folgenden Stellungnahmen und Privatgutachten haben keine Ausführungen in diese Richtung enthalten. Hätte die Ö einen solchen Ansatz verfolgt, hätte es eines anderen Modells bedurft. Diese Tatsache brachte auch *G* in der mündlichen Verhandlung vor. *G* führte in der mündlichen Verhandlung weiters aus, dass das Modell der Ö für ihn basierend auf der höheren Anzahl der Zugtrassen-km auch keine bessere Abbildung der Wettbewerbsfähigkeit bewirke. Die Differenz von Zugtrassen-km bei rd Zugtrassen-km entspricht etwa einem 5-Tausendstel und sei unter jeglichem Rundungsfehler und somit vernachlässigbar.[597]

Bezugnehmend auf das Vorbringen der „mechanischen Anwendung" des Modells, ist N und der Ö entgegenzuhalten, dass sie keine ökonomische Begründung für die Abweichung ihres Modells vom klassischen Ramsey-Boiteux Modell vorlegen. Da im Ramsey-Boiteux Modell eine „*second-best solution*" berechnet wird, muss hinreichend begründet werden warum von dieser abgegangen wird. Nur die Erwähnung des intermodalen Wettbewerbs ist nicht annähernd ausreichend um den Ausschluss des manipulierten Güterverkehrs von den Marktaufschlägen zu begründen. Weitere Überlegungen, Berechnungen oder Begründungen, warum dieses Segment ausgeschlossen werden sollte, wurden nicht vorgelegt. In der folgenden Anwendung des von der Schienen-Control Kommission geprüften Ramsey-Boiteux Modells werden auch Marktsegmente von der Berechnung ausgeschlossen. Dies ist jedoch Resultat der Prüfung der Markttragfähigkeit der Segmente, und resultiert nicht aus der (falschen) Anwendung des Modells. Da weder Argumente für das Abweichen des Modells von Ramsey-Boiteux vorgebracht wurden, noch der Ausschluss des Güterverkehrs durch dieses Modell hinreichend begründet wurde, kann die Schienen-Control Kommission diesem Modell nicht folgen.

Hinsichtlich des Vorbringens, dass auch IRG-Rail nur die Anlehnung des Entgeltsystem an Ramsey-Boiteux fordere, ist zu entgegnen, dass dieses Zitat aus dem Kontext des Papers herausgerissen wurde und sich durch diese isolierte Betrachtung eine falsche Bedeutung ergibt. Die Schienen-Control Kommission hält fest, dass im selben Absatz des Papers „best solution" (Grenzkostenbepreisung) und „second best solution" erläutert werden, und dass dezidiert darauf hingewiesen wird, dass letztere für die Verteilung von Fixkosten auf die Marktsegmente eingesetzt wird: „*In this context, marginal cost prices, a first-best solution, are not cost covering due to the specificities of natural monopolies such as high fixed costs. In this context, a second best solution to cover the loss of the monopolist is the application of Ramsey-Boiteux prices where fixed costs are spread among rail market segments considering the segments' competitiveness, meaning their price elasticity.*" Das Positionspapier enthält in Summe 18 Mal die Aussage angeführt, dass die Anwendung von Ramsey-Boiteux Preisen zur Ermittlung von second-best-Preisen zum Tragen kommt. Nur ein Mal wird die Formulierung verwendet, dass das Wegentgelt davon abgeleitet werden soll. Somit ist klar, dass die Verwendung des Ramsey-Boiteux Modells gemeint ist, und nicht bloß die Ableitung des

[597] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 8.

Entgeltsystems aus einem solchen. Dieses Argument stützt somit nicht das Modell der Ö[redacted], sondern verstärkt vielmehr die von *G*[redacted] vertretene Kritik und das von ihm entwickelte Modell der richtigen Anwendung von Ramsey-Boiteux.

Den Ausführungen von N[redacted] zur Wahl des Modells muss entgegengehalten werden, dass dieses grundsätzlich den Rahmenbedingungen des § 67d EisbG zu entsprechen hat. Die Ö[redacted] hat sich selbst für die Anwendung des Ramsey-Boiteux Modells entschieden und verpflichtete sich dadurch insoweit, als dass das Modell den gesetzlichen Anforderungen und wissenschaftlichen Standards zu entsprechen hat. Etwaige Abweichungen von dem aus Regulierungssicht erprobten Lehrbuchmodell sind zu begründen und es ist darzulegen, warum diese Abweichungen ökonomisch sinnvoll sind. Abgesehen von der wenig substanziierten Äußerung zur „mechanischen Anwendung", bleibt N[redacted] eine ökonomische Ableitung schuldig. Wie auch *G*[redacted] in der mündlichen Verhandlung darstellte, sind diese Ausführungen nicht geeignet um etwaige Abweichungen vom Ramsey-Boiteux Modell zu begründen und auch die Schienen-Control Kommission befindet diese auch nicht für ausreichend.

Bezüglich der Nichtberücksichtigung der Mengeneffekte müssen auch die Ausführungen von *G*[redacted] der Ö[redacted] entgegengehalten werden. Einerseits möchte die Infrastrukturbetreiberin Mengeneffekte, wie etwa bei der Critical-Loss Grenze, einfließen lassen, andererseits verzichtet sie gänzlich auf deren Berücksichtigung bei der Anwendung des Modells. Das Ramsey-Boiteux-Modell arbeitet unter der Prämisse von Elastizitäten, wonach eine Änderung des Preises zu einer Mengenänderung führt. Zudem hat *G*[redacted] in seinem Gutachten die Berücksichtigung von Mengeneffekten ausführlich behandelt und praktikabel in seinem Modell dargestellt. Eine Nichtberücksichtigung der Mengeneffekte würde somit einer Infragestellung der Elastizitätswerte gleichkommen, die die Infrastrukturbetreiberin selbst durch eine Primäranalyse hat ermitteln lassen. Darüber hinaus zeigt das Gutachten von *Gö*[redacted] dass eine Berücksichtigung der Mengeneffekte mit einem vertretbaren Aufwand möglich ist.[598] Die Schienen-Control Kommission sieht somit die im Rahmen des Privatgutachtens von N[redacted] vorgebrachten Argumente der Ö[redacted] als widerlegt an.

Aufschläge und Berechnungsmodell im Privatgutachten von *O*[redacted] und *T*[redacted]

Die W[redacted] legte im Laufe des Verfahrens zwei Privatgutachten von *O*[redacted] und *T*[redacted] vor, in denen alternative Berechnungsmodelle vorgestellt wurden. Zuerst wird das Privatgutachten vom 19.01.2017 dargestellt und gewürdigt und im Anschluss das Privatgutachten vom 23.08.2019.

[598] Verhandlungsschrift vom 14.05.2018, 8.

Als Beilage zur Bescheidbeschwerde an das BVwG[599] legte die W ein Privatgutachten von *O /T*[600] vor. Dieses Privatgutachten beinhaltet ein Rechenmodell zur Ermittlung der Aufschläge und sollte das Modell der Ö widerlegen.

Ausgangspunkt für die von *O /T* vorgenommenen Berechnungen bildete die Auslegung des § 67d EisbG, wonach der Gesetzgeber „*Aufschläge auf die nach dem Prinzip der direkten Kosten ermittelten Wegeentgelte*“[601] erlaube. Daraus schlossen die Privatgutachter, dass die Ramsey-Regel nicht auf den gesamten Finanzierungsbedarf anzuwenden sei, sondern nur hinsichtlich jenes Teils zur Anwendung gelangt, welcher nach Abzug der direkten Kosten übrig bleiben würde.[602] In der Folge zog die W vom Einnahmeziel in Höhe von EUR die direkten Kosten im Ausmaß von EUR ab und ermittelte somit einen Restfinanzierungsbedarf in der Höhe von EUR. Dieser Restfinanzierungsbedarf ist analog zu dem vorher dargestellten Deckungsbeitragsziel.

O /T wenden nun das Ramsey-Modell der Ö auf den Restfinanzierungsbedarf in Höhe von EUR an und kommen zu den unten dargestellten Ergebnissen. Die Privatgutachter schließen daraus, dass bei „korrekter“ Anwendung des Modells kein Gleitpfad implementiert werden müsse woraus sich signifikante Unterschiede zum Modell der Ö ergäben.

	PV EW	PFV GW	NV stark	NV schwach	GV man	GV nman
Elastizität						
Direkte Kosten	€	€	€	€	€	€
Mio km						
Kostenstruktur						
Weitergabequote						
Tragfähigkeit						
normalisierte Tragfähigkeit						
gewichtete Kilometer						
Marktaufschlag nach Ramsey-Boiteux	€	€	€	€	€	€
IBE Preise neu	€	€	€	€	€	€

Tabelle 67: Abbildung der Tabelle 2 aus *O /T* , Privatgutachten vom 19.01.2017.

[599] W , Bescheidbeschwerde vom 20.02.2017.
[600] *O /T* , Privatgutachten vom 19.01.2017.
[601] *O /T* , Privatgutachten vom 19.01.2017, 4.
[602] *O /T* , Privatgutachten vom 19.01.2017, 3 f.

O /*T* kritisierten weiters die von der Ö verwendeten Elastizitäten und stellten fest, dass besonders die für den wettbewerblichen[603] Fernverkehr *„aus der Sicht neuerer Literatur als deutlich zu niedrig einzustufen"*[604] wäre. Statt dem Wert der Ö ziehen die Privatgutachter den Wert aus der OXERA-Studie[605] mit - heran. Bei der folgenden Neuberechnung unter Verwendung der Werte der OXERA-Studie kommen *O* /*T* zu folgenden Werten:

	PV EW	PFV GW	NV stark	NV schwach	GV man	GV nman
Elastizität						
Direkte Kosten	€	€	€	€	€	€
Mio km						
Kostenstruktur						
Weitergabequote						
Tragfähigkeit						
Normalisierte Tragfähigkeit						
Gewichtete Kilometer						
Ramsey-Boiteux Preise	€	€	€	€	€	€
IBE-Preise neu	€	€	€	€	€	€

Tabelle 68: Abbildung der Tabelle 3 aus *O* /*T* , Privatgutachten vom 19.01.2017.

Aus den errechneten Werten der Tabelle 67 folgerten die Privatgutachter der W , dass eine korrekte Durchführung der Ramsey-Boiteux-Preisberechnung zu signifikant anderen Ergebnissen führen würde. Diese Differenzen erhöhen sich weiter, wenn die Werte aus der OXERA-Studie für den eigenwirtschaftlichen Verkehr in das Modell der Privatgutachter eingesetzt werden.

G bestätigte in seinem Gutachten, dass das Modell von *O* /*T* die Verzerrungen im Modell der Ö zwar verringere, dieses jedoch auch keine korrekte Anwendung des Ramsey-Boiteux-Modells darstelle. Die Gleichgewichtsbedingung wird in keiner der beiden von den Privatgutachtern dargestellten Varianten erfüllt. In der folgenden Tabelle wird die Gleichgewichtsbedingung für das Basismodell von *O* /*T* unter Berücksichtigung der Elastizitäten der Ö errechnet.[606]

[603] Gemeint: eigenwirtschaftlichen.
[604] *O* /*T* , Privatgutachten vom 19.01.2017, 4.
[605] OXERA, What are the findings from the econometric analysis? Findings report Prepared for the Department of Transport, Transport Scotland and the Passenger Demand Forecasting Council, March 2010, 12.
[606] Siehe auch *G* , Gutachten vom 21.03.2018, 73 ff.

	PV EW	PFV GW	NV stark	NV schwach	GV man	GV nman
Marktaufschlag nach Ramsey-Boiteux	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]
IBE Preise neu	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]
(1) Aufschlag (in Relation zum Preis)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
(2) Elastizität (1/MTF)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
(1) * (2) Gleich-gewichtsbedingung	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 69: Berechnung der Gleichgewichtsbedingung für das Basismodell aus *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 19.01.2017, Eigene Berechnung.

Die folgende Tabelle zeigt nun die Gleichgewichtsbedingung berechnet für das Modell von *O[redacted]/T[redacted]* unter Anwendung der sich aus der Studie *OXERA* ergebenden Elastizität des Fernverkehrs. Ebenso wie im Modell der Ö[redacted], wird auch hier der Gleichgewichtsbedingung nicht entsprochen.

	PV EW	PFV GW	NV stark	NV schwach	GV man	GV nman
Marktaufschlag nach Ramsey-Boiteux	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]
IBE Preise neu	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]
(1) Aufschlag (in Relation zum Preis)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
(2) Elastizität (1/MTF)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
(1) * (2) Gleich-gewichtsbedingung	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 70: Berechnung der Gleichgewichtsbedingung für das Modell aus *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 19.01.2017 unter Berücksichtigung der sich aus der *OXERA*-Studie ergebenden Elastizität, Eigene Berechnung.

Aus der Nichterfüllung der Gleichgewichtsbedingung ist zu folgern, dass die Marktsegmente ungleichmäßig stark belastet werden. Die Hauptursache hierfür ist die Berechnung der Aufschläge ohne korrekte Berücksichtigung der jeweiligen direkten Kosten. Da die Höhe des Aufschlags von den beiden Privatgutachtern der W[redacted] unabhängig von den direkten Kosten ermittelt wurde und die Ramsey-Gleichgewichtsbedingung somit nicht erfüllt ist, ist die Berechnung gemessen am Ramsey-Boiteux Modell fehlerhaft. Eine Anwendung würde dazu führen, dass Segmente mit höheren direkten Kosten eine relativ höhere Zusatzbelastung erfahren, als Segmente mit niedrigeren direkten Kosten. *G[redacted]* berechnete weiters die Abweichung zu der erstbesten Lösung (Entgelte auf Basis der Grenzkosten) und kam zu dem Schluss, dass zwischen den einzelnen Marktsegmenten deutliche Unterschiede bestehen. So beträgt die Abweichung im Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ [redacted]%, während sie sich im Marktsegment „Nahverkehr schwach“ auf [redacted]% beläuft. *In conclusio* zeigte *G[redacted]*, dass das Modell der Privatgutachter der W[redacted] nicht geeignet ist, Ramsey-Boiteux Preise richtig zu

bestimmen.[607] *G* kritisierte zudem, dass – wie auch im Modell der Ö – die Mengeneffekte nicht berücksichtigt wurden. Dies würde nach Berechnungen des Gutachters zu einer Überdeckung des Erlösziels in Höhe von rd EUR führen.[608]

In der Stellungnahme vom 23.08.2019 erhob die W die in der privatgutachterlichen Stellungnahme zur Neuberechnung der Marktaufschläge für 2018 und 2019 nach Korrektur der Totalkosten und der direkten Kosten durch den Amtssachverständigen *W* im Gutachten vom 17.07.2019 neu ermittelten Wegeentgelte zu ihrem Vorbringen. Hierin forderten *O* und *T* die Anwendung der durch *S* im Rahmen der Schienenverkehrsmarktstudie neu ermittelten Preiselastizitäten. Anhand einer Berechnung stellten die Privatgutachter dar, dass die unterschiedlichen Elastizitäten und Kostenstrukturen zu signifikant unterschiedlichen Aufschlägen führen. Als Ausgangspunkt wurde von *O/T* das Modell von *G* mit den Kostenanteilen aus der Studie von *S*, Triconsult und infas[609] und den Preiselastizitäten, die aus dem Schreiben von *S* vom 12.12.2018 ablesbar sind, berechnet (bezeichnet als *G / T-O*). Dem wurde das Modell Variante II[610] gegenübergestellt. Abschließend nahmen die Privatgutachter unter der Verwendung der oben dargestellten Parameter eine Berechnung der Variante II vor. Die folgende Darstellung zeigt eine Gegenüberstellung der Ergebnisse dieser Berechnungen:

Segmente	G / T-O*		G Modell II/Ö		G Modell II / T-O	
	R-B Preise	M-Aufschl.	R-B Preise	M-Aufschl.	R-B Preise	M-Aufschl.
Eigenwirtschaftl. PV						
Gemeinwirtschaftl. PFV						
NV stark						
NV schwach						
GV manipuliert						
GV nicht manipuliert						

Abbildung 31: Vergleich Ramsey-Boiteux Preise und Marktaufschläge, *O/T*, Privatgutachten, beigelegt der Stellungnahme der W vom 23.08.2019.

Betreffend Eingangsparameter und der Verwendung der Ergebnisse der Primäranalyse wird auf das entsprechende Kapitel Eingangsparameter für das Ramsey-Boiteux Modell verwiesen. Bezüglich des Modells der Privatgutachter *O/T* können die Ergebnisse nicht im Detail nachvollzogen werden. Dies mag in der Wahl der Eingangsparameter liegen, die nicht

[607] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 85 f.
[608] *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 86 f.
[609] *S*, Schienenverkehrsmarktstudie Österreich vom 07.11.2018, 49.
[610] In dieser trägt der Güterverkehr manipuliert keine Aufschläge, *G*, Gutachten vom 21.03.2018, 93 ff.

gänzlich offengelegt wurden. Obwohl die Wahl der Elastizitäten im Allgemeinen dargelegt wurde, konnte seitens der Regulierungsbehörde nicht festgestellt werden welche Elastizität die Privatgutachter für das Segment „Güterverkehr manipuliert" herangezogen haben, da in der verwendeten Quelle[611] das entsprechende Marktsegment in die Segmente „GV manipuliert KLV" und „GV manipuliert EWV" untergliedert war. Dies trifft ebenso auf die verwendeten Werte der Kostenstruktur zu. Die in dem gegenständlichen Bescheid festgestellten Entgelte auf Basis der direkten Kosten sind niedriger als jene zum Zeitpunkt der Erstellung des Privatgutachtens. Da in die Berechnung der Aufschläge durch die Schienen-Control Kommission neuere Werte eingeflossen sind, ergeben sich andere Höhen bei den Aufschlägen. Somit müssen die Ergebnisse des Privatgutachtens von den hier ermittelten Aufschlägen abweichen. Da einige verwendete Eingangsparameter im Privatgutachten unklar sind und die aktuellen Entgelte auf Basis der direkten Kosten erst nach Erstellung des Gutachtens berechnet wurden, folgt die Schienen-Control Kommission den Privatgutachtern nicht.

1.9.10 Höchstgrenzen für die berechneten Aufschläge

Aus den vorangegangenen betriebswirtschaftlichen Prüfungshandlungen und den volkswirtschaftlichen Modellabhandlungen ergeben sich unter Berücksichtigung der in den für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 maßgeblichen Produktkatalogen bzw Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Anträgen definierten Entgelthöhen die von der Schienen-Control Kommission errechneten Entgelte pro Marktsegment und Zug-km.

2.9.10.1. Für die Aufschläge des Fahrplanjahres 2018 sind folgende Parameter einschlägig

Im Produktkatalog *„Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö* [redacted] eine Beilage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö [redacted] 2018, wurden folgende Entgelte veröffentlicht:

[611] In der Schienenverkehrsmarktstudie.

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Entgelt in Euro
Zugkilometerkomponente			
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	2,157
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	1,682
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	1,834
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	1,639
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,948
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	1,580
1.1.1.g	Dienstzug *)	Zugkm	0,948
Bruttotonnenkilometerkomponente			
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001746
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001746
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002894
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002894
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001487
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001487
1.1.2.g	Dienstzug *)	Btkm	0,001487

*) Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

Abbildung 32: Veröffentlichte Entgelte (ohne Zu-/Abschläge); Quelle: Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der Ö[redacted]“, 13.

Die veröffentlichten Entgelte je Zug-km setzen sich aus den direkten Kosten und den Marktaufschlägen zusammen, während jene je Btkm nur die direkten Kosten enthalten. Wenn nun von den Entgelten je Zug-km die direkten Kosten je Zug-km abgezogen werden, erhält man die sich aufgrund der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ergebende maximale Höhe der möglichen Aufschläge. Da die direkten Kosten in diesem Bescheid gegenüber jenen, welche die Ö[redacted] ihren Aufschlagsberechnungen zugrunde legte, gekürzt wurden, liegen die maximalen Höhen der möglichen Aufschläge in manchen Marktsegmenten über den beantragten Werten. Diese Werte werden in der Folge als „Potential für Aufschläge“ bezeichnet. Die folgende Tabelle[612] zieht von den veröffentlichen Entgelten die direkten Kosten je Zug-km ab:

	Veröffentlichte Entgelte je Zug-km (EUR)	Direkte Kosten je Zug-km[613] (EUR)	Potential für Aufschläge je Zug-km (EUR)
EW PV	2,157	0,806	1,351
GW FV	1,682	0,806	0,876
NV stark	1,834	0,948	0,886
NV schwach	1,639	0,948	0,691
GV man KLV	0,948	0,848	0,1
GV man EWV	0,948	0,848	0,1
GV nman	1,58	0,848	0,732

[612] In der Tabelle werden die Obergrenze der Aufschläge für sieben Marktsegmente ermittelt. In den veröffentlichten Entgelten fehlt die Unterteilung des „Güterverkehr manipuliert“ in die Marktsegmente „GV man KLV“ und „GV man EWV“, sodass für die Segmente die Werte des „Güterverkehr manipuliert“ angenommen wurden.

[613] Verweis auf Kapitel Errechnung der Kostenansätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe.

Tabelle 71: Berechnung des Potentials für Aufschläge aus den veröffentlichten Entgelten je Zug-km abzüglich der direkten Kosten je Zug-km; Quelle: Produktkatalog Zugtrasse 2018, 13; Ö [redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Säule VI.

Zusätzlich bilden die beantragten Werte eine weitere Beschränkung der zu genehmigenden Aufschläge, weil die veröffentlichten Entgelte nicht überschritten werden dürfen.[614] Im verfahrenseinleitenden Antrag vom 12.08.2016 wurden von der Ö [redacted] erstmals Aufschläge beantragt und im Zuge des Antrags vom 24.06.2019 um *eventu*- und *sub-eventu*-Werte erweitert. Die folgende Tabelle stellt die beantragten Werte je Marktsegment und je Antrag gegenüber:

2018	Antrag vom 12.08.2016 (EUR)	Antrag vom 24.06.2019	
		in eventu (EUR)	*in sub-eventu* (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man KLV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 72: Gegenüberstellung der beantragten Werte; Quelle: Ö [redacted], Antrag vom 12.08.2016, 33 und Antrag vom 24.06.2019, 5 ff.

Es zeigt sich, dass sich für das Jahr 2018 eine antragsseitige Beschränkung durch die *in eventu*-Werte des Antrags vom 24.06.2019 ergibt.

Die folgende Tabelle stellt nun die unter Anwendung des Ramsey-Boiteux-Modells von der Schienen-Control Kommission ermittelten Aufschläge den zuvor dargestellten Beschränkungen durch das „Potential für Aufschläge“ aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und den höchsten beantragten Werten gegenüber:

	SCK ermittelte Aufschläge (EUR)	Potential für Aufschläge (EUR)	Höchste beantragte Werte (EUR)
EW PV	**0,727**	[redacted]	[redacted]
GW FV	**0,822**	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	**0,855**
NV schwach	[redacted]	[redacted]	**0,630**
GV man KLV	-	-	-
GV man EWV	-	-	-
GV nman	[redacted]	**0,732**	[redacted]

Tabelle 73: Gegenüberstellung der ermittelten Werte mit dem Potential für Aufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und den höchstbeantragten Werten; Quelle: Produktkatalog Zugtrasse 2018, 13; Ö [redacted], Antrag vom 24.06.2019, 5 ff.

[614] Siehe Kapitel zur Bindung an den verfahrenseinleitenden Antrag und die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte.

Für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ liegen die ermittelten Werte unter dem Potential für Aufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie unter den höchsten beantragten Werten. Somit können die von der Schienen-Control Kommission ermittelten Aufschläge in voller Höhe angewendet werden.

Für die Marktsegmente des Nahverkehrs liegen die ermittelten Aufschläge sowohl über dem sich aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ergebenden Potential für Aufschläge als auch über den höchsten beantragten Aufschlägen. Da letztere niedriger sind als das „Potential für Aufschläge“, werden die beantragten Werte als Höchstgrenze herangezogen. Für das Marktsegment „Nahverkehr stark“ wird somit ein Aufschlag in der Höhe von 0,855 EUR je Zug-km und für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,630 EUR je Zug-km genehmigt.

Im Marktsegment „Güterverkehr nicht-manipuliert“ liegen die von der Schienen-Control Kommission ermittelten Aufschläge über dem Potential für Marktaufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen als auch über den höchsten beantragten Aufschlägen. Da die Werte des Potentials für Marktaufschläge für dieses Marktsegment unter jenen der beantragten Aufschläge liegen, werden die veröffentlichten Entgelte pro Zug-km[615] minus der direkten Kosten in der Höhe von 0,848 EUR je Zug-km als Höchstgrenze für die Marktaufschläge in diesem Marktsegment herangezogen. Für das Marktsegment „Güterverkehr nicht-manipuliert“ wird somit ein Marktaufschlag von 0,732 EUR je Zug-km genehmigt.

Hinsichtlich der manipulierten Güterverkehre können keine Aufschläge verrechnet werden, da für diese weder Werte beantragt, noch in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht wurden.

Aus den vorangegangenen betriebswirtschaftlichen Prüfungshandlungen und den volkswirtschaftlichen Modellabhandlungen ergeben sich für das Jahr 2018 unter Berücksichtigung der oben dargestellten Beschränkungen folgende Entgelte pro Marktsegment:

[615] Siehe Tabelle 71.

	Fahrplanjahr 2018			
	je Zug-km (EUR)			je Btkm (EUR)
	Direkte Kosten	Aufschlag	Gesamt Zug-km	
EW PV	0,806	0,727	1,533	0,001743
GW FV	0,806	0,822	1,628	0,001743
NV stark	0,948	0,855	1,803	0,002877
NV schwach	0,948	0,630	1,578	0,002877
GV man KLV	0,848		0,848	0,001486
GV man EWV	0,848		0,848	0,001486
GV nman	0,848	0,732	1,58	0,001486
Dienstzüge	0,848		0,848	0,001486

Tabelle 74: Darstellung der Entgelte für das Fahrplanjahr 2018, Kapitel Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe und Ramsey-Boiteux Modell.

2.9.10.2. Für die Aufschläge des Fahrplanjahres 2019 sind folgende Parameter einschlägig

Ab dem Fahrplanjahr 2019 wurden die Wegentgelte der Ö[redacted] nicht mehr separat in einem Produktkatalog veröffentlicht, sondern direkt in deren Schienennetz-Nutzungsbedingungen abgebildet. Die Entgelte wurden wie folgt veröffentlicht:

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt-auf-schläge exkl. 20% USt [5]	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					**(z)**
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,800	1,199	1,999
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,800	0,794	1,594
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,937	1,035	1,972
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,937	0,653	1,590
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,899	-	0,899
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,899	0,452	1,351
1.1.1.g	Dienstzug[6]	Zugkm	0,899	-	0,899
Bruttotonnenkilometerkomponente					**(btk)**
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.g	Dienstzug[7]	Btkm	0,001573	-	0,001573

Abbildung 33: Veröffentlichte Entgelte (ohne Zu-/Abschlag); Quelle: Ö[redacted], Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019, 57.

Bei den Entgelten je Btkm ist anzumerken, dass die veröffentlichten Entgelte des Jahres 2019 teilweise unter den von der Schienen-Control Kommission errechneten Entgelten liegen. Die folgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung:

	Berechnete Entgelte (EUR)	Veröffentlichte Entgelte (EUR)	Genehmigte Entgelte (EUR)
EW PV	[redacted]	0,001732	0,001732
GW FV	[redacted]	0,001732	0,001732
NV stark	[redacted]	0,002864	0,002860
NV schwach	[redacted]	0,002864	0,002860
GV man KLV	[redacted]	0,001573	0,001573
GV man EWV	[redacted]	0,001573	0,001573
GV nman	[redacted]	0,001573	0,001573
Dienstzüge	[redacted]	0,001573	0,001573

Tabelle 75: Gegenüberstellung der veröffentlichten und berechneten Entgelte je Btkm und Feststellung der Entgelte je Btkm, Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019, 57; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Säule VI 2019.

Die berechneten Entgelte je Btkm liegen für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, die Marktsegmente des Güterverkehrs und für die Dienstzüge über den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelten. Da, wie zuvor dargelegt, die veröffentlichten Entgelte nicht überschritten werden dürfen und die berechneten Entgelte über den veröffentlichten Entgelten liegen, sind die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesenen Werte für die Btkm heranzuziehen.

Im Gegensatz zum Fahrplanjahr 2018 wurden für das Fahrplanjahr 2019 die Entgelte je Zug-km getrennt nach direkten Kosten und Aufschlägen veröffentlicht, als auch der Gesamtpreis je Zug-km. Nach Ansicht der Schienen-Control Kommission besteht der Zweck der frühzeitigen Veröffentlichung der Entgelte im Schutz der Eisenbahnverkehrsunternehmen.[616] Diese sollen vor Bestellung der Trassen die anfallenden Entgelte kennen und ihren Planungen zugrunde legen können. In diesem Zusammenhang ist das Gesamtentgelt je Zug-km für die Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheidend und nicht dessen Zusammensetzung aus den Komponenten der direkten Kosten und Aufschläge. Dementsprechend werden vom Gesamtentgelt je Zug-km die direkten Kosten in der festgestellten Höhe abgezogen, sodass die Differenz die Höchstgrenze für die Festsetzung der Aufschläge darstellt („Potential für Aufschläge“). Der Ansatz orientiert sich sohin an der Herangehensweise für das Jahr 2018. In der folgenden Tabelle[617] werden die festgestellten direkten Kosten je Zug-km von den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Gesamtentgelten abgezogen:

[616] Siehe Kapitel zur Bindung an den verfahrenseinleitenden Antrag und die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte.

[617] In der Tabelle werden die Obergrenze der Aufschläge für sieben Marktsegmente ermittelt. In den veröffentlichten Entgelten fehlt die Unterteilung des „Güterverkehr manipuliert“ in die Marktsegmente „GV man KLV“ und „GV man EWV“, sodass für die Segmente die Werte des „Güterverkehr manipuliert“ angenommen wurden.

	Veröffentlichte Gesamtentgelte je Zug-km (EUR)	Direkte Kosten je Zug-km (EUR)	Potential für Aufschläge je Zug-km (EUR)
EW PV	1,999	0,727	1,272
GW FV	1,594	0,727	0,867
NV stark	1,972	0,888	1,084
NV schwach	1,590	0,888	0,702
GV man KLV	0,899	0,833	0,066
GV man EWV	0,899	0,833	0,066
GV nman	1,351	0,833	0,518

Tabelle 76: Berechnung des Potentials für Aufschläge aus den veröffentlichten Gesamtentgelten je Zug-km abzüglich der direkten Kosten je Zug-km, Schienennetz-Nutzungsbedingungen, 57; Ö[redacted], Stellungnahme vom 03.12.2019, Säule VI 2019.

Analog zum Fahrplanjahr 2018 bilden die von der Ö[redacted] beantragten Werte eine Grenze für die zu genehmigenden Aufschläge. Im verfahrenseinleitenden Antrag vom 17.08.2017 wurden von der Ö[redacted] erstmals Aufschläge beantragt und in einem Antrag vom 24.06.2019 um *eventu*- und *sub-eventu*-Werte ergänzt. Die folgende Tabelle stellt die beantragten Werte je Marktsegment und je Antrag gegenüber:

2019	Antrag vom 17.08.2017 (EUR)	Antrag vom 24.06.2019	
		in eventu (EUR)	*in sub-eventu* (EUR)
EW PV	[redacted]	[redacted]	
GW FV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NV schwach	[redacted]	[redacted]	
GV man KLV			
GV man EWV	[redacted]	[redacted]	[redacted]
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 77: egenüberstellung der beantragten Werte, Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 34; Ö[redacted], Antrag vom 24.06.2019, 4 ff.

Für das Jahr 2019 liegen die höchsten beantragten Werte für die Marktsegmente „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, „Nahverkehr stark“ und „Güterverkehr manipuliert“ in den *in eventu*-Werten des Antrags vom 24.06.2019. Die höchsten beantragten Werte für den „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr“ und „Nahverkehr schwach“ ergaben sich aus dem verfahrenseinleitenden Antrag vom 17.08.2017.

In der folgenden Tabelle werden die von der Schienen-Control Kommission (SCK) ermittelten Aufschläge, das „Potential der Aufschläge“ [höchstzulässige Aufschläge] gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die höchsten beantragten Werte gegenübergestellt:

	Von SCK ermittelte Aufschläge (EUR)	Potential für Aufschläge (EUR)	Höchste beantragte Werte (EUR)
EW PV	**0,722**	[redacted]	[redacted]
GW FV	**0,762**	[redacted]	[redacted]
NV stark	[redacted]	[redacted]	**1,049**
NV schwach	[redacted]	[redacted]	**0,653**
GV man KLV		[redacted]	
GV man EWV		[redacted]	
GV nman	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Tabelle 78: Gegenüberstellung der ermittelten Werte mit dem Potential für Aufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und den beantragten Werten, Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019, 57; Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 34; Ö[redacted], Antrag vom 24.06.2019, 5 ff.

Für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ liegen die ermittelten Werte unter dem Potential für Aufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie unter den höchsten beantragten Werten. Somit können die ermittelten Aufschläge in voller Höhe genehmigt werden.

Für die Marktsegmente des Nahverkehrs liegen die von der Schienen-Control Kommission ermittelten Aufschläge über dem sich anhand der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ergebenden „Potential für Aufschläge“ als auch über den höchsten beantragten Aufschlägen. Da letztere niedriger sind als die veröffentlichten Werte, werden die beantragten Werte als Höchstgrenze herangezogen. Für das Marktsegmente „Nahverkehr stark“ wird somit ein Aufschlag in der Höhe von 1,049 EUR je Zug-km und für das Marktsegment „Nahverkehr schwach“ in der Höhe von 0,653 EUR je Zug-km genehmigt.

Im Marktsegment „Güterverkehr nicht-manipuliert“ liegen die Aufschläge über dem Potential für Marktaufschläge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen als auch über den höchsten beantragten Aufschlägen. Da das „Potential für Marktaufschläge“ aufgrund des veröffentlichten Gesamtentgelts für dieses Marktsegment unter jenen der beantragten Aufschläge liegt, werden die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte pro Zug-km[618] minus der direkten Kosten in der Höhe von 0,833 EUR je Zug-km als Höchstgrenze für die Marktaufschläge in diesem Marktsegment herangezogen. Für das Marktsegment „Güterverkehr nicht-manipuliert“ wird somit ein Marktaufschlag von 0,518 EUR je Zug-km genehmigt.

Auch im Fahrplanjahr 2019 scheitert die Verrechnung von Aufschlägen für die manipulierten Güterverkehre an der Antragsbindung.

Zusammengefasst wurden für das Jahr 2019 somit folgende Entgelte ermittelt:

[618] Siehe Tabelle 76.

	Fahrplanjahr 2019			
	je Zug-km (EUR)			je Btkm (EUR)
	Direkte Kosten	Aufschlag	Gesamt Zug-km	
EW PV	0,727	0,722	1,449	0,001732
GW FV	0,727	0,762	1,489	0,001732
NV stark	0,888	1,049	1,937	0,002864
NV schwach	0,888	0,653	1,541	0,002864
GV man KLV	0,833		0,833	0,001573
GV man EWV	0,833		0,833	0,001573
GV nman	0,833	0,518	1,351	0,001573
Dienstzüge	0,833		0,833	0,001573

Tabelle 79: Darstellung der Entgelte für das Fahrplanjahr 2019, Kapitel Errechnung der Kostensätze und Entgelte je Marktsegmentgruppe und Ramsey-Boiteux Modell.

Die Feststellungen zur Berechnung der direkten Kosten je Marktsegment und zu den Aufschlägen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen gründen sich auf das Gutachten von *G* [redacted] und das Fachwissen der Schienen-Control Kommission. Aufgrund ihres Fachwissens konnte die Schienen-Control Kommission einschlägige Fachliteratur heranziehen. Anhand des Gutachtens, ihres Fachwissens sowie der Literatur kann die Schienen-Control Kommission das Vorbringen der Verfahrensparteien, einschließlich der Ausführungen der Privatgutachter der Ö [redacted] und der W [redacted], einer kritischen Würdigung unterziehen. Die Feststellungen zu den von der Ö [redacted] veröffentlichten Entgelten beruhen auf der Einsicht in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö [redacted].

2 Rechtlich folgt daraus:

2.1 Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 67d Abs 6 Satz 1 EisbG bedarf die Festsetzung weiterer Aufschläge der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des § 67d Abs 1 EisbG vorliegen. Die Ö [redacted] hat einen Antrag auf Genehmigung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG gestellt, über den die Schienen-Control Kommission zu entscheiden hat. Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist somit gegeben.

2.1.1 Zur behaupteten mangelnden fachlichen Kompetenz der Schienen-Control Kommission

Mehrfach behauptete die W [redacted], dass es den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission in ihrer derzeitigen Zusammensetzung an eisenbahntechnischem Sachverstand mangele und sie deswegen für eine Entscheidung unzuständig wäre.[619]

§ 82 Abs 1 EisbG sieht hinsichtlich der Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission vor:

„Die Schienen-Control Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören. Die übrigen Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche zu sein. Die Mitglieder und Ersatzmitglieder sind über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung zu bestellen. Den jeweiligen Bestellungen hat ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen.

[…]“

Sämtliche Mitglieder der Schienen-Control Kommission – sowohl in der früheren als auch in der derzeitigen Zusammensetzung – wurden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie[620] nach Durchlaufen des in § 82 Abs 1 EisbG normierten Auswahlverfahrens der Bundesregierung zur Bestellung vorgeschlagen. Die erfolgte Bestellung der einzelnen Mitglieder ist sohin einer Bestätigung des Vorhandenseins der gesetzlich geforderten Fachkenntnis für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche gleichzuhalten. Andernfalls hätte sowohl der Vorschlag durch das Bundesministerium, als auch die Bestellung durch die Bundesregierung nicht erfolgen dürfen.

[619] W [redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 4, 22; W [redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 31.
[620] Siehe.

Nachdem die fachliche Qualifikation der einzelnen Mitglieder der Schienen-Control Kommission und folglich des gesamten Kollegialorgans außer Frage steht, kann auch die von der W[redacted] behauptete Unzuständigkeit der kollegial eingerichteten Behörde ausgeschlossen werden.

2.2 Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

2.2.1 Rechtliche Grundlagen

Die RL 2012/34/EU[621] lautet auszugsweise wie folgt:

„Artikel 13
Bedingungen für den Zugang zu Leistungen

Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.

[…]

Artikel 27
Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.

(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

[621] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl 2012 L 343, 32.

(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(4) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

[…]

Artikel 31
Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten verpflichten den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung, der Regulierungsstelle alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit diese ihre in Artikel 56 genannten Funktionen wahrnehmen kann. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung den Eisenbahnunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnunternehmen gemäß den Artikeln 30 bis 37 tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die Kommission erlässt vor dem 16. Juni 2015, Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, diese Modalitäten schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Durchführungsrechtsakte zur Verfügung.

