

Elektronisch zugestellt

An die



Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

[office@schienencontrol.gv.at](mailto:office@schienencontrol.gv.at)

**GZ SCK-21-001; SCK-23-012**

## **TEILBESCHEID**

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag.<sup>a</sup> Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im gemäß § 74 EisbG von Amts wegen eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Stationsentgelte 2021 und 2022 (GZ SCK-21-001) sowie 2023 und 2024 (GZ SCK-23-012) zu Recht erkannt:

### **SPRUCH:**

1) Es wird festgestellt, dass die Entgelte für den Stationshalt für das Fahrplanjahr 2021 gemäß den für dieses Fahrplanjahr vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Version 2.0, Stand 13.12.2020) in Höhe von

- EUR 8,96 je Halt in Kategorie A
- Eur 7,11 je Halt in Kategorie B
- Eur 3,00 je Halt in Kategorie C
- Eur 1,14 je Halt in Kategorie D

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

2) Es wird festgestellt, dass die Entgelte für den Stationshalt für das Fahrplanjahr 2022 gemäß den für dieses Fahrplanjahr vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Version 2.5, Stand 13.01.2023) in Höhe von

- EUR 10,08 je Halt in Kategorie A
- Eur 7,79 je Halt in Kategorie B
- Eur 3,94 je Halt in Kategorie C
- Eur 1,48 je Halt in Kategorie D

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

3) Es wird festgestellt, dass die Entgelte für den Stationshalt für das Fahrplanjahr 2023 gemäß den für dieses Fahrplanjahr vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Version 2.2, Stand 28.04.2023) in Höhe von

- EUR 12,30 je Halt in Kategorie A
- Eur 9,79 je Halt in Kategorie B
- Eur 4,76 je Halt in Kategorie C
- Eur 2,26 je Halt in Kategorie D

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

4) Die Entscheidung über die Entgelte für den Stationshalt für das Fahrplanjahr 2024 (GZ SCK-23-012) bleibt einer **gesonderten Entscheidung vorbehalten**.

<b>SPRUCH:</b>	1
<b>BEGRÜNDUNG:</b>	6
1. Maßgeblicher Verfahrensgang:	6
2. Sachverhalt	8
3. Beweiswürdigung:	26
4. Rechtliche Beurteilung	32
4.1. Zur Zuständigkeit	32
4.2 In der Sache	35
4.2.1 Zum Produkt Nutzung von Verkehrsstationen – Leistungsumfang Serviceeinrichtung Personenbahnhof in Abgrenzung zum Mindestzugangspaket	35
4.2.2 Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab	39
5. Ergebnis	43
6. Rechtsmittelbelehrung:	44

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Basisleistungen nach Kategorien .....	10
Abbildung 2: Planungshorizont für Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023, eigene Darstellung.....	14
Abbildung 3: Beispielhafte Darstellung der Herleitung von Plankosten für das Fahrplanjahr 2023, eigene Darstellung .....	14
Abbildung 4: Vereinfachte Darstellung Zusammenhang Gewinn- und Verlustrechnung [REDACTED] eigene Darstellung.....	15
Abbildung 5: Überblick Anlagenverzeichnis, eigene Darstellung .....	16
Abbildung 6: Kosten/Erlöse [REDACTED] 2018, Kosten Bahnsteige/Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2018, [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021 .....	17
Abbildung 7: Kosten/Erlöse [REDACTED] 2019, Kosten Bahnsteige/Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2019, [REDACTED] Stellungnahme vom 31.05.2021 .....	17
Abbildung 8: Kosten und Erlöse [REDACTED] 2020, Kosten Bahnsteige und Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2020, [REDACTED] Stellungnahme vom 31.05.2021.....	18
Abbildung 9: Vereinfachte Darstellung Produkt Verkehrsstationen nach EuGH, C-210/18, in grau, rot entspricht den Anlagenteilen, die dem Mindestzugangspaket (MZP) zugewiesen werden .....	20
Abbildung 10: Gegenüberstellung IST-/PLAN-Kosten und IST-Erlöse für die Jahre 2021 – 2023 sowie der IST-Kosten für 2018-2020, eigene Darstellung.....	23
Abbildung 11: Durchschnittliche Gesamtkosten Produkt Nutzung von Verkehrsstationen je Kategorie, in Mio EUR, .....	25
Abbildung 12: Grundentgelt je Halt in EUR für die NFPP 2021- 2023 .....	25

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2021 .....	8
Tabelle 2: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2022 .....	8
Tabelle 3: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2023 .....	9
Tabelle 4: Kosten Personenbahnsteige und Zugangswege gemäß Gutachten ASV in Mio. ....	19
Tabelle 5: Kosten Reinigung, Winterdienst und Gründienst Bahnsteige und Zugangsweg in Mio. € <sup>1)</sup> .....	20
Tabelle 6: Kosten P&R- und B&R-Anlagen 2018 bis 2020 .....	21
Tabelle 7: Abzug Sonstige Abzüge (Afa, Buchwertzinsen, BS Zugüberwachung).....	22
Tabelle 8: Kosten Verkehrsstationen nach Abzügen .....	22

## BEGRÜNDUNG:

### 1. Maßgeblicher Verfahrensgang:

Zu den Stationsgelten der Fahrplanjahre 2021, 2022 (GZ SCK-21-001) und 2023, 2024 (GZ SCK-23-012) gemäß der in diesem Zeitraum veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen der [REDACTED] ist ein verbundenes Wettbewerbsüberwachungsverfahren nach § 74 EisbG anhängig.

Im Zeitraum Dezember 2021 bis Mai 2024 nahm die Schienen-Control Kommission Ermittlungshandlungen hinsichtlich dieser Stationsentgelte vor. Im Laufe des inzwischen mehrere Jahre andauernden Ermittlungsverfahrens wurden bislang teils stark divergierende Standpunkte (Vorbringen der [REDACTED] als aktive Verfahrenspartei) eingenommen.

Im Februar 2024 teilte die [REDACTED] der Schienen-Control Kommission mit, dass sie beabsichtige, mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten **Verhandlungen gemäß § 68a EisbG** führen zu wollen, um einen Ausgleich der widersprechenden Ansprüche zu erreichen. In der Folge wurden die Verhandlungen unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission zur GZ SCK-24-034 geführt. Gegenstand dieser Verhandlungen waren unter anderem die Stationsentgelte 2012 bis 2020 für den Zugang zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof. Die anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten wurden informiert und eingebunden. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde ein Ausgleich zwischen den öffentlichen Interessen und den Interessen der Parteien erreicht. Die Stationsentgelte für die Netzfahrplanperioden 2021 bis 2024 blieben unverändert, da diese Netzfahrplanperioden betreffend bereits einheitliche Kostendeckungsgrade je Stationskategorie festgelegt wurden.

Mit Schreiben vom 29.05.2024 stellte die [REDACTED] hinsichtlich der Netzfahrplanperioden 2021 bis 2024 den Antrag,

die Schienen-Control Kommission möge feststellen, dass die veröffentlichten und von der Schienen-Control Kommission geprüften SNNB der [REDACTED] für die Netzfahrplanperioden 2021, 2022, 2023, 2024 den Bestimmungen des 6. Teils des Eisenbahngesetzes und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrs marktregelnden Rechtsvorschriften entsprechen und daher keine Maßnahmen gemäß § 74 Abs 1 EisbG erforderlich sind.

Die [REDACTED] legte darauffolgend mit Schreiben vom 20.01.2025 der Schienen-Control Kommission die aktuell aufrechten Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Jahre 2021 bis 2023 zur wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Prüfung durch die Schienen-Control Kommission vor:

- Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 der [REDACTED] Serviceeinrichtungen und -leistungen – Verkehrsstationen. Abstell- und Manipulationsgleise sowie sonstige technische Einrichtungen. Verschubleistungen (Seiten 458-499 der pdf-Datei)

- Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 der [REDACTED] (Seiten 500-612 der pdf-Datei)
- Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der [REDACTED] (Seiten 613-727 der pdf-Datei)

Unter einem beantragte bzw regte die [REDACTED] an, die Schienen-Control Kommission möge die dazu bereits anhängigen **wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren** zu diesen **SNNB einstellen**, da diese jeweils den Bestimmungen des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden, Rechtsvorschriften nicht widersprechen.

Mit Schreiben der [REDACTED] vom 20.01.2025 teilte diese der Schienen-Control Kommission mit Bezug auf das Verfahren nach § 68a EisbG, GZ SCK-24-034, mit, dass sie in den verbundenen Verfahren SCK-21-001 und SCK-23-012 sämtliche Anträge und Parteivorbringen zurückziehe und ihre Verfahrenspositionen aufgabe. Die [REDACTED] erachte mit Bezug auf das Verfahren nach § 68a EisbG 1957, GZ SCK-24-034, die aufrechten SNNB zu den Netzfahrplanperioden 2021 bis 2024 aufgrund der ihr vorliegenden Informationen als rechtskonform, sodass diese aus Sicht der [REDACTED] die Grundlage für die marktweite Klärung der Höhe bestimmter Entgelte für Leistungen der [REDACTED] sowie die Schaffung von Rechtssicherheit für alle Marktteilnehmer sein sollten.

Die Schienen-Control Kommission **informierte die Parteien** des Verfahrens mit Schreiben vom 25.03.2025 darüber, dass sie neben dem amtswegig eröffneten Verfahren betreffend die Stationsentgelte 2012 bis 2020 (GZ: SCK-25-010) Verfahren zu den Stationsentgelten 2021 bis 2024 führt. Dabei wurden die Parteien auch darauf hingewiesen, dass sie die Möglichkeit zur Akteneinsicht haben, und es wurde ihnen die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung gegeben.

Mit Stellungnahme vom 13.05.2025 stellte die [REDACTED] klar, dass – anders als mit mit Schreiben vom 20.01.2025 beantragt wurde - keine Einstellung der verbundenen Verfahren erwünscht wird, sondern vielmehr die Anträge auf Feststellung vom 29.05.2024 aufrecht gehalten werden.

Aus den Verfahren SCK-WA-15-003 und SCK-19-023 (Stationsentgelte 2012 bis 2020) wurden in der Folge für den gegenständlichen Sachverhalt relevante Aktenbestandteile übernommen. Das beinhaltet unter anderem Privatgutachten und von der Behörde in Auftrag gegebene Amtssachverständigengutachten von Herrn Mag. Christian Wilfinger, MSc über die Prüfung der Stationskosten für die Jahre 2012 bis 2020.

## 2. Sachverhalt

### 2.1. Stationsentgelte gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die [REDACTED] veröffentlichte als Servicebetreiberin iSd § 62a EisbG für die Fahrplanjahre 2021 bis 2023 (Zeitraum 13.12.2020 bis einschließlich 09.12.2023) auf ihrer Internetseite im jeweils relevanten Zeitraum Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Diese umfassen unter anderem das Dokument „Serviceeinrichtungen und -leistungen: Verkehrsstationen, Abstell- und Manipulationsgleise sowie sonstige technische Einrichtungen, Verschubleistungen“. Die [REDACTED] bot in den bescheidgegenständlichen Fahrplanjahren 2021 bis 2023 zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen das in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 bis 2023 unter Kapitel 1. angeführte Produkt „Nutzung von Verkehrsstationen“ an.

Gegenstand dieses Bescheides sind daher das Produkt Nutzung von Verkehrsstationen und dessen Leistungen und die hierfür an die [REDACTED] zu entrichtenden Entgelte. Im Folgenden werden die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Stationsentgelte festgestellt.

### 2.2. Preisblätter 2021 bis 2023

Die SNNB Stationen 2021 (Version 2.1), die den Zeitraum 13.12.2020 bis 11.12.2021 (Netzfahrplanperiode 2021) betreffen, enthalten im Kapitel 1.3.1.1 „Entgeltstruktur für Basisleistungen“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten je Stationshalt:

Produkt-nummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in Euro exkl. 20% Ust.
3.a	Kategorie A	Halt	8,96
3.b	Kategorie B	Halt	7,11
3.c	Kategorie C	Halt	3,00
3.d	Kategorie D	Halt	1,14

Tabelle 1: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2021

Die SNNB 2022 (Version 2.0), die den Zeitraum 12.12.2021 bis 10.12.2022 (Netzfahrplanperiode 2022) betreffen, enthalten im Kapitel 1.3.1.1 „Entgeltstruktur für Basisleistungen“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten je Stationshalt:

Produktnummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
3.a	Kategorie A	Halt	10,08
3.b	Kategorie B	Halt	7,79
3.c	Kategorie C	Halt	3,94
3.d	Kategorie D	Halt	1,48

Tabelle 2: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2022

Die SNNB 2023 (Version 2.2), die den Zeitraum 11.12.2022 bis 09.12.2023 (Netzfahrplanperiode 2023) betreffen, enthalten im Kapitel 1.3.1.1 „Entgeltstruktur für Basisleistungen“ die folgende Tabelle mit nachstehenden Entgelten je Stationshalt:

Produktnummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
3.a	Kategorie A	Halt	12,30
3.b	Kategorie B	Halt	9,79
3.c	Kategorie C	Halt	4,76
3.d	Kategorie D	Halt	2,26

Tabelle 3: Entgeltsätze für Basisleistungen pro Halt nach Kategorie 2023

### 2.3. Produkt Nutzung Verkehrsstationen

Seit Beginn der Netzfahrplanperiode 2021 kommt bei der [REDACTED] ein überarbeitetes, neues Stationsentgeltmodell zum Einsatz. Als ein entscheidender Faktor für die Adaptierung des Stationsentgeltmodells ist das EuGH-Urteil zur Einordnung des Personenbahnsteigs als Teil des Mindestzugangspakets zu betrachten. Darüber hinaus wurden Überarbeitungen von der [REDACTED] vorgenommen, um das alte Stationsentgeltmodell zu vereinfachen und die Transparenz weiter zu verbessern.