[…]

Artikel 32
Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

(1) Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Bevor die Mitgliedstaaten solche Aufschläge genehmigen, stellen sie sicher, dass die Infrastrukturbetreiber prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.

Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.

Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Liste gemäß Artikel 56.

[…]

(6) Beabsichtigt ein Infrastrukturbetreiber, die wesentlichen Bestandteile der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Entgeltregelung zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate vor Ablauf der in Artikel 27 Absatz 4 genannten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

[…]

Artikel 35

Leistungsabhängige Entgeltregelung

(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

[…]

Artikel 43
Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.

[…]

ANHANG I
VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

— Grundstücke;

— Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;

— Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;

— schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;

— Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);

— Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;

— Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;

— Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;

— Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;

— Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

ANHANG II
FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN
(gemäß Artikel 13)

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,

b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,

c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,

d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,

e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,

f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

[…]

ANHANG IV
INHALT DER SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN
(gemäß Artikel 27)

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten:

[…]

2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der Artikel 31 bis 36 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

[…]

ANHANG VI
ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF EISENBAHNINFRASTRUKTURKOSTEN UND ZUGANGSENTGELTE
(gemäß Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 35)

1. Die Paare, die von den Infrastrukturbetreibern zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung gemäß Artikel 32 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:

a) Personenverkehr/Güterverkehr,

b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge,

c) Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr,

d) Kombinierter Verkehr/Direktverkehr,

e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,

f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,

g) Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.

[…]

ANHANG VII
ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS
(gemäß Artikel 43)

(1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird der Netzfahrplan nach den Wintermonaten angepasst, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.

(3) Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet höchstens zwölf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel. Nach Fristende eingegangene Anträge werden von den Infrastrukturbetreibern ebenfalls berücksichtigt.

[…]“.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909[622] lautet auszugsweise wie folgt:

„Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. *„Direkte Kosten“ sind die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen;*

[622] Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 vom 12.06.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, ABl 2015 L 148, 17.

1. *„direkte Stückkosten“ sind die direkten Kosten je Zugkilometer, Fahrzeugkilometer, Bruttotonnenkilometer eines Zuges oder einer Kombination hiervon;*

2. *eine „Kostenstelle“ ist eine Geschäftseinheit innerhalb des Rechnungslegungssystems eines Infrastrukturbetreibers, in der die Kosten, aufgeschlüsselt auf direkte oder indirekte Kosten, einer marktfähigen Leistung zugeordnet werden.*

Artikel 3

Direkte Kosten des gesamten Netzes

(1) Die direkten Kosten für das gesamte Netz errechnen sich aus der Differenz zwischen den Kosten für die Erbringung der Dienste des Mindestzugangspakets und für den Zugang zu den Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, einerseits und andererseits den in Artikel 4 genannten Kosten, die nicht geltend gemacht werden können.

(2) Die Mitgliedstaaten können festlegen, dass der Infrastrukturbetreiber die Kosten für eine effiziente Dienstleistungserbringung für die Zwecke der in Absatz 1 genannten Berechnung der direkten Kosten auf sein gesamtes Netz anwendet.

(3) Vermögenswerte, die zum Zweck der Berechnung der direkten Kosten für das gesamte Netz zugrunde gelegt werden, müssen sich auf die historischen Werte stützen oder, falls diese Werte nicht bekannt oder niedriger sind, auf aktuelle Werte. Historische Vermögenswerte richten sich nach den vom Infrastrukturbetreiber zum Zeitpunkt des Erwerbs dieses Vermögenswerts gezahlten und dokumentierten Beträgen. Bei einem Schuldenerlass, bei dem alle oder ein Teil der Schulden eines Infrastrukturbetreibers von einer anderen Rechtsperson übernommen wurden, hat dieser — bezogen auf sein gesamtes Netz — einem relevanten Teil des Schuldenerlasses entsprechend seine Vermögenswerte und damit die direkten Kosten niedriger anzusetzen. Abweichend vom ersten Satz kann der Infrastrukturbetreiber Werte, einschließlich Schätzwerte, aktuelle Werte oder Wiederbeschaffungswerte, zugrunde legen, sofern diese transparent, belastbar und objektiv ermittelt und gegenüber der Regulierungsstelle hinreichend begründet werden können.

(4) Unbeschadet Artikel 4 und sofern der Infrastrukturbetreiber transparent, belastbar und objektiv u. a. nach international bewährter Praxis die Kosten feststellen und nachweisen kann, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, kann er bei der Berechnung seiner direkten Kosten für sein gesamtes Netz insbesondere folgende Kosten geltend machen:

a) *Kosten für Personal, das benötigt wird, um eine bestimmte Strecke offen zu halten, sofern ein Antragsteller beantragt, einen bestimmten Zugbetrieb außerhalb der regulären Betriebszeiten dieser Strecke durchzuführen;*

a) *der Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen, die dem Verschleiß durch den Zugbetrieb ausgesetzt ist;*

b) *der Anteil der Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beidem und der tragenden Oberleitungsausrüstung, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind;*

c) *die Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wurde, in dem Umfang, wie sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.*

(5) Die für die Berechnung gemäß diesem Artikel zugrunde gelegten Kosten müssen sich auf tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber geleistete oder prognostizierte Zahlungen stützen. Gemäß diesem Artikel berechnete Kosten sind einheitlich anhand von Daten für denselben Referenzzeitraum zu ermitteln oder zu veranschlagen.

Artikel 4

Nicht geltend zu machende Kosten

(1) Der Infrastrukturbetreiber kann bei der Berechnung der direkten Kosten seines gesamten Netzes vor allem die folgenden Kosten nicht geltend machen:

a) *Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt;*

a) *Kosten, die sich nicht auf vom Infrastrukturbetreiber geleistete Zahlungen beziehen. Kosten oder Kostenstellen, die in keinem direkten Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mindestzugangspakets oder des Zugangs zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, stehen;*

b) *Kosten für den Erwerb, den Verkauf, den Rückbau, die Altlastensanierung, die Rekultivierung oder die Pacht oder Miete von Grundstücken oder anderer Anlagevermögen;*

c) *das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten, einschließlich Gemeinkosten für Dienst- und Versorgungsbezüge;*

d) Finanzierungskosten;

e) Kosten im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt oder Obsoleszenz;

f) Kosten für immaterielle Vermögenswerte;

g) Kosten für streckenseitige Sensoren, Kommunikationsausrüstungen und Signalvorrichtungen, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind;

h) Kosten für Informations-, nicht streckenseitige Kommunikations- oder Telekommunikationsausrüstung;

i) Kosten im Zusammenhang mit Einzelfällen von höherer Gewalt, Unfälle und Betriebsunterbrechungen unbeschadet Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU;

j) Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind. Direkte Kosten, die aufgrund des Zugbetriebs anfallen, der die Bahnstromversorgung nicht nutzt, dürfen keine Kosten für die Nutzung der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung enthalten;

k) Kosten für die Bereitstellung der in der Richtlinie 2012/34/EU Anhang II Punkt 1 Buchstabe f genannten Informationen, sofern sie nicht für den Zugbetrieb angefallen sind;

l) Verwaltungskosten, die durch die Festlegung differenzierter Wegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 und Artikel 32 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU angefallen sind;

m) Abschreibungen, die nicht dem tatsächlichen Verschleiß der Infrastruktur aufgrund des Zugbetriebs zuzuschreiben sind;

n) der Anteil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung von baulicher Infrastruktur, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.

(2) Hat der Infrastrukturbetreiber Mittel zur Finanzierung bestimmter Infrastrukturinvestitionen erhalten, die er nicht zurückzahlen muss, und werden diese Investitionen bei der Berechnung der direkten Kosten berücksichtigt, dürfen die Kosten dieser Investitionen — unbeschadet Artikel 32 der Richtlinie 2012/34/EU — das Niveau der Entgelte nicht erhöhen.

(3) Kosten, die aufgrund dieses Artikels bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurden, sind gemäß Artikel 3 Absatz 5 für einen Referenzzeitraum zu ermitteln bzw. zu veranschlagen.

Artikel 5

Berechnung und Modulation der direkten Stückkosten

(1) Der Infrastrukturbetreiber berechnet die durchschnittlichen direkten Stückkosten für das gesamte Netz, indem er die direkten Kosten für das gesamte Netz durch die Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer teilt, die veranschlagt oder tatsächlich geleistet wurden.

Alternativ kann der Infrastrukturbetreiber, sofern er gegenüber der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstelle nachweist, dass die in Absatz 2 genannten Werte oder Parameter für verschiedene Teile seines Netzes deutlich voneinander abweichen, und er sein Netz in diese Teile aufgeteilt hat, die durchschnittlichen direkten Stückkosten seiner Netzteile berechnen, indem er die direkten Kosten für diese Teile durch die Gesamtzahl der prognostizierten oder tatsächlich geleisteten Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer teilt. Der Prognosezeitraum kann sich auf mehrere Jahre erstrecken.

Die durchschnittlichen direkten Stückkosten kann der Infrastrukturbetreiber aus der Kombination der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer berechnen, sofern dieses Verfahren den direkten kausalen Zusammenhang mit dem Zugbetrieb nicht verändert. Unbeschadet Artikel 3 Absatz 3 kann der Infrastrukturbetreiber die tatsächlich entstandenen oder prognostizierten Kosten zugrunde legen.

(2) Die Mitgliedstaaten können dem Infrastrukturbetreiber gestatten, die durchschnittlichen direkten Stückkosten so zu modulieren, dass sie den durch einen oder mehrere der folgenden Parameter beeinflussten unterschiedlichen Verschleiß der Infrastruktur berücksichtigen:

a) Zuglänge und/oder Zahl der Fahrzeuge eines Zugs;

a) Zugmasse;

b) Art des Fahrzeugs, insbesondere dessen ungefederte Masse;

c) Zuggeschwindigkeit;

d) Antriebsleistung der motorisierten Einheit;

e) Achslast und/oder Zahl der Achsen;

f) Anzahl der festgestellten Flachstellen oder effektiver Einsatz von Schleuderschutzausrüstung;

g) Längssteifigkeit der Fahrzeuge und horizontale Kräfte, die auf die Gleise wirken;

h) verbrauchte und gemessene elektrische Energie oder Dynamik des Dachstromabnehmers oder der Stromabnehmer für Stromschienen als Parameter für die Anlastung des Verschleißes der Oberleitung oder der Stromschiene;

i) Gleisparameter, insbesondere die Radien;

j) sonstige kostenrelevante Parameter, bei denen der Infrastrukturbetreiber gegenüber der Regulierungsstelle nachweisen kann, dass die Werte jedes dieser Parameter, auch gegebenenfalls von Abweichungen jedes dieser Parameter, objektiv gemessen und festgehalten wurden.

(3) Die Modulation der direkten Stückkosten darf nicht dazu führen, dass sich die in Artikel 3 Absatz 1 genannten direkten Kosten im gesamten Netz erhöhen.

(4) Zusatzkosten durch die vom Infrastrukturbetreiber veranlasste planmäßige oder sonstige Umleitung von Zügen dürfen nicht in die Kosten eingerechnet werden, die unmittelbar aufgrund des Betriebs dieser Züge anfallen. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn diese Zusatzkosten dem Eisenbahnunternehmen vom Infrastrukturbetreiber erstattet wurden oder wenn sich die Umleitung aus einem Koordinierungsverfahren gemäß Artikel 46 der Richtlinie 2012/34/EU ergab.

(5) Die für die Berechnungen im Sinne dieses Artikels zugrunde gelegte Summe der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer oder Kombination dieser Werte ist bezogen auf den in Artikel 3 Absatz 5 genannten Referenzzeitraum zu ermitteln bzw. zu veranschlagen."

Das Eisenbahngesetz 1957[623] lautet auszugsweise wie folgt:

„Eisenbahninfrastruktur

§ 10a. Eisenbahninfrastruktur umfasst die Anlagen, die im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, angeführt sind.

Mindestzugangspaket

[623] Eisenbahngesetz 1957, StF BGBl 60/1957.

§ 58. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:

1. *die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;*
1. *die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;*
2. *die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;*
3. *Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.*

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.

[…]

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen.

[…]

(4) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten enthalten zu sein. […] In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein: […]

2. ein Abschnitt, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet

a) hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung;

b) ausreichende Informationen zu den Entgelten;

c) andere für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur relevante Angaben zum Mindestzugangspaket und den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des

Schienenzuganges, und zur Gewährung von Serviceleistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden, wenn all dies nur durch einen einzigen Anbieter erbracht wird;

d) Ausführungen im Einzelnen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 67a, 67d, 67e und 69a Abs. 2 angewandt werden;

e) Angaben zu beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den nächsten fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen;

[…]

(8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

[…]

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

[…]

(4) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

Kosten des Zugbetriebes

§ 67. (1) Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

(2) Erlässt die Europäische Kommission einen Durchführungsrechtsakt, mit dem die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, festgelegt werden, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die schrittweise Übernahme dieser Modalitäten zu beschließen; die Übernahme der Modalitäten hat jedoch innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsaktes zu erfolgen.

[…]

Volle Kostendeckung der Wegeentgelte

§ 67d. (1) Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Wegeentgelte darf jedoch die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.

(2) Vor Festsetzung weiterer Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen.

(3) Die weitere Untergliederung von Marktsegmenten je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung ist zulässig.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Liste der von ihm festgelegten Marktsegmente zu erstellen, diese in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und alle fünf Jahre zu überprüfen. In diese Liste sind mindestens die drei folgenden Segmente aufzunehmen

1. Güterverkehrsdienste,

1. *Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und*
2. *andere Personenverkehrsdienste.*

(5) In der Liste der festgelegten Marktsegmente sind auch Marktsegmente festzulegen, in denen Zugangsberechtigte gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen werden.

(6) Die Festsetzung weiterer Aufschläge bedarf der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des Abs 1 vorliegen. Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der gemäß Abs. 2 durchzuführenden Prüfung vorzulegen.

(7) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wesentliche Bestandteile der im Abs. 1 bis 5 angeführten Entgeltregel zu verändern, hat es diese Veränderung mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs. 8 angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

[…]

Leistungsabhängige Wegeentgeltbestandteile

§ 67h. Unter Anwendung der Grundsätze einer leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die für die gesamte Eisenbahninfrastruktur zu gelten haben, müssen die Wegeentgeltregeln überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

[…]

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören. Die übrigen Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche zu sein. Die Mitglieder und Ersatzmitglieder sind über Vorschlag des

Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung zu bestellen. Den jeweiligen Bestellungen hat ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen."

Das Eisenbahngesetz 1957 idF BGBl I 2004/38 lautete auszugsweise wie folgt:

„Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte

§ 67. […]

(7) Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein."

Das Bundesbahngesetz[624] lautet auszugsweise wie folgt:

„Bereitstellung der Schieneninfrastruktur und Schieneninfrastrukturvorhaben

§ 42. (1) Die Ö[redacted] trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Der Bund leistet der Ö[redacted] über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

(2) Weiters leistet der Bund zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse.

(3) Über die Zuschüsse gemäß Abs 1 und 2 sind zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Ö[redacted] zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind. Die Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen."
[…]

[624] Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), StF BGBl 1992/825.

2.2.2 Zur Bindung an den verfahrenseinleitenden Antrag und die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte

Zur Antragsbindung

Die verfahrenseinleitenden Anträge vom 12.08.2016 und 17.08.2017 auf Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisbG stellen Anbringen iSd § 13 Abs 1 AVG dar. Sie verhalten die Behörde zur Durchführung eines Verwaltungsverfahrens, durch das die beantragten Aufschläge geprüft werden, und sind gleichzeitig die materiellrechtliche Grundlage für die Erlassung des Bescheides. Daraus folgt aber auch, dass der Antrag den Prozessgegenstand des Verwaltungsverfahrens konstituiert und begrenzt.[625]

Nach der Bestimmung des § 13 Abs 8 AVG kann der verfahrenseinleitende Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden. Jedoch darf durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert werden und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.[626] Soweit eine Antragsänderung *„das Wesen (den Charakter)"* der Sache betrifft, wird dies seitens des VwGH in stRsp[627] als Stellung eines neuen Antrags unter konkludenter Zurückziehung des ursprünglichen Antrags gewertet. Ob durch die Antragsänderung die Zuständigkeit der Behörde *„berührt"* wird, richtet sich nach den einschlägigen Zuständigkeitstatbeständen.[628]

Mit Schreiben vom 24.06.2019 beantragte die Ö[redacted] im Zuge der Durchführung einer seitens der Schienen-Control Kommission aufgetragenen Neuberechnung der Aufschläge vom verfahrenseinleitenden Antrag abweichende Aufschlagshöhen. Durch die seitens der Ö[redacted] vorgenommene Modifikation der verfahrenseinleitenden Anträge für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 wird keine Änderung der Zuständigkeit bewirkt. Nachdem das einschlägige Materiengesetz mit § 67d Abs 6 EisbG eine Genehmigungskompetenz der Schienen-Control Kommission für die Festsetzung weiterer Aufschläge auf das Wegeentgelt normiert, die unabhängig von der Höhe der beantragten Aufschlagswerte besteht, bleiben die *eventualiter* und *sub-eventualiter* beantragten Aufschlagshöhen ohne Auswirkungen auf die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde.

Daneben ist für die zulässige Änderung des verfahrenseinleitenden Antrags erforderlich, dass die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert wird. Wo die Grenze zwischen einer das Wesen der Sache nicht berührenden Antragsänderung und einer unzulässigen Antragsänderung verläuft, ist im Rahmen einer Wertungsfrage einzelfallbezogen zu entscheiden.[629] Der Rsp folgend lassen sich die Grenzen anhand zweier Parameter ziehen: Zum einen soll eine Antragsänderung dann das Wesen der Sache berühren, wenn es sich in Wahrheit nicht um

[625] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13 Rz 1.
[626] VwGH 12.12.2017, 2016/05/0068.
[627] VwGH 08.11.1994, 93/04/0079 mwN; VwGH 23.03.1999, 98/05/0215.
[628] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13 Rz 44.
[629] VwSlg 18003 A/2010.

eine Änderung des ursprünglichen Antrages, sondern um ein neues, *„anderes Vorhaben"* handelt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn das Vorhaben im Lichte des anzuwendenden Materiengesetzes eine andere Qualität enthält.[630] Daneben geht mit einer zulässigen Antragsänderung die behördliche Pflicht einher, das Verfahren soweit zu ergänzen, als dies zur Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes notwendig ist. Auch ist hierbei den Parteien des Verfahrens Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben.[631] Nach *Walter/Thienel* führt dies dazu, dass im Zuge der Beurteilung der Antragsänderung auch darauf Bedacht zu nehmen ist, ob damit umfangreiche Verfahrensergänzungen und weitreichende Wiederholungen von Verfahrensschritten erforderlich werden.[632]

Mit der am 24.06.2019 vorgebrachten Änderung der verfahrenseinleitenden Anträge wurde seitens der Ö[redacted] auf bereits bestehende Ermittlungsergebnisse Bezug genommen, ohne dass dadurch ein *„anderes Vorhaben"* verwirklicht wurde. Vielmehr wurden unter Rückgriff auf das durch den Gutachter *G*[redacted] entwickelte Modell zur Berechnung von Ramsey-Preisen unter Verwendung von im Rahmen des Verfahrens ermittelten Eingangsparametern neue Aufschlagshöhen für die verschiedenen Marktsegmente errechnet und beantragt. Die Sache blieb ihrem Wesen nach unverändert und auch im Lichte des EisbG als einschlägiges Materiengesetz ist nicht von einem neuen Vorhaben einer anderen Qualität auszugehen.

Entgegen der Auffassung der W[redacted] sind die Eventualanträge und Sub-Eventualanträge nicht deshalb rechtswidrig, weil sie über die zuvor gestellten Hauptanträge hinausgehen.[633] Dieser Standpunkt wird insbesondere nicht durch das von der W[redacted] zitierte Erkenntnis des BVwG zu W110 2186901-1/10E (mittlerweile bestätigt durch VwGH Ro 2020/03/0006) gestützt. Dieses Erkenntnis befasst sich mit der Frage der Zulässigkeit von Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, nicht hingegen mit Antragsänderungen.

Die Schienen-Control Kommission sieht sich an die von der Ö[redacted] beantragten Aufschlagshöhen gebunden, da die Erlassung eines antragsbedürftigen Bescheides von Amts wegen, also ohne einen eindeutigen diesbezüglichen Antrag, den Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet.[634] In älteren Erkenntnissen hob der VwGH solche Entscheidungen wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit auf.[635] In der jüngeren Rsp nahm das Höchstgericht vermehrt eine Verletzung der Partei in ihrem Recht auf Einhaltung der Zuständigkeitsordnung an.[636] Eine amtswegige Erlassung eines antragsbedürftigen Bescheides verstößt zudem auf

[630] VwGH 10.09.2008, 2007/05/0107; VwGH 18.02.2010, 2008/07/0087.
[631] VwGH 10.09.2008, 2007/05/0107; *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13 Rz 46 mwN.
[632] *Walter/Thienel,* Verwaltungsverfahrensnovellen 1998, 12.
[633] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 47.
[634] VwGH 18.10.1999, 96/100186; VwGH 21.03.2001, 98/10/0376.
[635] VwSlg 7469 A/1968; VwGH 27.05.1992, 87/17/0334.
[636] VwGH 23.02.1996, 93/17/0200; VwGH 26.04.2002, 2000/06/0159; VwGH 25.02.2004, 2003/12/0105.

verfassungsgesetzlicher Ebene gegen das Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter nach Art 83 Abs 2 B-VG.[637] Dies liegt darin begründet, dass die Behörde nach Ansicht des VfGH eine Zuständigkeit in Anspruch nimmt, die ihr nicht zukommt.[638]

Zur Bindung an die in den SNNB veröffentlichten Entgelthöhen

Die Entgelte sind in ihrer konkreten Höhe in den Schienennetznutzungsbedingungen auszuweisen. Dieser Verpflichtung kam die Ö[redacted] im Rahmen der Veröffentlichungen für die Jahre 2018 und 2019 rechtzeitig[639] nach. Ziel dieser Normen zur Verpflichtung SNNB zu erstellen und zu veröffentlichen soll die Sicherstellung der Transparenz und eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur für alle Zugangsberechtigten darstellen.[640] Der Schutzzweck besteht zudem darin, dass Fahrwegkapazitätsberechtigte rechtzeitig vor Beginn des Trassenbestellzeitraums die Höhe kennen, da diese ihren Trassenplanungen zu Grunde liegen. Dabei ist die Aufgabe der Regulierungsbehörde *„die Sicherstellung, dass die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen alle nach dem Gesetz erforderlichen Inhalte ausweisen, und dass schließlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Zugang zu den jeweiligen Leistungen nicht an Bedingungen knüpft, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht enthalten sind*“[641].

Die Höhe der für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 von der Ö[redacted] angewandten Wegeentgelte samt Aufschlägen richtete sich nach den für die jeweiligen Fahrplanperioden einschlägigen und in den Schienennetznutzungsbedingungen veröffentlichten Werten. Nach Auffassung der Schienen-Control Kommission sind die Nutzer der Schieneninfrastruktur in ihrem Vertrauen auf die Richtigkeit der veröffentlichten Wegeentgelte zu schützen. Die nachträgliche Anwendung von anhand eines korrekten Ramsey-Boiteux-Modells möglichen höheren Entgelten, also solchen, welche die in den Schienennetznutzungsbedingungen veröffentlichten Entgelte übersteigen, stellt nach Rechtsansicht der Regulierungsbehörde eine nicht sachlich zu rechtfertigende nachträgliche Überwälzung des unternehmerischen Risikos der Ö[redacted] auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen dar. Die Regulierungsbehörde folgt sohin dem VwGH[642] der aussprach, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen „[…] *einem Zugangsbegehren auf der Grundlage dieser veröffentlichten Bedingungen stattzugeben und auf dieser Grundlage den Vertrag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schließen* [hat]“.

Zusammenfassend kommt die Schienen-Control Kommission zu dem Ergebnis, dass die unter Anwendung des von *G*[redacted] entwickelten Modells II errechneten Ramsey-Boiteux-Preise[643] nur

[637] VwGH 23.02.1996, 93/17/0200.
[638] VfSlg 2167/1951; VfSlg 11502/1987.
[639] Die Frist wird durch § 59 Abs 8 iVm § 65 Abs 4 EisbG definiert.
[640] Vgl Erläuterungen zur RV zur EisbG-Novelle BGBl I Nr 38/2004, 449 BlgNR 22. GP, 8.
[641] VwGH 30.06.2015, 2012/03/0087.
[642] VwGH 30.06.2015, 2012/03/0087.
[643] Siehe hierzu Kapitel Ramsey-Boiteux Modell.

dann in ihrer vollen Höhe verrechnet werden können, wenn sie den von der Ö[redacted] beantragten Entgelten entsprechen bzw unter diesen liegen und sie nicht die in den Schienennetznutzungsbedingungen veröffentlichten Werte überschreiten. Unter Anwendung dieser beiden Beschränkungen ergeben sich die im Spruch dargestellten Aufschläge pro Zugkilometer und je Marktsegment.

2.2.3 Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab

Prüfungsmaßstab

Mit Beschluss vom 05.07.2017[644] hob das BVwG den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 12.12.2016 aufgrund Verfahrensmängel auf und verwies die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Erlassung eines neuen Bescheides an die Schienen-Control Kommission zurück. In seiner rechtlichen Beurteilung ging das Gericht auch auf den im neuerlichen Verfahren anzulegenden Prüfungsmaßstab ein und stellte fest, dass die Behörde die von der Ö[redacted] im Rahmen des Antrages zu Grunde gelegten Werte hinsichtlich ihrer Richtigkeit bzw Plausibilität zu prüfen hat. Die angeführte Kostenbasis sei im Rahmen der Ermittlungstätigkeit der Regulierungsbehörde in ihrer Höhe zu überprüfen.[645]

Der hier maßgebliche § 67d EisbG ist systematisch mit dem mit „Entgeltgrundsätze für das Wegeentgelt“ überschriebenen § 67 leg cit verbunden. Nach § 67 EisbG sind Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes grundsätzlich in der Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. § 67d EisbG, der eine Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen für das Wegeentgelt darstellt, baut aber dennoch auf dem Wegeentgelt iSd § 67 Abs 1 EisbG auf, da die sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergebenden Kosten eine Untergrenze für die Festlegung der Wegeentgelte darstellen. [646] Folglich können auch die basierend auf der Tragfähigkeit der Marktsegmente ermittelten Aufschläge nicht unterhalb der Kosten liegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sodass § 67 Abs 1 EisbG und die dazu ergangene Rsp[647] mit ihren Ausführungen zum anzulegenden Prüfungs- und Kostenmaßstab auch für das bescheidgegenständliche Verfahren maßgeblich sind.

Der VwGH definierte in seinem Erkenntnis[648] zum wettbewerbsbehördlichen Verfahren zum Infrastrukturbenutzungsentgelt[649] 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

[644] BVwG 05.07.2017, W110 0146830-1/12E.
[645] AaO, 15 f.
[646] Siehe Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 26 und Ö[redacted], Antrag vom 17.08.2017, 28.
[647] VwGH 11.07.2019, 2019/03/0015-5; BVwG 30.10.2019, W110 2162055-1/57E.
[648] VwGH 11.07.2019, 2019/03/0015-5.
[649] SCK-WA-12-002.

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 BVwG[650] 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*.“[651]

Kostenmaßstab

Die W[redacted] brachte wiederholt vor, dass von der Schienen-Control Kommission im Rahmen ihrer Prüfungshandlungen der Maßstab der „regulatorischen Kostenrechnung“ anzulegen sei. Im Schriftsatz vom 05.07.2018 führte dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu aus, dass es Aufgabe der Schienen-Control Kommission sei, das System der Ö[redacted] dahingehend zu überprüfen, ob es sich um eine „*korrekte regulatorische Kostenrechnung*“ handle, „*bei der aus den rechtlichen Vorschriften die Anforderungen an das Kostenrechnungssystem abzuleiten sind*“.[652] Sie brachte zudem vor, dass „*Adressat der regulatorischen Kostenrechnung* […] *die Regulierungsbehörde* [sei]*, die auf Basis einer gesetzlichen Verpflichtung Kosteninformationen einholt, um im Fall von Marktversagen volkswirtschaftlich effiziente Preise festzulegen bzw volkswirtschaftlich ineffizienten Preisen die Zustimmung zu verweigern*.“[653] Die W[redacted] stellte den Antrag, die Schienen-Control Kommission möge eine Prüfung des Kostenrechnungssystems der Ö[redacted] iSe „Gesamt-Audits“ durchführen oder durch geeignete (Amts-)Sachverständige durchführen lassen.[654] Aus welchen gesetzlichen Vorschriften sich dieser spezifische Kostenmaßstab einer regulatorischen Kostenrechnung, deren Zielsetzungen Transparenz, Nichtdiskriminierung und Wettbewerb sein sollen, abzuleiten wäre, gab die W[redacted] nicht bekannt.

Im Zuge der Stellungnahme vom 17.08.2018 brachte die W[redacted] vor, dass die Fragestellungen der Schienen-Control Kommission an den nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted] auf den „*falschen Maßstab der unternehmerischen Kostenrechnung und -prüfung nach unternehmens- und abgabenrechtlichen Vorschriften*“ schließen lassen. „*Richtigerweise wäre aber vom Maßstab der regulatorischen Kostenrechnung auszugehen*“.[655] Dies ergäbe sich aus dem Anwendungsbereich der

[650] BVwG 30.10.2019, W110 2162055-1/57E.
[651] AaO.
[652] W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 8.
[653] AaO, 8.
[654] W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 33.
[655] W[redacted], Stellungnahme vom 17.08.2020, 6.

sektorspezifischen Wettbewerbsregulierung des EisbG, welcher die Anwendung aufgrund der Zwecksetzungen der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und des Quersubventionierungsverbots erfordere (siehe dazu auch § 54 EisbG).

Weiters gab sie bekannt, dass der Grundsatz der Prüfung der Kostenrechnung anhand der Grundsätze der regulatorischen Kostenrechnung im Bereich der Regulierung von Netzindustrien in Europa (und anderswo) ein fundamentaler sei, der allen anderen vorgelagert sei.[656] Der Vorlage internationaler Beispiele für diese These blieb die W schuldig. Vielmehr gab sie bekannt, ihre Auffassung hinsichtlich des anzuwenden Kostenmaßstabes der regulatorischen Kostenrechnung, dessen genaue Ausgestaltung im Übrigen nicht weiter konkretisiert wurde, in der DVO (EU) 2015/909 bestätigt zu sehen, da diese „*selbstverständlich* […] *davon aus*[gehe], *dass die direkten Kosten und vorgelagerten Vollkosten samt der Produktabgrenzung und -definition minutiös geprüft werden*.“[657]

Mit Schreiben vom 10.09.2018 nahm die W den Versuch einer Abgrenzung zwischen der ihrer Ansicht nach unzureichenden, unternehmerischen Kostenrechnung und der Systematik der regulatorischen Kostenrechnung vor. Auf *Seicht*[658] verweisend gab sie bekannt, methodisch immer eine „„*Preisbildungsrechnung“ vor Augen gehabt zu haben, oder, wie* [die W] *es bezeichnet ha*[t]*, eine „regulatorische Kostenrechnung“, niemals aber eine „unternehmerische Kostenrechnung.*““[659]

Erneut betonend, dass ebendiese regulatorische Kostenrechnung in der europäischen Regulierungspraxis völlig unumstritten ein fundamentaler Grundsatz der Regulierung von Netzindustrien darstelle, führte sie aus, dass die Unterschiede zur unternehmerischen Kostenrechnung „*beim Kostenmaßstab (Vollkosten, Grenzkosten etc) und selbstverständlich in der Ermittlung der Kosten* [lägen]“. Weiters klärte sie auf, dass die Kostenermittlung top-down oder bottom-up erfolgen könne, ohne dabei darauf einzugehen, inwieweit dies einen Unterschied zur unternehmerischen Kostenrechnung darstellt. Ohne die ihrer Ansicht nach bestehenden Unterschiede beim Kostenmaßstab zu konkretisieren, führte die W an, dass „*bei Monopolisten der Generalverdacht einer qualifizierten Überhöhung der Entgelte für Produkte im Monopolbereich“ bestehe, weswegen die „Prüfung der „unternehmerischen Kostenrechnung“ völlig fehl am Platz*“ sei. Vielmehr ergäbe sich aus der ökonomischen Grundlagenliteratur, den eindeutigen und umfassenden gesetzlichen Vorschriften des Eisenbahnrechtsrahmens sowie der rechtlichen und regulierungsökonomischen Literatur, dass diese Systematik der Kostenrechnung nicht zur Anwendung gelangen könne.[660] Quellenangaben, die diese Ansicht unterstützen, vermochte

[656] W , Stellungnahme vom 17.08.2020, 6.
[657] W , Stellungnahme vom 17.08.2020, 7.
[658] *Seicht*, Moderne Kosten- und Leistungsrechnung[11], 20.
[659] W , Stellungnahme vom 10.09.2018, 3 f.
[660] W , Stellungnahme vom 10.09.2018, 4.

das Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch nicht vorzuweisen. Daneben gab die W [redacted] an, dass sich die Ausgestaltung der Kostenrechnung an den Zielen des § 54 EisbG auszurichten habe und die Anwendung dieses Systems aus den Art 6 und 56 sowie aus dem Anhang VIII der RL 2012/34/EU hervorgehe.[661]

Die Schienen-Control Kommission hält fest, dass das EisbG in § 67d Abs 1 bestimmt, dass sofern die Wegeentgelte und sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, weitere Aufschläge festgesetzt werden können. Die Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes sind dabei grundsätzlich in der Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Der Wortlaut des gegenständlich anwendbaren Kostenmaßstabs geht somit ausdrücklich von angefallenen Kosten, dh den tatsächlichen Kosten, aus. Die Regulierungsbehörde hält daher fest, dass das Gesetz den anzuwendenden Kostenmaßstab vorgibt. Es besteht jedoch entgegen der Behauptung der W [redacted] kein Anhaltspunkt im positiven Recht, welcher eine Abweichung vom oben dargestellten Kostenmaßstab zugunsten des von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen 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. Adressat der behaupteten rechtlichen Bestimmung über die Kostenrechnung kann entgegen der Behauptung der W [redacted] auch nicht die Schienen-Control Kommission sein. Dieser obliegt als Regulierungsbehörde gem § 74 EisbG die Aufsicht über die Einhaltung der Bestimmungen des 6. Teils des EisbG. Normadressat sind neben der Behörde, der genau bestimmte Zuständigkeiten und Befugnisse übertragen werden, die in § 74 Abs 1 genannten Marktteilnehmer, deren Verhalten oder Vertragsgrundlagen gemäß dem 6. Teil des EisbG sodann den Befugnissen der Regulierungsbehörde unterliegen. Der Schienen-Control Kommission kommt dabei im Rahmen der Vollziehung bestimmter Vorschriften bzw der Auswahl der Abstellungsmaßnahmen zweifellos ein Ermessensspielraum zu. Die jeweilige Ermessensübung muss jedoch im Sinne des Gesetzes erfolgen, Maßstab der Ermessensübung bleibt das positive Recht. Findet eine Ermessensentscheidung keine Deckung mehr im Gesetz iS einer Nachprüfbarkeit der Entscheidung anhand der gesetzlich geregelten Grundentscheidung, kann nicht mehr von einem rechtmäßigen Handeln der Regulierungsbehörde ausgegangen werden. Die Anwendung der vorgebrachten Implementierung eines im positiven Recht keine Deckung findenden „regulatorischen“ Kostenrechnungssystems überschreitet daher den Handlungsspielraum der behördlichen Befugnisse gemäß § 74 EisbG. Dementsprechend war auch dem Antrag der W [redacted]

[661] W [redacted], Stellungnahme vom 10.09.2018, 7.

[redacted] vom 05.07.2018, die Schienen-Control Kommission möge das Kostenrechnungssystem iSe „Gesamt-Audits“ prüfen, nicht zu folgen.

Die Schienen-Control Kommission zum Normadressaten eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ zu machen widerspricht zudem offen dem eindeutigen Wortlaut des EisbG. Zutreffend ist in diesem Zusammenhang sicher, 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 Genehmigung 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].“[662]

2.2.4 Nichterreichen voller Kostendeckung aufgrund der Wegeentgelte und sonstiger Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur

Die Festsetzung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 1 EisbG setzt voraus, dass Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen. Wie festgestellt wurde, betrugen die der Festlegung des Wegeentgeltes zugrunde liegenden Vollkosten der Ö[redacted] in den Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 jeweils ca [redacted] EUR (Planwert). Für 2018 setzte die Ö[redacted] ca [redacted] EUR und für 2019 ca [redacted] EUR an.

Wie aus den Sachverhaltsfeststellungen ersichtlich ist, liegen sowohl die geplanten als auch die tatsächlich erzielten Einnahmen der Ö[redacted] aus Wegeentgelten und sonstigen Erlösen in 2018 mit [redacted] % und in 2019 mit [redacted] % an den PLAN-Vollkosten deutlich unter den Vollkosten des Produkts Zugtrasse. Die Ö[redacted] kann daher grundsätzlich Aufschläge gemäß § 67d Abs 1 EisbG bis zur vollen Kostendeckung festlegen.

Erlösziel

Für die verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 wurde der Ö[redacted] vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen ein Erlösziel vorgegeben. Dieses beträgt, wie in den Sachverhaltsfeststellungen angeführt, für die Netzfahrplanperiode 2018 rund [redacted] EUR (ohne Dienstzüge) bzw rund [redacted] EUR (einschließlich Dienstzüge). Für die

[662] BVwG 10.12.2018, W110 2162055-1.

Netzfahrplanperiode 2019 wurde es iHv rund [redacted] EUR (ohne Dienstzüge) bzw rund [redacted] EUR (inklusive Dienstzüge) festgelegt. Damit liegen die von der Ö[redacted] zur Erreichung des von den Bundesministern vorgegebenen Zielerlöses angestrebten Einnahmen weit unter den Vollkosten, zumal diese Werte keine Zu- und Abschläge und keine sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur beinhalten.