Eine der wichtigsten Änderungen bestand darin, dass die Einteilung der Verkehrsstationen in Kategorien nicht mehr auf der Reisendenfrequenz basiert. Um eine Reduzierung der Komplexität, eine leichtere Nachvollziehbarkeit und nicht zuletzt einen einfacheren Zugang für die EVU zu erreichen, geht die [REDACTED] von einer frequenzbezogenen Entgeltfestlegung ab, hin zu einer Basis, die aus einfach nachvollziehbaren Kriterien besteht. Die [REDACTED] stützt sich auf Daten, die ihr unmittelbar selbst vorliegen (Halte, Kosten, Ausstattung), da sie nunmehr keine Reisendenfrequenzdaten der EVU mehr benötigt.

Die Zuordnung bestehender Verkehrsstationen zu einer der vier Kategorien A, B, C oder D erfolgt auf Basis des vorhandenen Leistungsspektrums, das in der jeweiligen Serviceeinrichtung erbracht wird. Die Einführung der Kategorien von A bis D (anstatt Kategorien von 1+ bis 6) spiegelt den Wunsch des Marktes nach einer einfacheren Kategorisierung, weniger Differenzierung und dadurch einer weiterhin guten Planbarkeit für die EVU wider.

Des Weiteren wurde das Zuschlags- und Abschlagssystem obsolet, weil durch Neu- und Umbauten vieler Verkehrsstationen gewisse Ausstattungsmerkmale zum „Ausstattungsstandard“ der Verkehrsstationen geworden sind.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 29.05.2024, S 3.

### 2.4.2. Leistungen des Produkts

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 bis 2023 enthalten ein Kapitel mit einer Auflistung von als **Basisleistungen** definierten, den örtlichen Gegebenheiten und dem jeweiligen Reisendenaufkommen der einzelnen Stationen angepassten Leistungen.

Die Leistung der [REDACTED] umfasst die Gewährung der Nutzung der durch den Personenbahnsteig angebotenen Verkehrsstation durch das EVU und seine Kunden in Verbindung mit dem Halt in der Verkehrsstation. Die Leistung Halt in Verkehrsstation erfüllt folgende Funktionen:

- Anbindung an die Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
- Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch Bereitstellung von Zugangswegen zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere von Zugangswegen durch die Serviceeinrichtung. Je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation ist davon (als Bestandteil des Mindestzugangspakets) ausgenommen (i) die Bereitstellung eines direkten Zugangsweges oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangsweges durch die Serviceeinrichtung
- Ermöglichung von Fahrgastbewegungen durch entsprechende Infrastrukturdimensionierung zur Zugänglichkeit der Verkehrsstation sowie Ermöglichung des gleichzeitigen Haltens von Zügen in dafür vorgesehenen Verkehrsstationen

Kategorie	A	B	C	D
Basisleistungen				
Zusätzliche Leistungen in Stationen der Kategorie A, B und C: Dynamische Fahrgastinformationen (Bahnsteiganzeiger und Monitore) zu personenbefördernden Zügen, Sicherheitsdienstleistungen vor Ort				
Zusätzliche Leistungen in Stationen der Kategorie A und B: mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe, Wetterschutz durch mindestens ein Bahnsteigdach, Zusätzliche Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren				
Zusätzliche Leistungen in Stationen der Kategorie A: Infopoint				

Abbildung 1: Basisleistungen nach Kategorien

Die Zuordnung bestehender Verkehrsstationen zu vier Kategorien erfolgt auf Basis des vorhandenen Leistungsspektrums, welches in den Serviceeinrichtungen erbracht wird. Stationsneubauten sowie -umbauten werden gemäß geplanter Ausstattungskriterien und Leistungen kategorisiert.

## Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie D enthalten:

### **1. Zugang zur und Benützung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung**

Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung, wie diese speziell (zB hinsichtlich der Dimensionierung, Beleuchtung) dafür hergerichtet wurde, einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Anlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen.

### **2. Wegeleitsystem**

Die Leistung umfasst ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in der Verkehrsstation.

### **3. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen**

Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt entweder über Aushangfahrpläne, akustische, persönliche oder optisch-dynamische Informationen.

Erstellung, Druck und Anbringen auf den von der [REDACTED] vorgesehenen Vitrinen oder sonstigen Einrichtungen erfolgen für nachstehende Informationsaushänge durch Personal der [REDACTED] oder durch einen von dieser beauftragten Dienstleister:

- Aushangfahrpläne: Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne für den Netzfahrplan (Erstaushang)
- Wagenreihungsanzeiger auf Bahnsteigen mit Fernverkehr in definierten Fernverkehrsstationen (Erstaushang): Die Fahrgastinformation zur Wagenreihung von personenbefördernden Fernverkehrszügen erfolgt entweder über statischen oder elektronischen Wagenreihungsanzeiger, soweit auf Basis der vorhandenen Stationsausstattung möglich. Bei Ausstattung einer Verkehrsstation mit elektronischem Wagenreihungsanzeiger erfolgt die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form.

### **4. Flächenbereitstellung und Anbringen der Erstaushänge zu Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen**

Zur Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen werden den EVU entsprechende Flächen für Aushänge in einer (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

### **5. Flächenbereitstellung und Anbringen der Erstaushänge zu Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen**

Für die Kundmachung von Informationen über Fahrgastrechte sowie die Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen werden den EVU gemäß Art 9 Abs 5 und Art 29 der Verordnung 1371/2007/EG entsprechende Flächen für Aushänge (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

### **6. Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren**

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund geplanter Bauarbeiten der [REDACTED] ist die Bereitstellung von Mitarbeitern zwecks Kundeninformation und Kundenlenkung vorgesehen. Dabei werden je Baustelle im Einvernehmen mit allen betroffenen EVU zwei

Verkehrsstationen (Umsteigestationen Zug/Schienenersatzverkehr) definiert, für welche Kundeninformationsmitarbeiter seitens der [REDACTED] gestellt werden.

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund eisenbahninfrastrukturell bedingter Ad-hoc-Sperren (Verlängerung von geplanten Bauarbeiten, ungeplante Bauarbeiten, außergewöhnliche Ereignisse, wie z.B. Hochwasser und Instandsetzung nach solchen Ereignissen, Unfälle) mit über 24 Stunden Dauer wird Personal je nach Verfügbarkeit eingesetzt.

**7** Bereitstellung von Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter sowie für den Fahrscheinverkauf

Jedem EVU, das planmäßige Halte von Zügen in Verkehrsstationen bestellt, wird bei Bedarf die Fläche für einen Fahrkartenautomaten und einen Entwerter zur Verfügung gestellt. Für die Zurverfügungstellung dieser Fläche(n) wird jeweils eine gesonderte Vereinbarung mit dem jeweiligen EVU abgeschlossen.

**8.** Reinigung und Winterdienst

Diese Leistungen umfassen die regelmäßige Reinigung und den regelmäßigen Winterdienst der Serviceeinrichtung Verkehrsstation (ausgenommen Flächen bzw. Einrichtungen im Besitz von Dritten zB Fahrkartenautomaten).

**9.** Sitzgelegenheiten und Wetterschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und eines Wetterschutzes (zB Wartekoje/-raum, überdachte Stiegeneinhausung, Vordach) in der Verkehrsstation sowie allenfalls auch auf Personenbahnsteigen.

#### Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie C

Die folgenden Leistungen sind mindestens im kategoriespezifischen Entgelt für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie C enthalten:

**1.** Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D

**2.** Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger oder Monitor)

Folgende, zugspezifische Fahrgastinformationen sind in der Leistung inkludiert:

- Planmäßige und erwartete Abfahrtszeit
- Zugklasse
- Zielbahnhof (am Monitor sind zusätzlich die Unterwegshalte dargestellt)
- Bahnsteig (am Monitor mit Hinweisen)
- Hinweise (Abweichungen, Einstiegsorientierung, Via-Halte, Zugteilungen, Unterwegshalte)

**3.** mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe oder Sicherheitsdienstleistung vor Ort

#### Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie B

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie B enthalten:

**1.** Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D

**2.** Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger und Monitor)

**3.** mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe und Sicherheitsdienstleistung vor Ort

**4.** Wetterschutz durch mindestens ein Bahnsteigdach

## 5. Zusätzliche Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren:

Zusätzlich zu den Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D wird in Verkehrsstationen der Kategorie B pro definierter Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr maximal ein weiterer Mitarbeiter, dh., in Summe maximal zwei Mitarbeiter pro Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr, eingesetzt.

### Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie A

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie A enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien B bis D
2. mindestens ein Aufzug und eine Fahrtreppe
3. Einrichtung für persönliche Information über InfoPoint mit folgenden Leistungen:
  - Reisespezifische Information, wie zB Auskünfte zu Zugverbindungen inklusive Abweichungen und alternative Reisemöglichkeiten, Ausstellung von Bestätigungen bei Zugverspätungen, Annahme und Weiterleitung von Anregungen und Beschwerden von Fahrgästen
  - Bahnhofspezifische Information, wie zB Informationen über den Bahnhof und seine Einrichtungen bzw. örtliche Besonderheiten, Personenrufe am Bahnhof
  - Umfeld-/Stadtspezifische Information, wie zB touristische Informationen, Informationen über weiterführende Reisemöglichkeiten/öffentliche Verkehrsanbindungen

### 5.4. Planung Stationsentgelte und Herleitung Plankosten

Die Entgeltfestsetzung erfolgte aufgrund der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Frist für die Veröffentlichung der SNNB (§ 59 Abs 6 EisbG) etwa eineinhalb Jahre vor dem Inkrafttreten der jeweiligen Entgelte. Für die Herleitung der den Entgelten zugrunde liegenden Plankosten wurden seitens der [REDACTED] die IST-Kosten des der Entgeltfestlegung vorangegangenen Jahres herangezogen.

Die Plankosten wurden jeweils auf Basis der IST-Kosten des dem Planungsjahr vorangehenden Jahres ermittelt. Die [REDACTED] hat etwa die Stationsentgelte für das Fahrplanjahr 2023 im Jahr 2021 festgelegt. Die Plankosten für das Jahr 2023 wurden also auf Basis der IST-Kosten des Jahres 2020 ermittelt.



Abbildung 2: Planungshorizont für Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023, eigene Darstellung

Die IST-Kosten 2018 bis 2020 dienten als Grundlage für die Ermittlung der Plan-Kosten für die Stationsentgelte 2021 bis 2023.

Bis 2023 wurden die planungsrelevanten IST-Kosten mit 2 % und ab 2023 mit 2,5 % indiziert. Sondereffekte wie Modernisierungen wurden bei der Herleitung der Plankosten mitberücksichtigt.<sup>2</sup>

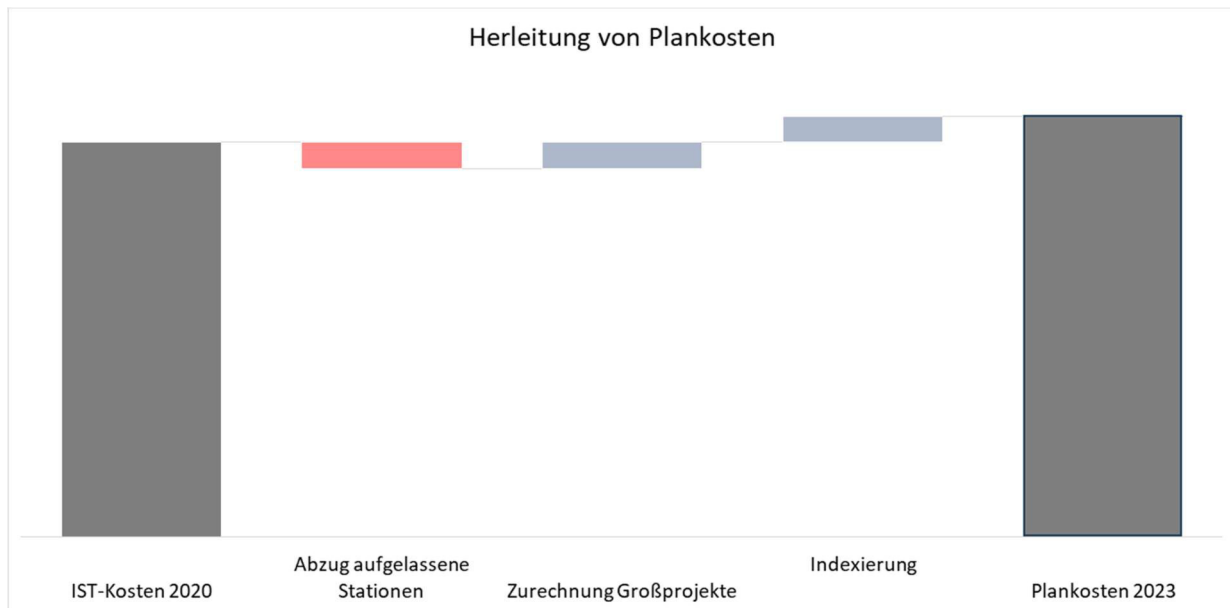


Abbildung 3: Beispielhafte Darstellung der Herleitung von Plankosten für das Fahrplanjahr 2023, eigene Darstellung

## 2.5 Kosten des Produkts Nutzung von Verkehrsstationen

Die Ermittlung der Kosten kann vereinfacht wie folgt dargestellt werden:

<sup>2</sup> [Redacted] Stellungnahme vom 19.10.2023, S4.

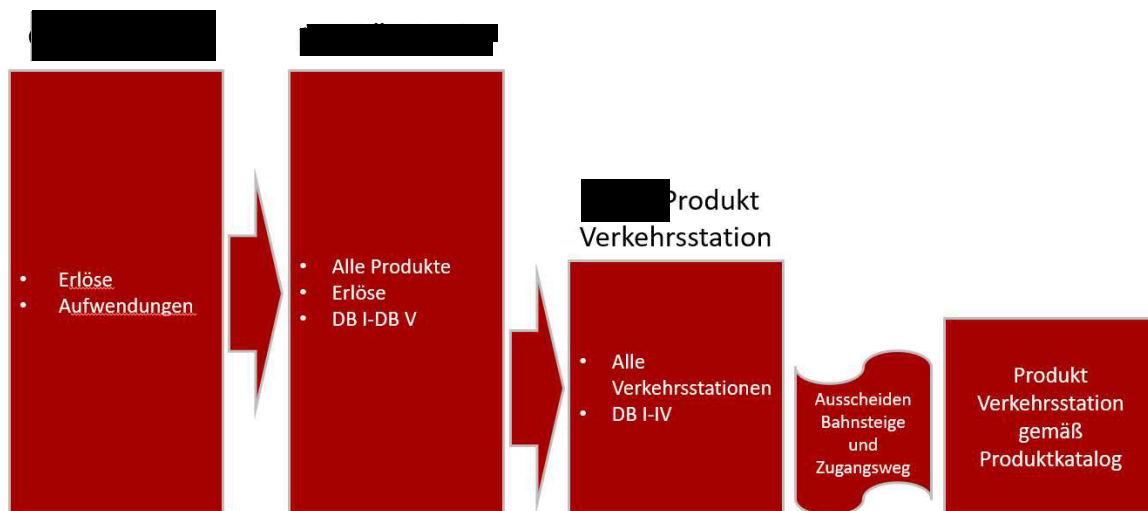


Abbildung 4: Vereinfachte Darstellung Zusammenhang Gewinn- und Verlustrechnung [REDACTED], [REDACTED], eigene Darstellung<sup>3</sup>

Die [REDACTED] der [REDACTED] ([REDACTED] [REDACTED]) aus dem System SAP enthält sämtliche Erlöse und Aufwendungen, die im Unternehmen anfallen. Technisch gesehen werden die Werte direkt aus SAP extrahiert. Es handelt sich dabei um IFRS-Werte.<sup>4</sup> Die IFRS-Werte fließen in den Konzernabschluss der [REDACTED] ein und werden vom Konzernabschlussprüfer geprüft.<sup>5</sup> Die [REDACTED] nach IFRS wurde seitens des Amtssachverständigen Wilfinger mit dem vom Konzernabschlussprüfer geprüften Jahresabschluss abgestimmt.<sup>6</sup> Sie bildet die Basis für die sogenannte [REDACTED]<sup>7</sup> der [REDACTED] im System [REDACTED]

Das Ergebnis der GuV fließt in die [REDACTED] der [REDACTED] ein. Die Überleitung der Werte der [REDACTED] in die [REDACTED] wurde vom Amtssachverständigen überprüft.<sup>8</sup> In der Applikation [REDACTED] erfolgt insbesondere die Zuschreibung von Konten zu Deckungsbeitragsstufen.<sup>9</sup> Um die Kosten des Produkts der einzelnen Jahre in Summe zu ermitteln, wurde die [REDACTED] der [REDACTED] herangezogen.

Die [REDACTED] unterscheidet in der [REDACTED] mehrere Gliederungsstufen mit vier Deckungsbeitragsstufen:

<sup>3</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 11.

<sup>4</sup> International Financial Reporting Standards, internationale Rechnungslegungsvorschriften für kapitalmarktorientierte Unternehmen gemäß Art 4 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002.

<sup>5</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 11.

<sup>6</sup> Bei den von der [REDACTED] angesetzten Produktkosten handelt es sich um eine aus GuV und dann in der Folge [REDACTED] herausgelöste Teilmenge aus den Gesamtkosten aller Geschäftsfelder der [REDACTED]. Der Amtssachverständige hat also in einem ersten Schritt die [REDACTED] auf das bescheidgegenständliche Produkt eingeschränkt.

<sup>7</sup> Unternehmensinternes EDV-System [REDACTED] siehe hierzu Losbichler, Gutachten vom 21.01.2018, S 23.

<sup>8</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 9.

<sup>9</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 11 f.

- Erlöse: Stammen aus der Verrechnung der Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen und können der [REDACTED] entnommen werden. Hinsichtlich der Erlöse verwendet die [REDACTED] für ihre Stellungnahmen die Leistungsdaten anstelle der [REDACTED].<sup>10</sup>
- DB I: Beschäftigungskosten; Aufwand, der anfällt, sobald ein Zug in der Station hält (Kosten der Betriebsführung, Instandsetzung, Entstörung etc).
- DB II: Bereitschaftskosten; Aufwände für die Bereitstellung von Anlagen (Kosten für Inspektion, Wartung, Winterdienst, Mieten etc).
- DB III: Umfasst Finanzierungskosten der Anlagen wie AfA und Zinsen.
- DB IV: Managementkosten; Overheadkosten, die mittels Anlagenherstellkosten Schlüssel (AHK Schlüssel), der Verkehrsstation zugeschrieben werden.

Die einzelnen DB-Stufen beinhalten somit nur jene Kosten, die aufgrund der oben beschriebenen DB-Stufen zugerechnet werden können, und dienen ausschließlich der Abgrenzung der Kosten.<sup>11</sup>

### Anlagenverzeichnis

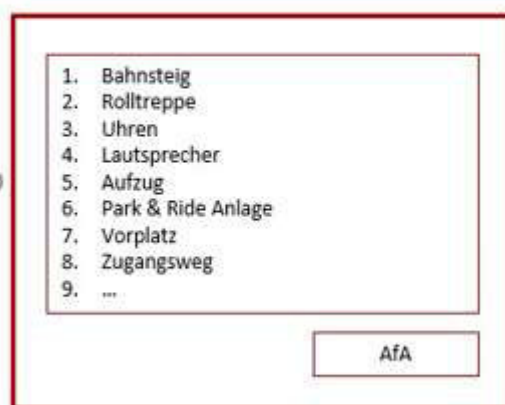


Abbildung 5: Überblick Anlagenverzeichnis, eigene Darstellung<sup>12</sup>

Im Anlagenverzeichnis<sup>13</sup> (kurz AVZ) sind sämtliche Anlagegüter<sup>14</sup> der [REDACTED] aufgelistet. Die AfA laut Anlagenverzeichnis wird auch auf der SAP-Verkehrsstation Kostenstelle verbucht.

Die folgenden Abbildungen enthalten die von der [REDACTED] angegebenen und vom Amtssachverständigen überprüften IST-Kosten/-Erlösen für die Jahre 2018 bis 2020, da diese

<sup>10</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 24.

<sup>11</sup> Wilfinger, Gutachten vom 07.06.2019, S 47.

<sup>12</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 12.

<sup>13</sup> Auch als Anlagengitter bezeichnet.

<sup>14</sup> Inklusive Anschaffungswert, Anschaffungsdatum, Nutzungsdauer, Buchwerten sowie AfA.

Grundlage für die Planung der Stationsentgelte 2021 bis 2023 sind.<sup>15</sup> Zu beachten ist, dass die Kosten für Bahnsteige und Zugangswege unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils vom 10.07.2019, C-210/18, nach Maßgabe der Rechtslage unter der RL 2012/34/EU nachträglich festgestellt wurden. Die [REDACTED] hat für die Herleitung der IST-Kosten, wie oben bereits erwähnt, die [REDACTED] verwendet. Auch die modellhaft errechneten Kosten für Bahnsteige und die sogenannten direkten Zugangswege im Detaillierungsgrad der Kostenblöcke können den Abbildungen entnommen werden.

Zeilenbeschriftungen	Kosten VS DB 1-4	Kosten VS exkl. MZP	Bahnsteige und Zugangswege (MZP)
AfA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Anlagenmanagement	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Bereitstellung (Stellwerke, Technikerräume für die Strecke)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Betriebsführung NB	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Buchwertzinsen	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Energie	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Instandsetzung	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Management	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Netzzugang	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
nicht zugeordnete Konten	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
sonstiger Aufwand	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Verkehrsstation - Bereitstellung	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Verkehrsstation - Betriebskosten	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
<b>Gesamtergebnis</b>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
<b>Erlöse</b>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abbildung 6: Kosten/Erlöse [REDACTED] 2018, Kosten Bahnsteige/Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2018, [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021

Zeilenbeschriftungen	Kosten VS DB 1-4	Kosten VS exkl. MZP	Bahnsteige und Zugangswege (MZP)
AfA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Anlagenmanagement	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Bereitstellung (Stellwerke, Technikerräume für die Strecke)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Betriebsführung NB	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Buchwertzinsen	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Energie	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Management	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Netzzugang	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
nicht zugeordnete Konten	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
sonstiger Aufwand	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Verkehrsstation - Bereitstellung	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Verkehrsstation - Betriebskosten	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
<b>Gesamtergebnis</b>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
<b>Erlöse</b>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abbildung 7: Kosten/Erlöse [REDACTED] 2019, Kosten Bahnsteige/Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2019, [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021

<sup>15</sup> Anzumerken ist, dass die [REDACTED] mit Stellungnahme vom 31.05.2021 (S 5 f) auf Basis zwischenzeitlich zur Verfügung stehender aktuellerer Kostendaten für das Jahr 2020 ihre Kostenangaben ihrer Stellungnahme vom 11.03.2021 (dort Punkt 4) erneuert hat. Im Vergleich zu den Kostendaten in den Stellungnahmen der [REDACTED] vom 24.09.2020 und vom 11.03.2021 wurde durch die mittlerweile systemische Erfassung der Kosten für die Personenbahnsteige, die Kostengrundlage für das Berechnungsmodell weiter präzisiert.

Zeilenbeschriftungen	Kosten VS DB 1-4	Kosten VS exkl. MZP	Bahnsteige und Zugangswege (MZP)
AfA			
Anlagenmanagement			
Bereitstellung (Stellwerke, Technikerräume für die Strecke)			
Betriebsführung NB			
Buchwertzinsen			
Energie			
Management			
Netzzugang			
sonstiger Aufwand			
Verkehrsstation - Bereitstellung			
Verkehrsstation - Betriebskosten			
<b>Gesamtergebnis</b>			
<b>Erlöse</b>			

Abbildung 8: Kosten und Erlöse [REDACTED] 2020, Kosten Bahnsteige und Zugangsweg (MZP), Quelle: Eigene Darstellung, [REDACTED] 2020, [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021

## 2.7.1. Abziehende Kosten

### 2.7.1.1. Kosten Bahnsteige und Zugangswege

Die [REDACTED] hat aufgrund des EuGH-Urteils vom 10.07.2019, C-210/18, ein Abgrenzungsmodell entwickelt und die Kosten für Bahnsteige und Zugangswege ermittelt, damit diese nachträglich von den Gesamtkosten ausgeschieden werden können. Das Abgrenzungsmodell basiert auf einem durch die [REDACTED] in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten von Kramer (Gutachten vom 13.11.2019).

Das Gutachten enthält Kriterien zur Abgrenzung der Begriffe „Eisenbahninfrastruktur“ iSd Anhang I RL 2012/34/EU und „Serviceeinrichtungen und –leistungen“ iSd Anhang II Nr 2 a) RL 2012/34/EU. Außerdem geht Kramer auf die konkrete Einordnung einzelner baulicher Anlagen und Leistungen ein.

Dem Gutachten Kramer ist zusammenfassend zu entnehmen, dass als Teil des MZP nur ein direkter Zugangsweg von einer öffentlichen Straße bzw einem öffentlichen Weg außerhalb der Verkehrsstation bis zu den jeweiligen Personenbahnsteigen erforderlich ist.<sup>16</sup> Jede weitere Zuwegung ist demnach als der Serviceeinrichtung zugehörig einzustufen.

Auf Grundlage des Gutachtens ist grundsätzlich das maßgebliche Abgrenzungskriterium, ob die jeweilige Anlage oder Leistung für das rein physische Ein- und Aussteigen der Passagiere, aus der Sicht der EVU unbedingt erforderlich ist. Anlagen und Leistungen, die zwar das Ein- und Aussteigen erleichtern bzw die Sicherheit dabei verbessern (können), stellen keine unerlässliche Notwendigkeit für das Ein- und Aussteigen dar und sind somit der Serviceeinrichtung Personenbahnhof zuzuordnen.