Mit Schreiben vom 24.06.2019 brachte die Ö[redacted] vor, dass aufgrund der aus dem Gutachten von *W*[redacted] vom 07.06.2019 hervorgehenden Kürzungen der direkten Kosten das Erlösziel iHv rund [redacted] EUR (inkl Dienstzüge) für das Jahr 2018 nicht erreicht werden könne. Dies sei vor allem auf die Wegeentgelte für die Dienstzüge zurückzuführen, da diese in Höhe der direkten Kosten festgelegt seien. Eine Reduktion der direkten Kosten insgesamt führe sohin zu einer Reduktion der Dienstzugerlöse, welche nicht durch die Verrechnung von Aufschlägen ausgeglichen werden könne. Die Infrastrukturbetreiberin errechnete einen Erlösentgang von ca [redacted] EUR. Durch den Abzug des aus den Dienstzügen zu erwirtschaftenden gesamten Erlösbeitrags iHv nur mehr ca [redacted] EUR vom vorgegebenen Zielerlös inkl Dienstzüge für die Netzfahrplanperiode 2018 iHv ca [redacted] EUR ergäbe sich für die Ö[redacted] ein neues, höheres Erlösziel von ca [redacted] EUR (ohne Dienstzüge), welches sie den Neuberechnungen der Marktaufschläge zugrunde legte.[663]

Basierend auf den von der Regulierungsbehörde vorgenommenen Berechnungen führt die von der Ö[redacted] vorgenommene Erhöhung des Erlösziels um [redacted] EUR zu erhöhten Entgelten pro Zugtrkm in den Marktsegmenten des Personenverkehrs. Die Erhöhung des Erlösziels wirkt sich ausschließlich auf den Personenverkehr aus, da bei diesen beiden Marktsegmenten eine Lücke zwischen den berechneten Entgelten nach der Variante des Ramsey-Boiteux-Modells II[664] und den in den SNNB veröffentlichten Entgelten[665] besteht. Durch die von der Infrastrukturbetreiberin vorgenommene Erhöhung werden die Marktsegmente Personenverkehr und Güterverkehr ungleich belastet. Die Schienen-Control Kommission erkennt hierin eine ungerechtfertigte Diskriminierung.

Aufgrund der aus der Erlöszielerhöhung resultierenden Benachteiligung der Marktsegmente des Personenverkehrs gelangt die Schienen-Control Kommission zu der Auffassung, dass die ursprünglich beantragten Erlösziele beizubehalten und den Berechnungen der Marktaufschläge für das Produkt Zugtrasse zugrunde zu legen sind.

Keine volle Kostendeckung durch Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz

Die Wortauslegung von § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz ergibt, dass die Republik Österreich (der Bund) nur solche Aufwendungen abdeckt, die trotz sparsamer und wirtschaftlicher

[663] Ö[redacted], Schriftsatz vom 24.06.2019 Beilage ./7, 1 f.
[664] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 93 ff.
[665] Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018, Produktkatalog Zugtrasse 2018, 13.

Geschäftsführung nicht durch „*von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielende*[n] *Erlöse"* gedeckt werden können. Daraus folgt, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Berechnung der Zuschläge auf einen Erlösbegriff abstellt, der auf einer synallagmatischen Leistungsbeziehung zwischen Infrastrukturbetreiberin und den Nutzern der Eisenbahninfrastruktur aufbaut. Maßgeblich ist sohin der zwischen der Leistung der Infrastrukturbetreiberin und der monetären Gegenleistung durch die Zahlung von Benutzungsentgelten gegebene sachliche Zusammenhang. Gerade dieser ist bei den Zuschüssen gem § 42 Bundesbahngesetz nicht gegeben, da der Bund von der Ö [redacted] keine monetäre Gegenleistung für die Gewährung der Zuschüsse erhält. Darüber hinaus ist die Republik Österreich keine „*Nutzer*[in] *der Schieneninfrastruktur*", sodass die Zuschüsse schon dem Wortsinn nach nicht als Erlöse zu qualifizieren sind.

Der von der Ö [redacted] verwendete Terminus der Abgangsdeckung findet seinen Ursprung in der Urfassung des Bundesbahngesetzes aus dem Jahr 1923.[666] Bereits § 2 Abs 4 Bundesbahngesetz 1923 sah vor, dass „*insolange und insoweit die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung nicht finden,* […] *der Abgang vom Bunde gedeckt* [wird]*".*[667] Aus der historischen Fassung geht hervor, dass der Gesetzgeber den Schutz der Österreichischen Bundesbahn vor wirtschaftlicher Schädigung aufgrund von Unterdeckung vor Augen hatte. Bestärkung erfährt diese Auslegung im Erlass der Bundesbahnfinanzierungsverordnung im Jahr 1933[668], die Maßnahmen positivierte, „*welche der Abwehr wirtschaftlicher Schädigungen, die durch die dem Bunde obliegende Bedeckung des Abganges im Haushalte der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" erwachsen*"[669], entgegenwirken sollten. Beim Vergleich des historischen Gesetzestextes des § 2 Abs 4 aus dem Jahr 1923 mit der aktuellen Fassung des § 42 Bundesbahngesetz fällt die sprachliche Ähnlichkeit auf, welche den Schluss erlaubt, dass auch die derzeit in Kraft stehende Fassung die von der Republik Österreich geleisteten Zuschüsse als Abgangsdeckung verstanden wissen möchte.

Dieses Verständnis steht im Rahmen einer systematischen Interpretation im Einklang mit dem Regelungsziel des § 67d Abs 1 EisbG, der die Implementierung eines Zuschlagsystems ermöglicht, um eine Annäherung an die Deckung der Vollkosten der Infrastrukturbetreiberin zu bewirken:

„Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Wegeentgelte darf jedoch die

[666] Bundesgesetz vom 19.07.1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" (Bundesbahngesetz), BGBl 1923/407.
[667] Hervorhebung nur hier.
[668] Verordnung der Bundesregierung vom 10.04.1933, betreffend weitere Maßnahmen zur Abtragung des Abganges im Haushalte der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" zwecks Hintanhaltung wirtschaftlicher Schädigung (Bundesbahnfinanzierungsverordnung), BGBl 1933/122.
[669] Hervorhebung nur hier.

Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können."

Der Abzug der sonstigen Erlöse von den Vollkosten dient dem Ziel der Vermeidung einer Überdeckung der Kosten der Infrastrukturbetreiberin. Durch die Subtraktion der sonstigen Erlöse wird somit eine Erlösobergrenze unterhalb der Vollkosten festgelegt. Die von der W[redacted] vorgenommene Qualifikation der vom Bund gem § 42 Bundesbahngesetz gewährten Zuschüsse als sonstige Erlöse führt zu dem Ergebnis, dass durch deren Anrechnung eine Vollkostendeckung erreicht werden würde,[670] welche den Anwendungsbereich des § 67d Abs 1 EisbG konterkarieren oder zumindest erheblich einschränken würde. Aus der Norm geht zudem hervor, dass der Bundesgesetzgeber bei der Berechnung der Erlösobergrenze auf *„sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur"* abstellt. Die Subsumtion der Zuschüsse unter den Begriff der sonstigen Erlöse ist sohin auch sprachlich nicht durch den Gesetzestext gedeckt, da die Zuschussleistungen nicht *aus* dem Betrieb der Infrastruktur stammen, sondern (als Abgangsdeckung) *für* den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung gewährt werden.[671] Unter der Prämisse, dass bei der Auslegung einer Rechtsvorschrift dieser kein widersprüchliches Ergebnis unterstellt werden darf oder offenkundige Wertungswidersprüche hervorgerufen werden dürfen,[672] ist zu schließen, dass es sich bei den Zuschüssen gem § 42 Bundesbahngesetz nicht um sonstige Erlöse iSd § 67d Abs 1 EisbG handeln kann.

Auch die teleologische Auslegung von § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz ergibt, dass die Ö[redacted] die im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben anfallenden Kosten grundsätzlich selbst zu tragen hat. Zuschüsse sollen – dem Bundesgesetzgeber folgend – nur gewährt werden, weil und solange die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Hieraus ergibt sich zweifelsfrei, dass der Zweck der Norm in der Gewährleistung der Deckung der Lücke zwischen Vollkosten und den zu erzielenden Erlösen besteht, um eine wirtschaftliche Schädigung der Infrastrukturbetreiberin zu vermeiden. Die von der W[redacted] vorgenommene Qualifizierung der Zuschüsse als sonstige Erlöse hätte zur Folge, dass die Kosten der Schieneninfrastruktur zu einem größeren Anteil aus dem allgemeinen Bundesbudget finanziert würden, als dies § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz vorsieht. Denn gemäß § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz leistet der Bund (nur) „insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher

[670] W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 14 f.
[671] Vgl § 42 Abs 1 S 2 Bundesbahngesetz.
[672] Unlösbarer Normwiderspruch; zur Notwendigkeit im österreichischen Recht, zur Sinnermittlung alle zur Verfügung stehenden Auslegungsmöglichkeiten auszuschöpfen, vgl etwa VfSlg 8395/1978, 10296/1984, 11499/1987.

Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken." Gemäß § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz werden somit nur diejenigen Kosten vom Bund getragen, welche die Nutzer der Schieneninfrastruktur unter den jeweiligen Marktbedingungen nicht tragen können. Soweit die Nutzer unter den jeweiligen Marktbedingungen Entgelte tragen können, haben sie mit diesen zur Deckung der Aufwendungen der Schieneninfrastruktur beizutragen. Der Bund deckt dann nur die dennoch verbleibende Differenz zu den Vollkosten.

Würde man § 42 Abs 1 Bundesbahngesetz als Rechtsgrundlage für einen Beitrag zur Finanzierung der Kosten der Schieneninfrastruktur durch den Bund bzw als Beitrag für die durch den Wettbewerb verursachten Kosten finanziert aus dem allgemeinen Bundesbudget ansehen, würde dies zudem grundlegenden Zielsetzungen der RL 2012/34/EU erheblich zuwiderlaufen: Diese sehen unter anderem vor, dass langfristig eine vollständige Deckung der Infrastrukturkosten durch deren Nutzer erfolgen soll. Der Wettbewerb auf der Schiene soll sohin die Vollkosten der Infrastrukturbetreiberin gänzlich tragen.[673] Eine Vollkostendeckung iSd europäischen Sekundärrechtsaktes würde durch die Anrechnung der Bundeszuschüsse als sonstige Erlöse jedoch verunmöglicht.

Abschließend ist festzuhalten, dass Zuschüsse gem § 42 Bundesbahngesetz gerade keine sonstigen Erlöse darstellen, sondern gewährt werden, weil und solange die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Sie sind aus diesem Grund als Abgangsdeckung zu qualifizieren und bei der Berechnung der Aufschläge auf die Wegeentgelte gem § 67d EisbG als sonstige Erlöse nicht zu berücksichtigen.

Keine Kostendeckung durch Triebfahrzeugfaktor

Mit Stellungnahme vom 17.02.2020 brachte die W[redacted] vor, dass die Berechnung des von der Ö[redacted] im Rahmen der Ermittlung der Wegeentgelte berücksichtigten Triebfahrzeugfaktors nicht geeignet sei, eine verursachungsgerechte Kostenzuscheidung zu gewährleisten.[674] Da die Zu- und Abschläge Wegeentgeltbestandteile seien, vertrat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ansicht, dass dieser leistungsabhängige Faktor auch in einem Verfahren nach § 67d EisbG tatbestandsmäßig sei und in der Folge Gegenstand der Ermittlungen und des Beweisverfahrens durch die Behörde sein müsse. Die W[redacted] gab weiters an, dass nicht auszuschließen sei, dass die Infrastrukturbetreiberin durch die Einnahmen aus dem Triebfahrzeugfaktor eine Überdeckung generiere. Dies läge insbesondere daran, dass der Triebfahrzeugfaktor im bescheidgegenständlichen Verfahren *„nicht einmal ansatzweise thematisiert, geschweige denn untersucht wurde".*[675] Dies schließe nahtlos an die Verfahrensführung im Verfahren SCK-

[673] Vgl Art 8 Abs 4 UAbs 2 RL 2012/34/EU.
[674] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 14 ff.
[675] AaO, 17.

WA-12-013 an, welches „*seinerzeit von der Schienen-Control Kommission eingestellt* [wurde] *mit der ganz offensichtlich unrichtigen Begründung, die Ö[redacted] habe hinsichtlich dieser Form der Zu- und Abschläge einen „Spielraum““*.[676]

Zu Beginn ist festzuhalten, dass das Verfahren zur Geschäftszahl SCK-WA-12-013 entgegen der Behauptung der W[redacted] nicht mit der Begründung eingestellt wurde, dass die Ö[redacted] einen Spielraum zur Festlegung der Zu- und Abschläge habe, sondern aufgrund der von der Ö[redacted] und der W[redacted] erzielten vergleichsweisen Regelung, die die Einbringung eines gemeinsam gestellten Antrages auf Einstellung des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens bei der Schienen-Control Kommission vorsah.[677] Diesem gemeinsamen Einstellungsantrag wurde seitens der Regulierungsbehörde vollumfänglich entsprochen.

Im vorliegenden Verfahren bildete der Triebfahrzeugfaktor keinen Bestandteil der Untersuchungen durch die Schienen-Control Kommission, da dieser auf einer anderen Rechtsgrundlage beruht als die bescheidgegenständlichen Aufschläge. Wie der VwGH erkannte,[678] handelt es sich bei dem Triebfahrzeugfaktor um einen leistungsabhängigen Wegeentgeltbestandteil, der auf § 67 Abs 7 EisbG idaF fußt. Mit der Novellierung des EisbG[679] im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU wurde § 67 Abs 7 EisbG zu § 67h EisbG, blieb jedoch im Wesentlichen unverändert, sodass die dazu ergangene Rsp des VwGH weiterhin maßgebend ist. Rechtsgrundlage für die Aufschläge bildet hingegen § 67d EisbG, der die Verrechnung von Aufschlägen auf das Wegeentgelt ermöglicht, sofern eine volle Kostendeckung durch Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht erreicht werden kann.

Wie auch vom VwGH[680] dargestellt, ist das von der Ö[redacted] angewendete Bonus-Malus-System des Triebfahrzeugfaktors unter der Prämisse der Erlösneutralität ausgestaltet. Dies bedeutet, dass die Höhe der verrechneten Zuschläge die aufgrund des Einsatzes von gleisschonenden Triebfahrzeugen gewährten Abschläge ausgleicht. Schon allein aufgrund des diesem Entgeltsystem immanenten Ansatzes eines neutralen Saldos ist von einer Deckung der Vollkosten durch den Triebfahrzeugfaktor nicht auszugehen. Gleiches muss für die von der W[redacted] behauptete bestehende Überdeckung der Infrastrukturbetreiberin gelten.

Entgegen dem Vorbingen der W[redacted], wonach die Schienen-Control Kommission keinerlei Beobachtung hinsichtlich des Triebfahrzeugfaktors anstellt,[681] wird ebendieser im Rahmen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH

[676] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 15.
[677] Gemeinsamer Antrag der Ö[redacted] und W[redacted] auf Einstellung des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens SCK-WA-12-013 vom 29.06.2016.
[678] VwGH 21.10.2014, 2013/03/0112.
[679] Beschlossen durch Nationalrat am 19.11.2015, Kundgemacht im BGBl I Nr. 137/2015 am 26.11.2015.
[680] VwGH 21.10.2014, 2013/03/0112.
[681] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 15.

regelmäßig einem Monitoring unterzogen. Hierdurch konnte festgestellt werden, dass im bescheidmaßgeblichen Zeitraum aus dem Titel des Triebfahrzeugfaktors jährlich sogar ein negativer Saldo erwirtschaftet wurde. Dies ist unter anderem auf die durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten Jahren angeschafften gleisschonenden Triebfahrzeuge zurückzuführen. Aus diesem Grund führte die Ö einen Gleitpfad zur Erhöhung des Malus-Betrages an. Wie bereits anhand der Schienennetznutzungsbedingungen der Jahre 2020 und 2021 für alle Marktteilnehmer zu erkennen ist, wurde der zu zahlende Zuschlag jährlich um % erhöht.[682] Mit dem Ziel die Auswirkungen des Triebfahrzeugfaktors nicht weiterhin zu Lasten der Infrastrukturbetreiberin gehen zu lassen und die grundsätzlich erlösneutrale Ausrichtung dieses Entgeltbestandteils wiederherzustellen, soll durch die Implementierung eines steigenden Gleitpfades eine marktverträgliche, schrittweise Anpassung verwirklicht werden.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass eine aus den Einnahmen des Triebfahrzeugfaktors bewirkte Vollkostendeckung bzw Überdeckung der Ö jedenfalls ausgeschlossen werden kann. Sohin bleibt der Anwendungsbereich des § 67d EisbG weiterhin eröffnet.

Keine Kostendeckung durch Erlöse aus der Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, des Bahnstromnetzes und der Personenbahnsteige

Aus Sicht der W sind weiters *„Erlöse aus der Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom und der Personenbahnsteige“*[683] sowie *„Erlöse aus der Nutzung des Bahnstromnetzes“*[684] zu berücksichtigen. Die W sieht diese Erlöse als *„Wegeentgelte im Sinne von § 67d Abs 1 EisbG“* an und rügt, diese seien *„nicht berücksichtigt“* worden. Es dürfte sich somit aus Sicht der W nicht um sonstige Erlöse, sondern um Einnahmen aus den Wegeentgelten handeln.

Mit dem Begriff der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, welche Teil des Mindestzugangspakets gemäß § 58 Abs 1 Z 3 EisbG sind, hat sich die Schienen-Control Kommission bereits eingehend befasst und ist zu folgender Abgrenzung gelangt:

„[…] *Dem Begriff der „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ kann nicht unterstellt werden, das gesamte Bahnstromnetz eines Landes und die Ausrüstungen zur Versorgung mit der 16,7 Hz Frequenz des Bahnstroms schlechthin zu umfassen und dem Mindestzugangspaket gem § 58 Abs1 EisbG iVm Anhang II Z1 lit e RL 2012/34/EU unterstellen zu wollen. Ein sich landesweit erstreckendes Bahnstromnetz muss im gegenständlichen Regelungszusammenhang aus den*

[682] Vgl Schienennetznutzungsbedingungen 2019 der Ö, 57; Schienennetznutzungsbedingungen 2020 der Ö, 60; Schienennetznutzungsbedingungen 2021 der Ö, 60.
[683] W, Schriftsatz vom 14.08.2019, 24.
[684] W, Schriftsatz vom 14.08.2019, 25.

soeben dargestellten Gründen als nicht dem Anhang II Z 1 lit e der RL 2012/34/EU unterliegend definiert werden.

Zum einen ist daher, mangels Berücksichtigung im Wortlaut der RL 2012/34/EU, den geltenden Bestimmungen nicht zu entnehmen, dass derartige Ausnahmeerscheinungen wie ein landesumfassendes Bahnstromnetz unter den Begriff der „Versorgungseinrichtung" fallen sollen.

Zum anderen ist in Hinblick auf eben diese Voraussetzungen im Rahmen einer zielgerichteten Auslegung der RL 2012/34/EU unter Berücksichtigung der Sondersituation bei Bestehen eines Bahnstromnetzes vielmehr von dem Ergebnis auszugehen, dass mit „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden" die einzelnen Verbindungsleitungen mit dem öffentlichen Stromnetz und Transformatoren zur Überwindung der Spannungsebenen von der Höchstspannungsebene bis zum Unterwerk angesprochen sind (dazu sogleich unten), keinesfalls aber eine Subsumtion eines gesamten Bahnstromnetzes unter die Bedingungen des Mindestzugangspakets gem § 58 Abs 1 EisbG vorgenommen werden kann."[685]

Aufgrund der Sondersituation des Bestehens eines Bahnstromnetzes der Ö[redacted] gibt es keine Erlöse aus der „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom". Die Argumentation der W[redacted], solche Erlöse seien von der Ö[redacted] „ausgeklammert" worden, geht ins Leere.

Die Bereitstellung des Bahnstromnetzes ist eine Zusatzleistung gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EisbG,[686] für welche kein Wegeentgelt iSd §§ 67 ff EisbG, sondern ein Dienstleistungsentgelt gemäß § 69b EisbG entrichtet wird.

Die Personenbahnsteige hat die Ö[redacted] in den verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 als Teil des Personenbahnhofs behandelt. Deren Kosten wurden daher den Personenbahnhöfen zugeordnet und deren Nutzung war vom Stationsentgelt und nicht vom Wegeentgelt abgedeckt. Mit Urteil vom 10.07.2019 in der Rs C-210/18 hat der EuGH ausgesprochen, dass Personenbahnsteige ein Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur sind, deren Benützung unter das Mindestzugangspaket fällt. Dass die Ö[redacted] die Personenbahnsteige als Teil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof behandelt hat, war allerdings im Zusammenhang mit der Festlegung der Aufschläge für die Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht von Nachteil, wurden doch dadurch die auf die Bahnsteige entfallenden Kosten nicht dem im gegenständlichen Bescheid behandelten Produkt Zugtrasse, sondern dem Produkt Verkehrsstation zugerechnet.

[685] Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 28.11.2018 zu SCK-WA-18-004.
[686] Vgl die Bescheide der Schienen-Control Kommission vom 19.02.2018 zu SCK-WA-16-017 und vom 28.11.2018 zu SCK-WA-18-004.

2.2.5 Ermittlung des Wegeentgelts in Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen

Gemäß § 67 Abs 1 EisbG sind Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

Art 31 Abs 3 UAbs 2 RL 2012/34/EU ermächtigt und verpflichtet die Europäische Kommission, Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu erlassen. Dem hat die Europäische Kommission entsprochen, indem sie die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, erlassen hat.

Gemäß Art 31 Abs 3 UAbs 3 RL 2012/34/EU kann der Infrastrukturbetreiber beschließen, diese Modalitäten schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Durchführungsrechtsakte zur Verfügung. Die DVO (EU) 2015/909 wurde am 13.06.2015 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und ist am 03.07.2015 in Kraft getreten. Die Modalitäten der DVO (EU) 2015/909 waren von der Ö[redacted] daher bis zum 03.07.2019 zu übernehmen. Die Ö[redacted] hat sich dazu entschieden, bereits zum Beginn der Netzfahrplanperiode 2018 am 10.12.2017 ein neues Entgeltsystem zu implementieren und das Wegeentgelt entsprechend der DVO (EU) 2015/909 zu ermitteln.

Die DVO (EU) 2015/909 bezeichnet die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, als „direkte Kosten".[687] Diese hat der Infrastrukturbetreiber nach der DVO (EU) 2015/909 zu ermitteln, indem er von den (Voll)Kosten für die Erbringung des Mindestzugangspakets und des Zugangs zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, Kosten abzieht, welche die DVO (EU) 2015/909 nicht als direkte Kosten qualifiziert.[688] Zu diesen gehören insbesondere Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt.[689] Abweichend vom Prinzip einer „Negativdefinition" der direkten Kosten zählt die DVO (EU) 2015/909 auch einzelne Arten von Kosten auf, welche der Infrastrukturbetreiber als direkte Kosten der Entgeltermittlung zugrunde legen kann, sofern er diese Kosten transparent, belastbar und objektiv nachweisen kann.[690]

Anhand dieses Kostenbegriffs der DVO (EU) 2015/909 sind die von der Ö[redacted] bei der Ermittlung der Wegeentgelte herangezogenen Kostenpositionen folgendermaßen zu beurteilen:

[687] Art 2 Z 1 DVO (EU) 2015/909.
[688] Art 3 Abs 1 DVO (EU) 2015/909.
[689] Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909.
[690] Art 3 Abs 4 DVO (EU) 2015/909.

Kostenblock Betriebsführung

Wie in den Tatsachenfeststellungen gezeigt wurde, verwendet die Ö zur Ermittlung der direkten Kosten im Bereich der Betriebsführung die sogenannte „Donnerstag/Sonntag-Methode“. Dabei vergleicht die Ö die am Sonntag als verkehrsschwächstem Tag mit den am Donnerstag als verkehrsstärkstem Tag anfallenden Personalkosten. Die am Sonntag entstehenden Kosten setzt sie dabei als Kosten der Grundauslastung (bestehend aus festen und variablen Kosten) an, die Differenz dieser Kosten zu den am Donnerstag entstehenden setzt sie als Kosten an, die insgesamt unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Diese Vorgehensweise entspricht der DVO (EU) 2015/909. Gemäß Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909 sind Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnittes, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt, nicht bei der Berechnung der direkten Kosten geltend zu machen. Die „Donnerstag/Sonntag-Methode“ setzt die Personalkosten an Sonntagen – der Tag mit dem geringsten Zugaufkommen – mit jenen Personalkosten, die an zugaufkommensstärksten Donnerstagen anfallen, gegenüber. Die sonntags anfallenden Kosten werden dabei als Kosten der Grundauslastung angesehen. Jeder über die Grundauslastung hinausgehende Mehrbedarf an Personal steht sohin unmittelbar in Abhängigkeit vom Zugbetrieb und ist variabel. Im Rahmen der sonntäglichen Grundauslastung finden auch die gesamten Kosten der Bereitstellung eines Streckenabschnitts Eingang. Da die Ö vorliegend ausschließlich Kosten geltend macht, die über den Grundbedarf für die Betriebsführung hinaus gehen, ist sichergestellt, dass im Einklang mit Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909 keine Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnittes angesetzt werden.

Was die vom Amtssachverständigen für das Jahr 2016 festgestellte Differenz von anstatt Dienstplanköpfen betrifft,[691] so wurde die daraus resultierende Reduktion der direkten Kosten bei der Neuberechnung der direkten Kosten durch die Ö mit Schriftsatz vom 24.06.2019 berücksichtigt.

Für das Jahr 2017 stellte der Amtssachverständige fest, dass der Mittwoch den stärksten Tag und der Samstag den schwächsten Tag darstellte, weshalb bei Anwendung der Methodik des Vergleiches des stärksten Tages mit dem schwächsten Tag der Mittwoch und der Samstag miteinander zu vergleichen wären. Die Abweichungen zwischen Mittwoch und Donnerstag bzw Samstag und Sonntag waren jedoch sehr gering, wie auch der Amtssachverständige betonte. So bildete der Mittwoch den stärksten Tag mit Dienstplanköpfen, während auf den Donnerstag Dienstplanköpfe entfielen. Der Samstag war mit Dienstplanköpfen weniger kostenintensiv als der Sonntag mit Dienstplanköpfen.[692]

[691] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 57 f.
[692] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 57.

Dass in einem Jahr atypischerweise die größte Differenz nicht zwischen Donnerstag und Sonntag, sondern zwischen Mittwoch und Samstag lag, spricht nicht gegen die von der Ö [redacted] angewandte Methode der Heranziehung eines Vergleichs zwischen Donnerstag und Sonntag.

Die W [redacted] übte insoweit Kritik an der „Donnerstag/Sonntag-Methode“, als eine Bewertung der Schwankung des Personaleinsatzes ihrer Ansicht nach nicht geeignet sei, den Anforderungen des Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909, der die Berechnung der direkten Kosten gestützt auf tatsächliche oder prognostizierte Zahlungen verlangt, gerecht zu werden. Außerdem führte sie an, dass die Methoden des Rückgriffs auf Erfahrungswerte oder die der Expertenschätzung nicht den Anforderungen des Art 3 Abs 4 DVO (EU) 2015/909 gerecht würden.[693]

Art 3 Abs 4 DVO(EU) 2015/909 zählt Kosten auf, die der Infrastrukturbetreiber bei der Berechnung seiner direkten Kosten für sein gesamtes Netz geltend machen kann, sofern er diese Kosten transparent, belastbar und objektiv ua nach international bewährter Praxis feststellen und nachweisen kann. Es handelt sich um

a) Kosten für Personal, das benötigt wird, um eine bestimmte Strecke offen zu halten, sofern ein Antragsteller beantragt, einen bestimmten Zugbetrieb außerhalb der regulären Betriebszeiten dieser Strecke durchzuführen;

b) den Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen, die dem Verschleiß durch den Zugbetrieb ausgesetzt ist;

c) den Anteil der Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beidem und der tragenden Oberleitungsausrüstung, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind;

d) die Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wurde, in dem Umfang, wie sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.

Gemäß Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909 müssen sich die für die Berechnung gemäß diesem Artikel zugrunde gelegten Kosten auf tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber geleistete oder prognostizierte Zahlungen stützen. Gemäß diesem Artikel berechnete Kosten sind einheitlich anhand von Daten für denselben Referenzzeitraum zu ermitteln oder zu veranschlagen.

Die Ö [redacted] bringt zur Argumentation der W [redacted] vor, dass der von dieser geforderte Prüfungsmaßstab keine gesetzliche Grundlage findet, den Verfahrenszweck des § 67d EisbG vereitelt und vom Prüfungsumfang her letztlich nicht

[693] W [redacted], Stellungnahme vom 27.03.2019, 16 ff.

praktikabel und mit dem Grundsatz der Verfahrensökonomie iSd § 18 Abs 1 sowie § 39 Abs 2 AVG nicht zu vereinbaren sei.[694]

Die W[redacted] brachte darüber hinaus vor, keinen Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und den zur Betriebsführung zugehörigen Kostenpositionen zu sehen und legte eine ökonometrische Analyse[695] der Professoren *O*[redacted] und *T*[redacted] vor.[696] *O*[redacted] und *T*[redacted] ermittelten in ihrem Gutachten den variablen Kostenanteil an den Vollkosten mittels statistischer Kostenauflösung. Als verfügbare Daten standen den Gutachtern die Leistungsmenge sowie die Vollkosten je Kostenposition für die Weststrecke zur Verfügung, anhand welcher der Korrelationskoeffizient ermittelt wurde. Dabei könne der Korrelationskoeffizient einen Wert zwischen [redacted] und [redacted] erreichen, wobei ein höherer Wert eine stärkere Korrelation bedeute. Auf Seite 4 des Gutachtens führten *O*[redacted] und *T*[redacted] an, dass eine vorliegende Korrelation nicht automatisch einen kausal sinnvollen Zusammenhang anzeigt, da ein ähnlicher Verlauf von Kostendaten und Leistungsmengen auch durch eine dritte Größe verursacht werden könne oder rein zufällig sein kann. Als Beispiel führten *O*[redacted] und *T*[redacted] an, dass sich die Personalkosten aufgrund von Kollektivvertragsanpassungen erhöhen und die Verkehrsmenge sich ebenfalls erhöht. Hierbei errechne sich eine positive Korrelation, die jedoch auf einen dritten Faktor, die Kollektivvertragsanpassung, zurückzuführen sei, und nicht auf die erhöhte Verkehrsmenge.

Aus Tabelle 1 des Gutachtens,[697] die die Ergebnisse der Korrelationsanalyse zeigt, geht hervor, dass im Bereich der Betriebsführung lediglich die Kostenpositionen „Infoleistung und Service“ und „Zentrale Verkehrsleitung“ eine positive Korrelation aufwiesen. Andere Kostenpositionen des Kostenblocks Betriebsführung wie beispielsweise „Fahrdienstleiter“, „Betriebsassistent“ oder „Stellwerker“ wiesen hingegen keine signifikante Korrelation auf. Aus diesem Grund wurde von *O*[redacted] und *T*[redacted] sowie der W[redacted] argumentiert, dass lediglich Kosten für „Infoleistung und Service“ und „Zentrale Verkehrsleitung“ als vom Zugbetrieb abhängig betrachtet werden können. Weiters wurde angeführt, dass die Kosten für „Fahrdienstleiter“ gesunken sind, was darauf zurückzuführen sei, dass aufgrund von Zentralisierung und Computerunterstützung in Betriebszentralen kein Zusammenhang mehr zwischen Verkehrsaufkommen und Steuerungsbedarf gegeben sei.[698]

Wie von den Privatgutachtern selbst angemerkt, misst die Korrelationsanalyse lediglich den Zusammenhang zwischen zwei Variablen, ohne andere Einflussgrößen zu berücksichtigen. Dass die Kosten des Fahrdienstleiters nicht im selben Verhältnis wie das Verkehrsaufkommen über die Jahre steigen, wird von den Privatgutachtern selbst so argumentiert, dass durch die

[694] Ö[redacted], Stellungnahme vom 07.05.2019, 13.
[695] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 02.11.2016.
[696] W[redacted], Stellungnahme vom 27.03.2019, 17.
[697] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 02.11.2016, 10 ff.
[698] W[redacted], Stellungnahme vom 27.03.2019, 17; *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 02.11.2016, 13.

Zentralisierung und die damit verbundene steigende Effizienz im Bereich der Verkehrssteuerung die Kosten sinken. Es wird daher in Summe weniger Personal für die Betriebsführung benötigt. Dies sagt jedoch wenig darüber aus, ob bei Schwankungen der Zugzahlen auf einer bestimmten Strecke in einem bestimmten Zeitraum mehr, gleich viel oder weniger Betriebsführungspersonal benötigt wird, zumal sich die Feststellungen von *O[redacted]/T[redacted]* lediglich auf den von der W[redacted] befahrenen Teil der Westachse beziehen. Die Strecke der Westachse[699] ist hingegen nicht repräsentativ für das gesamte Streckennetz, da sie keine Bergstrecke ist und zu großen Teilen als Hochleistungsstrecke ausgebaut ist, weswegen sie über größere Kurvenradien verfügt, eine moderne kontinuierliche Zugüberwachung aufweist und nahezu keine Eisenbahnkreuzungen vorhanden sind. Eine Umlegung der westachsenspezifischen Feststellungen auf das gesamte Streckennetz in Entsprechung der DVO (EU) 2015/909 würde sohin zu unrichtigen Ergebnissen führen.

Um die These der Verringerung der Kosten der Betriebsführung zu stützen, führen die Gutachter einen Auszug von *Nash*[700] an: In diesem führt der Autor aus, dass evidenter Weise ein Zusammenhang zwischen dem benötigten Personal für die Trassenplanung und dem Verkehrsvolumen bzw der damit einhergehenden Komplexität der Trassenvergabe besteht. Im Gegensatz dazu nimmt *Nash* eine Personalreduktion im Bereich der Betriebsführung an, welche sich aufgrund des technischen Fortschrittes ergibt.[701] Wie bereits im vorherigen Absatz angeführt, kann daraus jedoch nicht geschlossen werden, dass der Personalplankopfbedarf im Bereich der Betriebsführung nicht von den Zugzahlen abhängig ist.

Aus den vom Amtssachverständigen eingesehenen und geprüften Unterlagen geht vielmehr hervor, dass im Wochenverlauf der Personalplankopfbedarf in Abhängigkeit vom Zugbetrieb schwankt.[702] Diese Schwankung existiert losgelöst von der generellen, sich durch Zentralisierung und technischen Fortschritt ergebenden Tendenz der Effizienzsteigerung im Bereich der Betriebsführung. Die Effizienzsteigerung ist demnach ein dritter Faktor, der dazu beiträgt, dass die Kosten der Betriebsführung durch allgemeine Rationalisierung nicht im selben Ausmaß wie das Verkehrsaufkommen steigen.

Zusammenfassend stellt die Schienen-Control Kommission sohin fest, dass die Personalkosten der verschiedenen Mitarbeitergruppen in Abhängigkeit vom Zugbetrieb variieren, da bei einer Zunahme des Zugbetriebes mehr Personal in diesen Bereichen benötigt wird. Auch Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 steht einer anteiligen Berücksichtigung der Kosten der Betriebsführung im Rahmen der Ermittlung der direkten Kosten nicht entgegen, da die Regelung nur solche Gemeinkosten erfasst, die das gesamte Netz betreffen, einschließlich Gemeinkosten für Dienst- und Versorgungsbezüge. Unter Gemeinkosten werden jene Kosten

[699] Abgrenzung der Westachse: Wien – Salzburg und Wels – Passau; vgl Produktkatalog Zugtrasse.
[700] *Nash*, Rail Infrastructure Charges in Europe, Journal of Transport Economics and Policy 39(3), 259 ff (266).
[701] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 02.11.2016, 14.
[702] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 57 ff.

verstanden, die den Kostenträgern nicht direkt zugerechnet werden können.[703] Als Verwaltungsgemeinkosten werden jene Gemeinkosten bezeichnet, die im Rahmen der Verwaltung des Unternehmens anfallen. Hierunter sind insbesondere Dienst- und Vorsorgebezüge von Mitarbeitern des Rechnungswesens, der Personalabteilung und der Geschäftsführung zu subsumieren, die keinem Produkt bzw keiner spezifischen Dienstleistung direkt zugewiesen werden können. Mangels unmittelbaren Leistungszusammenhangs scheitert eine verursachungsgenaue Kostenzuscheidung, sodass die Umlegung dieser Kosten nur anhand von Verteilungsschlüsseln erfolgen kann.[704] Die Kosten der Betriebsführung hingegen sind direkt dem Produkt – nämlich der Zugtrasse – und somit einem Kostenträger zurechenbar, sodass eine anteilige Zuscheidung gem Art 4 Abs 1 lit d DVO (EU) 2015/909 e contrario zulässig ist.

Dass es sich um Personalkosten handelt, steht der Qualifikation als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallende Kosten nicht entgegen. Zwar hat der EuGH in der Rs C-152/12[705] ausgesprochen, dass die Republik Bulgarien gegen die RL 2001/14/EG verstoßen habe, da sie die Einbeziehung von Bezügen des Personals und Sozialversicherungsbeiträgen gestattet hatte. Allerdings erlaubte es die in Frage stehende bulgarische Regelung, die es ermöglichen sollte, durch die Infrastrukturbenützungsentgelte die laufenden Instandhaltungs- und Wartungskosten abzudecken, generell Kosten für Personal und Sozialversicherungsbeiträge einzubeziehen, ohne danach zu differenzieren, ob diese Kosten in Beziehung zum Zugbetrieb standen. Weiters beurteilte der EuGH die Kosten des Personals und die Sozialversicherungsbeiträge nicht zuletzt deshalb als nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend, da die Republik Bulgarien nicht bestritten hatte, dass diese Kosten nicht durch die Nutzung der Infrastruktur durch Eisenbahnverkehrsunternehmen bedingt sind.[706] Insofern kann aus dem Urteil nicht geschlossen werden, dass Personalkosten generell nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallende Kosten zu qualifizieren sind.

Ebenso wenig steht Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909 der Anwendung der Donnerstag/Sonntag-Methode entgegen. Bei den solcherart ermittelten Kosten handelt es sich um vom Infrastrukturbetreiber geleistete oder prognostizierte Zahlungen iSv Art 3 Abs 5 DVO (EU) 2015/909. Dass die Kosten nicht von den Vollkosten abgeleitet werden, steht dieser Qualifikation nicht entgegen. Die Kosten sind entgegen der Ansicht der W[redacted] nicht „*rein fiktiv*“,[707] sondern entstehen durch nachweisbare und nachvollziehbare Schwankungen im Personalbedarf zwischen dem verkehrsstärksten und dem verkehrsschwächsten Tag.

[703] *Coenenberg/Fischer/Günther*, Kostenrechnung und Kostenanalyse[9], 75 ff.
[704] *Seicht*, Moderne Kosten- und Leistungsrechnung[11], 347 ff.
[705] EuGH 13.02.2014, C-152/12*, Kommission/Bulgarien*.
[706] AaO, Rz 69.
[707] *C[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 9.