In ihrer Sitzung vom 11.05.2021 beschloss die Schienen-Control Kommission, dass bezüglich der notwendigen Abgrenzung der Leistungen des MZP von der Serviceeinrichtung Personenbahnhof im Ergebnis der Abgrenzung der Personenbahnsteige/Zugangswege laut Gutachten Kramer vom 13.11.2019 zu folgen ist, wobei bezüglich der Leistungen Winterdienst, Grünschnitt und

<sup>16</sup> Vgl Kramer, Gutachten vom 13.11.2019, S 29 und [REDACTED] Stellungnahme vom 24.09.2020, S 3 f.

Reinigung die Schienen-Control Kommission der Ansicht ist, dass diese Leistungen – sofern sie dort erbracht werden – dem Bahnsteig zuzurechnen sind und demnach unter das Mindestzugangspaket fallen. Diese Auffassung fand in den Auftrag an Herrn Mag. Christian Wilfinger, MSc zur Beauftragung zur Gutachtenserstellung, Eingang.

Die in Tabelle 4 angeführten Kosten wurden einerseits auf Basis der [REDACTED] und andererseits, sofern nicht anders möglich, auf Grundlage von Modellrechnungen hergeleitet.<sup>17</sup>

Jahr	2018	2019	2020
Werte in Mio. €			
Kosten Bahnsteige und Zugangsweg	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Tabelle 4: Kosten Personenbahnsteige und Zugangswege gemäß Gutachten ASV in Mio. <sup>18</sup>

Die hergeleiteten Kosten für Personenbahnsteige inklusive Stiegen basieren auf den Kostenrechnungsunterlagen 2018 bis 2020. Für die Herleitung der Aufteilung der Kosten mittels AHK-Schlüssel wurde auf die [REDACTED] 2020 zurückgegriffen. Um die AfA-Kosten für Personenbahnsteige ermitteln zu können, wurden alle Bahnsteige inklusive Stiegen aus dem Anlagengitter textuell gefiltert. Dort ersichtliche Kostenbeiträge Dritter wurden berücksichtigt. Die angesetzten Kosten für Personenbahnsteige beinhalten die Positionen AfA, Buchwertzinsen („BWZ“), Kosten für Instandsetzung/Wartung/Inspektion/Entstörung und Kosten, die mittels Anschaffungs- und Herstellkostenschlüssel („AHK“) zugeschrieben wurden.

Hinsichtlich des einen direkten Zugangsweges wurden die Kosten modellhaft auf Basis von infra:gis<sup>19</sup> Daten von 281 einzeln vermessenen Verkehrsstationen (alle Verkehrsstationen, die über eine eigene Kostenstelle verfügen) hergeleitet.<sup>20</sup> Es wurde hierbei der kürzeste, direkte Zugangsweg von einer öffentlichen Straße bzw einem öffentlichen Weg außerhalb des Zugangsbauwerkes zu den jeweiligen Personenbahnsteigen zugrunde gelegt. Bei Fehlen eines direkten Zuganges außerhalb des Aufnahmegebäudes (in etwa 70 Verkehrsstationen der Fall) wurde modellhaft der kürzeste Zugangsweg durch das Aufnahmegebäude herangezogen, wobei zwecks Errechnung des auszuscheidenden (Kosten-)Anteils die Wegbreite mit 1,60 m definiert wurde.<sup>21</sup>

Die Abbildung 9 enthält eine beispielhafte Ausprägung einer Verkehrsstation mit nachträglich ausgeschiedenen Flächen der Anlagenbereiche Personenbahnsteig, Zugangsbauwerk und des Umfeldes (rotbraun hinterlegt). Die Kosten wurden aus Gründen der Struktur der

<sup>17</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 14 ff.

<sup>18</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 20 ff.

<sup>19</sup> Datenbank zu den Verkehrsstationen, siehe Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 15.

<sup>20</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 12 ff.

<sup>21</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 15 f.

Anlagenerfassung in der Kostenrechnung von der [REDACTED] in die Teile Personenbahnsteig inklusive Stiegen und den direkten Zugangsweg zum Personenbahnsteig gegliedert.<sup>22</sup>

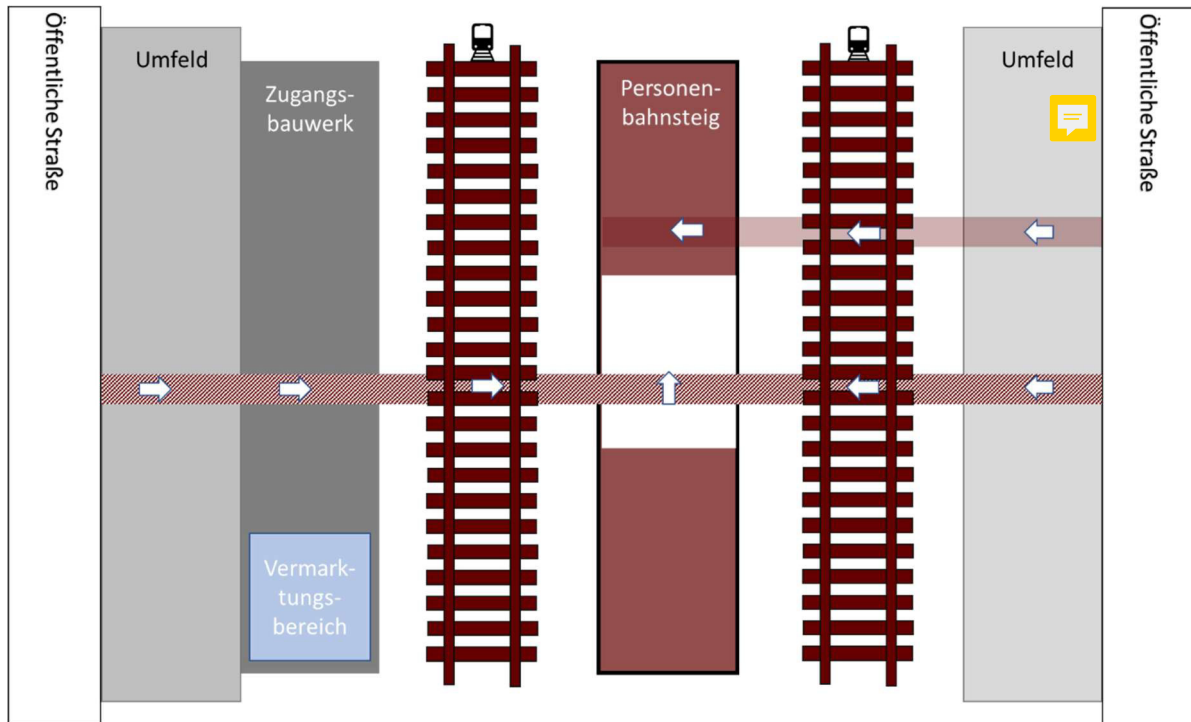


Abbildung 9: Vereinfachte Darstellung Produkt Verkehrsstationen nach EuGH, C-210/18, in grau, rot entspricht den Anlagenteilen, die dem Mindestzugangspaket (MZP) zugewiesen werden

### 2.7.1.2. Kosten für Reinigung, Winterdienst und Gründienst

Der nachfolgenden Tabelle können die von der Schienen-Control Kommission festgestellten Kosten für Reinigung, Winterdienst und Gründienst auf den Personenbahnsteigen und den direkten Zugangswegen für die Jahre 2018 bis 2020 entnommen werden:

Jahr	Reinigung in Mio. €	Winterdienst in Mio. €	Gründienst in Mio. €
2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2020	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Tabelle 5: Kosten Reinigung, Winterdienst und Gründienst Bahnsteige und Zugangsweg in Mio. €<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Die Stiegen sind in der Kostenrechnung der [REDACTED] gemeinsam mit dem Personenbahnsteig aktiviert, siehe Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 15.

<sup>23</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 2.

Die Kosten können nach Ansicht der Schienen-Control Kommission aufgrund der Gesetzesänderung durch die RL 2012/34/EU nicht mehr beim Produkt Nutzung Verkehrsstationen berücksichtigt werden (siehe unten)

### 2.7.1.3. Kosten für P&R- und B&R-Anlagen

Die seitens der [REDACTED] dem bescheidgegenständlichen Produkt zugeordneten Kosten für P&R- und B&R-Anlagen setzen sich aus den Positionen AfA und Buchwertzinsen zusammen.<sup>24</sup>

Der nachfolgenden Tabelle 6 können die festgestellten Kosten für 2018 bis 2020<sup>25</sup> entnommen werden:

Werte in EUR	2018	2019	2020
P&R und B&R AfA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
P&R und B&R Buchwertzinsen	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Tabelle 6: Kosten P&R- und B&R-Anlagen 2018 bis 2020<sup>26</sup>

### 2.7.1.4. Sonstige Abzüge

Im Zuge der Prüfungshandlungen des Amtssachverständigen konnten Fehler bei den Kostenangaben der [REDACTED],<sup>27</sup> die die Kostenblöcke AfA und Buchwertzinsen<sup>28</sup> 2018 bis 2020 betreffen, festgestellt werden.

Die Tabelle 7 enthält die Summe der aufgrund der Fehlzuordnungen von den Gesamtkosten abzuziehenden Beträge:

Jahr	Kürzungen (Mio. €) gemäß Gutachten ASV	davon AfA aufgrund Falschzuordnung	davon Buchwertzinsen	davon BS Zugüberwachung
2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

<sup>24</sup> [REDACTED] Stellungnahmen vom 27.01.2020, 04.08.2020 und vom 25.02.2021.

<sup>25</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 6 f.

<sup>26</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 6.

<sup>27</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021

<sup>28</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 65 f.

2020	-0,12	-0,004	-0,118	0,00
------	-------	--------	--------	------

Tabelle 7: Abzug Sonstige Abzüge (Afa, Buchwertzinsen, BS Zugüberwachung)<sup>29</sup>

### 2.7.2. Gesamtkosten nach Abzügen

Nachfolgende Tabelle 8 enthält die Gesamtkosten für die Verkehrsstationen nach Abzug der Kosten für Bahnsteige und Zugangswege, Reinigung, Winter- und Gründienst, Kosten für P&R- und B&R-Anlagen sowie sonstige Abzüge:

Jahr (Werte in Mio. €)	2018	2019	2020
IST-Kosten VS laut [REDACTED] alte Rechtslage <sup>30</sup>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Abzug Bahnsteige und Zugangsweg gem [REDACTED] (Afa + BWZ) <sup>31</sup>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
IST-Kosten VS nach Abzug Bstg/Z.weg Stellungnahmen [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Abzug Fehlzuordnungen, Buchwertzinsen, BS Zugüberwachung <sup>33</sup>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Abzug Kosten für Reinigung, Winter- und Gründienst <sup>34</sup>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Abzug P&R und B&R <sup>35</sup>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
<b>Kosten nach Abzügen</b>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Tabelle 8: Kosten Verkehrsstationen nach Abzügen

### 2.8. Gegenüberstellung PLAN-/IST-Kosten und Erlöse

Die PLAN-Kosten der [REDACTED] lagen für 2021 bei [REDACTED] € (IST 2018 [REDACTED] €), für 2022 bei [REDACTED] € (IST 2019 [REDACTED] €) und für 2023 bei [REDACTED] (IST 2020 [REDACTED] €), siehe Abbildung 10.

<sup>29</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 65 f.

<sup>30</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 20 ff.

<sup>31</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021, S 5.

<sup>32</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 31.05.2021, S 6 ff.

<sup>33</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 65 f.

<sup>34</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 2 ff.

<sup>35</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 6.

Sowohl die Plankosten der Jahre 2021 bis 2023 als auch die diesen zugrunde liegenden, vom Amtssachverständigen geprüften und durch die Schienen-Control Kommission gekürzten IST-Kosten liegen deutlich über den Planerlösen der Jahre 2021 bis 2023.