Kostenblock Entstörung

Im Kostenblock Entstörung scheidet die Ö[redacted] denjenigen Anteil der Vollkosten den direkten Kosten zu, welcher durch den Zugbetrieb verursacht wird. Nicht eingerechnet werden unabhängig von der Nutzung entstehende Kosten wie jene für Schäden durch Witterungseinflüsse oder Einflüsse Dritter. Damit wird Art 4 Abs 1 lit j DVO (EU) 2015/909 entsprochen, wonach Kosten im Zusammenhang mit Einzelfällen von höherer Gewalt, Unfällen und Betriebsunterbrechungen nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu qualifizieren sind.

Ebenso werden Overheadkosten nicht berücksichtigt. Damit entspricht die Ö[redacted] Art 4 Abs 1 lit a DVO (EU) 2015/909, wonach Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten der Infrastrukturbetreiberin gehen, auch wenn kein Zug fährt, nicht als direkte Kosten zu beurteilen sind.

Vom Gesamtaufwand der Entstörung des Unterbaus hat die Ö[redacted] Overheadkosten sowie nicht anrechenbare Schäden abgezogen. Die Kosten für die Entstörung von Brücken und Oberbauanlagen wurden ebenfalls neben dem Ausscheiden von Overheadkosten um einen nicht nutzungsabhängigen Anteil reduziert. Die Entstörung konstruktiver Durchlässe wurde nicht bei den direkten Kosten berücksichtigt, da sie nicht in Abhängigkeit vom Zugbetrieb variiert. Bei der Entstörung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und der Sicherungsanlagen hat die Ö[redacted] die Overheadkosten und die nicht anrechenbaren Schäden abgezogen. Der auf die elektronischen ESA entfallende Anteil wurde abgezogen, da deren Entstörung unabhängig vom Zugbetrieb erforderlich wird. Im Kostenbestandteil Entstörung Oberleitung, Schalt-, Fernwirk- und Leittechnikanlagen wurden nur Kosten für den Fahrdrahttausch als direkte Kosten berücksichtigt, und auch diese wurden um einen Overheadanteil und einen Anteil für Schäden reduziert. Den Fehler bei der Indexierung der Kosten für die Entstörung (mangelnde Berücksichtigung der Wachstumsrate) korrigierte die Ö[redacted] in ihrer Neuberechnung vom 24.06.2019.

Die Vorgehensweise der Ö[redacted] scheidet nur diejenigen Entstörungskosten den direkten Kosten zu, die unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht werden. Damit wird der DVO (EU) 2015/909, insbesondere deren Art 4 Abs 1 lit a, entsprochen.

Kostenblock Instandsetzung

Ebenso wie im Kostenblock Entstörung scheidet die Ö[redacted] im Kostenblock Instandsetzung (nur) denjenigen Anteil der Vollkosten den direkten Kosten zu, welcher unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht wird. Gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909 darf der Anteil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung von baulicher Infrastruktur, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, nicht als direkte Kosten berücksichtigt werden. E contrario kann derjenige Anteil, der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfällt, bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden.

Unterbau, Oberbau, Brücken/konstruktive Durchlässe, Eisenbahnkreuzungs-sicherungsanlagen und Sicherungsanlagen sind Teile der baulichen Infrastruktur. Jener Anteil der Instandsetzungskosten für diese Infrastruktur, der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfällt, ist gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909 (e contrario) den direkten Kosten zuzurechnen.

Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und Sicherungsanlagen sind darüber hinaus als Bestandteil der sogenannten Punktinfrastruktur zu qualifizieren und als solche auch gemäß Art 3 Abs 4 lit b DVO (EU) 2015/909 bei der Ermittlung der direkten Kosten heranzuziehen. Der Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen, die dem Verschleiß durch den Zugbetrieb ausgesetzt ist, kann gemäß Art 3 Abs 4 lit b DVO (EU) 2015/909 bei der Berechnung der direkten Kosten Berücksichtigung erfahren, sofern der Nachweis gelingt, dass eine unmittelbare Interdependenz zum Zugbetrieb besteht. Aufgrund der von der Ö[redacted] dargestellten Methode, deren Eignung zur Abgrenzung der Unmittelbarkeit der anfallenden Kosten durch den Amtssachverständigen bestätigt werden konnte, erfolgte eine korrekte Zuscheidung.

Die Kosten der Instandsetzung des Fahrdrahtes können aufgrund dessen unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehender Verschleißabhängigkeit gemäß Art 3 Abs 4 lit c DVO (EU) 2015/909 als direkte Kosten qualifiziert werden. Gemäß Art 3 Abs 4 lit c DVO (EU) 2015/909 kann die Infrastrukturbetreiberin den Anteil der Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beidem und der tragenden Oberleitungsausrüstung, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, geltend machen.

Den Fehler bei der Indexierung der Kosten für die Entstörung (mangelnde Berücksichtigung der Wachstumsrate) korrigierte die Ö[redacted] in ihrer Neuberechnung vom 24.06.2019.

Kostenblock Wartung/Inspektion

Wartungsarbeiten, die einen Teil der Instandhaltungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur darstellen, können gemäß Art 4 Abs 1 lit o DVO (EU) 2015/909 *e contrario* bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigt werden, sofern der unmittelbare Zusammenhang mit dem Zugbetrieb transparent und objektiv nachvollziehbar ist. Die Ö[redacted] konnte ihre Methodik der Abgrenzung der anteilig zu berücksichtigenden direkten Kosten im Kostenblock Wartung/Inspektion gegenüber dem Amtssachverständigen und der Schienen-Control Kommission plausibel und schlüssig darstellen, sodass dieser die vorgenommene anteilige Zuscheidung für gerechtfertigt erachtete.

3.2.5.5. Kostenblock Netzzugang

Gemäß Art 3 Abs 4 lit d DVO (EU) 2015/909 können die Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wird, in dem Umfang

bei der Ermittlung der direkten Kosten herangezogen werden, wie sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind. Die Abgrenzung der anrechenbaren Kosten wurde vom Amtssachverständigen hinsichtlich Methodik und rechnerischer Umsetzung geprüft und für richtig befunden. Eine anteilige Zuscheidung zu den geplanten direkten Kosten ist sohin gerechtfertigt.

Kostenblock Anlagenmanagement

Die für das Anlagenmanagement entstehenden Kosten sind notwendig, um einen sicheren Zugbetrieb zu ermöglichen. Die anfallenden Personalkosten stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wartung der Gleisanlagen. Diese wiederum befindet sich in direkter Abhängigkeit vom Zugbetrieb. Wie bereits im Rahmen der rechtlichen Beurteilung der anteiligen Berücksichtigung der Kosten der Betriebsführung ausgeführt, steht die Tatsache, dass es sich bei den Kosten des Anlagenmanagements um Personalkosten handelt, der Qualifikation als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallende Kosten nicht entgegen. Die Ö[redacted] konnte den zusätzlichen Personalbedarf nachvollziehbar darlegen, sodass eine anteilige Berücksichtigung im Rahmen der direkten Kosten gerechtfertigt ist.

Kostenblock Technische Betriebsführung

Bei den im Kostenblock Technische Betriebsführung berücksichtigten Personalkosten handelt es sich insbesondere um Kosten, die im Zuge der Koordination der Störungsbehebung anfallen. Die Anzahl der Störungsfälle steht in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen, sodass auch der erhöhte Personalaufwand unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfällt. Eine anteilige Zuscheidung der Personalkosten zu den direkten Kosten ist daher gerechtfertigt.

Abschreibung

Gemäß Art 4 Abs 1 lit n DVO (EU) 2015/909 sind Abschreibungen, deren Ursache nicht im unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Verschleiß liegt, nicht den direkten Kosten zuzurechnen. Daraus folgt, dass lediglich einzelne Bestandteile der Abschreibung (zB Brücken, Oberbau und Fahrleitungen), deren faktische Abnutzung in unmittelbarer Abhängigkeit vom Zugbetrieb steht, als ökonomische AfA den direkten Kosten zugeschieden werden können. Dies gilt jedoch nur unter der Prämisse, dass der Infrastrukturbetreiberin der transparente, belastbare und objektive Nachweis über die Abhängigkeit vom Zugbetrieb gelingt. Dies steht im Einklang mit der Rsp des EuGH, der in der Rs C-512/10[708] feststellte, dass Abschreibungen nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend angesehen werden können, wenn sie unter Anwendung buchhalterischer Grundsätze durchgeführt werden.[709]

[708] Siehe ErwGr 9 der DVO (EU) 2015/909.
[709] EuGH 30.05.2013, C-512/10, *Kommission/Polen*.

Die von der Ö bei der Ermittlung der direkten Kosten berücksichtigten Abschreibungen von Oberleitungsanlagen, Oberbau und Brücken sind jene, die aufgrund einer reduzierten Nutzungsdauer infolge von erhöhtem Zugbetrieb zustande kommen.[710] Anders als die vom EuGH behandelten Abschreibungen unter Anwendung buchhalterischer Grundsätze variieren diese Abschreibungen insofern mit dem Zugbetrieb, als es sich um die Erhöhung der Abschreibung aufgrund der durch den Zugbetrieb verkürzten Lebensdauer einer Anlage handelt.

Zur Ermittlung der Kapitalkosten

Bezugnehmend auf das Vorbringen der W, dass die WACC-Methode für die Ermittlung der Kapitalkosten anzuwenden sei,[711] ist darauf hinzuweisen, dass weder die RL 2012/34/EU noch das EisbG hinsichtlich der anzuwenden Ermittlungsmethodik Vorgaben machen. Analog zu anderen netzgebundenen Infrastrukturen, ist „*bei der Ermittlung der Kapitalkostenparameter kein einheitlicher (richtiger) Weg vorgegeben* [ist]*. Vielmehr bestehen Wahlmöglichkeiten*".[712]

Zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten sind in der unternehmerischen Praxis verschiedene Methoden vorzufinden. Häufig werden Credit Spreads als Aufschlag auf den risikolosen Zinssatz herangezogen, aber auch eigene marktbasierte Fremdkapitalkosten, Renditen von Industrial Bonds oder die tatsächlich zu bezahlenden Fremdkapitalkosten unter Berücksichtigung der prognostizierten Fremdkapitalkosten für zukünftige Investitionen werden von Unternehmen angesetzt.[713]

Wie im Rahmen der Beweiswürdigung festgestellt werden konnte, ist die von der Ö angewandte Verrechnung von Buchwertzinsen eine ebenso geeignete Vorgangsweise der Kostenzuscheidung. Zudem entsteht durch den Ansatz der Buchwertzinsen aufgrund der günstigen Finanzierungskonditionen der Ö und der gegebenen Determinierbarkeit der Eingangsparamater verglichen mit einem WACC-Ansatz für die Eisenbahnverkehrsunternehmen kein Nachteil. Die Regulierungsbehörde vermag eine mangelnde Eignung der Methodik der Buchwertzinsen im Rahmen der Zuordnung des Aufwandes für die Fremdkapitalaufnahme nicht zu erkennen. Darüber hinaus konnte die W die Vorzugswürdigkeit des WACC-Ansatzes nicht darstellen. Dem Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens, dass die Ermittlung der Kapitalkosten anhand des WACC-Modells zu prüfen sei, kann sohin nicht gefolgt werden.

[710] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 90 ff.
[711] W, Stellungnahme vom 27.03.2019, 36.
[712] *Pernsteiger/Wagner/Mair*, Value Management in der Energiewirtschaft, CFO aktuell 2013, 49.
[713] AaO, 51; *Seicht*, Moderne Kosten und Leistungsrechnung[11], 615 f.

2.2.6 Festsetzung der Aufschläge entsprechend § 67d EisbG

Festlegung der Marktsegmente

Die Ö[redacted] legt die folgenden Marktsegmente fest:

1) Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
1) Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
2) (Gemeinwirtschaftlicher) Nahverkehr stark
3) (Gemeinwirtschaftlicher) Nahverkehr schwach
4) Güterverkehr manipuliert
5) Güterverkehr nicht manipuliert

Mit der Festlegung dieser Marktsegmente erfüllt die Ö[redacted] einerseits die Anforderungen des § 67d Abs 4 EisbG, wonach jedenfalls die Segmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste festzulegen sind. Andererseits erfüllt sie die Vorgaben des Anhangs VI Nr 1 der RL 2012/34/EU. Die von der Ö[redacted] festgelegten Marktsegmente umfassen die Verkehrsdienst-Paare Personenverkehr/Güterverkehr (lit a), kombinierter Verkehr/Direktverkehr (lit d), Personenstadt- oder Regionalverkehr/Personenfernverkehr (lit e) und Ganzzüge/Einzelwagenverkehr (lit f).

Der Güterverkehr wird in die Untersegmente „Güterverkehr manipuliert“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“ untergliedert. Damit werden die Verkehrsdienst-Paare „Kombinierter Verkehr/Direktverkehr“ sowie „Ganzzüge/Einzelwagenverkehr“ gemäß Anhang VI Nr 1 lit d und f der RL 2012/34/EU zusammengefasst. Sowohl kombinierter Verkehr als auch Einzelwagenverkehr sind manipulierte Verkehre. Direktverkehr und Ganzzüge sind hingegen nicht manipulierte Verkehre. Sie erfordern keine Manipulation im Verschubknoten bzw keine Zwischenhalte zur Unterwegsbehandlung des Wagenzuges im Zuglauf.

Eine weitere Untergliederung nimmt die Ö[redacted] nicht vor. Diesbezüglich führt sie aus, dass eine Berücksichtigung der weiteren, in Anhang VI Nr 1 der RL 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare „Gefahrgutzüge/andere Güterzüge“, „Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr“ und „Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr“ einzelne kleinere Marktsegmente (zB Gefahrgutverkehr) hervorbringen würde, die unter Umständen sogar tragfähiger wären als das „Restsegment“.[714] Allerdings müsste die Erhöhung des Wegeentgelts bedingt durch den geringen Zugkilometeranteil im potenziell tragfähigeren Marktsegment jedoch dementsprechend hoch sein, um eine spürbare Entlastung des weniger tragfähigen, aber „großen Restsegments“ zu erreichen. Werden jedoch kleine Marktsegmente aufgrund vermeintlich hoher Tragfähigkeit stark belastet, steigt das Risiko, dass eine

[714] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 9.

Unschärfe bei der Klassifizierung oder eine Veränderung der Preiselastizität zu einer nachhaltigen Schädigung des Marktsegments führt.

Die Gefahrgutzüge umfassen ca [redacted]% der gesamten Zugkilometerleistung pro Jahr (ca [redacted]% der Güterverkehrszugkilometer). Wie die Ö[redacted] ausführt,[715] stellen diese Verkehre ein kleines Marktsegment im Sinne der oben angestellten Überlegungen zur Höhe der Entlastung des „Restsegments" bei Belastung eines kleinen Marktsegments dar. Eine weitere Untergliederung ist nicht zielführend, da selbst bei Annahme einer höheren Tragfähigkeit der Gefahrgutzüge die Entlastungswirkung für alle anderen Verkehre nur minimal wäre.

Bei den Verkehrsdienst-Paaren inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr handelt es sich nicht um ein für die Tragfähigkeit bedeutsames Unterscheidungsmerkmal. Ein von einem österreichischen Bahnhof ausgehender Zug, dessen Zielbahnhof außerhalb der Staatsgrenze liegt, unterscheidet sich nicht von einem Zug, der die gleiche Relation auf österreichischem Staatsgebiet bedient und vor der Staatsgrenze endet. Das Merkmal des Grenzübertritts ist keine relevante Eigenschaft für Unterschiede in der Tragfähigkeit von Verkehren.

Die Prüfung des Verkehrsdienst-Paares „Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr" war, so die Ö[redacted] weiter, insofern nicht erforderlich, als nicht vertaktete Verkehre bzw Gelegenheitsverkehre (zB Sonderzugfahrten im Personenverkehr) lediglich ca [redacted]% der gesamten Zugkilometer pro Jahr umfassen und somit ebenfalls ein kleines Marktsegment sind.

Dieser Argumentation der Ö[redacted] kann die Schienen-Control Kommission folgen. Gemäß § 67d Abs 2 EisbG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mindestens die im Anhang VI Nr 1 der RL 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss somit nicht alle Verkehrsdienst-Paare in die Prüfung einbeziehen, sondern kann diejenigen Paare auswählen, welche in Hinblick auf die jeweiligen Marktgegebenheiten passend erscheinen. Dies hat die Ö[redacted] gemacht, indem sie diejenigen Verkehrsdienst-Paare ausgeschieden hat, welche entweder eine zu geringe Zugkilometer-Leistung umfassen oder kein für die Tragfähigkeit bedeutsames Unterscheidungsmerkmal bilden. Schließlich war auch die Festlegung eines Marktsegments „Dienstzüge" nicht geboten. Diese werden in Anhang VI Nr 1 der RL 2012/34/EU nicht genannt. „Dienstzüge" und Leerzugfahrten finden in jedem Marktsegment statt. Sie dienen dazu, ein TFZ oder einen leeren Zug zu einem Bahnhof zu bringen, von welchem diese produktiv eingesetzt werden. Somit sind diese Fahrten aus Sicht der Endkunden unproduktive Dienste und werden von Eisenbahnverkehrsunternehmen nur im notwendigen Rahmen durchgeführt. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit diesen Fahrten keine Einnahmen erwirtschaften können, ist somit auch keine Markttragfähigkeit gegeben.

[715] AaO.

Die Methode der weiteren Unterscheidung zwischen Personenfernverkehr, schwachem und starkem Personennahverkehr anhand des Entscheidungsbaums[716] ist für die Beurteilung der Tragfähigkeit geeignet.

Wie die Ö[redacted] ausführt,[717] drückt sich das Kriterium der Tragfähigkeit in der Höhe des Nachfrageverlustes der Endkunden aufgrund einer Änderung der Ticketpreise durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, die aufgrund einer Wegeentgelterhöhung erfolgt. Führt schon eine geringe Preiserhöhung zu großen Nachfragerückgängen, weil die Fahrgäste auf ein anderes Verkehrsmittel (zB Auto, Bus) wechseln, so ist dieser Verkehr weniger tragfähig. Umgekehrt ist ein Verkehr tragfähiger, wenn der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel nur bedingt möglich ist, da dies zB zu einem erheblichen Zeitverlust führen würde (Stau auf der Autobahn). Fehlende bzw unattraktive Ausweichmöglichkeiten führen zu einer höheren Tragfähigkeit, die sich in der Auslastung der Züge abbildet. Die Ö[redacted] zieht zur Beurteilung der Tragfähigkeit der Nahverkehre die Kriterien Geographie (Stadtregionen gemäß der Statistik Austria), Zeit (Hauptverkehrszeit) und Gefäßgröße (Anzahl der Wagen/Sitzplätze) heran. Die Ö[redacted] bildet daher zu Recht ein Marktsegment für tragfähigere Nahverkehre („Nahverkehr stark“) und ein Marktsegment für weniger tragfähige Nahverkehre („Nahverkehr schwach“).

Bestimmung der Tragfähigkeit

3.2.6.2.1. Anwendung der Ramsey-Boiteux-Regel

Die Ö[redacted] zieht zur Bestimmung der Tragfähigkeit der Aufschläge den ökonomischen Lösungsansatz nach Ramsey-Boiteux heran. Das Ramsey-Boiteux Modell ist in der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur ein Standard zur Preisfestsetzung bei natürlichen Monopolen und wird in der Regulierung natürlicher Monopole eingesetzt. Es bietet einen Ansatz zur Berechnung marktverträglicher Zuschläge.

Wie die Ö[redacted] zutreffend ausführt,[718] führt die Anwendung der Ramsey-Boiteux-Regel für die Eisenbahninfrastruktur zu Marktaufschlägen, die invers zur „Wegeentgeltelastizität der Endkunden-Nachfrage“ $(\frac{1}{\varepsilon})$ verteilt werden. Das Ergebnis des Kehrwertes der Wegeentgeltelastizität wird als Tragfähigkeit bezeichnet. Marktsegmente mit niedriger Wegeentgeltelastizität sind „tragfähiger“ und müssen relativ einen höheren Marktaufschlag tragen als Marktsegmente mit höherer Wegeentgeltelastizität. Durch die Festlegung der Marktaufschläge entsprechend der Tragfähigkeit der Marktsegmente kann die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Marktsegmente gemäß § 67d Abs 1 EisbG gewährleistet werden.

[716] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, Beilage ./1.
[717] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 6 f.
[718] Ö[redacted], Antrag vom 12.08.2016, 11.

In der Stellungnahme der W[redacted] vom 17.02.2020 argumentierte das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass die mangelnde Tragfähigkeit des Güterverkehrs und die damit verbundene Ausnahme von der Verrechnung von Aufschlägen nicht dazu führen dürfe, dass die übrigen Marktsegmente einen Mehraufwand zu leisten hätten. Sie befürchtete, dass die übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die auf den Güterverkehr entfallenden, aber von diesem nicht zu leistenden Aufschläge zu tragen hätten. Die W[redacted] stellte hierzu fest, dass es dazu an einer gesetzlichen Grundlage fehle.[719] Unter Verweis auf Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU führte die W[redacted] an, dass ein Mitgliedsstaat bei der Verrechnung von Aufschlägen die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten habe und diese durch die Implementierung solcher nicht gefährdet werden dürfe. Es solle jedenfalls vermieden werden, dass es aufgrund der Erhebung von Marktaufschlägen zu Marktaustritten kommt. Daraus ergäbe sich nach Ansicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens eine Einschränkung der Ermächtigung der Mitgliedstaaten Marktaufschläge zu erheben, welche *„dafür Sorge zu tragen* [haben]*, dass durch ihre Verkehrspolitik die Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs, die unter anderem und vor allem aus der mangelnden Kostenwahrheit bei den Kosten des Straßenverkehrs herrühren, ausgeglichen werden*.“[720]

Weiters führte die W[redacted] an, dass Art 8 Abs 4 der RL 2012/34/EU vorsehe, dass *„die Fahrwegausgaben des Infrastrukturbetreibers, solange der Eisenbahnverkehr noch nicht konkurrenzfähig gegenüber anderen Verkehrsträgern ist, u.a. mithilfe staatlicher Finanzierung ausgeglichen* [werden].“[721] Nach Ansicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens kann dies gemeinsam mit Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU nur so verstanden werden, *„dass nicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen anderer Segmente des Eisenbahnmarktes, sondern der Staat durch seine Finanzierung denjenigen Teil der Marktaufschläge abzudecken hat, die einzelne Segmente des Eisenbahnmarktes nicht tragen können.“*[722]

Diese beiden Rechtsvorschriften seien, so die W[redacted], nur so zu verstehen, dass der Staat die Finanzierung jener Teile der Marktaufschläge sicherzustellen habe, die durch die einzelnen Marktsegmente nicht getragen werden können. Eine Umlegung auf tragfähigere Marktsegmente hingegen sei mit dem Sekundärrecht nicht vereinbar.[723] Hier sei nach Auffassung der W[redacted] auch die Ansicht von *G*[redacted] verfehlt, nach der eine Umlage von Aufschlägen von Marktsegmenten, die keinen Aufschlag tragen können, auf jene die einen tragen können, möglich ist. Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen fehle dabei die sachliche Rechtfertigung, da dies dazu führe, dass Marktsegmente, die Aufschläge tragen können, für Kosten aufzukommen hätten, die von anderen

[719] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 18 ff.
[720] W[redacted], Stellungnahme vom 17.02.2020, 19.
[721] AaO, 19.
[722] AaO, 20.
[723] AaO, 19 f.

Marktsegmenten verursacht worden sind. Dies würde dazu führen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in tragfähigeren Marktsegmenten verkehren, verpflichtet wären Geschäftsmodelle von Marktsegmenten ohne Aufschläge mitzufinanzieren.[724] Nach Auffassung der W sei dies nicht mit dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung vereinbar, da nicht nur die Wettbewerbsverhältnisse innerhalb des Schienenverkehrs, sondern auch der Wettbewerbsverhältnisse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu Ungunsten der belasteten Marktsegmente des Schienenverkehrs betroffen wären. Abschließend verwies die W darauf, dass die mittels Ramsey-Boiteux Modells ermittelten Aufschläge ein pareto-effizientes (optimierte Gesamtwohlfahrt unter der Nebenbedingung von nicht-negativen Gewinnen) Ergebnis darstellen würden und jedes von dieser Optimierungsrechnung abweichende Ergebnis folglich ineffizient sein muss. Dies gelte nach Ansicht der W umso mehr, wenn ein Marktsegment zusätzlich zu den eigenen Aufschlägen einen Teil der Aufschläge anderer Marktsegmente tragen muss.[725]

Den Argumenten der W ist Folgendes entgegenzuhalten:

Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU als auch § 67d EisbG normieren, „*dass die Höhe der Entgelte* […] *nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen* [darf], *die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können"*. Daraus ergibt sich, dass sowohl der unionale, als auch der nationale Gesetzgeber davon ausgehen, dass nicht alle Marktsegmente Aufschläge werden tragen können. Reicht die Tragfähigkeit eines oder mehrerer Marktsegmente nicht aus, so sind diese von der Tragung von Aufschlägen ausgenommen und haben nur das Wegeentgelt in Höhe der direkten Kosten zu leisten. Wäre dies nicht der Fall und müssten besagte Marktsegmente dennoch Aufschläge tragen, würde die Verrechnung zu einem starken Rückgang der nachgefragten Mengen führen, welche in der Folge einen Ausschluss des Marktsegments bewirken würde. Dieses Ergebnis ist insofern nicht wünschenswert, als dass die ausgeschlossenen Marktsegmente nicht mehr zur Deckung der Fixkosten herangezogen werden könnten. Daraus folgt, dass sämtliche anderen Marktsegmente von einem Verbleib weniger tragfähiger Marktsegmente profitieren, auch wenn sie keine weiteren Aufschläge leisten können.

Zwar ist es richtig, dass gem Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU und § 67d EisbG auch bei der Berechnung der Aufschläge die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Marktsegmente sichergestellt sein soll, dennoch unterlässt es die W darzulegen, warum das Ramsey-Boiteux Modell nicht geeignet sei die Erreichung dieses Ziels zu gewährleisten Wie *G* in seinem Gutachten feststellte, führt das Ramsey-Boiteux Modell dazu, dass unabhängig vom Niveau der zu deckenden Fixkosten, die Marktsegmente anhand

[724] AaO, 20.

[725] W, Stellungnahme vom 17.02.2020, 21 ff.

ihrer Markttragfähigkeit belastet werden, wodurch die Belastung durch die Aufschläge relativ gesehen alle Marktsegmente gleich stark betrifft.[726] Nachdem das Modell dabei die geringsten Effizienzverluste aufweist sowie die Bedingung erfüllt, dass die Aufschläge nicht so hoch sein dürfen, als dass sie zu einem Ausschluss eines Marktsegmentes von der Nutzung des Mindestzugangspaketes führen würden, sichert Ramsey-Boiteux die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit.

In Art 8 Abs 4 der RL 2012/34/EU wird auf die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten verwiesen, für den Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung der Infrastrukturbetreiber Sorge zu tragen. Im zweiten Satz wird dargelegt, dass von staatlichen Zuschüssen abgesehen werden kann, wenn durch die Entgelte auf Basis der Art 31 und 32 dieser Richtlinie der Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung sichergestellt werden kann. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass der Eisenbahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig ist und die Infrastrukturkosten aller Verkehrsträger durch deren Nutzer *„auf der Grundlage eines gerechten und nichtdiskriminierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger gedeckt werden* [können]“.[727] Wenn die W[redacted] nun aus dieser Norm ableitet, dass der Staat für die Teile der Kosten der Infrastrukturbetreiberin die mangels Tragfähigkeit einzelner Marktsegmente nicht durch Aufschläge gedeckt werden können, aufkommen müsse, so kann die Schienen-Control Kommission dieser Auslegung nicht folgen. Aus Sicht der Regulierungsbehörde sind die oben genannten Vorschriften vielmehr so zu verstehen, als dass – in Übereinstimmung mit dem langfristigen Ziel, dass die Infrastrukturkosten durch deren Nutzer gedeckt werden – alle Marktsegmente entsprechend ihrer Tragfähigkeiten und folglich in relativ gesehener Höhe gleichwertig zur Deckung der Kosten der Infrastrukturbetreiberin beitragen. Eine Überwälzung der nach Ansicht der W[redacted] durch das Marktsegment des manipulierten Güterverkehrs zu tragenden Kosten auf das Marktsegment des eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehrs, wie sie vom Eisenbahnverkehrsunternehmen basierend auf der Annahme, dass der manipulierte Güterverkehr über eine höhere Tragfähigkeit verfügt als im Rahmen der von der Ö[redacted] vorgelegten Primäranalyse ermittelt, vorgebracht wurde, findet jedenfalls nicht statt.

Nicht von der Hand zu weisen ist, dass jede Belastung mit Aufschlägen aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem wohlfahrtsökonomisch schlechteren Ergebnis führt, als die Verrechnung von Entgelten rein auf Basis der direkten Kosten. Dieses schlechtere Ergebnis wird durch die Nebenbedingung gerechtfertigt, dass ein Teil der Fixkosten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Entgelte gedeckt werden muss. Dem Ziel der Sicherung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrsmarktes kann nur dadurch Rechnung getragen werden, dass die Anlastung von Aufschlägen auf tragfähige Marktsegmente anhand der second-best-prices Lösung des Ramsey-Boiteux Modells vorgenommen wird. Nur hierdurch wird gewährleistet, dass die Abweichung vom

[726] *G*[redacted], Gutachten vom 21.03.2018, 20.
[727] Artikel 8 Abs 4 der RL 2012/34/EU.

wohlfahrtsökonomischen Optimum so gering wie möglich ausfällt und alle Marktteilnehmer in Relation zu den direkten Kosten und zur Elastizität gleich belastet werden, wodurch sichergestellt wird, dass keine Marktsegmente ausgeschlossen werden.

Eine mit dem geltenden Recht unvereinbare, weil diskriminierende Überwälzung der Kosten der Schieneninfrastruktur von einem Marktsegment auf andere Marktsegmente liegt aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht vor, weswegen die Regulierungsbehörde dem Vorbringen der W[redacted] nicht folgt. Das Kollegialorgan erachtet das Ramsey-Boiteux-Modell als geeignet die mangelnde Tragfähigkeit einzelner Marktsegmente zu berücksichtigen und die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrsmarktes zu gewährleisten.

3.2.6.2.2. Ermittlung der Wegeentgeltelastizität

Die Wegeentgeltelastizität der Endkunden-Nachfrage ist die Kombination aus Preiselastizität der Endkunden und Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten sowie die „Weitergabequote“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen des jeweiligen Marktsegments. Die Preiselastizitäten messen die Veränderung der Endkunden auf die Veränderung ihrer Preise (zB Erhöhung Ticketpreise oder Transportpreise). Da die Erhöhung der Wegeentgelte nicht direkt auf den Kunden wirkt, sondern nur indirekt über das Eisenbahnverkehrsunternehmen, müssen die Kostenstruktur und die Weitergabequote berücksichtigt werden. Die Kostenstruktur gibt an, wie hoch der Anteil der Trassenentgelte am Gesamtumsatz ist. Wenn diese nur 20% ausmachen und die Wegeentgelte um 10% erhöht werden, muss sich der Umsatz um 2% erhöhen, damit alle Kosten enthalten sind und der Gewinn gleich bleibt. Somit muss der Endkunde um 2% mehr zahlen. Es wird angenommen, dass 100% der Wegeentgelterhöhungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Endkunden weitergegeben werden. Würden die Kostenstruktur und die Weitergabe nicht mit der Elastizität mitberücksichtigt, würde eine zu hohe Endkundenelastizität angenommen, die in der Folge das Ergebnis verfälscht. Zur Erzielung adäquater Ergebnisse ist es somit geboten, dass sowohl die Kostenstruktur als auch die Weitergabequote mitberücksichtigt werden müssen.

Marktgerechte Rendite

Gemäß § 67d Abs 1 Satz 2 EisbG darf die Höhe der Wegeentgelte die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können. Die Regelung setzt Art 32 Abs 1 zweiter UAbs der RL 2012/34/EU um, wonach die Höhe der Entgelte nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen darf, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Die W[redacted] vertritt die Auffassung, die Schienen-Control Kommission habe zu prüfen, ob Marktsegmente, die keine Aufschläge tragen können, eine marktgerechte

Rendite tragen können. Soweit Marktsegmente zwar keine Marktaufschläge aber eine marktgerechte Rendite tragen können, sei dies durch Abschläge bei den (von den anderen Segmenten zu tragenden) Aufschlägen zu berücksichtigen.[728] Aus Sicht der W fehlen Erhebungen „*zur Frage der marktgerechten Rendite des Güterverkehrs und somit jeglicher Nachweis dafür, dass die Marktsegmente des Güterverkehrs durch die Auferlegung von Marktaufschlägen vom Markt ausgeschlossen würden*."[729] Das Vorbringen der W dürfte sich dabei auf den manipulierten Güterverkehr beziehen, für welchen die Ö keine Aufschläge ermittelt hat. Für den nicht manipulierten Güterverkehr wurden Aufschläge ermittelt.

Die Ö bringt vor, dass „*kein Nutzer des Mindestzugangspakets derzeit einen Beitrag zu irgendeiner Rendite*" erbringe. Die marktgerechte Rendite, die Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit erbringen können, sei im Hinblick auf das derzeitige Entgeltniveau mit Null anzusetzen.[730]

Bei der marktgerechten Rendite bzw der Rendite, die der Markt tragen kann, gemäß § 67d Abs 1 EisbG bzw Art 32 Abs 1 zweiter UAbs der RL 2012/34/EU handelt es sich um die Aufschläge. Die Wegeentgelte setzen sich aus den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie den Aufschlägen, welche für den Markt tragfähig sein müssen, zusammen. Gegebenenfalls können Entgeltbestandteile, welche der Knappheit der Fahrwegkapazität in Zeiten der Überlastung oder umweltbezogenen Auswirkungen Rechnung tragen, hinzukommen. Soweit die Höhe der Wegeentgelte Marktsegmente nicht ausschließen darf, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können, bezeichnet „Rendite" die Aufschläge, nicht hingegen – wovon die W und die Ö ausgehen – um einen eigenständigen Entgeltbestandteil, welcher neben die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und die Aufschläge tritt.

2.2.7 Rechtzeitige Veröffentlichung

Die Ö hat die Aufschläge für die Netzfahrplanperiode 2018 am 09.09.2016 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Damit hat sie § 67d Abs 7 EisbG entsprochen, wonach eine Veränderung wesentlicher Bestandteile der im Abs 1 bis 5 angeführten Entgeltregel mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs 8 EisbG angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf der Internetseite des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu veröffentlichen ist.

Mit den Aufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2018 wurden erstmals Aufschläge zum Wegeentgelt iSv § 67d EisbG festgesetzt, welche sich nach der Markttragfähigkeit richten und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen dürfen, die

[728] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 29 f.
[729] O /T, Privatgutachten vom 22.08.2019, 4.
[730] Ö, Stellungnahme vom 23.09.2019, 26.

mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können. Es handelt sich daher um eine Veränderung wesentlicher Bestandteile der Entgeltregel betreffend Aufschläge gemäß § 67d Abs 1 bis 5 EisbG.

Die Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2018 hat am 10.04.2017 geendet. Die Frist für die Veröffentlichung der gegenständlichen Aufschläge hat daher am 10.09.2016 geendet. Diese Frist hat die Ö [redacted] gewahrt, indem sie die Information zum Wegeentgeltmodell 2018 am 09.09.2016 veröffentlicht hat.

Die W [redacted] vertritt die Ansicht, die Veröffentlichung der Wegeentgelte für die Fahrplanperiode 2018 habe nicht den Veröffentlichungsvorschriften gemäß § 59 Abs 4 Z 2 EisbG entsprochen. Sie beantragt (auch) aus diesem Grund die Abweisung des Antrags auf Genehmigung der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperiode 2018.[731] Da nur die Gesamtwegeentgelte und nicht die Marktaufschläge selbst veröffentlicht wurden, können die für die Netzfahrplanperiode 2018 beantragten Marktaufschläge aus Sicht der W [redacted] *„bereits dem Grunde nach nicht bewilligt werden".*

Dem kann die Schienen-Control Kommission nicht folgen. Zwar sieht § 59 Abs 4 Z 2 EisbG die Veröffentlichung von Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Ausführungen dazu, wie (unter anderem) § 67d EisbG entsprochen wird, vor. Zur Erfüllung dieser Anforderungen sind die Wegeentgelte und die Marktaufschläge getrennt auszuweisen. Dass dies bei der Veröffentlichung der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperiode 2018 unterblieben ist, hat entgegen der Auffassung der W [redacted] allerdings nicht zur Folge, dass die Marktaufschläge dem Grunde nach rechtswidrig werden und folglich nicht genehmigt werden können.

Nach der Rechtsprechung des VwGH ergibt sich aus dem Gleichheitssatz gemäß Art 7 B-VG ein Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der das gesamte öffentliche Recht beherrscht.[732] Danach darf eine Behörde nur das nach Lage des Falles gelindeste zum gebotenen Ziel führende Mittel einsetzen ohne von der Zielerreichung selbst abzugehen. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist auch dann zu berücksichtigen, wenn er im zum Rechtseingriff ermächtigenden Gesetz tatbestandsmäßig nicht explizit angeführt ist, sofern das Gesetz nicht erkennen lässt, dass dieser Grundsatz nicht maßgeblich sein soll.[733]

Bei Vorhandensein mehrerer potentieller Maßnahmen verlangt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz daher die Wahl der am wenigsten belastenden Maßnahme.[734]

[731] W [redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 47 f.
[732] VwGH 07.02.1974, 1767/73; VwSlg 14157 A/1994; *Öhlinger/Eberhard,* Verfassungsrecht[11], Rz 798.
[733] *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht[4], Rz 646 ff.
[734] VwGH 16.03.2012, 2009/05/0102 mwN; VwGH 26.06.2014, Ro 2014/03/0063; dazu auch VwGH 26.03.2014, 2012/03/0177 mwN; VwGH 23.03.1988, 88/03/0014.

Im Bereich des Regulierungsrechts spricht der VwGH zum in § 34 TKG ausdrücklich normierten Verhältnismäßigkeitsgebot aus, es sei grundsätzlich zu prüfen, welche der nach dem Gesetz grundsätzlich in Betracht kommenden Verpflichtungen zur Behebung eines Wettbewerbsproblems geeignet und erforderlich ist; stehen mehrere geeignete Verpflichtungen zur Auswahl, ist die am wenigsten belastende zu wählen. Nicht zulässig wäre es allerdings, unter Berufung auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz eine Maßnahme auszuwählen, deren Effektivität in Zweifel steht.[735]

Dieser Grundsatz ist auch im Rahmen der Vollziehung und Anwendung des Unionsrechts maßgeblich[736] und nunmehr in Art 52 Abs 1 GRC festgeschrieben.[737] Danach sind auch nach unionsrechtlichen Maßstäben Maßnahmen, durch die den Wirtschaftsteilnehmern finanzielle Belastungen auferlegt werden, nur dann rechtmäßig, wenn sie zur Erreichung der zulässigerweise mit der fraglichen Regelung verfolgten Ziele geeignet und erforderlich sind. Dabei ist, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen; ferner müssen die auferlegten Belastungen in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen.[738]

Im vorliegenden Fall wäre es unverhältnismäßig, die Marktaufschläge deshalb als rechtswidrig zu beurteilen und den Antrag auf Genehmigung abzuweisen, da die Veröffentlichung nicht sämtlichen Modalitäten gemäß § 59 EisbG entsprach. Mit der Veröffentlichungspflicht gemäß § 59 EisbG soll für die Fahrwegkapazitätsberechtigten Planungssicherheit, insbesondere hinsichtlich der Entgelte, hergestellt werden. Diese finanzielle Planungssicherheit war insofern gegeben, als den Fahrwegkapazitätsberechtigten das Gesamtwegeentgelt je Marktsegment bekannt war. Weder der Wortlaut noch die Zielsetzung des § 59 EisbG erlauben eine Auslegung dahingehend, dass jegliche Verletzung der normierten Veröffentlichungsmodalitäten zur Rechtswidrigkeit der betroffenen Zugangsbedingungen wie vorliegend der Marktaufschläge führt.

Die Entgelte für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 wurden jeweils entsprechend § 59 Abs 8 EisbG vier Monate vor dem Ablauf der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht.

[735] VwGH 16.12.2015, 2013/03/0138; VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0032.
[736] *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht[4], Rz 649; *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht[11], Rz 798.
[737] *Kingreen* in *Calliess/Ruffert*, EUV/AEUV[4], Rz 65.
[738] EuGH 13.07.1989, Rs 5/88, *Wachauf*, Slg 1989, 02609; EuGH, Rs 265/87, *Schräder*, Slg 1989, 2237; EuGH 13.04.2000, Rs 292/97, *Karlsson*, Slg 2000, I-02737; EuGH 24.07.2010, Rs C375/08, *Luigi Pontini*, Slg 2010, I-05767.

2.2.8 Zur Wirkung der bescheidgegenständlichen Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt

Standpunkte der Ö[redacted] und der W[redacted]

Mit Schriftsatz vom 07.09.2018 legte die W[redacted] der Schienen-Control Kommission ein Rechtsgutachten zur zeitlichen Wirkung einer Genehmigung nach § 67d EisbG 1957, erstattet von *K*[redacted], vor. In dem Rechtsgutachten vom 06.08.2018 führt *K*[redacted] aus, dass eine rückwirkende Genehmigung von Marktaufschlägen nach § 67d leg cit als rechtswidrig zu qualifizieren sei.

Mit Schreiben vom 19.10.2018 legte die Ö[redacted] ein Rechtsgutachten von *H*[redacted] vor. Im Rahmen dieses Gutachtens argumentierte *H*[redacted], dass die Entgeltregelung des § 67d EisbG eine zeitraumbezogene Rechtsvorschrift sei, die sich auf die Netzfahrplanperiode beziehe. Daraus folgend entfalte die Entscheidung der Regulierungsbehörde unabhängig vom Entscheidungszeitpunkt ihre Wirkung für den entsprechenden – auch in der Vergangenheit liegenden – Zeitraum.

K[redacted] thematisierte in seinem Rechtsgutachten vom 06.08.2018 die Rechtswidrigkeit einer rückwirkenden Genehmigung der Zuschläge durch die Regulierungsstelle. Nach Darlegung grundsätzlicher Ausführungen zur zeitlichen Wirkung von Bescheiden stellte er die Meinung des Schrifttums dar, der zufolge der Spruch eines Bescheides seine Wirkung nur für die Zeit nach seiner Erlassung entfalte. Eine Ausnahme von dieser Wirkung *pro futuro* sei nur dann zulässig, wenn dafür eine eindeutige und zweifelsfreie gesetzliche Grundlage bestehe.[739] Eine solche sah der Gutachter für die rückwirkende Genehmigung von Aufschlägen auf das Wegeentgelt aus § 67d EisbG nicht hervorgehen.[740] Vielmehr zog er aus § 65e Abs 4 EisbG den Gegenschluss, dass eine Verrechnung von Aufschlägen erst nach Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission zulässig sei. Dies ergäbe sich aus den einschlägigen Gesetzesmaterialien, denen zufolge ein erhöhtes Benützungsentgelt bei für überlastet erklärten Streckenabschnitten grundsätzlich erst nach Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission eingehoben werden könne. *K*[redacted] argumentierte, dass im Sinne eines einheitlichen Regelungsregimes dies nur bedeuten könne, dass auch die Aufschläge auf die Wegeentgelte einer vorausgehenden Genehmigung bedürfen.[741]

Weiters führte er aus, dass die Rückwirkung der Genehmigung der Aufschläge auch nicht auf Art 32 der RL 2012/34/EU – der die sekundärrechtliche Grundlage für § 67d EisbG darstellt – gestützt werden könne. Diese Ansicht argumentierte *K*[redacted] damit, dass davon auszugehen sei, dass eine rückwirkende Genehmigung von Seiten des europäischen Gesetzgebers nicht

[739] *K*[redacted], Rechtsgutachten zur zeitlichen Wirkung einer Genehmigung nach § 67d EisbG 1957 vom 06.08.2018, 10 ff.
[740] AaO, 16 ff.
[741] AaO, 18 ff.

gewünscht wurde, da er dies sonst hätte in Art 32 normieren können. Einen gesetzgeberischen Willen für eine rückwirkende Genehmigung ließe sich für ihn aus besagtem Artikel aufgrund der Spezialität und der Genauigkeit der Regelung, der ohnehin ein Ausnahmecharakter zukäme, nicht entnehmen.[742]

Zudem äußerte *K* verfassungsrechtliche Bedenken, da seiner Ansicht nach ein hohes Diskriminierungspotenzial mit der rückwirkenden Genehmigung von Aufschlägen einhergehe und eine solche ohne das Vorliegen einer gesetzlichen Grundlage auch nicht mit dem Legalitätsprinzip des Art 18 Abs 1 B-VG vereinbar sei. Hier seien insbesondere die Ziele der Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit zu nennen, welche durch eine rückwirkende Verrechnung von Marktaufschlägen gefährdet wären.[743]

Im von der Ö am 19.10.2018 vorgelegten Gutachten von *H* führte dieser aus, dass es sich bei dem das Wegeentgelt betreffenden Rechtsverhältnis um ein privatrechtliches handelt.[744] Das EisbG normiere ein Regelungssystem, welches darauf ausgerichtet sei, für einen bestimmten Zeitraum die zu leistenden Entgelte festzusetzen. Diese Dauer sei gem § 63 Abs 5 leg cit durch die Netzfahrplanperiode begrenzt.[745] Der Gutachter stellte dar, dass § 67d EisbG die Veröffentlichung der Aufschläge in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht vom Vorliegen einer Genehmigung gem § 67d Abs 6 EisbG abhängig mache, da bereits aufgrund der vertraglichen Vereinbarung zwischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein privatrechtlicher Entgeltanspruch bestehe. Die Bedeutung des § 67d Abs 6 EisbG sei dabei, dass besagter Entgeltanspruch dahingehend bestimmt und bedingt sei, dass die Schienen-Control Kommission diesen in seiner Höhe genehmige. Eine solche Vereinbarung über die Zahlung eines Infrastrukturbenutzungsentgeltes, welches sich aus einem Wegeentgelt in Höhe der direkten Kosten und (allfälligen) Marktaufschlägen zusammensetze, sei von den Parteien unter der Bedingung, dass nur jener Betrag der Marktaufschläge geschuldet sei, der von der Schienen-Control Kommission entsprechend § 67 Abs 6 EisbG genehmigt wird, abgeschlossen worden.[746]

Die Genehmigungspflicht des § 67d Abs 6 EisbG beziehe sich sohin auf die beantragten Aufschläge, welche wiederum für eine Netzfahrplanperiode gelten sollen. Daraus ergäbe sich aus der Sicht des Gutachters ein „zeitraumbezogenes" Regelungssystem der Wegeentgelte und Marktaufschläge. Die „Zeitraumbezogenheit" der Regelung wirke sich sohin auch auf die Genehmigungspflicht aus, welche sich im vorliegenden Fall auf die Netzfahrplanperiode

[742] AaO, 16 ff.
[743] *K*, Rechtsgutachten zur zeitlichen Wirkung einer Genehmigung nach § 67d EisbG 1957 vom 06.08.2018, 15 f, 20 ff.
[744] *H*, Rechtsgutachten zu den rechtlichen Wirkungen einer Genehmigung nach § 67d Abs 6 EisbG vom 16.10.2018, 6.
[745] AaO, 7.
[746] AaO, 7 f.

beziehe. Daraus folge konsequenterweise, dass auch der behördliche Abspruch über die Genehmigung der Marktaufschläge für die jeweilige Netzfahrplanperiode erfolge, und dies ganz unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt diese Genehmigung in Rechtskraft erwachse.[747] Dem folgend führte *H* [redacted] aus, dass es sich bei der Genehmigungspflicht gem § 67d Abs 6 EisbG nicht um eine „rückwirkende" Entscheidung im eigentlichen Sinne handle und stellte die Judikaturlinie des VwGH hinsichtlich „zeitraumbezogener" Genehmigungspflichten dar.[748]

Den Ausführungen von *K* [redacted] hinsichtlich § 65e Abs 4 EisbG und des damit verbundenen einheitlichen Regelungsregimes trat *H* [redacted] entgegen und führte aus, dass die Regelung des § 65e Abs 4 EisbG, der die Entgeltbestandteile bei Streckenabschnitten mit Kapazitätsengpässen betrifft, eine grundsätzlich andere Konstellation als die Aufschläge gem § 67d EisbG erfasse: Ziel des Aufschlags bei Überlastung der Strecke sei nicht die Finanzierung der Unternehmenstätigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, sondern eine steuernde Wirkung in Hinblick auf eine Entlastung des betroffenen Streckenabschnitts. Er wies darauf hin, dass die Einhebung solcher Entgeltbestandteile an das Vorliegen der in § 65e Abs 3 und 4 EisbG genannten Voraussetzungen geknüpft sei. Eine Pflicht zur vorherigen Genehmigung der Einhebung der Aufschläge durch die Schienen-Control Kommission ergäbe sich aus der notwendigen Überprüfung des Vorliegens dieser Bedingungen. Im Gegensatz dazu sei in Hinblick auf die Marktaufschläge gem § 67d EisbG, die der Erreichung der Vollkosten dienen, nicht über das Vorliegen von Voraussetzungen abzusprechen, die den Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Einhebung berechtigen, sondern nur über deren Höhe. Eine der Einhebung vorausgehende Genehmigungspflicht für die Wegeentgeltaufschläge gem § 67d EisbG aus den Gesetzesmaterialien zu § 65e leg cit abzuleiten, sei sohin nicht gerechtfertigt.

Rechtliche Würdigung:

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 auch dann ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen bzw ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen, einschließlich der Beurteilung der Rechtskonformität der festgesetzten Entgelte, wenn sie ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt.[749]

[747] AaO, 8 f.
[748] *H* [redacted], Rechtsgutachten zu den rechtlichen Wirkungen einer Genehmigung nach § 67d Abs 6 EisbG vom 16.10.2018, 9 f.
[749] VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092.

In vergleichbarer Weise hat der VwGH zur Prüfung von Verträgen entschieden, dass sich die Entscheidungsbefugnisse der Schienen-Control Kommission nicht auf Verträge beschränken, deren Laufzeit zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung noch nicht beendet ist. Gerade der in § 54 Z 3 EisbG festgelegte Zweck der Wettbewerbsaufsicht – Schutz von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung – spreche gegen eine einschränkende Auslegung, die es der Schienen-Control Kommission verunmöglichen würde, diskriminierende Verträge für unwirksam zu erklären, wenn deren Laufzeit bereits abgelaufen ist.[750]

Der VwGH bejaht somit, dass sich die Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission gegebenenfalls auf zum Entscheidungszeitpunkt bereits vergangene Zeiträume bezieht. Ebenso sieht *Keding* die Befugnis der Regulierungsstelle, Regelungen zu Eisenbahninfrastrukturentgelten auch rückwirkend zu treffen und deren Höhe festzulegen, als *„Bestandteil und Konsequenz des „Monopols" zur Anwendung des Eisenbahnregulierungsrechts"*[751] an.

Die Rsp des EuGH[752] in der E *CTL Logistics* beruht ebenfalls auf der Prämisse einer rückwirkenden Festlegung der Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur durch die Regulierungsbehörde. Im Fall CTL Logistics GmbH gegen DB Netz AG hatte das private Eisenbahnunternehmen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur ein von der DB Netz AG festgelegtes Entgelt zu zahlen und versuchte dieses teilweise bereicherungsrechtlich rückabzuwickeln, da das Eisenbahnunternehmen der Ansicht war, dass Teile des Entgelts, konkret die Stornierungs- und Änderungsentgelte, unbillig iSd § 315 BGB seien. Der EuGH sprach unter Zugrundlegung der Vorbedingung, dass Netznutzer grundsätzlich die Möglichkeit haben bei der Regulierungsstelle Beschwerde gegen bereits gezahlte, aber materiell rechtswidrige Entgelte einzubringen, aus, dass eine Billigkeitsprüfung durch die Zivilgerichte mit den Wegeentgeltbemessungsgrundsätzen der RL 2001/14/EU unvereinbar sei. Eine Erstattung von Entgelten nach den Vorschriften des Zivilrechts kommt nach der Rsp des EuGH nur in Betracht, *„wenn die Unvereinbarkeit des Entgelts mit der Regelung über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zuvor von einer Regulierungsbehörde oder von einem Gericht, das die Entscheidung dieser Stelle überprüft hat, im Einklang mit den Vorschriften des nationalen Rechts festgestellt worden ist."*[753] Das europäische Höchstgericht setzt folglich voraus, dass den Regulierungsbehörden die Befugnis zur rückwirkenden Festlegung der Entgelthöhe zukommt.

Die von der W[redacted] vertretene Auslegung des § 67d Abs 6 EisbG würde zudem in der praktischen Anwendung eine Aussetzung der Verrechnung von Aufschlägen bewirken, bis eine in Rechtskraft erwachsene Entscheidung innerhalb einer Fahrplanperiode vorliegt. Wie bereits *H*[redacted] in seinem Gutachten zu bedenken gibt,

[750] VwGH 30.06.2015, 2012/03/0087.
[751] *Keding*, Folgen des EuGH-Urteils zu § 315 BGB – Rechtsschutz gegen alte Entgelte? IR 2019, 90 (92).
[752] EuGH 09.11.2017, C-489/15, *CTL Logistics*.
[753] AaO Rz 97.

müssten hierbei binnen einem Zeitraum von rund einem Jahr allfällige, durch die Geltendmachung von Rechtsmitteln erwirkte, verwaltungsgerichtliche oder gar höchstgerichtliche Entscheidungen ergangen sein, damit die Antragstellerin Aufschläge auf das Wegeentgelt gem § 67d EisbG einheben kann.[754] Unter Umständen würde dies die Infrastrukturbetreiberin über mehrere Jahre hinweg daran hindern, Aufschläge als Entgeltkomponente für den von ihr gewährten Zugang zur Schieneninfrastruktur durchzusetzen. Dies konterkariert aus Sicht der bescheiderlassenden Behörde den Regelungszweck des § 67d EisbG, der im Einklang mit Art 8 Abs 4 UAbs 2 der RL 2012/34/EU – zumindest langfristig – eine volle Deckung der Kosten der Infrastruktur zu erreichen sucht.

Sohin kommt die bescheiderlassende Regulierungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Befugnis zur regulierenden Festsetzung von Eisenbahninfrastrukturentgelten auch einer rückwirkenden Anwendung im Sinne einer „Zeitraumbezogenheit" zugänglich ist und eine Beschränkung der Entscheidungskompetenz auf laufende Verträge eine dem Zweck des § 67d EisbG und der europäischen sowie nationalen Rsp widersprechende Auslegung des § 67d Abs 6 EisbG darstellt. Im Einklang mit dem Gutachten von *H* hält die Regulierungsstelle fest, dass der behördliche Abspruch über die Genehmigung der Marktaufschläge zeitraumbezogen und somit für die jeweilige Netzfahrplanperiode erfolgt. Daraus folgt, dass die Wirkung der Entscheidung, unabhängig davon eintritt, zu welchem Zeitpunkt diese Genehmigung in Rechtskraft erwächst.

2.2.9 Zur Abweisung des Antrags der Ö auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer Bescheidbeschwerde

Mit Schreiben vom 26.08.2019 beantragte die Ö den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung mit Erlassung des verfahrensabschließenden Bescheides gem § 13 Abs 2 VwGVG. Sie verwies auf ein Gespräch, welches auf Einladung und unter dem Vorsitz der Schienen-Control Kommission am 24.10.2017 stattfand, zu dem alle Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeladen waren und bei dem einvernehmlich beschlossen wurde, dass die von der Ö veröffentlichte Entgeltversion 1.0 interimistisch, also bis zum Ergehen einer rechtskräftigen Entscheidung, angewendet werden solle und auf Basis dieser die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich einer etwaigen Nach- bzw Rückverrechnung Aufschlagsentgelte an die Infrastrukturbetreiberin leisten. Um dieses Ergebnis nachhaltig zu sichern, beantragte die Ö den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung, um damit Rechts- und Planungssicherheit für sich selbst als auch für die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erwirken.[755]

Die Ö führte dazu weiter aus, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines etwaigen Rechtsmittels gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission insbesondere vor dem Hintergrund der Interessen der Parteien und des öffentlichen

[754] *H*, Rechtsgutachten zu den rechtlichen Wirkungen einer Genehmigung nach § 67d Abs 6 EisbG vom 16.10.2018, 9.

[755] Ö, Stellungnahme vom 26.08.2019, 3.

Interesses geboten sei: Aus Sicht der Parteien bewirke der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eine Beseitigung der Rechtsunsicherheit, da dadurch der wirtschaftlichen Planung der Eisenbahnverkehrsunternehmen am besten Rechnung getragen sowie ein stabiler Planungshorizont gewährleistet sei.[756] Auch in dem tatsächlichen Abfluss der finanziellen Mittel auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen sieht die Antragstellerin keinen Interessenkonflikt, da Eisenbahnverkehrsunternehmen ihrer Ansicht nach nicht davon ausgehen dürfen, dass die Genehmigung von Aufschlägen zur Gänze unterbleiben werde und sie sohin aus Gründen der finanziellen Vorsorge buchhalterische Maßnahmen hätten ergreifen müssen. Folglich gehe der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ohnehin mit den wirtschaftlichen Planungen der betroffenen Unternehmen konform.[757] Für die Infrastrukturbetreiberin sei der Vorteil der Planungssicherheit nicht nur auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegeben, sondern werde auch von ihr selbst geteilt.

Zudem führte sie aus, dass ohne den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung aufgrund der ausbleibenden Einnahmen der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen vorgegebene Zielerlös „eventuell" nicht erreicht werden könne, was wiederum *„unter Umständen auch zum Nachteil der verfahrensbeteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sein* [könne], *wenn es etwa um die Fertigstellung von Eisenbahninfrastrukturprojekten* [gehe], *deren Fertigstellung aufgrund der Verfehlung des Erlösziels fraglich wäre."*[758]

Der Darstellung der Infrastrukturbetreiberin zufolge bestehen darüber hinaus öffentliche Interessen, insbesondere solche des europäischen Gesetzgebers, die im Rahmen der durch die Regulierungsbehörde durchzuführenden Interessenabwägung zu berücksichtigen seien. Sie vertrat die Auffassung, dass die Rechtssicherheit als *„öffentliches Kerninteresse"* den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung erfordere und verwies auf die in Nr 44, 52, 14, 30 und 37 verschriftlichten Erwägungsgründe für den Erlass der RL 2012/34/EU. Basierend auf diesen Erwägungsgründen ergab sich für die Ö[redacted], dass das Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Infrastrukturbetreiberin an der wirtschaftlichen Planbarkeit[759] zugleich ein öffentliches sei, welches gemeinsam mit dem gemeinen Interesse an der Einhaltung der wirtschaftlichen Zielvorgaben durch die Infrastrukturbetreiberin[760] und der Erwägung, dass die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers über einen angemessenen Zeitraum ausgeglichen sein solle[761], in Verbindung mit den gewünschten klaren und kohärenten wirtschaftlichen Signalen[762] ein zentrales öffentliches Interesse an der

[756] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 4 f.
[757] AaO, 4 f.
[758] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 5.
[759] ErwGr 52 der RL 2012/34/EU.
[760] ErwGr 37 der RL 2012/34/EU.
[761] ErwGr 14 der RL 2012/34/EU.
[762] ErwGr 44 der RL 2012/34/EU.

Gewährleistung ausreichender Rechtssicherheit ergäbe, welches den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung erforderlich erscheinen ließe.[763]

Darüber hinaus brachte die Ö[redacted] vor, dass im bescheidgegenständlichen Verfahren die Effektivität der Tätigkeit der Schienen-Control Kommission den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung erforderlich mache. Sie argumentierte, dass dem im Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu den direkten Kosten[764] gem § 74 EisbG zu ergehenden Bescheid *ex lege*[765] unmittelbare Wirkung zukäme und aufgrund der gemeinsamen Verfahrensführung mit den Anträgen auf Genehmigung von Aufschlägen auf das Wegeentgelt[766] eine Ausdehnung dieser Wirkung auf die Genehmigung der Aufschläge notwendig wäre, damit die Effektivität der Schienen-Control Kommission gewahrt bliebe.[767]

Der Rsp des VfGH[768] folgend müssen die bestehenden Rechtsschutzeinrichtungen ein gewisses Maß an faktischer Effizienz für den Rechtsschutzwerber aufweisen, weswegen die Wirkung der Bescheidbeschwerde eine aufschiebende ist. Sie verhindert, dass der angefochtene Rechtsakt während des laufenden Verwaltungsverfahrens vollzogen und auf diese Weise die Beschwerde ihrer faktischen Effizienz entkleidet wird.[769] Dazu führte die Antragstellerin aus, dass das Rechtsschutzinteresse der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch einen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ohnehin nicht gefährdet sei, da diese ohnehin – aus der unternehmerischen Vorsicht heraus – mit den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Aufschlägen zu planen hätten.[770]

Die W[redacted] replizierte zum Antrag der Ö[redacted] mit Stellungnahme vom 23.09.2019. Zu Beginn führte sie aus, dass die von der Infrastrukturbetreiberin angeführte Unsicherheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der zur Anwendung gelangenden Entgeltversion selbst von dieser verursacht wurde, da von ihr eine zweite Entgeltversion veröffentlicht wurde.[771] Weiters wies die W[redacted] darauf hin, dass sie im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Planungen nicht auf die Entgeltversion 1.0. abstelle und sie im Zuge des Gesprächs vor der Schienen-Control Kommission am 24.10.2017 ihre vorläufige Zustimmung zur interimistischen Verrechnung nach der Entgeltversion 1.0 vorbehaltlich ihrer bisher eingenommenen Rechtsstandpunkte erklärt habe. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen betonte, dass aus dem

[763] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 7.
[764] SCK-18-010.
[765] Vgl § 84 EisbG.
[766] SCK-16-012 und SCK-17-009.
[767] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 8.
[768] VfSlg 11.1196/1986.
[769] VwSlg 10.381 A/1981, 11.632 A/1985.
[770] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 8 f.
[771] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 36.

bisherigen Vorbringen eindeutig hervorginge, dass nach der Rechtsansicht der W[redacted] eine vorläufige Verrechnung nicht zulässig sei.[772]

Zum Argument der Infrastrukturbetreiberin, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines etwaigen Rechtsmittels gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission insbesondere vor dem Hintergrund der Gewährleistung eines stabilen Planungshorizonts zu gewähren sei, entgegnete die W[redacted], dass Planungssicherheit erst durch den rechtskräftigen Abschluss des Genehmigungsverfahrens gegeben sei. Auch in Hinblick auf eine etwaige Nach- bzw Rückverrechnung sah die W[redacted] keine sich aus dem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ergebende Vorteilhaftigkeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.[773] Vielmehr führte sie aus, dass die rechtsverbindliche Gültigkeit der Aufschläge auf das Wegeentgelt erst durch einen rechtskräftigen Verfahrensabschluss gegeben wäre und dass auch ein etwaiger Ausschluss der aufschiebenden Wirkung durch die Schienen-Control Kommission einer nachprüfenden Kontrolle durch das BVwG und gegebenenfalls durch den VwGH unterläge.[774]

Die W[redacted] betonte, dass aus ihrer Sicht durch den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung weder Rechtssicherheit noch Planungssicherheit erreicht werden könne, sodass die von der Ö[redacted] dargestellten Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Parteien ihrer Ansicht nach nicht gegeben seien.[775] Sie betonte hingegen, dass sie als Verfahrenspartei ein großes Interesse an der Gewährleistung der faktischen Effizienz des Rechtsmittels hege, welches sie durch den Ausschluss der Suspensivwirkung beeinträchtigt sehe.[776] Zum Interesse der Infrastrukturbetreiberin an einer bestehenden Planungssicherheit und der Gewährleistung der Einbringlichkeit des zu erwirtschaftenden Zielerlöses replizierte die W[redacted], dass diese nicht ausreichend gewichtig seien, um den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung zu begründen. Auch der Verweis auf mögliche Nachteile für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich aus der etwaigen Verzögerung bei der Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten ergäben, sei nach Ansicht der Antragsgegnerin nicht hinreichend konkret ausgeführt und in der Folge als nicht gravierend nachteilig anzusehen.[777]

Zu den von der Ö[redacted] geltend gemachten öffentlichen Interessen an dem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung, die sich nach der Auffassung der Infrastrukturbetreiberin aus den Erwägungsgründen der RL 2012/34/EU ergäben, führte die W[redacted] aus, dass die Erwägungsgründe einer Richtlinie nicht verbindlich seien und lediglich der Auslegung des normativen Teils der Richtlinie dienen.[778]

[772] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 37.
[773] AaO, 38.
[774] AaO, 38 f.
[775] AaO, 39, 43.
[776] AaO, 41.
[777] AaO, 40, 43.
[778] AaO, 41 f.

Zum von der Infrastrukturbetreiberin angeführten Erwägungsgrund Nr 44 brachte das Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, dass das Ziel, durch die Entgeltregelung kohärente und klare wirtschaftliche Signale an die Schienenverkehrsteilnehmer zu senden, durch die Veröffentlichung verschiedener Entgeltversionen durch die Ö selbst konterkariert worden sei und dass es für die W nicht ersichtlich sei, wie der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dazu beitragen könne, klare und kohärente wirtschaftliche Signale zu senden.[779] Hinsichtlich des Erwägungsgrundes Nr 52 verwies die W auf dessen systematischen Zusammenhang zum Verfahren über die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Dem Argument der Infrastrukturbetreiberin, dass sich aus diesem Erwägungsgrund ein öffentliches Interesse an der wirtschaftlichen Planbarkeit ableiten ließe, trat die W entgegen, indem sie erneut ausführte, dass mit dem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung keine Verbesserung der wirtschaftlichen Planbarkeit einhergehe, da die Suspensivwirkung nicht mit Rechtskraft gleichzusetzen sei und nur letztere wirtschaftliche Planbarkeit begründe.[780] Auch in dem Vorbringen der Infrastrukturbetreiberin, dass basierend auf Erwägungsgrund Nr 14 ein öffentliches Interesse daran besteht, *„dass der Infrastrukturbetreiber grundsätzlich auf eine „schwarze Null" ausgerichtet wirtschaften soll"*[781] und dass sich zusätzlich aus den Erwägungsgründen Nr 30 und 37 weitere Anknüpfungspunkte für ein besonderes öffentliches Interesse am Ausschluss der Suspensivwirkung ergäben, sah die W keine Argumente, die den Ausschluss dringend gebieten würden.[782]

Die W wies außerdem darauf hin, dass auf das Bestehen von Gefahr im Verzug, welche ein wesentliches Element für die Gewährung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung sei, von Seiten der Antragstellerin nicht eingegangen wurde. Sie vermisse eine Argumentation der Infrastrukturbetreiberin, aus der sich ein konkret bestehender erheblicher Nachteil für die Ö oder aber ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl ergäbe, sodass sie die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gem § 13 Abs 2 VwGVG insgesamt als nicht erfüllt ansehe.[783]

Dem Antrag der Ö ist aus folgenden Gründen nicht stattzugeben:

Das VwGVG sieht in § 13 eine aufschiebende Wirkung für Beschwerden gegen Bescheide vor. § 84 EisbG listet taxativ Verfahren auf, deren bescheidmäßige Erledigung *ex lege* unmittelbare Vollstreckbarkeit zukommt, da Beschwerden keine aufschiebende Wirkung zukommt. Das Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen iSd § 67d EisbG ist nicht unter dieser taxativen Aufzählung gelistet, sodass dem Rechtsmittel der Bescheidbeschwerde gem

[779] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 42.
[780] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 38.
[781] Ö, Stellungnahme vom 26.08.2019, 6.
[782] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 43.
[783] AaO, 37.

Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG gegen eine bescheidmäßige Genehmigung von anzuwendenden Aufschlägen auf die Wegeentgelte eine aufschiebende Wirkung zukommt.

Die Regulierungsbehörde kann gem § 13 Abs 2 VwGVG diese Suspensivwirkung jedoch ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und der Interessen der Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheids oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Was die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach § 13 Abs 2 VwGVG anbelangt, entsprechen diese großteils jenen, die § 64 Abs 2 AVG normiert.[784] Auch die Erläuterungen zur Regierungsvorlage weisen darauf hin, dass § 13 VwGVG weitgehend der Bestimmung des § 64 AVG nachgebildet wurde.[785] Der Wortlaut des § 13 Abs 2 VwGVG orientiert sich am Begriff der aufschiebenden Wirkung des § 30 Abs 2 VwGG idaF betreffend die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung bei der ehemaligen Bescheidbeschwerde an den VwGH. Wie auch der Rsp des VwGH[786] zu entnehmen ist, kann somit auf die vor der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 ergangene Spruchpraxis zurückgegriffen werden, um die Rechtmäßigkeit des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung an Hand der dort aufgestellten Kriterien zu überprüfen.

In einem ersten Schritt hat die Regulierungsbehörde eine Prüfung der geltend gemachten betroffenen Interessen vorzunehmen und diese gegeneinander abzuwägen. Hinsichtlich des Interesses der Parteien an einer besseren Planbarkeit bleibt festzustellen, dass es der Argumentation der Ö[redacted] an Schlüssigkeit mangelt, wenn sie vorbringt, dass sie einerseits unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine erhebliche Planungsunsicherheit wahrgenommen habe, andererseits aber behauptet, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ohnehin aus Gründen der unternehmerischen Vorsicht zumindest buchhalterisch hätten Vorsorge zu treffen gehabt. Die Infrastrukturbetreiberin stellt somit eine Situation dar, in der die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Entgelte für die Aufschläge auf das Wegeentgelt bereits in ihren Planungen und Ausarbeitungen ihrer Kostenentwicklungen zu berücksichtigen hatten. In Anbetracht der Tatsache, dass die konkreten Planungen von Zugtrassen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits jeweils rund ein Jahr vor Beginn der Fahrplanperiode 2018, respektive 2019 durchgeführt werden mussten, konnte die Antragstellerin nicht schlüssig darlegen, inwieweit der Ausschluss der Suspensivwirkung zur Reduktion etwaig bestehender Planungsunsicherheiten für die bescheidgegenständlichen Fahrplanperioden beitragen kann. Abschließend ist festzustellen, dass von Seiten der Ö[redacted] keine eigenen Interessen vorgebracht wurden, da der Antrag argumentativ auf den Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen fußt. Bemerkenswert ist hierbei, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die von der Infrastrukturbetreiberin vorgebrachten Interessen offensichtlich nicht teilen, da keine

[784] BVwG 16.09.2015, W203 2113677-1/5E; Vgl auch *Lehofer*, Die aufschiebende Wirkung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren, ÖJZ 2014, 5 ff.
[785] RV 2009 BlgNR 24. GP, 5.
[786] VwGH 01.09.2014, Ra 2014/03/0028.

Vorbringen von Infrastrukturnutzern eingelangt sind, in denen der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung aufgrund bestehender Planungsunsicherheit beantragt wurde. Vielmehr stellt die W[redacted] das Bestehen berechtigter Interessen gegen den Ausschluss der Suspensivwirkung dar.

Die Ö[redacted] brachte zudem vor, dass mit dem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung Rechtssicherheit einhergehen würde. Zweifellos sind alle Verfahrensparteien an der Erreichung eines rechtssicheren Ergebnisses interessiert, nur ist nach Ansicht der Schienen-Control Kommission der Ausschluss der Suspensivwirkung nicht geeignet, dies zu bewirken. Aufgrund der Tatsache, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung als in Bezug auf die Entscheidung in der Hauptsache selbstständiger Nebenanspruch – wenn auch in Verbindung mit der Beschwerde in der Hauptsache – innerhalb der Rechtsmittelfrist bekämpft werden kann,[787] obliegt es im Falle der Anfechtung des Ausschlusses der Suspensivwirkung dem Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden, ob die Voraussetzungen für den deren Ausschluss tatsächlich gegeben sind.[788] In der Folge kann dies jedoch nur bedeuten, dass die Entscheidung durch die Regulierungsbehörde keine Rechtssicherheit zu bewirken vermag und sohin zur Erfüllung der Interessen der Verfahrensparteien ungeeignet ist. Die Schienen-Control Kommission teilt überdies die Rechtsansicht der W[redacted], die vorbrachte, dass Rechtssicherheit als Ausfluss der Rechtskraft einer Entscheidung erst dann gegeben ist, wenn der Bescheid nicht mehr durch Rechtsmittel bekämpft werden kann.[789]

Neben dem Vorbringen der Ö[redacted] sind im Rahmen der Interessenabwägung auch die Interessen der W[redacted] zu würdigen. Diese führt aus, dass ihrerseits ein Interesse an der Gewährleistung der faktischen Effizienz eines Rechtsmittels besteht. Hierbei wies das Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf hin, dass das Interesse der Infrastrukturbetreiberin an einem gesicherten wirtschaftlichen Bestand keinen Vorrang vor dem Interesse des Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem effektiven Rechtsschutz genießen sollte.[790] Sich der ständigen Rsp des VfGH anschließend, der zufolge dem Grundsatz der faktischen Effizienz eines Rechtsbehelfs Vorrang zu gewähren ist und deren Einschränkung nur aus sachlich gebotenen, triftigen Gründen zulässig ist,[791] gelangt die Schienen-Control Kommission zu der Rechtsansicht, dass eben diese sachlich gebotenen, triftigen Gründe von Seiten der Ö[redacted] nicht geltend gemacht wurden, weswegen das Interesse an einem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nicht als überwiegend zu qualifizieren ist und dem Antrag der Infrastrukturbetreiberin in diesem Punkt nicht zu folgen ist.

[787] *Kolonovits/Muzak/Stöger*, Verwaltungsverfahrensrecht[10], Rz 748.
[788] Vgl *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 64 Rz 39 (Stand 01.07.2007, rdb.at).
[789] *Kolonovits/Muzak/Stöger*, Verwaltungsverfahrensrecht[10], Rz 453.
[790] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 41.
[791] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 64 Rz 2 (Stand 01.07.2007, rdb.at).

Des Weiteren ist der Ausspruch der Regulierungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung inhaltlich an die Voraussetzung des Bestehens von Gefahr im Verzug gebunden.[792] Gefahr im Verzug bedeutet hierbei, dass der Aufschub der Vollstreckung mit der Möglichkeit eines unverhältnismäßigen Nachteils für eine Partei[793] oder einem gravierenden Nachteil für das öffentliche Wohl[794] einhergehen würde. Ausreichend ist jedoch nicht das Bestehen einer abstrakten Gefahr im Verzug. Vielmehr muss der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dazu geeignet sein, eine konkret bestehende Gefahr zu vermeiden.[795] Hierbei können auch wirtschaftliche Interessen und damit verbundene Gefahren den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen.[796]

Das Bestehen einer konkreten Gefahr im Verzug wurde im bescheidgegenständlichen Antrag vom 26.08.2019 jedoch nicht hinreichend nachgewiesen. Die Ö[redacted] verabsäumte, das Bestehen einer Gefahr im Falle des Zuwartens nachzuweisen, wenn sie vorbringt, dass die Nicht-Erreichung des vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen verbindlich vorgegebenen Zielerlöses mit *„tatsächlich ausbleibenden Einnahmen“* verbunden wäre, was wiederum *„unter Umständen auch zum Nachteil der verfahrensbeteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sein* [könnte]*, wenn es etwa um die Fertigstellung von Eisenbahninfrastrukturprojekten geht, deren Fertigstellung aufgrund der Verfehlung des Erlösziels fraglich wäre“.*[797] Weder konnte die Infrastrukturbetreiberin darstellen, dass es tatsächlich zu solchen Verzugswirkungen käme, noch welche Infrastrukturprojekte konkret betroffen wären und mit welchem zeitlichen Ausmaß des Verzugs zu rechnen wäre. Darüber hinaus beziffert die Ö[redacted] den ihr drohenden wirtschaftlichen Schaden weder wertmäßig noch stellt sie dar, inwiefern das Unterbleiben eines Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung kausal für den Eintritt der Gefährdung der Fertigstellung von Eisenbahninfrastrukturprojekten aus wirtschaftlichen Gründen sei. Aufgrund der Tatsache, dass das Bestehen einer Gefahr im Verzug in Hinblick auf die Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten lediglich behauptet wurde, aber keinerlei rechnerische Konkretisierung durch Vorlage von buchhalterischem oder kostenrechnerischem Datenmaterial, prognostizierten Defiziten oder sonstigen Kennzahlen erfolgte, kann die Regulierungsbehörde das Bestehen der Gefahr im Verzug nicht erkennen. Daneben verabsäumt die Antragstellerin aber auch zu begründen, inwiefern die unmittelbare Vollstreckung des Bescheides geeignet ist die – ohnehin nicht – konkret bestehende Gefahr von verspäteten Fertigstellungen von Infrastrukturbauprojekten zu vermeiden. Zusammenfassend kommt die Schienen-Control Kommission sohin zu dem Ergebnis, dass die

[792] Vgl § 13 Abs 2 VwGVG.
[793] VwGH 03.07.2003, 2002/20/0078.
[794] VwGH 24.05.2002, 2002/18/0001.
[795] VwGH 22.03.1988, 87/07/0108.
[796] VwGH 04.05.1992, 89/07/0117.
[797] Ö[redacted], Stellungnahme vom 26.08.2019, 5.

gesetzlichen Kriterien des § 13 Abs 2 VwGVG für den Ausschluss der Suspensivwirkung einer allfälligen Bescheidbeschwerde im vorliegenden Fall nicht gegeben sind.