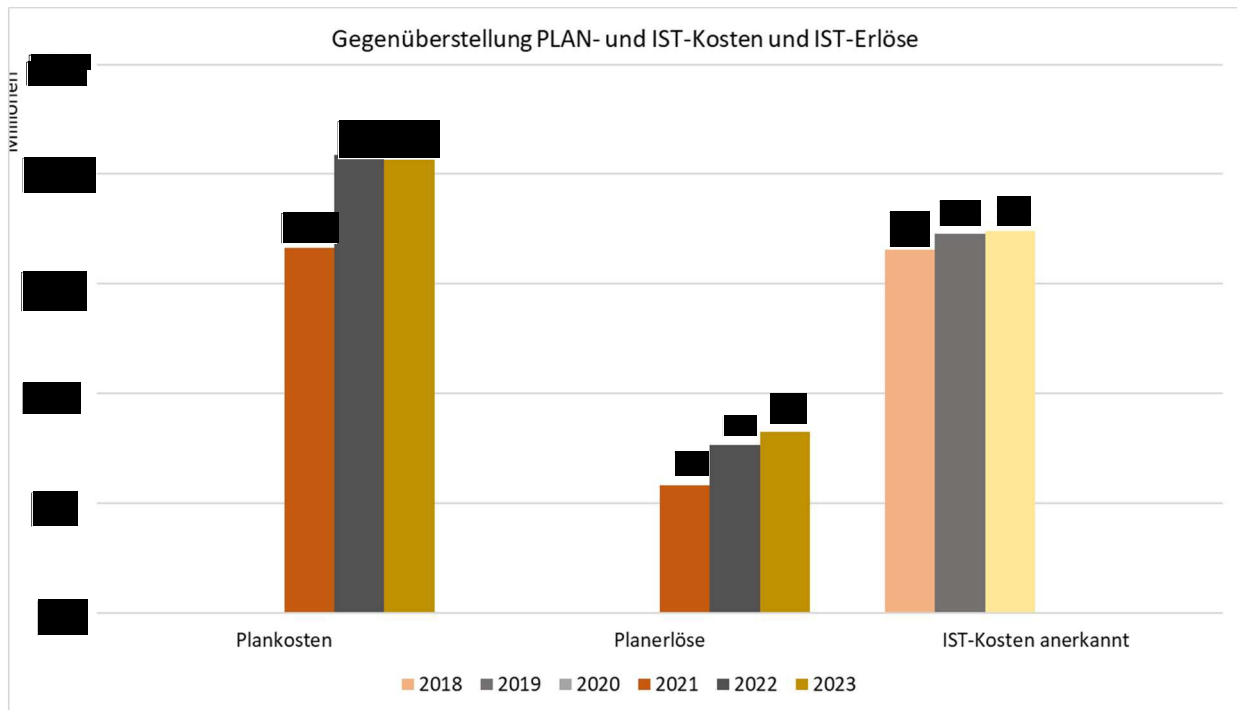


Abbildung 10: Gegenüberstellung IST-/PLAN-Kosten und IST-Erlöse für die Jahre 2021 – 2023 sowie der IST-Kosten für 2018-2020, eigene Darstellung<sup>36</sup>

## 2.9. Kostenblöcke

Die Gesamtkosten für 2018 bis 2020 ergeben sich aus den nachfolgenden Kostenbestandteilen.<sup>37</sup>

Bei dem Kostenblock Abschreibung für Abnutzung (AfA) handelt es sich um die Abschreibung für Anlagen der Verkehrsstation.

Der Kostenblock der sogenannten „Buchwertzinsen“ bildet die Kosten für die Fremdfinanzierung verursachungsgerecht in der Kostenrechnung ab.

Die unter „Sonstiger Aufwand“ erfassten Kosten betreffen in erster Linie Schadensfälle sowie sonstige, nicht zuordenbare Aufwendungen.

Der Kostenblock „Betriebsführung NB“ beinhaltet Personalkosten des Infopoints<sup>38</sup> und fällt in die Zuständigkeit des Geschäftsbereiches „Netzbetrieb“ (kurz NB).

<sup>36</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 20 ff sowie S 64 f und Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 2 f, S 6 und [REDACTED] Stellungnahme vom 27.01.2022, S 3 ff sowie [REDACTED], Stellungnahme vom 19.10.2023, S 3 ff.

<sup>37</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 24.09.2020, S 18 ff.

<sup>38</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 23 f.

Der Kostenblock „Verkehrsstation - Betriebskosten“ umfasst sämtliche Betriebskosten der Verkehrsstationen wie Müllentsorgung, Reinigung sowie die Entstörung und Instandsetzung.

In dem Kostenblock „Anlagenmanagement“ sind anteilige Kosten für die Leistungen der Geschäftsbereiche enthalten, die für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Instandhaltungsprozesse verantwortlich sind und die Anlagenverantwortung wahrnehmen.

Bei dem Kostenblock „Bereitstellung für angemietete Räumlichkeiten“ handelt es sich um Miet- und Betriebskosten für Räumlichkeiten der Verkehrsstationen.<sup>39</sup>

Bei dem Kostenblock „Energie“ handelt es sich um Stromkosten für Anlagen der Verkehrsstationen (zB Beleuchtung, Anzeigemedien, Fahrtreppen).

Der Kostenblock „Netzzugang“ umfasst die der Verkehrsstation zuordenbaren Kosten des Geschäftsbereichs Netzzugang.

Die in dem Kostenblock „Verkehrsstation – Bereitstellung“ erfassten Kosten beinhalten anteilige Kosten für Wartung/Inspektion und Winterdienst.

Der Kostenblock Management umfasst anteilige Kosten für Vorstände sowie definierte Geschäftsbereiche und Stäbe der [REDACTED]

Auf dem Konto „HV IM Unterhaltsreinigung“ werden Reinigungen für zB technische Räume in der Verkehrsstation erfasst und Reinigungen der allgemeinen Flächen (Halle etc) werden unter „HV Reinigung“ verbucht.<sup>40</sup>

Kosten in diesem Zusammenhang (zum Beispiel Reinigung) werden am Rechnungskreis Gebäude gebucht und dann mittels Schlüsselung den Verkehrsstationen anteilig zugerechnet.<sup>41</sup>

## **2.10. Plausibilisierung Stationsentgelte**

Das Stationsentgeltmodell der [REDACTED] beruht auf dem Prinzip, dass sich der zu entrichtende Entgeltsatz nach dem Umfang der angebotenen Leistungen in der Verkehrsstation richtet, da Leistungen in aller Regel Kosten verursachen. Dies spiegelt sich in den durchschnittlichen Kosten je Stationskategorie A bis D wider, da Stationen mit mehr Leistung tendenziell höhere Kosten verursachen. Demgemäß werden diese tendenziell mit einem höheren absoluten Basisentgeltsatz belegt, obgleich der Kostendeckungsgrad einheitlich gewählt wurde (siehe Abbildung 11 in Verbindung mit Abbildung 12).

Die Entgeltsätze sind mithin kostenbasiert und entsprechend den durch Stationshalte von Zügen verursachten (Mehr-)Kosten.

---

<sup>39</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 26.01.2018, S 16.

<sup>40</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 31.08.2021, S 13.

<sup>41</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 23.

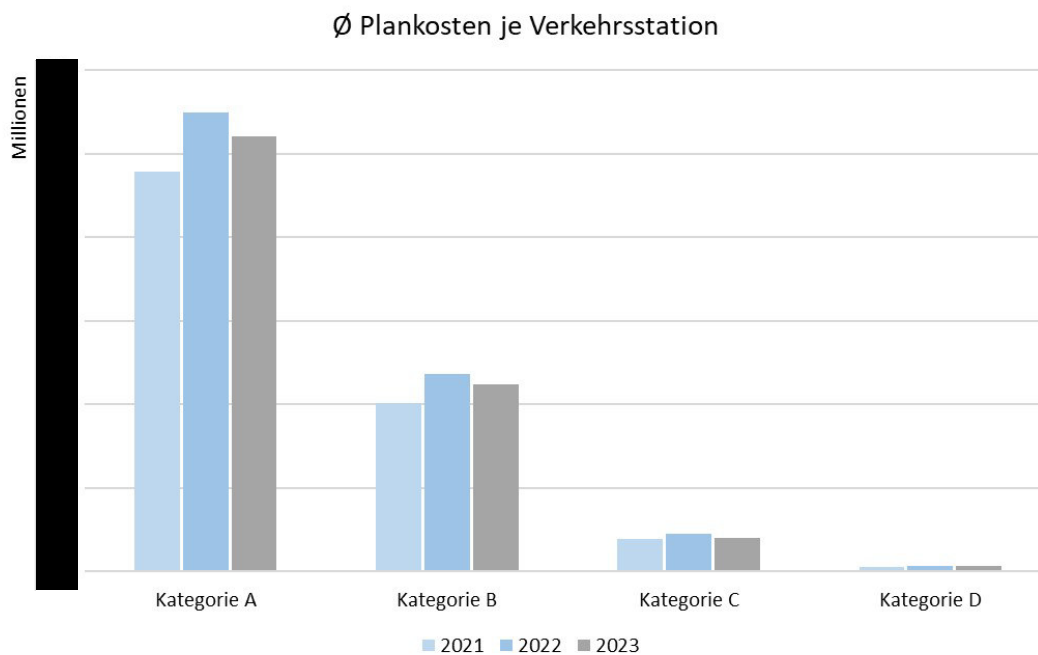


Abbildung 11: Durchschnittliche Gesamtkosten Produkt Nutzung von Verkehrsstationen je Kategorie, in Mio EUR,<sup>42</sup>

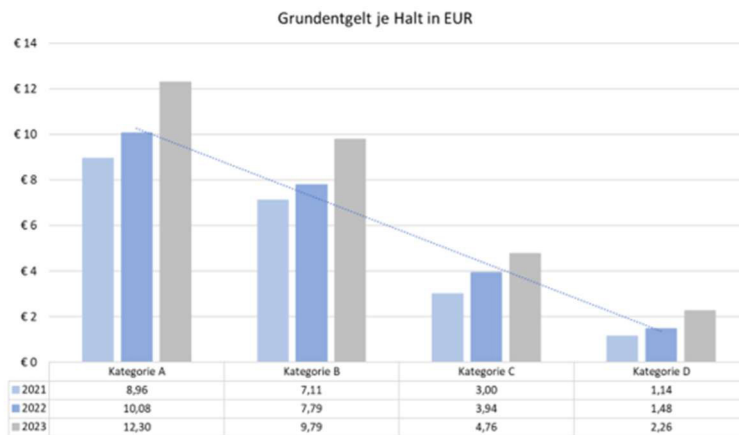


Abbildung 12: Grundentgelt je Halt in EUR für die NFPP 2021- 2023

### **3. Beweiswürdigung:**

#### **3.1 Beweiswürdigung zu den Stationsentgelten gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Die Feststellungen zu den Stationsentgelten gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 bis 2023 ergeben sich widerspruchsfrei aus der Aktenlage und sind unbestritten.

#### **3.2 Beweiswürdigung zum Produkt Nutzung von Verkehrsstationen**

Die Feststellungen zu den Leistungen und den (Gesamt-)Kosten des Produkts gründen sich auf das Vorbringen der [REDACTED] (ua Stellungnahme vom 29.05.2024), sowie auf die im Akt einliegenden Gutachten des Amtssachverständigen Mag. Christian Wilfinger, MSc. Schließlich wurden insbesondere auch die vom Wirtschaftsprüfer der [REDACTED] geprüften Jahresabschlüsse herangezogen. Die (den Stationsentgelten 2021 bis 2023 zugrundeliegenden) Kostendaten für die Jahre 2018 bis 2020 wurden vom Amtssachverständigen abgestimmt.

Darüber hinaus lagen der Behörde Kostendaten und Berechnungsunterlagen der [REDACTED] vor.

##### **3.2.1 Produktabgrenzung**

Damit Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht für Leistungen zahlen müssen, die sie nicht benötigen und nicht Teil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof sind, hat ein Servicebetreiber die Kosten des Produkts von anderen Produkten abzugrenzen. Konkret hat die [REDACTED] also sicherzustellen, dass nur Kosten in die Berechnungen miteinbezogen werden, die mit dem Produkt Nutzung von Verkehrsstationen korrespondieren. Die Servicebetreiberin bedient sich hierfür einer stufenweisen Deckungsbeitragsrechnung. Sie ist ein wichtiges und dem Stand der betriebswirtschaftlichen Lehre und Praxis entsprechendes Instrument zur differenzierten Analyse der Kosten- und Erlösstruktur eines Unternehmens. Im Unterschied zur einfachen Deckungsbeitragsrechnung, bei der nur der Gesamtdeckungsbeitrag ermittelt wird, erfolgt hier eine schrittweise Zerlegung des Deckungsbeitrags auf mehrere Ebenen oder Stufen, um insbesondere auch detaillierte Informationen über die Kostenstruktur spezifischer Produkte, Produktgruppen oder Geschäftsbereiche genauer zu erhalten und bewerten zu können. Die Struktur und die Anzahl der Stufen richten sich nach sachlichen Kriterien, wie der Gliederung und die Erfassung der Kostenblöcke oder die kostenrechnerische Gliederung des Unternehmens oder auch Produktgruppen. Hierdurch wird also insbesondere auch transparent, welchen Produkten welche Kosten zugrunde liegen.<sup>43</sup> Für die Fahrplanjahre 2021 bis 2023 hat sich der Amtssachverständige Wilfinger unter Mitwirkung des eisenbahntechnisch sachverständigen Mitarbeiters Dipl.-Ing. Vanicek der Schienen-Control GmbH und Verwendung eines fünfstufigen Prüfmodells von der korrekten Produktzuordnung

---

<sup>43</sup> Vgl. unter vielen zum Beispiel Conenberg, Kostenrechnung und Kostenanalyse<sup>10</sup> (2022); Schneider, Betriebswirtschaftliche Analyse und Steuerung: Methoden und Instrumente für Entscheidungsträger (2018) oder auch Meier & Schmidt, Controlling und Kostenrechnung: Instrumente und Anwendungen<sup>3</sup> (2019).

und -zurechnung überzeugt.<sup>44</sup> Im Zuge der Erstellung seines Gutachtens betreffend die Stationskosten für 2018 bis 2020 wurde durch den Amtssachverständigen die kostenseitige Abgrenzung des Vermarktungsbereichs vom Aufnahmegebäude anhand der Detailprüfung von elf Verkehrsstationen für 2014 intensiv geprüft, wobei keine Auffälligkeiten festgestellt werden konnten. Die Methodik der Kostenzuscheidung war in den darauffolgenden Jahren gleich, wie die erneute Prüfung der Abgrenzung der Kostenzuscheidung anhand von weiteren Detailschauen in zwölf Verkehrsstationskostenstellen zeigte.