Hinsichtlich der von der Ö[redacted] vorgebrachten Bedenken, dass aufgrund der aufschiebenden Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen den Bescheid im Genehmigungsverfahren die Effektivität der Regulierungstätigkeit der Schienen-Control Kommission in Hinblick auf das verbundene Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Überprüfung der direkten Kosten gefährdet sei, ist auszuführen, dass diese Bedenken von der Regulierungsbehörde nicht geteilt werden. Aus der derzeitigen Rechtslage[798] ergibt sich unzweifelhaft, dass dem Rechtsmittel gegen einen im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens gem § 74 EisbG ergangenen Bescheid *ex lege* keine aufschiebende Wirkung zukommt. Nachdem diese Wirkung – wie bereits dargestellt – nicht auf das Genehmigungsverfahren auszudehnen ist, kommen den verschiedenen Spruchpunkten dieses Bescheides unterschiedliche Wirkungen zu. Die Effektivität der Tätigkeit der Schienen-Control Kommission bleibt dadurch gewährleistet.

2.2.10 Abweisung des Antrags auf Enthebung des Sachverständigen *L*[redacted]

§ 53 Abs 1 AVG normiert hinsichtlich der nichtamtlichen Sachverständigen ein Ablehnungsrecht der Parteien sowohl für den Fall, dass die Unbefangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen, als auch dessen Fachkunde in Zweifel steht. Im Rahmen einer Ablehnung sind jene Umstände glaubhaft zu machen, aus denen sich ergibt, dass die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel gezogen wird.

Über die Ablehnung eines nichtamtlichen Sachverständigen ist gem § 53 Abs 2 AVG durch Verfahrensanordnung abzusprechen.[799] Dies führt dazu, dass die bzw auch die Unterlassung der Abweisung eines Ablehnungsantrags nur mit den Rechtsmitteln angefochten werden kann, die gegen den das Verfahren abschließenden Bescheid zur Verfügung stehen.[800]

Ankündigung der Bestellung eines Sachverständigen zur Überprüfung der Kosten durch die Schienen-Control Kommission und Übermittlung der Angebote am 08.09.2017

Die Schienen-Control Kommission entschied sich im Rahmen des verbundenen Verfahrens SCK-17-009; SCK-16-012 und später auch SCK-18-010 zur Hinzuziehung eines nichtamtlichen Sachverständigen zur Feststellung der Vollkosten und direkten Kosten im Rahmen der Ermittlung der Aufschläge zum Wegeentgelt. Dabei nahm sie die Auswahl des Sachverständigen in Abstimmung mit den Parteien vor, obwohl dies die Verfahrensgrundsätze des Verwaltungsverfahrens – im Gegensatz zur ZPO – in der Form nicht vorsehen. Vor Auswahl

[798] Vgl § 84 EisbG.
[799] VwGH 11.09.1997, 97/07/0074*; Attlmayr/Walzel von Wiesentreu*, Sachverständigenrecht, 161; *Mannlicher/Quell*, AVG § 53 Anm 5; *Thienel*[3], 189.
[800] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 Rz 19; *Attlmayr/Walzel von Wiesentreu,* Sachverständigenrecht, 152, 161.

und Beiziehung eines Sachverständigen sind die Parteien eines Verwaltungsverfahrens nämlich nicht notwendigerweise zu hören.[801]

Zur Ankündigung der Bestellung und Übermittlung der Angebote aller potentiellen Sachverständigen äußerte die W[redacted], *„dass keiner der für die Kostenprüfung in Aussicht genommenen Sachverständigen* […] *über spezifisch einschlägige Erfahrung im Bereich der Überprüfung von regulatorischen Kostenrechnungen verfügt"*. Weiters führte sie aus *„am ehesten scheint dies noch bei Herrn Mag. L[redacted] der Fall zu sein".*[802] Auch hinsichtlich der Unabhängigkeit des in Aussicht genommenen Kandidaten gab die Antragstellerin an, auf Basis des öffentlich im Internet verfügbaren Befundes „*bei Herrn Mag. L[redacted] keine Einschränkungen* [zu] *erkennen"*.[803] Sie merkte lediglich an, dass die Auswahl der möglichen Sachverständigen noch einmal einer kritischen Prüfung unterzogen werden solle und dabei besser geeignete Personen miteinbezogen werden sollten.

In einer anderen Stellungnahme brachte die W[redacted] ergänzend zu ihrer Stellungnahme vom 15.09.2017 Folgendes vor: *„Es bestätigt sich der Eindruck, dass am ehesten Herr Mag. L[redacted] und Herr Mag. K[redacted] die nötigen Erfahrungen in Bezug auf die regulatorische Kostenprüfung aufweisen".*[804]

Beeidigung und Bestellung von *L*[redacted] zum Sachverständigen

Die Beeidigung von *L*[redacted] erfolgte am 10.10.2017 und wurde durch ein Protokoll, welches im Akt ersichtlich ist, festgehalten. Mit Bescheid vom 10.10.2017 wurde *L*[redacted], Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, gem § 52 Abs 2 AVG zum Sachverständigen bestellt.[805] Dieser wurde der W[redacted] zur Kenntnisnahme übermittelt.[806]

Antrag auf Enthebung gem § 53 Abs 1 AVG vom 12.02.2018

Das Gutachten wurde von *L*[redacted] am 22.01.2018 übermittelt und von der Schienen-Control Kommission der W[redacted] zur Vorlage gebracht.[807] In ihrer Stellungnahme bemängelte die W[redacted], dass *L*[redacted] nicht beeidet wurde.[808] Dies ist nicht nur unrichtig, sondern die Beeidigung war auch für die W[redacted] erkennbar, da das Aktenstück der protokollierten Beeidigung im Rahmen der Akteneinsicht am 20.11.2017 durch ihren rechtsfreundlichen Vertreter RA [redacted] L[redacted] einsehbar war. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der VwGH – in Abkehr von

[801] *Thoma*, Der Sachverständigenbeweis in Verwaltungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren, 4.
[802] W[redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 5 (Hervorhebung nur hier).
[803] W[redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 6 (Hervorhebung nur hier).
[804] W[redacted], Stellungnahme vom 22.09.2017, 15 (Hervorhebung nur hier).
[805] Bescheid vom 10.10.2017.
[806] E-Mail vom 11.10.2017.
[807] Schreiben vom 30.01.2018.
[808] W[redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 3.

seiner früheren Rsp[809] – die Auffassung vertritt, dass der betreffenden Person bzw ihrer Aussage auch bei unterlassener Beeidigung der Charakter eines nichtamtlichen Sachverständigen bzw eines Sachverständigenbeweises iSd § 52 AVG zukommt, da die Bestellung die Person zum Sachverständigen macht, nicht die Beeidigung.[810] Darüber hinaus ist den Ausführungen der W [redacted][811] hinzuzufügen, dass ein Unterbleiben der Beeidigung eines nichtamtlichen Sachverständigen grundsätzlich keinen wesentlichen Verfahrensmangel darstellt.[812]

Im Rahmen der Stellungnahme wurde die Enthebung von *L* [redacted] gem § 53 Abs 1 AVG aufgrund mangelnder Fachkunde und mangelnder Unbefangenheit beantragt.[813] Dieser wurde von der Schienen-Control Kommission in nicht-öffentlicher Sitzung am 19.02.2018 abgelehnt.[814]

Anträge auf Enthebung gem § 53 Abs 1 AVG vom 05.07.2018 und vom 17.08.2018

Mit Bescheid vom 24.05.2018 wurde *L* [redacted] erneut zum Sachverständigen bestellt. Im Rahmen der Stellungnahme vom 05.07.2018 beantragte die W [redacted] erneut dessen Enthebung. Weiters beantragte sie das unverzügliche Aussetzen der Gutachtenserstellung durch *L* [redacted] sowie *„die erforderliche[n] Ermittlungs- und Prüfschritte und zu beantwortenden Fragen entweder durch Amtssachverständige oder im Wege der Amtshilfe über die R* [redacted]*, insbesondere Herrn* [redacted] *L* [redacted]*, der bekanntermaßen über langjährige einschlägige Erfahrung in der regulatorischen Kostenrechnung (auch Infrastruktur) verfügt,“* zu setzen bzw zu lösen. Sie begründete ihre Anträge wiederum mit mangelnder Unbefangenheit und mangelnder Fachkunde des Sachverständigen und verwies dabei auf die Stellungnahmen vom 12.02.2018 und 27.04.2018.[815] Mit Schriftsatz vom 17.08.2018 wiederholte die W [redacted] ihren Antrag auf Enthebung von *L* [redacted].

Zur Befangenheit

Für eine Ablehnung des nichtamtlichen Sachverständigen gem § 53 Abs 1 AVG durch eine Partei muss diese glaubhaft machen, dass Umstände vorliegen, welche die Unbefangenheit in Zweifel stellen. Aus der höchstgerichtlichen Rsp[816] ergibt sich, dass der VwGH die Befangenheit des § 53 Abs 1 AVG mit jener nach § 7 Abs 1 Z 4 AVG gleichsetzt. Demzufolge ist

[809] Vgl VwGH 19.06.1987, 2825/77; 22.05.1979, 3194/78; VwSlg 11.284 A/1984.
[810] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 52 Rz 53; VwSlg 12.492 A/1987 verst Sen.
[811] W [redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 3.
[812] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 52 Rz 53; VwSlg 12.492 A/1987 verst Sen, VwGH 09.06.1994, 93/06/0174; 24.10.2002, 2000/06/0087; 31.03.2009, 2009/06/0012, (Hervorhebung nur hier).
[813] W [redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 7.
[814] Siehe Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 3.
[815] W [redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 3.
[816] VwGH 12.05.1992, 91/08/0139.

ein Sachverständiger als befangen anzusehen, wenn er in Bezug auf die zu beurteilenden Fachfragen aufgrund unsachlicher psychologischer Motive gehemmt ist eine unparteiische Entschließung vorzunehmen, oder dies zumindest nicht ausgeschlossen werden kann.[817]

Die Befangenheit von *L* wurde im Schreiben vom 12.02.2018 dahingehend begründet, dass dem Sachverständigen vor der Bestellung nicht sämtliche Verfahrensparteien bekanntgegeben wurden und somit keine vollständige Überprüfung der Unbefangenheit hat stattfinden können.[818] Diesen Einwand brachte die W auch in der mündlichen Verhandlung am 19.02.2018 vor. Dazu gab *L* an, dass er vor der Angelobung von der Schienen-Control Kommission eine Liste mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten hatte und keine Befangenheit erkannt habe.[819] Auch forderte die Antragstellerin die Durchführung einer vollständigen und ordnungsgemäßen Konfliktprüfung[820] und verkannte sohin, dass dem Verwaltungsverfahrensrecht eine derartige – dem Anwaltsrecht vergleichbare[821] – Prüfung in Hinblick auf die Bestellung eines Sachverständigen unbekannt ist und die Schienen-Control Kommission durch die vorgenommene amtswegige Überprüfung von Ausschlussgründen und der Beeidigung die verwaltungsverfahrensrechtlichen Anforderungen erfüllte.

Wiederholt brachte die W vor, dass die K-Gruppe bereits für andere Verfahrensparteien als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig geworden sei und behauptete, dass nicht ausgeschlossen sei, dass *L* oder seine Mitarbeiter daran beteiligt gewesen seien.[822] Dazu ist anzumerken, dass keine dieser von der K-Gruppe durchgeführten Prüfungen von *L* selbst vorgenommen wurde. Eine (informelle) Beteiligung an den Prüfungsangelegenheiten wurde nicht nur von *L* selbst ausgeschlossen,[823] sondern ist auch aus geographischen Aspekten überaus unwahrscheinlich, da eine deutlich überwiegende Anzahl der angeführten Wirtschaftsprüfungsleistungen vom K-Standort in Linz abgewickelt wurden. Mag. *L* hingegen ist Geschäftsführer zweier Gesellschaften der K-Gruppe mit Sitz in Wien. Darüber hinaus vermag die Tatsache, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen – unter anderem die W selbst – von der K-Gruppe in der Vergangenheit geprüft wurden, keinen objektiv nachvollziehbaren Anschein der Befangenheit in Hinblick auf die Ö begründen. Dies gilt insbesondere für die hier vorliegende Konstellation, der zufolge nicht einsichtig ist, weshalb *L* aufgrund unsachlicher psychologischer Motive, die sich aus der Prüfung von Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die K-Gruppe

[817] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 Rz 16; VwGH 12.05.1992, 91/08/0139; vgl auch *Attlmayr/Walzel von Wiesentreu*, Sachverständigenrecht, 156.
[818] W, Stellungnahme vom 15.09.2017, 6.
[819] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 3.
[820] W, Stellungnahme vom 15.09.2017, 6 (Hervorhebung nur hier).
[821] Vgl § 10 RL-BA 2015.
[822] W, Stellungnahme vom 12.02.2018, 6; W, Stellungnahme vom 27.04.2018, 6; W, Stellungnahme vom 05.07.2018, 5.
[823] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 3.

ergaben, geneigt sein sollte, ein Gutachten zu erstatten, das die Ö begünstigt.

Selbst die Tatsache, dass eine zum Ö-Konzern gehörende Tochter durch eine in Mödling ansässige GmbH der K-Gruppe geprüft wurde, kann nicht den Anschein der Befangenheit begründen, wenn man in Betracht zieht, dass die Antragstellerin bei dem Sachverständigen zu Beginn seiner Tätigkeit keine Einschränkungen hinsichtlich seiner Unabhängigkeit erkannt hat, obwohl in dem ihr übermittelten Angebot *L* die Ö als Referenzkunden angab. Nun im Nachhinein zu behaupten, dass die Befangenheit von *L* bereits auf Basis der Referenzkundenliste evident war,[824] lässt den Gedanken aufkommen, dass sich die Haltung der W gegenüber dem Sachverständigen – bei unveränderter Informationslage – nur deswegen so drastisch geändert hat, weil das Sachverständigengutachten schlicht nicht das von ihr gewünschte Ergebnis zum Inhalt hatte.

Die K-Gruppe ist ein Verbund mehrerer Gesellschaften, zwischen denen „Chinese Walls" bestehen, sodass sichergestellt ist, dass Unterlagen von Prüfungsaufträgen ausschließlich der durchführenden Gesellschaft zugänglich sind.[825] Auch hat *L* bei der Auswahl seiner Mitarbeiter für das Sachverständigengutachten darauf geachtet, dass diese an keinen, den Anschein einer Befangenheit begründenden Tätigkeiten im Zusammenhang mit früheren Abschlussprüfungen beteiligt gewesen sind. Nur dadurch, dass eine Gesellschaft wie die K, die zu den *Big Four* der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften gehört, Prüfungsleistungen bei Eisenbahnunternehmen erbringt, kann nicht einmal der Anschein einer Befangenheit von *L* verwirklicht werden, auch wenn er Partner dieser ist.

Auch das Berufsrecht, konkret die für die Wirtschaftstreuhänder geltenden speziellen Rechtsvorschriften wie das Wirtschaftstreuhandberufsgesetz (WTBG 2017) sowie die von der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer – in der *L* Mitglied ist[826] – auf Grundlage des WTBG erlassenen Verordnungen, schließen eine Befangenheit des Sachverständigen aus.[827]

Nachdem es der Antragstellerin nicht gelungen ist in Bezug auf *L* oder seine Mitarbeiter Gründe vorzubringen, die bei vernünftiger Würdigung der konkreten Umstände dazu geeignet sind, deren volle Unbefangenheit in Zweifel ziehen, ist der Antrag auf Enthebung des Sachverständigen *L* aufgrund mangelnder Unbefangenheit abzuweisen.

[824] W, Stellungnahme vom 27.04.2018, 6.
[825] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 3.
[826] Homepage , https://home..com/at/de/home/contacts/l/.html, abgerufen am 26.07.2020.
[827] §§ 14 f der Verordnung der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer über die Allgemeine Richtlinie über die Ausübung der Wirtschaftstreuhandberufe der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer.

Zur mangelnden Fachkunde

Legt die Behörde ihrem Bescheid ein Gutachten zugrunde, welches von einer nicht ausreichend befähigten Person erstellt wurde, so stellt dies einen Verfahrensmangel dar. Dies gilt insbesondere dann, wenn dies von der Partei gerügt wurde.[828]

Das allgemeine Verwaltungsrecht sieht – von wenigen Ausnahmefällen abgesehen – keine bestimmte Ausbildung für einen (nicht)amtlichen Sachverständigen vor. Gefordert ist lediglich, dass der Sachverständige über das den Berufszweig entsprechende Anforderungsprofil verfügen muss. Zur Qualifikation dient hierbei alles, was zu einer Spezialisierung auf einem gewissen Gebiet führt. Allgemein ist festzuhalten, dass der Sachverständige nicht nur über besondere Fachkenntnisse verfügen muss, sondern diese auch über das übliche Maß hinausreichen müssen, wobei der Wissensstand nach dem jeweiligen Leistungsstandard der jeweiligen Berufsgruppe zu bemessen ist.[829]

Begründet wurde die mangelnde Fachkunde seitens der W[redacted] damit, dass die regulatorische Kostenrechnung eine eigene Disziplin im Rahmen der Kostenrechnung sei und die Erfahrung auf dem konventionellen Gebiet der Kostenrechnung bei weitem nicht ausreichend sei.[830] In den Stellungnahmen folgten eine Vielzahl von Beispielen die darstellen sollen, warum *L*[redacted] keine ausreichende Fachkenntnis besitzt. Ihnen allen ist gemein, dass die Antragstellerin nicht zwischen den Fragestellungen der Schienen-Control Kommission und der dadurch – nach Ansicht der W[redacted] mangelhaft – vorgenommenen Abgrenzung des Erhebungsgegenstandes des Gutachtens einerseits und der Beantwortung durch den Sachverständigen andererseits differenziert. Dies führt dazu, dass die Antragstellerin die Tätigkeit und Fachkenntnis von *L*[redacted] in Zweifel zu ziehen versucht, obwohl er dem Gutachtensauftrag vollständig und richtig nachkommt. Sie verkennt dabei wiederholt,[831] dass es allein Aufgabe der Behörde ist, den Erhebungsgegenstand und den Prüfungsmaßstab des Gutachtens zu bestimmen.[832] Die W[redacted] geht von einem anderen Prüfungsmaßstab als die Schienen-Control Kommission aus, wenn sie anführt, dass von *L*[redacted] eine regulatorische Kostenprüfung durchzuführen gewesen sei.[833] Aus der Abgrenzung des Erhebungsgegenstandes und der Fragestellung durch die Kommission ist eindeutig erkennbar, dass das Sachverständigengutachten die Prüfung der Systeme der Rechnungslegung, der Berichterstattung sowie der Erstellung von Kennzahlen der Ö[redacted] zum

[828] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 Rz 9; VwGH 20.09.2000, 99/03/0024.
[829] *Langheinrich/Ryda*, Beweismittel im Verfahren vor den (Abgaben-) Behörden und den Verwaltungsgerichten Teil 2, FJ 2016, 3.
[830] W[redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 4.
[831] W[redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 16; W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 4.
[832] Vgl *Thoma*, Der Sachverständigenbeweis in Verwaltungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren, 4.
[833] W[redacted], Stellungnahme vom 12.02.2018, 4; W[redacted], Stellungnahme vom 27.04.2018, 6; W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 4.

Gegenstand hatte. Somit bestand für *L* auch keine Notwendigkeit – anders als von der Antragstellerin behauptet[834] – zur Heranziehung von Unterlagen über die regulatorische Kostenrechnung im Eisenbahnbereich.

In ihrer Stellungnahme vom 27.04.2018 behauptete die W, dass das Gutachten von *L* *„aus rein kostenrechnerischen Gründen unrichtig“* sei und *„keinen Beitrag zur Beantwortung der offenen Fragen im Verfahren“* leiste,[835] obwohl sie zuvor auf die Feststellung, dass sie *„nicht die Eignung von L* *im Bereich der Kostenrechnung an sich bzw auf dem Gebiet der Wirtschaftsprüfung bezweifeln“*,[836] Wert legte. Sie begründete dies damit, dass *L* die Kostenblöcke der Ö nicht korrekt ableitete, die der Kostenaggregation zugrundeliegenden Marktsegmente nicht korrekt abgrenze und er es unterließ, die sonstigen Erlöse zu ermitteln.[837] Hierzu ist anzumerken, dass sämtliche Vorbringen nicht Teil des Gutachtensauftrages waren und mit der Ermittlung dieser Grundlagen zeitgleich ein zweiter Gutachter bestellt war. Dass *L* hochkomplexe volkswirtschaftliche Marktabgrenzungen im Rahmen seines Gutachtens zur Überprüfung der Systeme der Buchhaltung und Kostenrechnung der Ö vornehmen würde, wurde weder erwartet, noch wäre dies in Hinblick auf sein Fachwissen vertretbar gewesen.

Die Antragstellerin bemängelte in ihrer Stellungnahme weiters, dass der Sachverständige ungeeignete Methoden zur Feststellung des ordentlichen Rechnungswesens verwendet.[838] Dem ist entgegenzuhalten, dass es Aufgabe des Sachverständigen ist, anhand fachlicher Gesichtspunkte Methode und Umfang des Befundes zu wählen, um den Auftrag zu erfüllen.[839] Wie bereits in der mündlichen Verhandlung thematisiert, hat *L* die IST-Vollkosten für das Produkt Zugtrasse festgestellt, ohne dass dabei eine Prüfung auf sachliche Richtigkeit und Vollständigkeit der Primärdaten vorgenommen wurde. Dies war zum einen nicht Gegenstand des Auftrages, zum anderen wäre eine solche Prüfung nach Ansicht des Experten in Abwägung der Kosten- und Nutzenrelation in keiner Weise zielführend, noch verwaltungsökonomisch praktisch durchführbar. Die von *L* gewählte Methodik war dazu geeignet, den Nachweis über die grundsätzliche Eignung des Systems der Ö zur Erfassung der IST-Kosten zu erbringen, ebenso wie die korrekte Zuordnung von Kosten zu überprüfen.[840]

L kann die erforderliche fachliche Qualifikation durch langjährige praktische Tätigkeit im Bereich der Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung nachweisen. Neben seinem wirtschaftswissenschaftlichen Studium und seiner Mitgliedschaft in der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, zeigt seine Vortragstätigkeit im Rahmen von

[834] W, Stellungnahme vom 12.02.2018, 16.
[835] W, Stellungnahme vom 27.04.2018, 4.
[836] W, Stellungnahme vom 12.02.2018, 4.
[837] W, Stellungnahme vom 27.04.2018, 5.
[838] W, Stellungnahme vom 27.04.2018, 5.
[839] *Thoma*, Der Sachverständigenbeweis in Verwaltungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren, 4.
[840] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 4; *L*, Gutachten vom 16.07.2018, 23ff.

Fachkonferenzen und Fortbildungsseminaren seine umfassende, gesicherte und aktuelle Fachkenntnis. Durch die Beauftragung von *L* stellte die Schienen-Control Kommission sicher, dass die von ihm erstellten Gutachten dem heutigen Stand der Wissenschaft und dem beruflichen Leistungsstandard der Wirtschaftsprüfung vollumfänglich entsprechen.

Die Gutachten von *L* sind Beweismittel, die der freien Beweiswürdigung durch die Schienen-Control Kommission unterliegen. Sie sind in sich schlüssig und nachvollziehbar begründet. Eine mangelnde Fachkenntnis kann nachweislich nicht argumentiert werden. Dem folgend kann die Schienen-Control Kommission die von *L* erstellten Gutachten ihrem Bescheid zugrunde legen.

Die Anträge der W auf Enthebung von *Lo* auf unverzügliches Aussetzen seiner Tätigkeit sowie auf Setzen von Ermittlungsschritten durch einen Amtssachverständigen bzw im Wege der Amtshilfe über die R werden daher abgewiesen.

2.2.11 Abweisung der Anträge auf Aussetzen der Gutachtenserstellung durch den Amtssachverständigen *W* sowie auf Gutachtensergänzung

Mit Schriftsatz vom 27.03.2019 beantragte die W, die Gutachtenserstellung durch *W* unverzüglich auszusetzen, *„solange bis die vorstehenden wesentlichen Ermittlungs- und Prüfungsschritte hinsichtlich der Produktdefinition und Produktabgrenzung sowie der klarstellenden Definition des Begriffs der „sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur“ abgeschlossen sind.“* Die W beanstandete ein Fehlen einer Definition des Produkts „Zugtrasse“, ein Fehlen einer Abgrenzung der Kosten für dieses Produkt von den übrigen Produkten und Leistungen der Ö sowie ein Fehlen einer Klarstellung des Begriffs der „sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur“ durch die Schienen-Control Kommission.

Damit im Zusammenhang beantragte die W die *„Wiederaufnahme der Prüfungshandlungen auf Basis korrekter einheitlicher gesetzmäßiger Begriffsdefinitionen der maßgeblichen gesetzlichen Tatbestandselemente des § 67d Abs 1 EisbG.“*

Für das von der W beantragte Aussetzen der Prüfung durch *W* bestand kein Anlass. Das Produkt Zugtrasse hatte die Ö mit Schriftsatz vom 23.07.2018 wie folgt definiert:

„Dem Produkt Zugtrasse werden die für die Zugfahrt erforderlichen Anlagen und Leistungen wie in § 58 EisbG angeführt zugeschieden. Dazu zählen Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt, Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie die für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen, administrative Hilfestellung bei Störungen in der

Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen. Weiters zählen zum Produkt Zugtrasse die Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Ausarbeitung sowie die Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots, Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen und die Übermittlung der relevanten Fahrplandatensätze."

Anhand dieser Definition sowie anhand Anhang I (Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen) und Anhang II Nr 1 (Mindestzugangspaket) der RL 2012/34/EU hat *W* seine Prüfungshandlungen durchgeführt.[841] Die Schienen-Control Kommission hat sich im gegenständlichen Verfahren eingehend mit der detaillierten Abgrenzung der dem Produkt Zugtrasse zugeordneten Leistungen und Anlagen befasst und darüber im gegenständlichen Bescheid abgesprochen. Wegeentgelte werden ausschließlich für diese dem Produkt Zugtrasse zugeordneten Leistungen und Anlagen eingehoben.

Auch den Anträgen der W auf Gutachtensergänzung war nicht zu folgen. Der Amtssachverständige hat die an ihn gerichteten Fragestellungen umfassend und in nachvollziehbarer Weise behandelt. Die von der W beantragte Evaluierung des von der Ö vorgelegten Gutachtens der TU Dresden zu den Oberleitungsanlagen und die von ihr ebenfalls beantragte Begutachtung der Studie *M* kann die Behörde selbst vornehmen. Da ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, obliegt es der Behörde diese Fachfragen selbst zu beurteilen.[842]

Zu den weiteren Einwänden der W gegen das Gutachten des Amtssachverständigen

Die W wendet sich gegen das Gutachten des Amtssachverständigen *W* vom 07.06.2019. Sie kritisiert, dass der Amtssachverständige seiner Prüfung die Definition des Produkts Zugtrasse der Ö [843] zugrunde gelegt hat.[844] Eine unrichtige Vorgehensweise des Amtssachverständigen zeigt die W jedoch nicht auf:

Die Definition des Produkts Zugtrasse der Ö verweist auf § 58 EisbG. Gemäß § 58 Abs 1 EisbG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:

1. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
1. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;

[841] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 10; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 5 ff.
[842] VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669.
[843] Ö, Stellungnahme vom 23.07.2018, 64.
[844] *O/T*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 4 f; idS auch Metrans Railprofi Austria GmbH, Stellungnahme vom 16.10.2019, 1 f.

2. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
3. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Die Eisenbahninfrastruktur definiert das EisbG in § 10a. Eisenbahninfrastruktur umfasst demnach die in Anhang I der RL 2012/34/EU aufgezählten Anlagen. Das Mindestzugangspaket gemäß § 58 Abs 1 EisbG entspricht Anhang I und Anhang II Nr 1 der RL 2012/34/EU.

Dass die Ö[redacted] das Produkt Zugtrasse im Wesentlichen über einen Verweis auf § 58 EisbG definiert und nicht anhand einer abschließenden Liste der Anlagen, welche dem Produkt zuzurechnen sind, ist nicht zu beanstanden. § 58 Abs 1 EisbG umfasst diejenigen Anlagen, welche für die Berechnung der Kosten des Mindestzugangspakets heranzuziehen sind, anhand derer das Wegeentgelt gemäß § 67 EisbG zu ermitteln ist. Der Vorwurf der W[redacted], es handle sich bei der Definition der Ö[redacted] um eine „*nicht gesetzliche und zudem unvollständige und unrichtige Kunstdefinition*“[845], ist daher nicht berechtigt.

Die W[redacted] kritisiert jedoch nicht nur, dass der Sachverständige anhand der Definition des Produkts Zugtrasse der Ö[redacted] vorgegangen ist, sondern auch, dass er von dieser Definition abgewichen sei.[846] Dies ist unzutreffend. Der Amtssachverständige hat seine Prüfungshandlungen anhand von Anhang I und Anhang II (Nr 1) der RL 2012/34/EU durchgeführt, welche die Leistungen des Mindestzugangspakets umfassen.[847]

Im Übrigen ist es unstimmig, wenn die W[redacted] zum einen die Definition des Produkts Zugtrasse der Ö[redacted], welche im Wesentlichen in einem Verweis auf das EisbG besteht, bemängelt, und zum anderen kritisiert, die Schienen-Control Kommission beziehe sich in ihrem Gutachtensauftrag an den Amtssachverständigen auf ein Produkt Zugtrasse, welches „*kein gesetzliches Produkt im Sinne der Bestimmungen des EisbG ist*.“[848] Das Produkt Zugtrasse der Ö[redacted] entspricht dem Mindestzugangspaket gemäß § 58 EisbG und ist insofern ein „Produkt im Sinne des EisbG.“

Entgegen der Auffassung der W[redacted] bestand für die Behörde kein Anlass, im Gutachtensauftrag die Leistungen „*Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind und die Gewährung des Mindestzugangspaketes*“ aufzuzählen.[849] Das Mindestzugangspaket umfasst die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen.[850] „Zugang zur

[845] W[redacted], Schriftsatz vom 14.08.2019, 15.
[846] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 4.
[847] Vgl *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 10; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 9.
[848] W[redacted], Schriftsatz vom 14.08.2019, 12.
[849] IdS jedoch W[redacted], Schriftsatz vom 14.08.2019, 23 f.
[850] § 58 Abs 1 Z 1 EisbG.

Eisenbahninfrastruktur“ und „Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind“ stellen damit keine von der Gewährung des Mindestzugangspakets verschiedenen Leistungen dar, sondern sind vom Mindestzugangspaket mit umfasst.

Die W[redacted] sieht eine „*offenkundig rein semantische Interpretation von Kontenbezeichnungen*“ durch den Amtssachverständigen, welche „*unsachlich und grob fehleranfällig*“ sei. Dadurch könnten Konten dem Namen nach dem Produkt „Zugtrasse“ zugeordnet werden, die aber tatsächlich nicht diesem Produkt zuzuordnen sind und umgekehrt könnten Konten, die keinen „Zugtrasse-affinen“ Namen tragen, aber zur Eisenbahninfrastruktur zu zählen sind, ausgeschieden werden.[851]

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die dem Amtssachverständigen von der Ö[redacted] im Rahmen seiner Detaileinsicht vorgelegten Unterlagen, wie beispielsweise das Anlagengitter,[852] zu jenen Unterlagen gehören, mit welchen sich der Wirtschaftsprüfer in jährlichem Rhythmus intensiv auseinandersetzt. Dementsprechend ist im Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers angeführt, dass die *„Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen“* einen Prüfungsschwerpunkt darstellt. Die Beschreibung des prüferischen Vorgehens beinhaltet die Erlangung eines Verständnisses über die relevanten Prozesse und Prüfung von internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsprojekten. Der Wirtschaftsprüfer beschreibt seine Prüfungshandlungen wie folgt: „*Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen*.“[853] Demnach hat sich der Wirtschaftsprüfer mit dem Anlagengitter der Ö[redacted] intensiv beschäftigt und keine wesentlichen Fehler festgestellt.

Die Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen basieren im Bereich der AfA auf dem Anlagengitter, welches vom Wirtschaftsprüfer, wie im Geschäftsbericht der Ö[redacted] erörtert, intensiv geprüft wird. Der Amtssachverständige konnte seine Prüfungshandlungen daher unter der Prämisse durchführen, dass die Anlagenbezeichnungen im Anlagengitter korrekt sind.

Soweit der Amtssachverständige die analytische Prüfung der Zuordnung der Konten zum Produkt Zugtrasse anhand der Kontenbezeichnung beurteilte, war diese Vorgehensweise

[851] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 5; W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 3, 6.

[852] Im Anlagengitter der Ö[redacted] sind in Form eines Verzeichnisses sämtliche Anlagen der Ö[redacted] ersichtlich (vgl *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 16).

[853] Geschäftsbericht 2016, 118; Geschäftsbericht 2017, 151; Geschäftsbericht 2018, 166; Geschäftsbericht 2019, 164; abrufbar unter https://presse.oebb.at.

korrekt. Als Standardfall kann davon ausgegangen werden, dass auf den einzelnen Konten Kosten enthalten sind, die der Bezeichnung der Konten entsprechen. Hiervon kann insbesondere deshalb ausgegangen werden, da die Prüfung des Wirtschaftsprüfers im Wesentlichen die Buchhaltungskonten betrifft und der Abschlussprüfer laut Geschäftsbericht keine wesentlichen Feststellungen machte.

Bewusste Falscherfassung von Kosten oder die bewusste Falschbezeichnung von Konten, damit diese einer bestimmten Aufwandsart oder Ertragsart zugeordnet werden, wären als fraudulente Handlungen zu sehen. Der Wirtschaftsprüfer hat seine Prüfungshandlungen so zu planen, dass mit hinreichender Prüfungssicherheit durch *fraud* entstandene Falschaussagen, die den Jahresabschluss insgesamt wesentlich beeinflussen, bei gewissenhafter Berufsausübung erkannt werden.[854] Darüber hinaus kann der Prüfer weiterhin grundsätzlich von der Echtheit der ihm vorgelegten Dokumente und Aufzeichnungen sowie von der Wahrheit der gegebenen Auskünfte ausgehen, ist jedoch verpflichtet, zusätzliche Prüfungshandlungen durchzuführen, sobald im Verlauf der Prüfung Hinweise auftauchen, die ihn an der Authentizität der Unterlagen zweifeln lassen.[855]

Ein Wirtschaftsprüfer kann somit grundsätzlich von der Wahrheit der gegebenen Auskünfte sowie der Korrektheit der vorgelegten Unterlagen ausgehen. Insofern war es vorliegend nicht fehlerhaft, dass der Amtssachverständige von einer grundsätzlichen Richtigkeit der Kontenbezeichnungen ausgegangen ist, zumal zum Zeitpunkt seiner Prüfungshandlungen die Jahresabschlüsse der relevanten Geschäftsjahre bereits durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt waren. Im Übrigen umfassten die Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen teilweise sogar die Belegebene.[856] Eine falsche Kontenbezeichnung wäre dabei aufgefallen.
Die Privatgutachter der W[redacted] kritisieren weiters, dass in der Beilage 3 zum Gutachten des Amtssachverständigen 15 Anlageklassen als „analyt. Durchsicht io“ klassifiziert werden, über das Schicksal der anderen Anlagen, die mit „bei Detailansicht beachten“ klassifiziert werden, jedoch nichts bekannt sei. Somit könne das Ergebnis des Prüfvorgangs nicht nachvollzogen werden.[857]

Der Amtssachverständige hat die Beilage 3 des Gutachtens vom 07.06.2019 im Rahmen seines Prüfmodells in Stufe 4 „Analytische Prüfung Anlagenklassen Produkt Zugtrasse“ angeführt. Analytische Prüfungshandlungen sind Vergleiche, Berechnungen, Befragungen und Beobachtungen, um Relationen zwischen prüfungsrelevanten Zahlen herzustellen. Beruhend auf dem Ergebnis eines SOLL/IST-Vergleiches sind (signifikante) Abweichungen auf ihre Ursache zu untersuchen und eine Beurteilung vorzunehmen. Ergebnis derartiger analytischer

[854] Vgl *Marten/Quick/Ruhnke*, Wirtschaftsprüfung[5], 467.
[855] AaO, 468.
[856] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 27.
[857] *C*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 6; W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 7 f.

Prüfungshandlungen können Hinweise auf Risikobereiche oder unmittelbar in einer Jahresabschlussposition enthaltene Fehlaussagen sein.[858]

Der Amtssachverständige hat identifiziert, welche Anlageklassen die Ö[redacted] dem Produkt Zugtrasse zugeordnet hat. Diese werden in Beilage 3 dargestellt. Der Amtssachverständige hat anhand der RL 2012/34/EU die Zuordnung der Anlageklassen zum Produkt Zugtrasse beurteilt. Im nächsten Schritt wurde geprüft, ob die erwarteten Anlageklassen im Produkt Zugtrasse vorzufinden sind und ob weitere Anlageklassen ersichtlich sind. Dieser Prüfungsschritt wurde in Beilage 3 dargestellt. Bei jenen Anlageklassen, wo der Amtssachverständige den Bezug zum Produkt Zugtrasse nicht eindeutig herstellen konnte, hat er eine Erklärung der Ö[redacted] angefordert. Die Infrastrukturbetreiberin konnte in diesem Prüfungsschritt plausibel erklären, warum die Anlageklassen dem Produkt Zugtrasse zugeschieden werden.[859] Auf jene Anlagenklassen, welche der Amtssachverständige bei der analytischen Durchsicht nicht als in Ordnung beurteilte, wurde er aufmerksam und prüfte diese Anlageklassen bei der Detaileinsicht der Anlagen der fünf pro Jahr ausgewählten Strecken[860] besonders detailliert.