### **3.2.2 Prüfung der Kosten des Produkts Nutzung von Verkehrsstationen**

Die Feststellungen betreffend die Methodik der Kostenermittlung ergeben sich aus den Gutachten Wilfinger vom 30.11.2021 (S 11 ff). Darüber hinaus beruhen die Feststellungen auf der Stellungnahme der [REDACTED] vom 28.05.2018 (S 2 ff).

Die Feststellungen betreffend die IST-Kosten gemäß [REDACTED] gründen vorrangig auf den Gutachten des Amtssachverständigen Wilfinger (Gutachten Wilfinger vom 30.11.2021 und vom 05.04.2022).

#### **3.2.2.1 Würdigung der Gutachten Wilfinger**

Im Rahmen seiner Prüfungstätigkeiten holte der Amtssachverständige das Anlagenverzeichnis der [REDACTED] für alle entscheidungsrelevanten Jahre ein und nahm tiefergehende Prüfungshandlungen hinsichtlich der für die Detailprüfung ausgewählten Verkehrsstationen des Jahres 2016 vor. Konkret wurden die einzelnen Anlagen der im Detail geprüften Verkehrsstation durchgesehen. Das Anlagenverzeichnis wurde einer Schlüssigkeitsprüfung hinsichtlich der Anlagenklassen und der untergeordneten Anlagegüter unterzogen. Der Amtssachverständige Wilfinger konnte feststellen, dass die Kostenerfassung nach definierten Standards erfolgt, die in Handbüchern (Auftragsbearbeiterhandbuch, IKS Handbuch, Aktivierungsgrundsätze Anlagevermögen) dokumentiert wurden, um sicherzustellen, dass gleichgelagerte Fälle einheitlich verbucht werden.

In seinem Gutachten vom 30.11.2021 hebt der Amtssachverständige hervor, dass Basis der [REDACTED] nach IFRS darstellt, die in den Konzernabschluss einfließt und jährlich vom Wirtschaftsprüfer geprüft wird. Die GuV der [REDACTED] wurde durch den Amtssachverständigen mit dem vom Wirtschaftsprüfer geprüften Jahresabschluss abgestimmt. Das Ergebnis der GuV wiederum wurde mit der [REDACTED] abgestimmt. Die Zahlen der GuV fließen daher in die [REDACTED] ein, die wiederum vom Amtssachverständigen geprüft wurde. Daher ist der Schluss des Amtssachverständigen von der Richtigkeit der Zahlen in der [REDACTED] auszugehen, da diese bereits vom Abschlussprüfer geprüft wurden, für die Schienen-Control Kommission nachvollziehbar.

Der Amtssachverständige Wilfinger beschreibt in seinen Gutachten vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021 an mehreren Stellen die Methodik der Ermittlung der Kosten des

---

<sup>44</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021.

bescheidgegenständlichen Produkts durch die [REDACTED] und überprüfte anhand von insgesamt 23 Stationen die rechnerische Richtigkeit der Kosten auf Kostenträgerebene. Seine Prüfungshandlungen betreffend die Stationsentgelte 2012 bis 2015 und 2015 bis 2020 führten lediglich zu vereinzelt Feststellungen (Fehlbuchungen).

Die Funktionsweise der Kostenrechnungssysteme wurde ausreichend geprüft und vom Amtssachverständigen für geeignet befunden. Dem Urteil des Amtssachverständigen, wonach die Systeme tauglich für die Kostenermittlung der Produkte sind, folgt die Schienen-Control Kommission daher.

Um die korrekte Kostenzuordnung zu überprüfen, wurde vom Amtssachverständigen eine Vielzahl an Prüfungshandlungen vorgenommen, die nach Auffassung der Schienen-Control Kommission in ihrer Gesamtheit geeignet sind, von der Richtigkeit der angegebenen Kosten des Produkts Nutzung von Verkehrsstationen auszugehen:

Im Rahmen der Detailsicht durch den Amtssachverständigen wurden 23 Verkehrsstationen der Kategorien 1 bis 4 bis auf die Belegebene überprüft (siehe Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021).

Die Auswahl der Stichproben für die Kostenstellendurchsicht in SAP hat der Amtssachverständige vor Beginn der Prüfung anhand von vorab definierter objektiver Auswahlkriterien (SAP-Prüfung von Verkehrsstationen mit niedrigster, mittlerer, höchster Halteanzahl innerhalb einer Kategorie) getroffen. Der Amtssachverständige beschreibt in seinen Gutachten vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021, dass er im Zuge der Detailprüfung hinsichtlich der 23 Verkehrsstationen überprüft hat, ob die Kosten einerseits auf dem korrekten Kostenträger (zB Verkehrsstationskostenstelle) und andererseits in korrekter Höhe erfasst wurden. Da die Kostenerfassungsmethodik standardisiert und in unterschiedlichen Handbüchern dokumentiert ist, ist für die Schienen-Control Kommission ein Zweck der Detailprüfung, nämlich die Sicherstellung, dass gleichgelagerte Fälle identisch verbucht und dem richtigen Kostenträger zugeordnet werden, gewährleistet.

Zusätzlich zu der nicht-statistischen Stichprobenauswahl wurden vom Amtssachverständigen die Methodik und die Algorithmen der Kostenverteilung (Schlüssel) untersucht. Außerdem wurden die Zuweisungs- und Freigabeprozesse in den Systemen geprüft. Der Amtssachverständige hat hinsichtlich bewusst ausgewählter Verkehrsstationen eine Detailschau vorgenommen, mit dem Ziel möglichst viele Geschäftsfälle abzudecken.

Für die Schienen-Control Kommission ist aus diesen Gründen nachvollziehbar, dass bei der bewussten Auswahl der Stichproben im Sinne der detektivischen Auswahl die größtmögliche Fehlerfindung möglich ist, wie es auch bereits der Amtssachverständige in seinen Gutachten vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021 beschreibt.

Der Amtssachverständige hat auch nachvollziehbar dargelegt, weshalb er für die Detailprüfungen jeweils repräsentative Jahre gewählt hat. Da sich die Kostenerfassungsmethodik in der Buchhaltung der [REDACTED] von 2012 bis 2020

nicht grundlegend geändert hat, lässt die Detailprüfung Rückschlüsse auf die folgenden Jahre zu. Dies betrifft die Kostenstellendurchsicht in SAP – eine aufwendige und zeitintensive Prüfungshandlung – die vorliegend keine wesentlichen Feststellungen zutage brachte.

Nach Ansicht der Schienen-Control Kommission ist es vertretbar, auf eine langwierige Kostenstellendurchsicht im SAP für jedes einzelne Jahre zu verzichten, wenn dieser Prüfungsschritt aufgrund der gleichbleibenden Systematik zu keinem wesentlichen Erkenntnisgewinn führen würde und die durchgeführten Prüfungshandlungen keine systematisch unrichtigen Kostenverbuchungen zutage gebracht haben.

Der Amtssachverständige hat zusätzlich zu der stichprobenbasierten Prüfung eine effiziente Auswertung von Positionen im Anlagengitter nach Buchungstext für die Jahre 2018 bis 2020 vorgenommen: Buchungen mit auffälligem Buchungstext wurden hinterfragt und analysiert. Bei durch den Amtssachverständigen hinterfragten Anlagen wurde die [REDACTED] zur Prüfung aufgefordert. Auf diese Weise konnten fehlerhaft zugeordnete Anlagen von der [REDACTED] identifiziert werden (siehe Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021).

In den Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 (S 14 ff) und vom 30.11.2021 (S 13 ff) wurden die Feststellungen in jenem Detailgrad dargestellt, der erforderlich ist, um die Schlussfolgerungen im Gutachten nachvollziehen zu können.

Im Rahmen der freien Beweiswürdigung hat die Schienen-Control Kommission die Gutachten des Amtssachverständigen auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft. Die Schienen-Control Kommission hat sich vergewissert, dass die Gutachten den Erfahrungen des täglichen Lebens, also den Denkgesetzen, nicht zuwiderlaufen. Zusammengefasst konnten die Kostendaten sowohl in Summe der Kostenblöcke der einzelnen Jahre als auch die einzelnen Konten mit der GuV ohne relevante Differenzen abgestimmt werden. Obwohl es vereinzelt fehlerhafte Zuordnungen gab, bewegten sich diese in einem vernachlässigbaren Bereich; notwendige Korrekturen wurden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Kosten für Bahnsteige und Zugangswege ergeben sich aus der Stellungnahme der [REDACTED] vom 31.05.2021 (S 5). Dass der Amtssachverständige die rechnerische Richtigkeit betreffend die Zuwegung und der angesetzten Eingangsparameter sowie die Integration der ermittelten Kosten in die [REDACTED] geprüft hat, folgt aus dem Gutachten Wilfinger vom 30.11.2021 (S 16).

Die Erklärungen des Amtssachverständigen zum kostenmäßigen Ausscheiden des Bahnsteigs (Gutachten Wilfinger vom 30.11.2021, S 16 ff) sind nachvollziehbar und entsprechen den Darstellungen der [REDACTED] in ihren Stellungnahmen (insbesondere Stellungnahme vom 31.05.2021, S 4 f sowie vom 14.02.2022).

Angesichts dessen, dass die [REDACTED] die Kosten des direkten Zugangswegs und des Bahnsteigs, nachträglich aufgrund des EuGH-Urteils vom 10.07.2019, C-210/18, für vergangene Jahre ermitteln musste, ist für die Schienen-Control Kommission der Rückgriff auf

Modellrechnungen nachvollziehbar. Dort wo möglich, hat die [REDACTED] die Umsetzung einer Kostentrennung in der Kostenrechnung vorgenommen. So wurde für trennbare Anlagenteile (Personenbahnsteige inklusive Stiegen) eine separate Nebenanlagenkostenstelle für die Erfassung von zugehörigen Kosten eingeführt. Einleuchtend ist, dass der Zugangsweg als untrennbare Anlage nicht ins Anlagengitter aufgenommen werden kann. Das Abgrenzungsmodell wurde vom Amtssachverständigen und der sachverständigen Hilfskraft Dipl.-Ing. Tobias Vanicek anhang einer exemplarischen Verkehrsstationskostenstelle (VS [REDACTED] im Detail nachvollzogen und nachgeprüft.<sup>45</sup> Sohin ist für die Schienen-Control Kommission nachvollziehbar, dass nur über Modellrechnungen eine Annäherung an die tatsächlich entstandenen Kosten erfolgen kann. Die gewählte und vom Amtssachverständigen nachvollzogene Methodik erscheint in sich schlüssig und wird als tauglicher Nachweis für die entstandenen Kosten angesehen.

In seinem Ergänzungsgutachten, das (ua) die Überprüfung der IST-Kosten 2018 bis 2020 für Reinigung, Winterdienst und Gründienst zum Inhalt hatte, kommt der Amtssachverständige zu dem Ergebnis, dass die angegebenen Kosten nachvollziehbar sind.<sup>46</sup>

Die Feststellungen betreffend die Höhe der Kosten ergeben sich aus den Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 und vom 05.04.2022. Der Amtssachverständige hat für zwölf Verkehrsstationen im Detail die m<sup>2</sup>-Angaben, unterteilt in Bahnsteig und Serviceeinrichtung, überprüft. Auch wurden die [REDACTED] Vermessungen der Bahnsteige der zwölf Verkehrsstationen überprüft und für plausibel erklärt. Es wurde ein seitens [REDACTED] vorgelegtes Berechnungsdetail für die Kosten der Reinigung mit der [REDACTED] abgeglichen. Die Kostenangaben im Bereich Reinigung, Winterdienst, Gründienst sind laut dem Amtssachverständigen schlüssig.

Aufgrund der hohen Anzahl an verbuchten Geschäftsvorfällen ist die gewählte Methode des Amtssachverständigen Wilfinger anhand der Buchungstexte die P&R- und B&R-Kostenangaben der [REDACTED] zu überprüfen, geeignet und effizient, zumal sie mit relativ geringem Mitteleinsatz das Auffinden von Fehlzuordnungen ermöglicht hat. Ursprünglich nicht berücksichtigte Anlagen konnten aufgrund der Amtshandlungen des Amtssachverständigen nachträglich erfasst werden. Die Höhe der Kosten ist für die Schienen-Control Kommission somit nachgewiesen.

Betreffend die Kürzungen bei den Kosten aufgrund von Fehlzuordnungen hat der Amtssachverständige festgehalten<sup>47</sup>, dass keine weiteren als die dargestellten Fehler gefunden wurden. Um Falscherfassungen auf einem geringen Level zu halten, sind unterschiedliche IKS-Kontrollen implementiert. Somit bleibt festzuhalten, dass die [REDACTED] Maßnahmen setzt, um die Anlagenerfassung korrekt durchzuführen.

---

<sup>45</sup> Wilfinger, Gutachten vom 30.11.2021, S 19.

<sup>46</sup> Wilfinger, Gutachten vom 05.04.2022, S 5.

<sup>47</sup> Wilfinger, Gutachten vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021.

Die diesbezüglichen Feststellungen gründen sich auf den gutachterlichen Feststellungen des Amtssachverständigen in seinen Gutachten vom 29.04.2020 (S 60 f) und vom 30.11.2021 (S 22 f sowie S 64 f) und dem Ergänzungsgutachten des Amtssachverständigen vom 05.04.2022 (S 2 f, S 6). Die Schienen-Control Kommission kann daher den Feststellungen und den Schlussfolgerungen des Amtssachverständigen folgen.

Aus alledem kommt die Regulierungsstelle zu dem Schluss, dass die festgestellten Kosten als richtig angenommen werden können.

### **3.2.3 Plausibilisierung der Stationsentgelte**

Die Feststellungen zur Planung der Stationsentgelte bzw zur Herleitung der Plankosten ergeben sich aus den Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 (S 4) und vom 30.11.2021 (S 4) und den Stellungnahmen der [REDACTED] vom 26.01.2018 (S 2 ff) und vom 24.09.2020 (S 25 ff).

Dass die Höhe der Stationsentgelte für die Schienen-Control Kommission plausibel ist und mit den festgesetzten Kosten in Einklang steht, kann unter Berufung auf die Gutachten Wilfinger vom 29.04.2020 und vom 30.11.2021 geschlussfolgert werden. Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Stationsentgelte sind kostenbasiert.

Die Schienen-Control Kommission erachtet aus alledem die sich aus den Gutachten ergebenden Schlussfolgerungen für nachvollziehbar.

## 4. Rechtliche Beurteilung

### 4.1. Zur Zuständigkeit

Gemäß **§ 74 Abs 1 EisbG** hat die Schienen-Control Kommission zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden.

Die Schienen-Control Kommission hat gemäß **§ 74 Abs 1 Z 4 EisbG** insbesondere auch einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen.

Gemäß **§ 58b Abs 1 EisbG** haben Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren in Abs 1 angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden. § 58b Abs 1 Z 1 EisbG nennt Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf.

Die Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission beschränkt sich hierbei nicht auf im Entscheidungszeitpunkt noch in Geltung stehende SNNB bzw Verträge. 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 SNNB iSd § 59 EisbG idF BGBl I 137/2015 auch dann ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen, wenn sie ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt (vgl VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092).

In den Netzfahrplanperioden 2021 bis 2023 war die [REDACTED] Zuweisungsstelle im Sinne von § 62 Abs 1 Z 1 EisbG und entschied in dieser Funktion über Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und auf Gewährung des MZP (vgl § 71 EisbG). Über Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen (wie Personenbahnhöfe) und auf Gewährung von Serviceleistungen entschied sie in ihrer Eigenschaft als Betreiberin von Serviceeinrichtungen (vgl § 71a EisbG) und legte die diesbezüglichen Entgelte fest (**§ 69b Abs 3 EisbG**).

Bei den bescheidgegenständlichen SNNB handelt es sich um Entgeltregelungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, nämlich den Personenbahnhöfen iSd § 58b Abs 1 Z 1 EisbG und zu in diesen erbrachten Serviceleistungen im Sinne des § 58b Abs 1 Z 1 EisbG. Die

Entgeltbestimmungen in den SNNB der [REDACTED] betreffen die Gegenleistung für die Nutzung der Verkehrsstationen der [REDACTED] durch Zugangsberechtigte.

Die [REDACTED] **beantragte** mit Schreiben vom 29.05.2024 hinsichtlich der Netzfahrplanperioden 2021 bis 2024, die Schienen-Control Kommission möge **feststellen**, dass die veröffentlichten und von der Schienen-Control Kommission geprüften Schienennetz-Nutzungsbedingungen der [REDACTED] für die Netzfahrplanperioden 2021, 2022, 2023, 2024 den Bestimmungen des 6. Teils des Eisenbahngesetzes und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrs marktregelnden Rechtsvorschriften entsprechen.

Behörden können – nach „allgemeinen Verfahrensgrundsätzen“ aus einem in privatem oder im öffentlichen Interesse begründeten Anlass auch ohne ausdrückliche Ermächtigung Recht(sverhältniss)e bescheidförmig feststellen (vgl auch VfSlg 11.764/1988; 16.221/2001; 16.979/2003; 17.788/2006; VwGH 21. 12. 2005, 2003/04/0048), soweit die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen (VwGH 1. 7. 1992, 92/01/0043; VfSlg 13.732 A/1992 verst Sen; VwGH 23. 4. 1996, 93/05/0238; 23. 11. 2005, 2004/09/0163).

Vorliegend ist die Erlassung eines Feststellungsbescheides ohne gesetzliche Grundlage unter Berücksichtigung der von der Judikatur entwickelten Grundsätze (unter Berücksichtigung des entsprechenden Antrags der [REDACTED]) zulässig, weil auf diese Weise das strittige Recht(sverhältnis) autoritativ außer Streit gestellt wird.

Daneben besteht auch ein erhebliches Interesse aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr und der [REDACTED] (als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Betreiberin der Serviceeinrichtung) an der Erlassung eines Feststellungsbescheids über das behördliche Prüfergebnis der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 bis 2023. Dies gilt auch und gerade dann, wenn keine der in § 74 EISBG lediglich demonstrativ aufgezählten Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen oder anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu ergreifen sind.

Das öffentliche Interesse ebenso wie das Parteieninteresse von einerseits [REDACTED] und andererseits den von den Stationsentgelten betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, allen voran der [REDACTED], als aktivste Partei der Stationsentgeltverfahren, an der Erlassung eines Feststellungsbescheids besteht in der Schaffung von Rechtssicherheit und Transparenz sowohl für alle Teilnehmer am Schienenpersonenverkehrsmarkt betreffend die zu verrechnenden Entgelte) als auch für die Servicebetreiberin durch Klarstellung des Finanzierungsbedarfs der [REDACTED] aus öffentlichen Mitteln. Damit wird auch dem Rechtsstaatsprinzip Rechnung getragen, indem die Rahmenbedingungen des wirtschaftlichen Handelns aller Beteiligten am Schienenverkehrsmarkt klargestellt werden.

Ein marktweit zuzustellender Bescheid mit der Feststellung, dass die verfahrensgegenständlichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen rechtskonform sind, ist daher notwendig und eine „geeignete Maßnahme“ nach § 74 Abs 1 EISBG, um nach (mehrjährigen)

Verwaltungsverfahren in verfassungskonformer Weise Rechtssicherheit und Rechtsfriede für die betreffenden Netzfahrplanperioden zu schaffen.

Die Zulässigkeit wird zusätzlich durch das zuletzt ergangene Erkenntnis des VwGH vom 10.04.2025 (Ra 2023/03/0133) gestützt. Diesem zufolge war die Schienen-Control Kommission mit ihrer Ansicht im Recht, „eine Unwirksamkeitserklärung [Anm.: ohnedies zivilrechtlich nichtiger SNNB -Bestimmungen] durch die SCK führe zweifellos zu einer Änderung der Rechtslage, nämlich dahingehend, dass diese für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu mehr Transparenz führe und so diskriminierende Wirkungen durch intransparente Verträge hintanhalt“. Dieser Grundgedanke lässt sich auf den vorliegenden Fall umlegen, besteht doch das Feststellungsinteresse hier gerade in der Schaffung von Rechtssicherheit und Transparenz. Damit wird auch dem Rechtsstaatsprinzip Rechnung getragen, indem die Rahmenbedingungen des wirtschaftlichen Handelns aller Beteiligten am Schienenverkehrsmarkt klargestellt werden.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Der vorliegende Bescheid ergeht als **Teilbescheid gemäß § 59 Abs 1 AVG**. Die Entscheidung über die Stationsentgelte 2024 ist mangels Vorliegens eines amtssachverständigen Gutachtens über die IST-Kosten 2021 noch nicht spruchreif und es erscheint daher zweckmäßig, hierüber gesondert abzusprechen, zumal für die Erledigung der auf den Zeitraum ab Dezember 2023 fallenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen weitere Erhebungen vonnöten sind.

## 4.2 In der Sache

### 4.2.1 Zum Produkt Nutzung von Verkehrsstationen – Leistungsumfang

#### Serviceeinrichtung Personenbahnhof in Abgrenzung zum Mindestzugangspaket

Zum Leistungsumfang der Serviceeinrichtung Personenbahnhof gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG zählen deren Gebäude und sonstige Einrichtungen ausgenommen Personenbahnsteige (reiner Bahnsteigkörper ohne Ausstattungselemente inklusive etwaiger Stiegen) und Zuwegungen (im Sinne eines direkten Zugangswegs von einer öffentlichen Straße bzw einem öffentlichen Weg zu den Personenbahnsteigen). Letztere sind, so wie es das Stationsentgeltmodell der [REDACTED] auch vorsieht, Bestandteile des MZP (§ 58 Abs 1 EisbG). Nicht zum Leistungsumfang des Personenbahnhofs zählen, anders als von der [REDACTED] festgelegt, die Dienstleistungen Grün-,<sup>48</sup> Reinigungs- und Winterdienst auf den Bahnsteigen und den direkten Zugangswegen sowie die P&R- als auch die B&R-Anlagen (dazu gesondert unter Kapitel 4.2.1.7 P&R/B&R-Anlagen dieses Bescheides).

#### 4.2.1.2 Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH

Dem Gerichtshof der Europäischen Union wurden von der Schienen-Control Kommission<sup>49</sup> Fragen zur Auslegung der RL 2012/34/EU zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Mit Urteil vom 10.07.2019, Rs C-210/18, stellte der EuGH klar, dass Personenbahnsteige als Teil der Eisenbahninfrastruktur Bestandteil des MZP nach Anhang II Nr 1 lit c RL 2012/34/EU sind.<sup>50</sup>

Der EuGH stellte in seinen Entscheidungsgründen fest:

*„Entsprechend der Auffassung des vorlegenden Gerichts folgt daher unmittelbar aus dem Wortlaut dieser Bestimmungen der Richtlinie 2012/34, dass die Benützung der Personenbahnsteige unter das in Anhang II Nr. 1 definierte Mindestzugangspaket fällt.“* (Rn 26)

Weiters sprach er aus:

*„Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Anhang II der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass die in Anhang I dieser Richtlinie genannten „Personenbahnsteige“ ein Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur sind, deren Benützung nach Nr. 1 Buchst. c dieses Anhangs II unter das Mindestzugangspaket fällt.“* (Rn 41)

Zu den Zugangswegen, die ebenfalls im Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen im Anhang I RL 2012/34/EU enthalten sind, äußerte sich der EuGH nicht.<sup>51</sup> Nachdem es sich bei dem Begriff der Zugangswege um einen dem Personenbahnsteig gleichgelagerten Begriff

---

<sup>48</sup> Bezüglich der Dienstleistung Gründienst hat die [REDACTED] in ihrer Stellungnahme vom 14.02.2022 (S 4), erklärt, dass für den modellhaft festgelegten Zugangsweg mit einer Breite von 1,6 m keine Kosten für den Gründienst angesetzt wurden, da dieser in den meisten Fällen nicht erforderlich ist.

<sup>49</sup> Schienen-Control Kommission, Vorlagebeschluss vom 26.04.2018, GZ SCK-15-003.

<sup>50</sup> EuGH, Urteil vom 10.07.2019, C-210/18, Rz 23 ff.

<sup>51</sup> [REDACTED], Stellungnahme vom 28.09.2020, S 2.

handelt, ist gleichfalls die Qualifikation als Eisenbahninfrastruktur und somit Bestandteil des MZP nur konsequent.<sup>52</sup>

Wie die konkrete Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur von der Serviceeinrichtung im Detail zu erfolgen hat, wurde vom EuGH offengelassen. Die Abgrenzung ist aber entscheidend, da sich das Regulierungsregime für Betreiber des Fahrweges, die Leistungen des MZP erbringen, von dem für Servicebetreiber unterscheidet.

Jedenfalls stellte der Generalanwalt Sanchez-Bordona abstrakt fest, dass die Abgrenzungsfrage nicht losgelöst von den tatsächlichen Gegebenheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung bzw des jeweiligen Bahnsteiges und ihren besonderen Merkmalen betrachtet werden könne und eine Einzelfallbetrachtung nötig sei.<sup>53</sup>

Der Generalanwalt hielt bezüglich der Abgrenzungsfrage<sup>54</sup> fest: *„die Klärung, wie der Bahnsteig im Einzelnen mit den verschiedenen Elementen der Serviceeinrichtung verbunden ist, hängt von der besonderen Gestaltung der einzelnen Bahnhöfe ab. In Ermangelung einer Vorschrift, die die einen Bereiche von den anderen genauer abtrennt, müssen sich der Infrastrukturbetreiber und der Bahnhofsbetreiber einigen oder den Streit der Eisenbahnregulierungsstelle zur Entscheidung vorlegen.“*

#### **4.2.1.3 Begriff und Umfang der Eisenbahninfrastruktur bzw des MZP**

Um die Reichweite der Begriffe „Personenbahnsteige“ und „Zugangswege“ iSd Anhang I RL 2012/34/EU zu bestimmen, werden – insbesondere unter Berücksichtigung des Gutachtens Kramer zur Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur i. S. des so genannten „Mindestzugangspaketes“ von Serviceeinrichtungen bzw. -leistungen vom 13.11.2019 – zunächst Charakteristik und Gemeinsamkeiten der Anlagen des Eisenbahninfrastrukturverzeichnisses bzw des MZP herausgearbeitet.<sup>55</sup>

Ergebnis der Auslegung des Begriffes „Eisenbahninfrastruktur“ bzw des MZP ist, dass der Wortlaut insgesamt eine restriktive Auslegung vorgibt. Aus der Untersuchung von Systematik sowie Telos kann als Gemeinsamkeit insbesondere die Relevanz der Anlagen des Eisenbahninfrastrukturverzeichnisses für die Durchführung von (Personen-)Verkehrsleistungen festgestellt werden.<sup>56</sup>

#### **4.2.1.4 Abgrenzung des Bahnsteiges vom Personenbahnhof**

Nachdem Anhang I RL 2012/34/EU keine Legaldefinition des Begriffes „Personenbahnsteig“ enthält, gleichwohl die Betrachtung der Begriffe „Eisenbahninfrastruktur“ und

---

<sup>52</sup> Siehe Otte in: Kühling/Otte, § 2 AEG, Rz 106.