Der Amtssachverständige ist damit methodisch richtig vorgegangen. Die Erkenntnisse aus seinen analytischen Prüfungshandlungen sind in die weitere Prüfungsplanung eingeflossen und haben den Prüfer auf mögliche Fehldarstellungen sensibilisiert. Schließlich stellte die analytische Prüfungshandlung des Amtssachverständigen nicht die einzige Prüfungshandlung zur Prüfung der Anlagenzuordnung dar, sondern war im 5-stufigen Prüfmodell lediglich die vierte Stufe der Prüfung der Abgrenzung des Produktes Zugtrasse und wurde mit einer Detaileinsicht bei fünf Streckenkostenstellen pro Jahr ergänzt.[861]

Soweit die W[redacted] wiederholt vorbringt, der Amtssachverständige verfüge nicht über das für die Vornahme seiner Prüfungshandlungen notwendige eisenbahntechnische Wissen,[862] ist ihr zu entgegnen, dass der Amtssachverständige als Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH über Fachwissen im Eisenbahnbereich verfügt. Darüber hinaus diskutierte er technische Fragen mit dem langjährigen technischen Experten der Schienen-Control GmbH, *W*[redacted], welchen er als Hilfskraft beizog.[863] Insofern war eine fachkundige Beurteilung der im Rahmen der Prüfung auftretenden eisenbahntechnischen Fragestellungen sichergestellt. Soweit die W[redacted] ergänzende Prüfungen durch einen technischen Sachverständigen im Bereich des Eisenbahnwesens beantragte, war diesen Anträgen daher nicht zu folgen.[864]

[858] *Richter*, Theorie und Praxis der Wirtschaftsprüfung, 162.
[859] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 16.
[860] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, Kapitel 4.6.
[861] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 11 (Abbildung 1).
[862] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, insbes 6, 10.
[863] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 3; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 6 f, 13 f, 16 f.
[864] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 28, 31 ff, 35 f.

Aufgrund der von der Ö vorgenommenen Definition des Produkts Zugtrasse, die sich an § 10a EisbG orientiert, konnte sich der Amtssachverständige einen Erwartungshorizont bilden und anhand seines Fachwissens beurteilen, welche Leistungen dem Produkt Zugtrasse zuzurechnen sind. Die Bildung eines Erwartungswertes stellt in der Wirtschaftsprüfung einen üblichen Zugang im Rahmen einer analytischen Prüfung dar und ist dabei der Startpunkt des Urteilsbildungsprozesses durch den Wirtschaftsprüfer. In den Erwartungswert, der den Vergleichsmaßstab für den Prüfungsgegenstand bildet, fließen mehrere Faktoren unter anderem das Wissen über das Unternehmen und die Branche ein.[865] Parallel dazu ist es Aufgabe des Prüfers sogenannte „Materiality-Bandbreiten" festzulegen, die als akzeptable Abweichungen vom Erwartungswert zu verstehen sind. Anhand dieses Rahmens ist sodann die analytische Prüfungshandlung vorzunehmen.[866] Es ist sohin unzweifelhaft, dass die Bildung eines Erwartungswertes ein für die analytische Prüfung notwendiger Schritt ist, von dem der Erfolg einer Prüfungshandlung abhängt. Da die Qualität des Prognosewertes von entscheidender Bedeutung ist, geht der Verzicht auf die Bildung eines solchen Prognosewertes mit der Gefahr von Fehleinschätzungen einher.[867] Nach Bildung des Erwartungshorizontes erfolgt der Abgleich mit dem Prüfungsgegenstand, welchen der Amtssachverständige aufgrund seiner Tätigkeit in der Schienen-Control GmbH unter Anwendung seiner fundierten Kenntnisse über die Infrastrukturbetreiberin und den Schienenverkehrsmarkt durchführte. Insofern gehen die Ausführungen der W, es sei dem Amtssachverständigen verwehrt, eine rechtliche Subsumtion vorzunehmen,[868] ins Leere.

Den Anträgen der W auf eine „*neue Beauftragung zur Ermittlung der Vollkosten, direkten Kosten und Kostenzuscheidung nach ordnungsgemäßer Ermittlung auf rechtlicher Ebene, ob die von Ö im Rahmen des Produkts Zugtrasse bereitgestellten Leistungen äquivalent sind mit dem gesetzlichen Leistungsumfang von § 67 Abs 1 EisbG in die Kostenrechnung der Ö, unter Zuordnung der jeweiligen Kostenbestandteile zu den entsprechenden gesetzlich umschriebenen Leistungsbestandteilen bzw Anlagen*" sowie auf „*Berechnung der Kosten und Erlöse für den gesetzlichen Leistungsumfang von §°67 Abs 1 EisbG auf Basis einer nachvollziehbaren und vollständigen Beschreibung der Abbildung in das Kostenrechnungssystem der Ö*"[869] war daher nicht zu folgen.

Ein weiterer Kritikpunkt der W bezieht sich darauf, dass der Amtssachverständige die Anteile der mittels Schlüssel verbuchten Kosten für das Produkt „Strecke", nicht hingegen für das Produkt „Zugtrasse" erklärt.[870] Dazu ist festzuhalten, dass der Amtssachverständige für die Erklärung der Schlüssel das Produkt Strecke herangezogen

[865] *IDW*, WP Handbuch[16], 1744.
[866] *Marten/Quick/Ruhnke*, Wirtschaftsprüfung[5], 333 f.
[867] *IDW*, WP Handbuch[16], 1745 mwN.
[868] W, Schriftsatz vom 14.08.2019, 15 f.
[869] W, Stellungnahme vom 14.08.2019, 27.
[870] *O /T*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 6 f.

hat, da die Ö[redacted] die Schlüssel in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2018 auch anhand des Produkts Strecke erklärt hat.[871] Ansonsten hätten die Beträge nicht übereingestimmt, was wiederum zu einer erhöhten Erklärungsbedürftigkeit geführt hätte. Die Unterscheidung zwischen dem Produkt Strecke und dem Produkt Zugtrasse hat der Amtssachverständige in seinem Gutachten ausführlich, vollständig und nachvollziehbar dargestellt.[872]

Die Definition des Produkts Zugtrasse der Ö[redacted] entspricht jener des Mindestzugangspakets gemäß § 58 EisbG. Dieses ist der von der W[redacted] genannte „*gesetzliche Leistungsumfang von § 67 Abs 1 EisbG*.“[873] Für die von der W[redacted] geforderten Gutachtensergänzungen bestand sohin kein Anlass. Der Amtssachverständige konnte anhand der Definition des Produkts Zugtrasse der Ö[redacted] seine Prüfungshandlungen durchführen.

Die W[redacted] bringt vor, die Ö[redacted] habe einen Teil der Kosten des Flächenverschubs dem Produkt Zugtrasse zugeschieden.[874] Wie der Amtssachverständige in der mündlichen Verhandlung am 26.08.2019 erläutert hat,[875] verwendet die Ö[redacted] den Begriff „Flächenverschub“ im Kostenrechnungssystem auch für Zugvorbereitungsfahrten, also Kosten, die unmittelbar auf Grund einer Zugfahrt anfallen. Es handelt sich jedoch nicht um Leistungen aus dem Produktkatalog „Verschub“ der ÖB[redacted] Für die von der W[redacted] beantragte „*Darstellung aller Verschubleistungen aus eisenbahntechnischer Sicht durch einen technischen Sachverständigen aus dem Bereich des Eisenbahnwesens*“[876] bestand daher kein Anlass.

Soweit die W[redacted] die Prüfung der Abschreibungsdauern durch den Amtssachverständigen in Frage stellt,[877] ist ihr zu entgegnen, dass der Amtssachverständige die von der Ö[redacted] angesetzten Abschreibungsdauern mit dem als Hilfskraft beigezogenen Techniker der Schienen-Control GmbH diskutierte, soweit die Beurteilung von technischen Fragen abhing. Darüber hinaus werden die Anlagennutzungsdauern durch den Wirtschaftsprüfer geprüft und bestätigt. Weiter ausführend stellte *W*[redacted] in der mündlichen Verhandlung dar, dass sich auch im Einkommensteuergesetz Anhaltspunkte für die Bestimmung der Nutzungsdauer von Gebäuden finden ließen.[878] Dem Antrag der

[871] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 30.
[872] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 49 f.
[873] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 27.
[874] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 7.
[875] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 10.
[876] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 29.
[877] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 7.
[878] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 11.

W[redacted] auf *„Überprüfung der Lebensdauerannahmen durch einen technischen Sachverständigen im Bereich des Eisenbahnwesens“*[879] war daher nicht zu folgen.

Hinsichtlich der Prüfung der Schlüssel behauptet die W[redacted], die dahinterstehende Logik sei vom Amtssachverständigen nicht weiter hinterfragt worden.[880] Dies ist unzutreffend. Der Amtssachverständige hat die Schlüssel einer ausführlichen Prüfung unterzogen. Dabei hat er die Methodik der Schlüsselungen nachvollzogen und dokumentiert.[881] Dem Antrag der W[redacted] auf *„Überprüfung der Schlüssel durch einen technischen Sachverständigen im Bereich des Eisenbahnwesens aus eisenbahntechnischer Sicht“*[882] war daher nicht zu folgen.

Bezüglich der Donnerstag/Sonntag-Methode hat der Amtssachverständige die Personalkostensätze anhand der IST-Jahresgehälter 2016 geprüft sowie nachvollzogen, dass der Donnerstag tatsächlich der verkehrsstärkste und der Sonntag der verkehrsschwächste Tag ist. Die Prüfung der Personalkostensätze zeigte keine Auffälligkeiten. Das Entlohnungsschema hat der Amtssachverständige im Rahmen einer Besprechung behandelt.[883]

Die W[redacted] vertritt die Ansicht, die von der Ö[redacted] als direkte Kosten der Betriebsführung angesetzten Kosten wären *„nur dann reale Kosten i.S. von Art. 3 (5) DFVO, wenn die Ö[redacted] täglich entscheiden könnte, wie viele Mitarbeiter benötigt werden und diese pro Tag im Dienst bezahlen würden, unter Heranziehung der von der Ö[redacted] angesetzten Kostensätze*.“[884] Dies ist unzutreffend. Der von der Ö[redacted] vorgebrachte und vom Amtssachverständigen bestätigte schwankende Personalbedarf zwischen dem verkehrsstärksten und dem verkehrsschwächsten Tag zeigt sehr wohl „reale“ Kosten auf. Es besteht entgegen der W[redacted] auch keine Notwendigkeit, *„die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Zugverkehr und Kosten der Betriebsführung auf Jahresebene ansetzen, da die Wegeentgelte jährlich festgelegt werden, die EVUs auf dieser Basis ihr Verkehrsaufkommen planen, die Ö[redacted] auf Basis dieser Meldungen ihren Personalstand adaptiert und dadurch die Betriebsführungskosten beeinflusst werden*.“[885] Für die von der W[redacted] beantragte „[ö]*konometrische Analyse des Zusammenhangs zwischen jährlichen Betriebsführungskosten und Zugverkehr mit ergänzender ingenieurmäßiger Analyse der relevanten Geschäftsprozesse*“[886] bestand daher kein Anlass.

[879] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 29.
[880] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 8.
[881] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 30 ff; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 11.
[882] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 29.
[883] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 57 ff; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 12 f.
[884] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 9.
[885] AaO.
[886] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 30.

Zur Kritik der W[redacted] an der Prüfung des anrechenbaren Prozentsatzes der Entstörung[887] ist anzumerken, dass der Amtssachverständige die Systematik der Ermittlung der direkten Kosten für die Entstörung geprüft und in seinem Gutachten ausführlich dargelegt hat.[888] Hinsichtlich der nicht anrechenbaren Störungen, welche sich aus dem Störungs- und Arbeitsmeldesystem SAM ergeben, hat der Amtssachverständige die Auftragsauswertung aus dem System eingesehen, geprüft und die Prozentsätze nachgerechnet.[889] Dem Antrag der W[redacted] auf „*Überprüfung der postulierten Zusammenhänge zwischen Kosten für Entstörung und Zugbetrieb durch einen technischen Sachverständigen im Bereich des Eisenbahnwesens*“[890] ist nicht zu folgen.

Bei den Kosten für Wartung und Inspektion hat der Amtssachverständige den von der Ö[redacted] angegebenen Zeitanteil für die Wartung geprüft und für plausibel erachtet. Dieser Zeitanteil wurde mit dem jeweiligen Personalkostensatz multipliziert.[891] Die Kritik der W[redacted], es sei unklar, wie der Anteil der direkten Kosten berechnet wurde, ist daher nicht berechtigt.[892] Ebenso unberechtigt ist es, wenn die W[redacted] meint, es genüge nicht, wenn der Sachverständige Daten für plausibel erachtet.[893] Diesen Schluss lässt insbesondere das von der W[redacted] zitierte Erkenntnis des VwGH vom 11.07.2019 zu Ro 2019/03/0015 nicht zu. In diesem Erkenntnis hat der VwGH nicht ausgesprochen, dass Plausibilität per se kein zureichender Prüfungsmaßstab sei. Der VwGH ist vielmehr zum Ergebnis gekommen, dass der angefochtene Bescheid eine ausreichende Prüfung und Analyse der Daten nicht erkennen ließ.

Bei den Positionen Netzzugang und Anlagenmanagement konnte der Amtssachverständige feststellen, dass die von der Ö[redacted] angesetzten anrechenbare Anteile der Tätigkeitsprofile Schätzungen sind, welche konservativ wirken.[894] Die W[redacted] führte aus, dass nicht weiter geprüft wurde, ob diese Werte „*den Tatsachen entsprechen*“.[895] Dem ist entgegenzuhalten, dass der Amtssachverständige, wie in seinem Gutachten aufgezeigt,[896] effektive Prüfungshandlungen betreffend der Eingangsparameter für den Ansatz der direkten Kosten vornahm. So wurde die Anzahl der Mitarbeiter überprüft, der angesetzte Personalkostensatz mit Auswertungen des Bereichs Controlling abgestimmt und die Indexierung mit der Mittelfristplanung verglichen. Ausschließlich der Anteil der Zugabhängigkeit wird vom Amtssachverständigen als „*nicht exakt überprüfbar*“ dargestellt, was darauf zurückzuführen ist, dass es sich um Schätzungen des

[887] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 10.
[888] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 62 ff.
[889] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 13.
[890] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 31.
[891] Vgl Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 14.
[892] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 13.
[893] Insbesondere W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 21.
[894] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 86 f; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 14.
[895] *O[redacted]/T[redacted]*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 13.
[896] *W[redacted]*, Gutachten vom 07.06.2019, 86 ff.

Fachbereichs handelt.[897] Da diese von der Ö[redacted] im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 16.10.2018[898] detailliert beschrieben und der im Rahmen der direkten Kosten anrechenbare Anteil für die Schienen-Control Kommission nachvollziehbar hergeleitet wurde, bestand kein Anlass für tiefergehende Prüfungshandlungen. Eine detailliertere Überprüfung der ohnehin konservativ geschätzten anrechenbaren Anteile der einzelnen Tätigkeitsprofile wäre nur durch Beobachtungen der täglichen Arbeitsabläufe möglich, was in Anbetracht des prozentualen Anteils der Kosten für Netzzugang und Anlagenmanagement an den gesamten unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anrechenbaren Kosten unverhältnismäßig erschien und dem Grundsatz einer effizienten Prüfung entgegensteht. Solche extensiven Prüfungshandlungen wären aus Sicht der Schienen-Control Kommission nur dann vorzunehmen gewesen, wenn im Rahmen der durch den Amtsachverständigen vorgenommenen Prüfung der Herleitung der für Netzzugang und Anlagenmanagement anrechenbaren direkten Kosten Feststellungen getroffen worden wären, die die zur Anwendungen gelangenden Eingangsparamter in Frage gestellt hätten. Von der seitens der W[redacted] beantragten „[ö]*konometrische*[n] *Analyse des Zusammenhangs zwischen Kosten Netzzugang und Anlagenmanagement und Zugverkehr*“[899] konnte folglich abgesehen werden.

Im Bereich der technischen Betriebsführung hat der Amtssachverständige die Personalkostensätze mit der Detailauswertung abgestimmt, wobei er keine Abweichungen festgestellt hat. Basis für die Abstimmung war der IST-Personalaufwand dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter der jeweiligen Verwendungsgruppe.[900] Die festgestellten Kosten sind entgegen der Auffassung der W[redacted] nicht *„rein fiktiv“*.[901] Dem Antrag der W[redacted] auf „[ö]*konometrische Analyse des Zusammenhangs zwischen den Kosten Energie (technische Betriebsführung) und Zugverkehr mit ergänzender Analyse der relevanten Geschäftsprozesse*“[902] war nicht zu folgen.

Bei der Prüfung des Kostenblocks Abschreibung hat sich der Amtssachverständige mit dem Planungstool Fipsy der Ö[redacted] befasst. Die Funktionsweise des Tools wurde ihm von der Ö[redacted] erklärt.[903] Es ist daher unrichtig, wenn die W[redacted] meint, das Tool Fipsy stelle „*eine Black-Box*“ dar.[904] Ebenso hat sich der Amtssachverständige mit der Ermittlung der variablen Anteile der Abschreibungen durch die Ö[redacted] befasst und diese ausführlich in seinem Gutachten beschrieben.[905] Von

[897] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 86 ff.
[898] Ö[redacted], Stellungnahme vom 16.10.2018, Dokumentation über die Ermittlung der direkten Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019, 56 ff.
[899] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 33.
[900] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 89; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 15.
[901] *C*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 13.
[902] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 34.
[903] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 15.
[904] *C*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 14.
[905] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 89 ff.

der seitens der W beantragten „*Neuberechnung der variablen Abschreibungskosten*“[906] konnte die Schienen-Control Kommission daher absehen.

Die variablen Abschreibungen Oberbau prüfte der Amtssachverständige anhand einer Aufstellung, welche er mit der Angabe der Ö abstimmen konnte. Er kam zum Ergebnis, dass die Aufteilung anhand der Studie der TU Graz korrekt durchgeführt wurde.[907]

Bei den Buchwertzinsen konnte der Amtssachverständige in der mündlichen Verhandlung die unterschiedlichen Werte für die Buchwertzinsen in seinem Gutachten und in der Aufstellung der Ö vom 16.10.2018 erklären. Die Differenz ergibt sich daraus, dass der Amtssachverständige in seinem Gutachten die Systematik der Verteilung dargestellt hat, ohne auf das Produkt Zugtrasse einzuschränken und ohne die aktivierten Fremdkapitalzinsen nach IAS 23 zu subtrahieren. Die Ö stellt dagegen die Buchwertzinsen für das Produkt Zugtrasse dar und zieht die aktivierten Fremdkapitalaufwendungen nach IAS 23 ab.[908]

Die von der W beantragte „*Untersuchung des ‚gewidmeten Anlagevermögens‘ auf Quersubventionierung*“, konnte unterbleiben, da im Rahmen der Prüfungshandlungen (diverse Jahresabschlussprüfungen sowie die Prüfungen durch die (nicht-)amtlichen Sachverständigen *L* und *W*) keine Hinweise auf Quersubventionierungen zum Vorschein traten. Wenn die Privatgutachter der W in der „*Zuteilung von Euro an indirekte Kostenstellen*“[909] einen Hinweis auf bestehende Quersubventionierungen erkennen wollen, so ist dem entgegen zu halten, dass der Amtssachverständige auf diesen Punkt detailliert einging und darstellte, dass es sich bei diesem Betrag der Methodik nach um einen Restbetrag handelt, welcher erst nach Zuscheidung der Fremdkapitalzinsen von % der Buchwerte des gewidmeten Vermögens und erst nach der Zuscheidung auf die Streckenkostenstellen feststehen kann.[910] Wie vom Amtssachverständigen in seinem Gutachten aufgezeigt, ergaben die Feststellungen hinsichtlich der von der Ö entwickelten Methodik der Buchwertzinsenverteilung lediglich einen Fehler in der Höhe der Buchwertzinsen, nicht aber in der Methodik selbst.[911] Die nach Kürzungen durch den Amtssachverständigen neu ermittelten Buchwertzinsen und das korrekt umgesetzte Buchwertzinsenmodell lassen keinen Schluss auf ein Bestehen von Quersubventionierungen zu. Wie bereits im Abschnitt Buchwertzinsen dargestellt wurde, stellt das Modell der Ö zur Verteilung der Kapitalkosten eine geeignete Zuteilungsmethode dar, weswegen dem Antrag der

[906] W, Stellungnahme vom 14.08.2019, 35.
[907] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 16.
[908] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 18.
[909] *O /T*, Privatgutachten vom 14.08.2019, 23.
[910] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 123.
[911] *W*, Gutachten vom 07.06.2019, 125.

W[redacted] eine „*Berechnung der Kapitalkosten nach anerkannten kostenrechnerischen Methoden wie dem WACC*“[912] durchzuführen nicht zu folgen war.

Bezüglich der sonstigen Erlöse hat der Amtssachverständige sowohl diejenigen Buchungen und Konten, welche die Ö[redacted] selbst als sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur qualifizierte, geprüft, als auch diejenigen, auf welche das nicht zutraf. Er hat hinsichtlich dieser von der Ö[redacted] getroffenen Zuordnung keine Feststellungen getroffen.[913] Eine weitere „[i]*ntegrierte Untersuchung von Erlösen und Kosten unter vollständiger Dokumentation der Prüfungshandlungen*“[914], wie von der W[redacted] beantragt, konnte unterbleiben. Soweit die W[redacted] beanstandet, dass der Amtssachverständige nicht auf die Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz eingegangen ist,[915] ist ihr zu entgegnen, dass es sich bei diesen nicht um sonstige Erlöse iSv § 67d Abs 1 EisbG handelt.

Soweit die W[redacted] behauptet, die Gutachten des Amtssachverständigen stützten sich auf keinen Befund,[916] ist dies unrichtig. Der Amtssachverständige hat anhand der von der Ö[redacted] zur Verfügung gestellten Informationen und Unterlagen den Befund aufgenommen. Der W[redacted] dürfte es weniger um den Befund des Amtssachverständigen als vielmehr darum gehen, dass aus ihrer Sicht sämtliche vom Amtssachverständigen eingesehenen Unterlagen den Verfahrensparteien vorzulegen sind. Dies zeigen etwa die folgenden Ausführungen der W[redacted]: „*Die beiden Gutachten von Mag. W[redacted] stützen sich, wie oben beschrieben, auf nicht näher dargelegte und v.a. nicht vorgelegte Grundlagen. Es wird lediglich auf Unterlagen und Gespräche (samt ausführlicher Korrespondenz) verwiesen. Deren Inhalte wurden aber weder der W[redacted] noch der Behörde zur Verfügung gestellt und bleiben somit im Dunkeln. Der Amtssachverständige hat die Tatsachen, auf die er sein Gutachten im engeren Sinn stützt, nicht im erforderlichen Ausmaß wiedergegeben, sodass dessen Tatsachengrundlage nicht ausreichend festgestellt und dargestellt wurde*.“[917] Zur Frage der Übermittlung der vom Sachverständigen verwendeten Unterlagen an die Verfahrensparteien wird auf das Kapitel 3.2.1.3. Zur beantragten Übermittlung der Prüfungsunterlagen verwiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von der W[redacted] gegen die Gutachten des Amtssachverständigen vorgebrachten Einwände unberechtigt sind. Der Amtssachverständige hat die an ihn gerichteten Fragestellungen umfassend und in nachvollziehbarer Weise behandelt. Den Anträgen der W[redacted] auf

[912] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 37.
[913] *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, 125 ff; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 18 f.
[914] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 41.
[915] *O*[redacted]*/T*[redacted], Privatgutachten vom 14.08.2019, 26.
[916] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 2 ff.
[917] W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 4.

Gutachtensergänzung war nicht zu folgen. Die von der W beantragte Evaluierung des von der Ö vorgelegten Privatgutachtens der TU Dresden zu den Oberleitungsanlagen und der Marktsegmentierung, insbesondere der Einordnung des CAT, sowie die von der W ebenfalls beantragte Begutachtung der Studie *M* nimmt die Behörde selbst vor. Da ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, darf die Behörde diese Fachfragen selbst beurteilen.[918]

2.2.12 Abweisung des Antrags auf Bestellung eines Sachverständigen zur Würdigung des Gutachtens *M*

Mit Schriftsatz vom 23.09.2020 beantragte die W die Bestellung eines Sachverständigen auf dem Fachgebiet des Eisenbahnwesens zur Erstellung eines Gegengutachtens zum Privatgutachten *M*.[919]

Diesem Antrag wird seitens der Schienen-Control Kommission nicht entsprochen, da die Regulierungsbehörde über den nötigen eisenbahntechnischen Sachverstand verfügt, das Privatgutachten *M* auf gleicher fachlicher Ebene zu würdigen.

Gem § 52 AVG sind Sachverständige beizuziehen, wenn die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige „notwendig" ist. Daneben hat die Regulierungsbehörde aber auch die Möglichkeit auf die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu verzichten, wenn sie Sachverhaltsfeststellung aufgrund ihres besonderen Sachverstandes selbst durchführen kann.[920] In diesem Fall hat sie ihrer Entscheidung ihr eigenes Fachwissen zu Grunde zu legen.[921]

Das Kollegialorgan der Schienen-Control Kommission mit seinen sachverständigen Organwaltern verfügt im Falle des Privatgutachtens *M* über ausreichend eisenbahntechnische Kenntnisse und Erfahrungen, sodass es selbstständig eine fachliche Beurteilung auf methodisch und inhaltlich gleicher Ebene vornehmen kann. Entsprechend ihrer Verpflichtung[922] hat sich die Regulierungsbehörde dabei auch mit den von der W vorgebrachten Argumenten[923] auseinandergesetzt und diese im Rahmen ihrer Beweiswürdigung berücksichtigt.

Daraus folgt, dass der Antrag der W auf Bestellung eines Sachverständigen abzuweisen ist.

---

[918] VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669.

[919] W, Stellungnahme vom 23.09.2019, 34.

[920] VwSlg 6723 F/1992.

[921] VfSlg 5004/1965.

[922] VwGH 03.12.1987, 86/07/0233; VwGH 12.07.1988, 87/07/0047.

[923] W, Stellungnahme vom 14.08.2019; *O /T*, Privatgutachten vom 14.08.2019; W, Stellungnahme vom 23.09.2019.

2.2.13 Zur beantragten Übermittlung der Prüfungsunterlagen

In den Schriftsätzen vom 14.08.2019 und 23.09.2019 beantragte die W[redacted] die Herausgabe sämtlicher Dokumente, Hilfsdokumente und Unterlagen, die seitens der Ö[redacted] den (nicht-)amtlichen Sachverständigen im Rahmen ihrer Prüfungshandlungen zur Verfügung gestellt wurden.[924]

Dem entgegnete die Ö[redacted], dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse durch die EMRK geschützt seien. Sich auf den allgemeinen Rechtsgrundsatz des Schutzes von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nach Art 8 MRK und Art 7 GRC beziehend, sprach sich die Infrastrukturbetreiberin gegen die Vorlage der begehrten Dokumente aus.[925]

Der bislang[926] durch die Rsp[927] determinierte Terminus des Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses, wonach es sich um Tatsachen und Erkenntnisse kommerzieller oder technischer Art handelt, die bloß einer bestimmten und begrenzten Zahl von Personen bekannt sind, nicht über diesen Kreis hinausdringen sollen und an deren Geheimhaltung ein wirtschaftliches Interesse besteht, findet auf die von der Ö[redacted] im Rahmen der Prüfungshandlungen durch die (nicht-)amtlichen Sachverständigen vorgelegten Unterlagen[928] Anwendung. Diese Unterlagen ermöglichen aufgrund ihres Inhaltes eine umfassende Einsicht in die Buchhaltungs- und Kostenrechnungssysteme der Infrastrukturbetreiberin, welche zur Feststellung, ob die Kosten des Produkts Zugtrasse einerseits auf dem richtigen Kostenträger und andererseits in der korrekten Höhe erfasst wurden, benötigt wurden. Es ist zweifellos davon auszugehen, dass es sich bei diesen Unterlagen um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse iSd oben dargestellten Definition handelt. Dies wurde seitens der Verfahrensparteien nicht bestritten.

Uneinigkeit herrschte hingegen hinsichtlich der Frage, inwieweit die Quellen der Gutachter offen zu legen sind:[929]

Sich auf die Rsp des VwGH[930] stützend, der „*in einem Mehrparteienverfahren* […] *der Einräumung des Parteiengehörs grundsätzlich Vorrang gegenüber dem Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen ein*[räumt] *und* [an]*nimmt* […]*, dass es ihm* (sic!) *rechtsstaatlichen*

[924] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 16 ff; W[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 19 f. Bezüglich der vom Sachverständigen *L*[redacted] verwendeten Unterlagen siehe bereits W[redacted], Stellungnahme vom 05.07.2018, 33.
[925] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 9.
[926] Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08.06.2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung, ABl L 2016/157, 1; § 26b Abs 1 UWG.
[927] RS0079599.
[928] Eine Auflistung sämtlicher im Rahmen der Prüfungshandlungen zur Verfügung gestellter Unterlagen ist *W*[redacted], Gutachten vom 07.06.2019, Beilage ./4 zu entnehmen.
[929] Vgl Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 9.
[930] VwGH 17.06.2004, 2003/03/0157; *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften II, 1244.

Verfahren keine geheimen Beweismittel geben darf"[931], vertrat die W[redacted] wiederholt die Auffassung, dass „*sämtliche dieser Urkunden* […] *allen Verfahrensparteien und vorweg der Regulierungsbehörde zur Verfügung gestellt werden* [müssen]*, denn auch letztere muss überprüfen, ob das Gutachten richtig ist (quod non!); dazu braucht sie aber die referenzierten Dokumente"*[932].

Zudem brachte sie vor, *„dass sich das Stellungnahmerecht einer Partei auf den gesamten Inhalt des Gutachtens erstreckt, insbesondere auf den Befund und die darauf aufbauenden Schlussfolgerungen, aber auch die vom Sachverständigen herangezogenen Hilfsbefunde (vgl VwSlg 12980 A/1989 = ZfVB 1990/1362) und allenfalls auf die von der Behörde in Auftrag gegebenen Ergänzungsgutachten*".[933]

Unter „Beweismittel" sind der Lit[934] 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 Sachverhalts geeignet und zweckdienlich ist.[935] Die Beurteilung der Zweckdienlichkeit obliegt der Behörde und richtet sich nach der in der Lage des Falles gebotenen Zweckmäßigkeit und Verfahrensökonomie.[936]

Nach § 52 AVG bestellte Sachverständige, die basierend auf ihrer besonderen Fachkunde aufgrund einer Bestellung durch die Behörde in einem Verfahren bei der Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes dadurch mitwirken, dass sie Tatsachen erheben und aus diesen Schlussfolgerungen ziehen, legen der Behörde ein Beweismittel vor, das wiederum der freien Beweiswürdigung unterliegt. Das Sachverständigengutachten ist eines der fünf „klassischen", in den §§ 47 ff AVG näher geregelten Beweismittel des allgemeinen Verwaltungsverfahrens.[937]

Wie die W[redacted] zutreffend darstellte, ist es – der stRsp des VwGH[938] folgend – „*mit den ein rechtsstaatliches Verwaltungsverfahren tragenden Grundsätzen des Parteiengehörs 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 sich in ihren Feststellungen auf ein Beweismittel stützt, den Verfahrensparteien zuvor hiezu Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben hat.

[931] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 16.
[932] AaO, 19.
[933] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 19 f.
[934] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 46 Rz 1.
[935] VwGH 24.04.1992, 88/05/0255.
[936] VwGH 31.10.1979, 2090/79.
[937] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 46 Rz 2.
[938] VwGH 13.12.1990, 89/06/0018, Hervorhebung nur hier.

Der stRsp des VwGH vollumfänglich entsprechend machte die Schienen-Control Kommission der W[redacted] sämtliche im Verfahren vorgelegte Gutachten als Beweismittel iwS zugänglich und eröffnete die Möglichkeit zur Stellungnahme. Von dem Parteienrecht auf Einsicht ist im Einklang mit der Rsp nur das Beweismittel erfasst. Auf den zugrundeliegenden Sachverhalt angewendet bedeutet dies, dass die Sachverständigengutachten als klassisches Beweismittel des AVG den Parteien des Verfahrens zur Verfügung gestellt werden mussten und wurden, nicht aber die den Sachverständigen im Rahmen ihrer Tätigkeit zugänglich gemachten Quellen und Eingangsdaten.

Sich auf die Rsp des VwGH zum Stellungnahmerecht der Parteien stützend,[939] brachte die W[redacted] vor, durch die Verfahrensführung in ihren Parteirechten beschränkt worden zu sein.[940] Sie führte dazu aus, dass eine Vorenthaltung der in den Gutachten verwendeten Quellen dem Grundsatz der Waffengleichheit und des Parteiengehörs widerspreche. Hierzu ist festzuhalten, dass der W[redacted] seitens der Regulierungsbehörde sämtliche Ergebnisse der jeweiligen Beweisaufnahmen unter Einräumung der Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, ungeschmälert zur Kenntnis gebracht wurden.[941] Das eingeräumte Recht zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme vor der mündlichen Verhandlung sowie die Möglichkeit zur Formulierung von ergänzenden Fragestellungen zum Gutachten wurde von der W[redacted] ausnahmslos genutzt, indem umfangreiche Stellungnahmen, Gegengutachten und ergänzende Fragen vorgelegt wurden.[942] Auch wurde zu den jeweiligen Gutachten eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in der die W[redacted] ihre Parteirechte ausübte.[943] Inwieweit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Stellungnahmerecht ein Recht erwächst, die dem Befund zugrunde liegenden Quellen übermittelt zu bekommen, vermochte die W[redacted] jedoch nicht darzulegen.

[939] Vgl Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2019, 9.

[940] W[redacted], Stellungnahme vom 14.08.2019, 20.

[941] Vgl VwGH 88/08/0020, RS 1; Übermittlung Gutachten *L*[redacted] vom 22.01.2018 am 30.01.2018 mit Frist zur etwaigen Stellungnahme bis zum 12.02.2018; Übermittlung Gutachten *G*[redacted] am 26.03.2018 mit Frist zur etwaigen Stellungnahme bis zum 27.04.2018; Übermittlung Gutachten *L*[redacted] vom 16.07.2018 am 23.07.2018 mit Frist zur etwaigen Stellungnahme bis zum 17.08.2018; Übermittlung Gutachten *W*[redacted] vom 07.06.2019 am 27.06.2019; Übermittlung Gutachten *W*[redacted] vom 17.07.2019 am 18.07.2019 mit erstreckter Frist zur etwaigen Stellungnahme zu den Gutachten *W*[redacted] bis zum 14.08.2019.

[942] Stellungnahme samt Gegengutachten der W[redacted] zum Gutachten *L*[redacted] vom 22.01.2018 vom 12.02.2018; Stellungnahme samt Gegengutachten der W[redacted] zum Gutachten *G*[redacted] vom 27.04.2018; Stellungnahme samt Gegengutachten der W[redacted] zum Gutachten *L*[redacted] vom 16.07.2018vom 17.08.2018; Stellungnahme samt Gegengutachten der W[redacted] zum Gutachten *W*[redacted] vom 07.06.2019vom 14.08.2019.

[943] Mündliche Verhandlung zum Gutachten *L*[redacted] vom 22.01.2018 am 19.02.2018 mit anschließender Übermittlung der Verhandlungsschrift am 18.03.2018; Mündliche Verhandlung zum Gutachten *G*[redacted] am 14.05.2018 mit anschließender Übermittlung der Verhandlungsschrift am 11.06.2018; Mündliche Verhandlung zum Gutachten *L*[redacted] vom 16.07.2018 und Gutachten *W*[redacted] am 26.08.2019 mit anschließender Übermittlung der Verhandlungsschrift am 13.09.2019.

Es ist vielmehr so, dass der stRsp des VwGH[944] folgend, keine allgemeine gesetzliche Vorschrift existiert, der zufolge der Befundaufnahme durch den Sachverständigen die Parteien des Verfahrens beizuziehen wären. Wenn die Parteien keinen Anspruch auf Teilnahme bei der Befundaufnahme haben, so bedeutet dies im bescheidgegenständlichen Verfahren, dass die W[redacted] keinen Anspruch darauf hat, im Rahmen der Einschau durch die Sachverständigen anwesend zu sein. Dies kann allerdings angewendet auf die Übermittlung der verwendeten Eingangsdaten nur bedeuten, dass es auch hinsichtlich dieser Dokumente kein Recht auf Herausgabe gibt. Ansonsten würde man zu dem widersinnigen Ergebnis gelangen, dass die Vertreter der W[redacted] zwar nicht an der Einschau der Sachverständigen teilnehmen dürfen, aber die Herausgabe der im Rahmen der Einschau zugänglich gemachten, dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis unterliegenden, einzelnen Buchhaltungs- und Kostenrechnungsunterlagen, Handbücher und Organisationspläne beanspruchen könnten.

Es ist sohin festzustellen, dass nach Rechtsansicht der Regulierungsbehörde die Parteirechte der W[redacted] gewahrt wurden und dass sich aus dem auf den gesamten Inhalt eines Gutachtens erstreckenden Stellungnahmerecht einer Partei kein Recht auf Übermittlung der dem Befund zugrunde liegenden Quellen ableiten lässt.

2.2.14 Zur Übermittlung von Aktenteilen in einem bestimmten Dateiformat:

Wiederholte Male forderte die W[redacted] die Übermittlung von Anhängen zu Schriftsätzen der Ö[redacted] im Format Excel bzw in „elektronischer Form".[945] Die Ö[redacted] dagegen vertritt die Ansicht, dass sich aus der geltenden Rechtslage kein Recht der Parteien auf Übermittlung von Unterlagen in einem bestimmten Dateiformat ergäbe.[946]

Im gegenständlichen Verfahren hat die Ö[redacted] ihre Schriftsätze sowohl als Email als auch in Papierform übermittelt. Den Emails waren jeweils pdf-Dateien angehängt. Grundsätzlich führt die Schienen-Control Kommission Papierakten und leitet Stellungnahmen daher zunächst in Papierform an die anderen Verfahrensparteien weiter. Auf Wunsch wurden der W[redacted] jeweils die Emails der Ö[redacted] samt Anlagen weitergeleitet. Soweit pdf-Dateien schlecht lesbar waren – wie die Anhänge des Schriftsatzes der Ö[redacted] vom 03.12.2019 – forderte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] auf, die Dateien in besserer Qualität vorzulegen. Diesem Ersuchen ist die Ö[redacted] nachgekommen. Die neu vorgelegten Unterlagen hat die Schienen-Control Kommission der W[redacted] übermittelt.

[944] VwGH 17.02.1999, 95/03/0120; VwGH 27.06.1972, 577/72.

[945] Insbesondere W[redacted], Stellungnahme vom 27.03.2019, 7 f; Email vom 30.12.2019; Stellungnahme vom 10.02.2020, 20; Stellungnahme vom 15.07.2020, 10.

[946] Ö[redacted], Stellungnahme vom 23.09.2019, 16.

Dem Standpunkt der WE [redacted] wonach Dateien in einem bestimmten Dateiformat zu übermitteln sind, kann die Schienen-Control Kommission nicht folgen. Vielmehr hat die Vorlage von elektronischen Unterlagen in einem allgemein gebräuchlichen Format zu erfolgen. Die von der Ö [redacted] übermittelten pdf-Dateien sind dabei als allgemein gebräuchliches Format zu qualifizieren. Auch das AVG bietet keine Grundlage für die Anforderung von Dateien in einem bestimmten Dateiformat wie Excel. Wesentlich ist nur, dass Dateien in lesbarer Qualität vorgelegt werden. Die der W [redacted] zur Verfügung gestellten pdf-Dateien waren durchwegs lesbar. Soweit die W [redacted] es für erforderlich erachtete, mit einem Excel-Dokument zu arbeiten, war ihr auch dies anhand der übermittelten Dateien möglich. Denn wie die W [redacted] selbst vorbrachte, konnte sie die Daten *„mit maschineller Unterstützung in das Excel-Format“* übertragen.[947]

2.2.15 Abweisung der Anträge der W [redacted] auf Ergänzung der Niederschriften sowie Übermittlung des Tonträgers der mündlichen Verhandlungen

Über jede mündliche Verhandlung muss von der Behörde eine Verhandlungsschrift aufgenommen werden, durch die Inhalt und Verlauf der Verhandlung protokolliert werden. Die Erstellung obliegt der Behörde, die im Rahmen der Anfertigung der Niederschrift die Vorgaben des § 14 AVG in Hinblick auf Abschrift und Inhalt zu beachten hat.[948] Die Niederschrift dient der förmlichen Beurkundung aller Arten von tatsächlichen Begebenheiten zwischen Behörden und zu einer Amtshandlung beigezogenen Personen.[949]

Gemäß § 15 AVG liefert eine gemäß § 14 AVG aufgenommene Niederschrift über den Verlauf und den Gegenstand der betreffenden Amtshandlung vollen Beweis, soweit nicht Einwendungen erhoben wurden. Der Gegenbeweis der Unrichtigkeit des bezeugten Vorganges bleibt zulässig. Dies gilt gem § 292 Abs 1 ZPO auch für elektronisch erstellte Niederschriften.[950]

Auch ein Resümeeprotokoll, in dem nur der wesentliche Inhalt einer Aussage zusammengefasst wird, ist ein taugliches Beweismittel. Eine wörtliche Protokollierung der gesamten Verhandlung ist daher nicht erforderlich.[951]

Mündliche Verhandlungen vom 19.02.2018, 14.05.2018 und 26.08.2019

Am 19.02.2018, 14.05.2018 und 26.08.2019 fanden in den Räumlichkeiten der Schienen-Control GmbH mündliche Verhandlungen statt, deren Gegenstand die Erörterung der Sachverständigengutachten von *Lo* [redacted] *G* [redacted] sowie *W* [redacted] darstellten. In allen

[947] W [redacted], Stellungnahme vom 27.03.2019, 7.
[948] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 44 Rz 1.
[949] VwGH 21.03.2007, 2006/05/0254; VwGH 25.05.2011, 2008/08/0057.
[950] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 14, Rz 1.
[951] BVwG 26.07.2018, W225 2175361-1 unter Verweis auf VwGH 25.11.1992, 91/13/0030.

mündlichen Verhandlungen wurde die Niederschrift unter Verwendung eines Schallträgers iSd § 14 Abs 7 AVG aufgenommen. In den Vollschriften zu den jeweiligen Verhandlungen wurde die Verwendung des Schallträgers festgehalten. Die W beantragte im Rahmen der mündlichen Verhandlungen die Übermittlung der schriftlichen Ausfertigung der Niederschrift.[952] Dem wurde seitens der Schienen-Control Kommission mittels Schreiben vom 05.03.2018, 11.06.2018 bzw 13.09.2019 entsprochen.

Einwendungen gegen die Verhandlungsschriften

Mit Schreiben vom 20.03.2018, 26.06.2018 und 30.09.2019 erhob die W jeweils Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift und beantragte die Übermittlung der Tonbandaufnahmen.[953] Sie brachte vor, die Verhandlungsschriften seien unvollständig und gäben die Ausführungen und Fragen der Verfahrensparteien in den mündlichen Verhandlungen nur unzureichend wieder.

Die Niederschriften der mündlichen Verhandlungen wurden als Resümeeprotokolle verfasst. Eine wörtliche Protokollierung einer gesamten Verhandlung ist nicht erforderlich. Auch ein Resümeeprotokoll ist ein taugliches Beweismittel.

Gemäß § 15 letzter Satz AVG bleibt der Gegenbeweis der Unrichtigkeit des in der Niederschrift bezeugten Vorganges zulässig. Die Beweislast trifft jedoch denjenigen, der die Unrichtigkeit des durch die Niederschrift bezeugten Vorganges behauptet; er hat konkrete Gründe zur Entkräftung der Beweiskraft der Niederschrift vorzubringen und entsprechende Beweisanträge zu stellen.[954]

Solche Gründe bringt die W jedoch nicht vor. Die von ihr monierten Ergänzungen laufen darauf hinaus, dass aus ihrer Sicht nur eine wortwörtliche Protokollierung des gesamten Inhalts der mündlichen Verhandlung die Anforderungen gemäß § 14 AVG erfüllen würde. Dies trifft jedoch nicht zu.

Zur Herausgabe der Tonbandaufnahmen

Das AVG normiert, dass die Teile der mündlichen Verhandlung, die mittels Schallträger aufgezeichnet wurden, unverzüglich in Vollschrift zu übertragen sind. Eine Ausfertigung dieser Übertragung kann bis zum Schluss von den Beteiligten verlangt werden.[955] Wie bereits oben dargestellt ist die Schienen-Control Kommission den gesetzlichen Anforderungen vollumfänglich nachgekommen. Da sich aus § 14 Abs 7 AVG kein Anspruch auf Übermittlung der Tonbandaufnahmen ableiten lässt und die Tonbandaufnahmen auch keine an die Verhandlungsschrift anzuschließenden Anlagen iSd § 44 Abs 2 AVG darstellen, sind die

[952] Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2018, 5; Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 14.05.2018, 12.
[953] W, Stellungnahme vom 20.03.2018, 9; W, Stellungnahme vom 26.06.2018, 4; W, Stellungnahme vom 30.09.2019, 9.
[954] VwGH 12.10.2016, Ra 2016/18/0232 mwN.
[955] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 14 Rz 8.

Anträge der W [redacted] auf Zurverfügungstellung einer Kopie der beiden Tonbandträger abzuweisen.

Den Anträgen der W [redacted] vom 20.03.2018, 26.06.2018 und 30.09.2019 war daher nicht Folge zu leisten.

2.2.16 Zur behaupteten Befangenheit der Behörde

Neben der Befangenheit einzelner nichtamtlicher Sachverständiger erhob die W [redacted] ebenfalls den Vorwurf, dass die volle Unbefangenheit der gesamten Behörde in Zweifel stände.[956]

Hierzu ist festzuhalten, dass unter dem Begriff der Befangenheit die Hemmung einer unparteiischen Entscheidung durch unsachliche psychologische Motive zu verstehen ist.[957] Um zu verhindern, dass staatliche Organe bei der Handhabe ihrer gesetzesmäßigen Gewalt in einen Gewissenskonflikt geraten oder dass nach außen hin der Anschein einer Parteilichkeit entsteht, sieht § 7 AVG den Ausschluss von Personen vor, die zu den Verfahrensparteien oder zum Gegenstand des Verfahrens in einer besonderen, persönlich gefärbten Beziehung stehen.[958] Dadurch soll die Objektivität und Gesetzmäßigkeit bei der Vollziehung der Gesetze sichergestellt werden.[959]

Verwaltungsorgan iSd § 7 AVG sind alle mit Aufgaben der Hoheitsverwaltung betrauten Organe iSd Art 19 f B-VG. Dabei macht es keinen Unterschied, ob sie als Glied einer monokratischen oder kollegial eingerichteten Behörde in Vollziehung des AVG an einer Amtshandlung vor der erkennenden Behörde mitwirken.[960] Allerdings kann ein Organ als bloße Summe von Zuständigkeiten niemals Adressat des § 7 AVG sein. Die Regelungen des § 7 leg cit richten sich an den Menschen, also an den Organwalter, der zur Ausübung der Kompetenzen eines bestimmten Organs berufen ist.[961] Nach stRsp kann der Vorwurf der Befangenheit jedoch nicht gegenüber einer Behörde als solche geltend gemacht werden.[962]
Der Vorwurf der W [redacted] richtet sich im vorliegenden Fall aber nicht gegen ein bestimmtes Mitglied der Behörde, sondern gegen diese im Gesamten, wenn sie vorbringt „*dass allein aufgrund der Aussagen der Behörde im Schreiben vom 01.10.2018 eine Parteilichkeit derselben in den gegenständlichen Verfahren nicht mehr ausgeschlossen werden kann und dadurch wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit der gesamten Behörde in Zweifel zu ziehen".* Den VwGH[963] direkt zitierend, verbleibt der Schienen-Control Kommission sohin festzustellen, dass soweit die W [redacted] rügt die gesamte Behörde sei befangen „[…] *dies daher nicht zielführend* [ist]".

[956] W [redacted], Stellungnahme vom 18.10.2018, 7.
[957] VwSlg 6772 A/1965; 13429 A/1991; VfSlg 16.959/2003.
[958] VwGH 18.06.1980, 3016/79; 15.09.2005, 2003/07/0025; 23.05.2007, 2005/03/0094.
[959] VwGH 18.03.1992, 90/12/0167; 27.03.2000, 2000/10/0019.
[960] *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 7 Rz 2 (Stand 01.01.2014, rdb.at).
[961] VwGH 18.10.2012, 2012/06/0171.
[962] VwGH 25.04.2012, 2001/07/0161; 23.05.2007, 2005/03/0094.
[963] VwGH 23.05.2007, 2005/03/0094.

2.2.17 Zur Abweisung des Antrags der ÖBB-Infrastruktur vom 12.08.2016 auf Genehmigung einer Fortschreibung der Aufschläge

Die Ö[redacted] beantragt, eine Fortschreibung der Aufschläge für die auf die Netzfahrplanperiode 2018 folgenden Netzfahrplanperioden zu genehmigen, sofern diese auf Grundlage der antragsgegenständlichen Berechnungsmethode festgelegt werden und sich die Wegeentgelte für das jeweilige Marktsegment gegenüber der vorhergehenden Netzfahrplanperiode um jeweils höchstens [redacted]% (bzw [redacted]% im Marktsegment „Nahverkehr stark“) erhöht.

Die Ö[redacted] legt nicht dar, wie sie die Relevanz der künftigen Aufschläge für die einzelnen Marktsegmente gemäß § 67d Abs 2 EisbG geprüft hat. Es wäre jedoch darzulegen gewesen, dass die Aufschläge auch in Zukunft tragfähig für die relevanten Marktsegmente sind. Selbst wenn die Aufschläge nur geringfügig angehoben werden, kann sich ihre Relevanz für bestimmte Marktsegmente infolge geänderter Marktbedingungen im Vergleich zu vorangehenden Netzfahrplanperioden verändern.

Die Ö[redacted] beantragt, die Fortschreibung der Entgelte für einen nicht begrenzten Zeitraum zu genehmigen. Dass es innerhalb dieses nicht begrenzten Zeitraums zu einer Veränderung der Tragfähigkeit der Marktsegmente kommen wird, ist wahrscheinlich. Ebenso ist wahrscheinlich, dass es in Zukunft einmal neue Verkehrsdienste geben wird, die als neue Marktsegmente bei der Prüfung der Tragfähigkeit zu berücksichtigen sind. Die Ö[redacted] führt bezüglich mehrerer Marktsegmente an, dass diese nicht für die Prüfung der Tragfähigkeit herangezogen wurden, da sie nur einen sehr geringen Anteil der jährlichen Zugkilometerleistung ausmachen (Gefahrgutzüge/andere Güterzüge, Netzfahrplan-/Gelegenheitsverkehr, eigenwirtschaftlicher Personennahverkehr). Gerade dieser Anteil an der jährlichen Zugkilometerleistung kann sich in Zukunft jedoch verändern.

Zusammengefasst vermag die Ö[redacted] nicht darzulegen, dass künftige fortgeschriebene Aufschläge markttragfähig sein werden. Der Antrag der Ö[redacted] ist daher abzuweisen.

2.2.18 Zur Kostenentscheidung

Jeweils mit Schreiben vom 08.09.2017 informierte die Schienen-Control Kommission die Ö[redacted] und die W[redacted] über die beabsichtigte Bestellung von *G*[redacted] sowie eines Wirtschaftsprüfers als nichtamtliche Sachverständige. Jeweils mit Bescheid vom 10.10.2017 wurden *L*[redacted] und *G*[redacted] zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt und mit der Erstellung von Befund und Gutachten zu im Bescheid angeführten Fragen beauftragt. Mit Schreiben vom 12.10.2017 räumte die Schienen-Control Kommission der Ö[redacted] Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Kostenvorschüssen iHv [redacted] EUR in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch *G*[redacted] bzw [redacted] EUR in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch *L*[redacted] ein, welche die Schienen-Control Kommission der Ö[redacted] aufzuerlegen beabsichtigte. Mit

Schreiben vom 25.10.2017 nahm die Ö[redacted] Stellung und führte im Wesentlichen aus, dass aus ihrer Sicht die beabsichtigte Bestellung der nichtamtlichen Sachverständigen keine Grundlage im AVG habe und die prognostizierten Gutachtenskosten zu hoch seien.

Mit Schreiben vom 24.11.2017 ersuchte der Sachverständige *L*[redacted] um Fristerstreckung bis zum 18.12.2017. Begründend führte er insbesondere die Komplexität der Sachlage und die damit verbundenen erhöhten Mitwirkungsnotwendigkeiten seitens der Ö[redacted] an.

Mit Bescheid vom 27.11.2017 wurde der Ö[redacted] der Erlag eines Kostenvorschusses iHv [redacted] EUR in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch *L*[redacted] und iHv [redacted] EUR in Hinblick auf die Erstellung von Befund und Gutachten durch *G*[redacted] aufgetragen. Diese Kostenvorschüsse wurden von der Ö[redacted] erlegt.

Mit Schreiben vom 05.01.2018 informierte *L*[redacted] die Schienen-Control Kommission gemäß § 25 Abs 1a GebAG darüber, dass sein Gesamthonorar (verzeichnete Gebühr) aufgrund erhöhten Stundenaufwandes voraussichtlich zwischen [redacted] EUR und [redacted] EUR liegen werde.

Am 22.01.2018 legte *L*[redacted] sein Gutachten vor. Mit Schreiben vom 24.01.2018 legte er eine Gebührennote über [redacted] EUR (zuzüglich USt iHv [redacted] EUR).

Mit E-Mail vom 24.01.2018 ersuchte der Sachverständige *G*[redacted] um Fristerstreckung bis zum 28.02.2018, da ihm für die Gutachtenserstellung wichtige Unterlagen wie das Kostengutachten von *L*[redacted] sowie Informationen über Kalkulationsgrundlagen der Ö[redacted] noch nicht vorlagen. Die Schienen-Control Kommission gab dem Antrag mit Schreiben vom 30.01.2018 statt und übermittelte zugleich das Gutachten von *L*[redacted].

Mit Schreiben vom 06.02.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission die Gebührennote des Sachverständigen *L*[redacted] vom 24.01.2018 der Ö[redacted] zur allfälligen Stellungnahme. Die Ö[redacted] gab keine Stellungnahme ab.

Mit E-Mail vom 13.02.2018 teilte der Sachverständige *G*[redacted] mit, dass er das Budget von [redacted] EUR überschreiten werde.

Mit Bescheid vom 19.02.2018 wurde die Gebühr des Sachverständigen *L*[redacted] antragsgemäß mit [redacted] EUR, darin enthalten [redacted] EUR USt, bestimmt.

Für die mündliche Verhandlung am 19.02.2018, in welcher das Gutachten mit den Parteien erörtert wurde, verzeichnete *L*[redacted] mit Schreiben vom 20.02.2018 eine Gebühr iHv [redacted] EUR zuzüglich [redacted] EUR USt. Die Gebührennote wurde der Ö[redacted] zur allfälligen Stellungnahme übermittelt. Die Ö[redacted] gab keine Stellungnahme

ab. Mit Bescheid vom 02.03.2018 wurde die Gebühr des Sachverständigen *L* mit EUR (darin enthalten EUR USt) bestimmt.

Mit E-Mail vom 23.02.2018 ersuchte der Sachverständige *G* um Fristerstreckung bis zum 15.03.2018, da sich bei der Finalisierung des Gutachtens unvorhergesehene Verzögerungen ergeben hatten. Mit Schreiben vom 28.02.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag statt.

Mit E-Mail vom 14.03.2018 ersuchte der Sachverständige *G* um Fristerstreckung bis 26.03.2018, da er für die Finalisierung des Gutachtens noch detaillierte Unterlagen zu den Förderprogrammen des BMVIT benötigte. Weiters teilte er mit, dass aufgrund zusätzlichen, vorher nicht abzuschätzenden Aufwands mit einer Kostenüberschreitung von etwa % und entsprechend einem Gesamtbetrag von EUR zuzüglich USt für die Gutachtenserstellung zu rechnen sei. Mit Schreiben vom 16.03.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag statt. Mit E-Mail ebenfalls vom 16.03.2018 übermittelte die Schienen-Control GmbH dem Sachverständigen ein Schreiben des BMVIT zur Schienengüterverkehrsförderung.

Mit E-Mail vom 21.03.2018 übermittelte der Sachverständige *G* das Gutachten samt einer Honorarnote über einen Betrag von EUR. Mit Schreiben vom 26.03.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission das Gutachten samt Gebührennote der Ö zur allfälligen Stellungnahme. Die Ö gab keine Stellungnahme ab.

Mit Bescheid vom 13.04.2018 bestimmte die Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *G* antragsgemäß mit EUR.

Für die mündliche Verhandlung am 14.05.2018, in welcher das Gutachten mit den Parteien erörtert wurde, verzeichnete der Sachverständige *G* mit E-Mail vom 15.05.2018 eine Gebühr iHv EUR.

Mit Schreiben vom 15.05.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission die Gebührennote von *G* der Ö zur allfälligen Stellungnahme. Die Ö gab keine Stellungnahme ab.

Mit Bescheid vom 24.05.2018 beauftragte die Schienen-Control Kommission den Sachverständigen *L*, Befund und Gutachten zu weiteren Fragestellungen zu erstellen.

Mit Bescheid vom 22.06.2018 wurde die Gebühr des Sachverständigen *G* für die Teilnahme an der mündlichen Verhandlung vom 14.05.2018 antragsgemäß mit EUR bestimmt.

Am 16.07.2018 legte der Sachverständige *L* das von ihm erstellte Gutachten vor. Mit Gebührennote vom 18.07.2018 verzeichnete *L* eine Gebühr iHv EUR zuzüglich 20% USt, gesamt somit EUR.

Mit Bescheid vom 21.08.2018 bestimmte die Schienen-Control Kommission die Gebühr des Sachverständigen *L* antragsgemäß mit EUR, darin enthalten EUR USt.

Am 26.08.2019 fand eine mündliche Verhandlung statt, in welcher (unter anderem) das Gutachten von *L* vom 16.07.2018 erörtert wurde. Mit Schreiben vom 02.09.2019 legte *L* eine Gebührennote über EUR zuzüglich 20% USt gesamt somit EUR. Mit Bescheid vom 30.09.2019 bestimmte die Schienen-Control Kommission die Gebühr antragsgemäß mit EUR, darin enthalten EUR USt.

Zur Erforderlichkeit der Bestellung des nichtamtlichen Sachverständigen

Wird die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig, so sind gemäß § 52 Abs 1 AVG die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen. Wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist, kann die Behörde gemäß § 52 Abs 2 AVG aber ausnahmsweise andere geeignete Personen als Sachverständige (nichtamtliche Sachverständige) heranziehen.

Die Bestellung von *L* und *G* als nichtamtliche Sachverständige gemäß § 52 Abs 2 AVG war erforderlich. Aufgrund des Beschlusses des BVwG vom 05.07.2017 hatte die Schienen-Control Kommission sowohl die gewählte Methodik der Ermittlung der Markttragfähigkeit als auch die zugrunde gelegten Kosten der Ö nochmals eingehend zu prüfen. Die vertiefte Prüfung der Richtigkeit der von der Ö gewählten Methodik erforderte profundes, wissenschaftlich fundiertes Wissen im Bereich der Volkswirtschaftslehre. Anhand dieses Fachwissens ist zu prüfen, ob die Vorgehensweise der Ö bei der Ermittlung der Markttragfähigkeit aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht methodisch richtig war.

Die vertiefte Prüfung der Kosten erforderte eine Vorortprüfung bei der Ö anhand der entsprechenden Unterlagen bis auf die Ebene einzelner Kostenbelege hinunter einschließlich der EDV-Systeme und hatte das Ziel, die Ermittlung der Vollkosten, direkten Kosten und der Entgelte durch die Ö nachzuvollziehen. Eine solche eingehende Prüfung erforderte das Tätigwerden eines Wirtschaftsprüfers, welcher bei der Ö in deren Unterlagen, insbesondere auch EDV-Systeme, Einsicht nimmt.

Zur Sicherstellung einer bestmöglichen, wissenschaftlich fundierten Überprüfung der von der Ö gewählten Methodik war die Bestellung von *G* als Sachverständiger erforderlich. *G* ist Universitätsprofessor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Industrieökonomie, Wettbewerbspolitik und Regulierung an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Ein dem Fachwissen von *G* vergleichbares Fachwissen haben weder die Mitglieder der Schienen-Control Kommission noch stehen ihr Amtssachverständige mit diesem Fachwissen in der Schienen-Control GmbH zur Verfügung. Die Schienen-Control Kommission

verfügt somit weder selbst über die dafür erforderlichen Fachkenntnisse noch steht ihr ein Amtssachverständiger mit den entsprechenden Kenntnissen zur Verfügung.

Ebenso wenig gehört der Schienen-Control Kommission ein Wirtschaftsprüfer an. Im Zeitpunkt der Bestellung von *L* [redacted] gehörte ein solcher auch der Schienen-Control GmbH nicht an. Zwar waren zum damaligen Zeitpunkt in der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH Wirtschaftswissenschafter tätig, diese hatten jedoch keine Ausbildung und Berufserfahrung im Bereich der Wirtschaftsprüfung. Erst in der Folge konnte mit *W* [redacted] ein in der Wirtschaftsprüfung erfahrener Mitarbeiter gefunden werden. Die Schienen-Control Kommission verfügte somit bei Bestellung der beiden nichtamtlichen Sachverständigen weder selbst über die erforderlichen Fachkenntnisse noch stand ihr ein Amtssachverständiger mit den entsprechenden Kenntnissen zur Verfügung.

Die Heranziehung der nichtamtlichen Sachverständigen mit besonderer Kenntnis war daher mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten.[964] Dass die Schienen-Control Kommission in ihrer Stellungnahme vom 31.03.2017 im Verfahren vor dem BVwG zu W110 2146830-1 dem Vorwurf der beschwerdeführenden W [redacted], die Organwalter der Schienen-Control Kommission verfügten nicht über das zur Entscheidung erforderliche Fachwissen, entgegen getreten ist – worauf die Ö [redacted] hingewiesen hat –,[965] ändert diesbezüglich nichts. Zum damaligen Zeitpunkt ist die Schienen-Control Kommission davon ausgegangen, den Sachverhalt ausreichend ermittelt und über das hierfür erforderliche Fachwissen verfügt zu haben. Aufgrund des Beschlusses des BVwG vom 05.07.2017 war die Schienen-Control Kommission jedoch gehalten, sowohl die gewählte Methodik der Ermittlung der Markttragfähigkeit als auch die zugrunde gelegten Kosten der Ö [redacted] nochmals eingehend zu prüfen. Diese vertiefte Prüfung machte die Heranziehung nichtamtlicher Sachverständiger erforderlich. Die Durchführung der von den beiden nichtamtlichen Sachverständigen vorgenommenen Untersuchungen wäre der Schienen-Control Kommission selbst nicht möglich gewesen. Entgegen den Ausführungen der Ö [redacted] entsprachen sie gerade nicht *„der gewöhnlichen Ermittlungstätigkeit der SCK als Regulierungsbehörde“*.[966] Entgegen der Auffassung der Ö [redacted] wurde der Sachverhalt jedoch nicht *„ausschließlich von dem/den Sachverständigen festgestellt.“*[967] Die Schienen-Control Kommission hatte die Sachverständigen lediglich zur Behandlung jener Fragestellungen bestellt, hinsichtlich derer sie nicht über das erforderliche Fachwissen verfügte.

Dass die Beiziehung von Sachverständigen nicht in § 67d EisbG ausdrücklich geregelt ist (worauf die Ö [redacted] verweist),[968] bedeutet selbstverständlich nicht, dass es

[964] Vgl VwGH 31.07.2007, 2006/05/0087.
[965] Ö [redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 3.
[966] Ö [redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 7.
[967] Ö [redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 2.
[968] Ö [redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 2.

unzulässig wäre, Sachverständige (auch) in Verfahren gemäß § 67d EisbG heranzuziehen. Auch der Verweis der Ö[redacted] auf § 77 Abs 5 EisbG geht ins Leere.[969] Gemäß § 77 Abs 5 EisbG hat die Schienen-Control GmbH alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die unabhängige Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen; Anforderungen der Schienen-Control Kommission bezüglich der zur unabhängigen Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen personellen Ressourcen und des nötigen Sachaufwandes sind zu berücksichtigen. Aus dieser Bestimmung schließt die Ö[redacted], die Schienen-Control GmbH müsse entweder die notwendigen Amtssachverständigen zur Verfügung stellen, oder für die Kosten nichtamtlicher Sachverständiger aufkommen.

Dies ist unzutreffend. Die Schienen-Control GmbH hat insbesondere organisatorische Vorkehrungen für ihre Aufgaben als Geschäftsführung bzw Sekretariat für die Schienen-Control Kommission samt der Vorbereitung und Organisation ihrer Sitzungen, der Ausfertigung ihres Schriftverkehrs und der Abwicklung der Abgeltungen zu treffen.[970] Aus § 77 Abs 5 EisbG folgt jedoch nicht die Verpflichtung der Schienen-Control GmbH, Amtssachverständige für alle erdenklichen Sachfragen vorzuhalten, die sich in einem Verfahren der Schienen-Control Kommission stellen könnten.

In erster Linie verfügt die Schienen-Control Kommission selbst über Fachwissen, da ihre Mitglieder Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche sind.[971] Treten dennoch Sachfragen auf, welche die Schienen-Control Kommission nicht selbst beurteilen kann, hat sie vorhandene Amtssachverständige oder aber nichtamtliche Sachverständige zu beauftragen. Ein sofortiges Einstellen neuen Personals durch die Schienen-Control GmbH, um der Schienen-Control Kommission geeignete Amtssachverständige zur Verfügung stellen zu können, wäre organisatorisch nicht möglich. Eine vertiefte Prüfung, wie sie aufgrund des Beschlusses des BVwG vom 05.07.2017, mit dem der Bescheid der Schienen-Control Kommission zu SCK-16-012 aufgehoben wurde, erforderlich geworden ist, war in dieser Form davor nicht durchzuführen. Daher bestand für die Schienen-Control GmbH kein Anlass, Mitarbeiter mit den für eine solche Prüfung erforderlichen Sachkenntnissen anzustellen. Vor diesem Hintergrund stand es entgegen den Ausführungen der Ö[redacted][972] auch nicht im Widerspruch zur Vorgehensweise der Schienen-Control Kommission in den vorliegenden Verfahren, dass die Schienen-Control Kommission in anderen Verfahren keine Sachverständigen herangezogen, sondern den Sachverhalt selbst ermittelt hat.

[969] Ö[redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 3.
[970] Vgl *Catharin* in *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³, 714.
[971] Vgl § 82 Abs 1 EisbG.
[972] Ö[redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 2.

Die Ö[redacted] ist weiters der Ansicht, die *„schlichte Feststellung, dass keine Amtssachverständigen zur Verfügung stünden“,* reiche nicht als Begründung aus, *„um die Kosten bzw einen Kostenvorschuss der Ö[redacted] (als schutzwürdige Dritte) aufzuerlegen aber gleichzeitig es zu Unterlassen die SCG zu einem rechtmäßigen Verhalten anzuhalten“.*[973] Dieses Argument geht deshalb ins Leere, da – wie soeben erwähnt – nicht für alle erdenklichen Sachfragen, die sich einmal ergeben könnten, Amtssachverständige vorzuhalten sind. Der Ö[redacted] ist weiters entgegenzuhalten, dass die Bestellung der Sachverständigen nicht zuletzt auch deshalb erforderlich geworden ist, da die von ihr bis zur Bestellung der Sachverständigen, und zwar insbesondere im Schriftsatz vom 16.08.2017 und vom 15.09.2017, der Schienen-Control Kommission übermittelten Informationen unzureichend waren, um in der aufgrund des Beschlusses des BVwG erforderlichen Begründungstiefe über ihren Antrag entscheiden zu können.

Was die Auswahl des nichtamtlichen Sachverständigen *L*[redacted] anbelangt, so hat die Ö[redacted] selbst „*aufgrund der Dringlichkeit des Abschlusses des Verfahrens*“ angeregt, „*entweder*

- [redacted] *K*[redacted], [redacted] *oder*
- [redacted] *L*[redacted], [redacted]

als Sachverständige zu bestellen, da diese aufgrund der personellen Ausstattung und Expertise ihrer Sozietäten eine zügige Bearbeitung gewährleisten können.“[974] Die in der Folge von der Ö[redacted] vorgebrachte Kritik[975] an der Auswahl des Sachverständigen *L*[redacted] kann vor diesem Hintergrund nicht nachvollzogen werden.

L[redacted] hat in seinem Angebot vom 04.09.2017 dargelegt, dass er bereit und in der Lage ist, die Fragestellungen des Gutachtensauftrags zu behandeln. *L*[redacted] ist eine geeignete Person iSv § 52 Abs 2 AVG, die als nichtamtlicher Sachverständiger bestellt werden kann. Im Übrigen ist die Auswahl der konkreten Person des Sachverständigen Sache der Behörde. Die Partei kann diesbezüglich nur Vorschläge erstatten.[976]

Soweit die Ö[redacted] einwendet, die Schienen-Control Kommission habe nicht sichergestellt, dass der „Bestbieter“ zum Zug komme,[977] ist darauf hinzuweisen, dass die Behörde bei der Auswahl eines Sachverständigen nicht an ein „Bestbieterprinzip“ iSd Vergaberechts gebunden ist. Sicherzustellen ist vielmehr, dass eine geeignete Person bestellt wird. *L*[redacted] ist eine solche geeignete Person.

[973] Ö[redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 4.
[974] Ö[redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 4 f.
[975] Ö[redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 5.
[976] *Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 52 Rz 21 mwN.
[977] Ö[redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 5.

Zur Tragung der Kosten der nichtamtlichen Sachverständigen

Gemäß § 76 Abs 1 AVG hat für der Behörde bei einer Amtshandlung erwachsende Barauslagen, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Als Barauslagen gelten auch die Gebühren, die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehen. Wurde die Amtshandlung durch das Verschulden eines anderen Beteiligten (als der Partei, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat) verursacht, so sind die Auslagen gemäß § 76 Abs 2 AVG von diesem zu tragen. Wurde die Amtshandlung von Amts wegen angeordnet, so belasten die Auslagen den Beteiligten dann, wenn sie durch sein Verschulden herbeigeführt worden sind.

Vorliegend hat die Ö[redacted] den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt und hat daher die Sachverständigengebühren zu tragen. Entgegen den Ausführungen der Ö[redacted] wurde die Bestellung der nichtamtlichen Sachverständigen nicht von der W[redacted] verschuldet (mit der Folge, dass diese gemäß § 76 Abs 2 AVG die Kosten zu tragen hat).[978] Es trifft auch nicht zu, dass die Beiziehung der Sachverständigen *„(nur) für die W[redacted] zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts in diesem Verfahren erforderlich“* war, wie die Ö[redacted] meint.[979]

Nach der ständigen Rsp des VwGH ist bei Prüfung der Frage, ob ein Verschulden im Sinn des § 76 Abs 2 AVG vorliegt, vom Verschuldensbegriff des § 1294 ABGB auszugehen; ein Verschulden des Beteiligten ist also nur dann anzunehmen, wenn ihn zumindest der Vorwurf trifft, dass er es an der gehörigen Aufmerksamkeit oder dem gehörigen Fleiß habe fehlen lassen. Weiters setzt die Heranziehung eines Beteiligten nach § 76 Abs 2 AVG voraus, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen dem schuldhaften Verhalten des Beteiligten und der mit Kosten verbundenen Amtshandlung bestand und die einzelnen Verfahrenshandlungen, welche die Kosten verursacht haben, zur Feststellung des maßgebenden Sachverhalts erforderlich waren.[980]

Vorliegend ist die Bestellung der nichtamtlichen Sachverständigen erforderlich geworden, da die Schienen-Control Kommission die aufgrund des Beschlusses des BVwG vom 05.07.2017 notwendigen Ermittlungen nicht selbst durchführen konnte und ihr hierfür auch keine Amtssachverständigen zur Verfügung standen. Dass die W[redacted] die Bestellung von Sachverständigen gefordert hat, begründet kein Verschulden ihrerseits und war für die Beiziehung der Sachverständigen nicht maßgeblich.

Unzutreffend ist es schließlich, wenn die Ö[redacted] meint, § 80 EisbG stehe *„jedenfalls der Begründung einer Kostentragung nach den Bestimmungen des AVG entgegen,*

[978] Ö[redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 7.
[979] Ö[redacted], Stellungnahme vom 15.09.2017, 8.
[980] VwGH 20.04.2016, Ra 2015/04/0050.

weshalb die Ö [redacted] mangels passender Rechtsgrundlage nicht zur Kostentragung herangezogen werden" könne.[981] § 80 EisbG regelt die Deckung des notwendigen Personal- und Sachaufwands der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission aus Kostenbeiträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gemäß § 84 Abs 1 EisbG hat die Schienen-Control Kommission im behördlichen Verfahren das AVG, im Strafverfahren das VStG und im Vollstreckungsverfahren das VVG anzuwenden. § 76 AVG ist hiervon nicht ausgenommen und auch § 80 EisbG berührt die Anwendbarkeit von § 76 AVG nicht.

Die Finanzierung der Behörde aus Kostenbeiträgen der Marktteilnehmer wäre im Übrigen kein Umstand, der die Erlassung von Regelungen, die von § 76 AVG abweichen, iSv Art 11 Abs 2 B-VG erfordern würde. Ein gegenteiliger Schluss lässt sich insbesondere nicht aus dem von der Ö [redacted] ins Treffen geführten Erkenntnis des VfGH vom 03.12.1998 zu G 213/98 ziehen. Das Erkenntnis betraf eine im ACG vorgesehene Ausnahme von der Anwendbarkeit der §§ 77 und 78 AVG über Kommissionsgebühren sowie Bundesverwaltungsabgaben. Der VfGH beurteilte die Regelung als ein in Hinblick auf schwierige Sachfragen, die die Behörde zu lösen hat, unerlässliches Abweichen von den Bestimmungen des AVG. Ein Ausschluss der Anwendbarkeit von § 76 AVG infolge des Kostenbeitragsprinzips gemäß § 80 EisbG lässt sich aus dem Erkenntnis nicht ableiten.

Gemäß § 53a Abs 1 AVG haben nichtamtliche Sachverständige für ihre Tätigkeit im Verfahren Anspruch auf Gebühren, die durch Verordnung der Bundesregierung in Pauschalbeträgen (nach Tarifen) festzusetzen sind. Soweit keine solche Pauschalbeträge (Tarife) festgesetzt sind, sind auf den Umfang der Gebühr die §§ 24 bis 37, 43 bis 49 und 51 des Gebührenanspruchsgesetzes – GebAG, BGBl Nr 136/1975, sinngemäß anzuwenden. Die Gebühr ist gemäß § 38 GebAG bei der Behörde geltend zu machen, die den Sachverständigen herangezogen hat.

Gemäß § 24 GebAG umfasst die Gebühr des Sachverständigen

1. den Ersatz der notwendigen Kosten, die durch die Reise an den Ort der Befund- oder Beweisaufnahme, durch den Aufenthalt an diesem Ort und durch die Rückreise verursacht werden;
1. den Ersatz der Kosten für die Beiziehung von Hilfskräften und der sonstigen durch seine Tätigkeit im gerichtlichen Verfahren verursachten notwendigen Kosten;
2. die Entschädigung für Zeitversäumnis;
3. die Gebühr für Mühewaltung einschließlich der Gebühr für die Teilnahme an einer Verhandlung und der Gebühr für Aktenstudium.

Gemäß § 34 Abs 1 GebAG steht die Gebühr für Mühewaltung den Sachverständigen für die Aufnahme des Befundes und die Erstattung des Gutachtens zu und deckt alle damit im

[981] Ö [redacted], Stellungnahme vom 25.10.2017, 4.

Zusammenhang entstandenen Kosten, soweit dafür nicht nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ein gesonderter Ersatz vorgesehen ist. Die Gebühr ist nach richterlichem Ermessen nach der aufgewendeten Zeit und Mühe und nach den Einkünften zu bestimmen, die die oder der Sachverständige für eine gleiche oder ähnliche Tätigkeit im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise bezöge, mindestens aber mit 20 EUR für jede wenn auch nur begonnene Stunde.

Als Einkünfte, welche die Sachverständigen im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise beziehen, sind im vorliegenden Fall die in ihren Angeboten angegebenen Stundensätze zu betrachten. Bezüglich *L* sei angemerkt, dass für Wirtschaftstreuhandberufe keine Honorargrundsätze bestehen, weshalb das Honorar mit dem Klienten individuell zu vereinbaren ist.[982]

Hinsichtlich der Tätigkeit des Sachverständigen *L* betragen die von der Ö zu tragenden Gebühren in Summe (unter Berücksichtigung des Vorsteuerabzuges) EUR. Abzüglich des erlegten Kostenvorschusses iHv EUR bleibt ein Betrag von EUR offen.

Die Gebühren des Sachverständigen *G* betragen in Summe EUR. Abzüglich des Kostenvorschusses iHv EUR bleibt ein Betrag von EUR offen.

Die der Ö gesetzte Frist von 10 Arbeitstagen ist iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, um die genannten Beträge zu überweisen.

<u>Rechtsmittelbelehrung:</u>

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 EUR.

Wien, am 17.12.2020

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

[982] Siehe dazu den auf der Internetseite der Kammer der Wirtschaftstreuhänder abrufbaren „Widerruf der Honorargrundsätze für Wirtschaftstreuhandberufe“.

Ergeht an:

B
C
Č
C
D
D
D
D
E
F
F
F
G
G
G
L
L
L
L
M
M
M
M
M
N
Ö
Ö
Ö
Ö
P
P
R
R
R
R
R
R
R
R
S

S[redacted]
S[redacted]
S[redacted]
S[redacted]
S[redacted]
S[redacted]
T[redacted]
T[redacted]
T[redacted]
W[redacted]
W[redacted]
W[redacted]
W[redacted]
W[redacted]

z.A.