<sup>53</sup> Generalanwalt Manuel Campos Sanchez-Bordona, Schlussanträge vom 28.03.2019, Rs C-210/18, Rz 62.

<sup>54</sup> Generalanwalt Manuel Campos Sanchez-Bordona, Schlussanträge vom 28.03.2019, Rs C-210/18, Rz 61.

<sup>55</sup> Kramer, Gutachten vom 13.11.2019, S 6.

<sup>56</sup> Auch wenn die historische Betrachtung der Gesetzgebungsmaterialien nur vage Anhaltspunkte liefern kann, stützt sie, letztlich das Ergebnis der systematischen und teleologischen Auslegung, Kramer, Gutachten vom 13.11.2019, S 12.

„Mindestzugangspaket“ bereits wichtige Anhaltspunkte für die Auslegung geliefert hat, hilft eine Betrachtung der gesetzlichen Regelung der Serviceeinrichtung Personenbahnhof (Anhang II Z 2 a) RL 2012/34/EU).

Die Aufbauten eines Bahnsteiges sind generell für den Zugbetrieb eines Personenverkehrsunternehmens im Eisenbahnsektor nicht verkehrswesentlich.

Die so gefundene, aus funktionalen Gesichtspunkten abgeleitete, Abgrenzung erscheint mit Blick auf Wortlaut, Systematik und Historie sowie Sinn und Zweck der Regelung und den gewonnenen Erkenntnissen aus der Auslegung der Begriffe Eisenbahninfrastruktur und MZP sachgerecht.

Solange keine gesetzgeberische Konkretisierung erfolgt, besteht für den Bahnhofsbetreiber bzw den Infrastrukturbetreiber ein gewisser Interpretationsspielraum. Das hat der Generalanwalt bereits in seinen Schlussanträgen festgehalten und angeführt, dass die Abgrenzungsfrage nicht losgelöst von den tatsächlichen Gegebenheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung bzw des jeweiligen Bahnsteiges und ihren besonderen Merkmalen betrachtet werden könne und eine Einzelfallbetrachtung nötig sei.

Das Stationsentgeltmodell der [REDACTED] bewegt sich in diesem Spielraum. Es wurde ein vertretbares Auslegungsergebnis gefunden, das eine Abgrenzung der Leistungen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof von dem MZP ermöglicht. Da es sich bei den Begriffen „Personenbahnsteig“ und „Personenbahnhöfe“ um auslegungsbedürftige Begriffe handelt, verbleibt ein gewisser Ermessenspielraum bei der Erstellung eines Abgrenzungsmodelles durch den Bahnhofsbetreiber und der Frage, ob einzelne Einrichtungen dem Bahnsteig (zur Zuwegung siehe unten) oder dem Bahnhof zuzurechnen sind. Das von der [REDACTED] entwickelte Abgrenzungsmodell liegt im Bereich des gesetzlich zulässigen, steht nicht im Widerspruch zur Rechtsprechung des EuGH und bietet Gewähr dafür, dass der Zugang zu den Bahnsteigen über einen direkten Zugangsweg sichergestellt ist.

Die Auslegung steht auch im Einklang mit der RL 2012/34/EU bzw ihren Zielbestimmungen. Schließlich ermöglicht dieses Auslegungsergebnis der Stationsbetreiberin die Erzielung von hinreichenden Erlösen, im Gegenzug zur Bereitstellung von modernen, den heutigen Anforderungen entsprechenden Verkehrsstationen. Dadurch wird Gewähr dafür geleistet, dass auch zukünftig Modernisierungen der Verkehrsstationen rentabel sind. Dies wiederum ermöglicht Nutzern des Personen- und Güterverkehrs bessere Dienstleistungen (siehe 27. Erwägungsgrund RL 2012/34/EU).

#### **4.2.1.5 Abgrenzung der Zugangswege vom Personenbahnhof**

Der EuGH hat sich in seinem Urteil nicht zur Zuordnung der Zugangswege geäußert. Zwar sind Zugangswege Teil der Eisenbahninfrastruktur, da sie in Anhang I RL 2012/34/EU genannt sind.

Allein aus der Verwendung des Plurals kann angesichts der durchgängigen Verwendung der Mehrzahl bei den weiteren in Anhang I aufgeführten Eisenbahninfrastrukturanlagen jedoch

nicht geschlossen werden, dass alle vorhandenen Zugangswege Bestandteil des MZP sein sollen (siehe Kramer, Gutachten vom 13.11.2019, S 23).

Vor dem Hintergrund der restriktiven Auslegung der Begriffe des Eisenbahninfrastrukturverzeichnis und der Tatsache, dass mangels Konkretisierung der Begriffe durch den Gesetzgeber ein gewisser Auslegungsspielraum besteht, kann ein einziger Zugangsweg Teil des MZP sein, und sind folglich die auf diesen fallenden Kosten von dem Produkt Stationshalt Serviceeinrichtung Personenbahnhof auszuscheiden.

#### **4.2.1.6 Grün-, Reinigungs- und Winterdienst**

Nicht zum bescheidgegenständlichen Produkt zählen die Dienstleistungen Grün-, Reinigungs- und Winterdienst auf den Bahnsteigen und den direkten Zugangswegen. Diese sind Bestandteil des MZP.

Die Schienen-Control Kommission hält diesbezüglich fest: Nach § 58a Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015 ist eine Serviceeinrichtung eine Anlage, umfassend auch Grundstücke, Gebäude und Ausrüstung, die ganz oder teilweise speziell dafür hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der im § 58b Abs 1 bis 3 EisbG angeführten Leistungen als Serviceleistungen in ihr erbringen zu können. Gemäß § 62a Abs 1 EisbG ist Betreiber einer Serviceeinrichtung, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für EVU erbringt.

Da es sich bei den Anlagen Bahnsteig und den einen Zugangsweg - auch nach Ansicht der [REDACTED] - um Anlagen des MZP handelt, kann die Unterhaltung bzw Instandhaltung dieser Anlagen schon denklogisch keine Serviceleistung darstellen.

Eine Dienstleistung kann (nur) dann als Serviceleistung klassifiziert werden, sofern sie in einer Serviceeinrichtung iSd EisbG erbracht wird, was vorliegend nicht der Fall ist. Ein weiteres, die Sichtweise der Schienen-Control Kommission stützendes Argument ist, dass der Betreiber der Personenbahnsteige und Zugangsweg nicht zwangsläufig deckungsgleich mit dem in § 62a Abs 1 EisbG definierten Servicebetreiber sein muss.

Aus alledem sind die Dienstleistungen Grün-, Reinigungs- und Winterdienst auf den Bahnsteigen und Zugangswegen eine Serviceleistung iSd § 58b Abs 1 EisbG und können daher nicht bei der Serviceeinrichtung Personenbahnhof berücksichtigt werden.

#### **4.2.1.7 P&R/B&R-Anlagen**

P&R- und B&R-Anlagen sind keine Anlagen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof iSd § 58b Abs 1 Z 1 EisbG. Die Zuordnungsfrage hat regulierungsrechtlich Relevanz in Hinblick auf die Reichweite des eisenbahnrechtlichen Zugangsanspruches zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof und der Höhe der anrechenbaren Kosten des Produktes Stationen bzw Stationshalt.

§ 58b Abs 1 Z 1 EisbG besagt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den EVU, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des

Schienezugangs, zu Personenbahnhöfen, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf und zu den Leistungen zu ermöglichen haben, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden.

Der Begriff der Serviceeinrichtung ist nach Ansicht der Schienen-Control Kommission funktional im netzzugangsrechtlichen Sinn zu verstehen; die Serviceeinrichtung ist anhand ihrer Zweckrichtung zu begrenzen und funktional nicht zu trennende Anlagen(-teile) sind als Einheit zu betrachten,<sup>57</sup> um den Erhalt der Verkehrsfunktion der Gesamtanlage zu gewährleisten.<sup>58</sup>

Die in § 58b Abs 1 EisbG enumerativ angeführten Serviceeinrichtungen kennzeichnet ihre klare Eisenbahnbetriebsbezogenheit: Sie werden zur Durchführung von Personenverkehrsdiensten benötigt.

Für die Zuordnung einer Einrichtung in den Katalog der Serviceeinrichtung Personenbahnhof iSd § 58b Abs 1 Z 1 EisbG ist daher eine funktionale Betrachtung vorzunehmen. Es sind der Zweck der Einrichtung Personenbahnhof und dessen typische Betriebsabläufe maßgeblich.

Das Konzept P&R/B&R zielt darauf ab, dem innerstädtischen Verkehr bereits im Außenbereich von Ballungsräumen einen Umstieg auf den öffentlichen Personen(nah-)verkehr zu ermöglichen und damit die Innenstadt von privaten Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu entlasten. Die Zielgruppe der P&R- und B&R-Anlagen sind primär berufstätige Personen mit Arbeitsplätzen im Stadtzentrum, deren Wohnorte außerhalb der Stadtgrenzen liegen.

Für die Abwicklung eines Personenverkehrsdienstes sind P&R- und B&R-Anlagen nicht wesentlich.

## **4.2.2 Zum anzuwendenden Prüfungsmaßstab und Kostenmaßstab**

### **4.2.2.1 Prüfungsmaßstab für Regulierungsbehörde**

Der VwGH<sup>59</sup> definierte in seiner Entscheidung zum Infrastrukturbenutzungsentgelt<sup>60</sup> den Prüfungsmaßstab der Schienen-Control Kommission dahingehend, dass eine Überprüfung der Richtigkeit der Berechnung der Weegeentgelte allein nicht ausreichend sei, um den entscheidungsrelevanten Sachverhalt zu erheben. Vielmehr müsse die Regulierungsbehörde Prüfungshandlungen vornehmen, die „ausreichend erkennen lassen, dass die dieser Berechnung zu Grunde gelegten Zahlen selbst richtig seien“. Insgesamt müsse die Richtigkeit und Vollständigkeit der maßgeblichen Kostenbasis begründet werden.

Der anschließende Beschluss des BVwG<sup>61</sup> in der Rechtssache konkretisierte die Ausführungen des Höchstgerichtes und verlangte eine den Anforderungen des VwGH gerecht werdende

---

<sup>57</sup> Otte in: Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), § 2 AEG, Rz 111.

<sup>58</sup> Otte in: Kühling/Otte, AEG/ERegG (2020), § 2 AEG, Rz 111.

<sup>59</sup> VwGH 11.07.2019 2019/03/0015, Rz 35.

<sup>60</sup> GZ SCK-WA-12-002.

<sup>61</sup> BVwG 30.10.2019, W110 2162055-1/57E, Rz 3.3.

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.“

Das BVwG<sup>62</sup> hat in seiner Zurückverweisungsentscheidung betreffend den 1. Teilbescheid<sup>63</sup> der Schienen-Control Kommission festgehalten, dass der Frage nachzugehen sei, ob der erhobene Befund nachvollziehbar sei und damit im Lichte der Rechtsprechung des VwGH im Ergebnis die Frage, inwieweit überhaupt eine (rechtsgültiger) Befund vorliegt, also ein vollständiges, schlüssiges und widerspruchsfreies Gutachten erstattet wurde.

Die oben zitierte Judikatur enthält darüber hinaus keine weiteren Vorgaben, wie die Prüfung vorzunehmen ist.

Die Schienen-Control Kommission hat daher unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Sparsamkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Zweckmäßigkeit (vgl. Art 127a B-VG) Prüfungshandlungen vorgenommen bzw. in Auftrag gegeben, wobei ihr ein Gestaltungsspielraum zukam. Das Sparsamkeitsprinzip verlangt, ein bestimmtes Ergebnis mit möglichst geringem Mitteleinsatz zu erzielen. Das Wirtschaftlichkeitsprinzip verlangt, mit einem bestimmten Mitteleinsatz das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Bei der Ausführung der Prüfung steht der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit in seiner Ausprägung als Sparsamkeitsprinzip im Vordergrund.

Ein Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH wurde als Amtssachverständiger beigezogen und mit Auftrag der Schienen-Control Kommission mit der Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher der [REDACTED] und der Erstellung eines Gutachtens zwecks ua Überprüfung der (Gesamt-)Kosten des Produktes Stationshalt betraut.

Im Zuge seiner Befundaufnahme hat der Amtssachverständige die IST-Kosten der den bescheidgegenständlichen Stationsentgelten zugrundeliegenden Jahre (2018 bis 2020) auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft und dazu vollständige, schlüssige und widerspruchsfreie Gutachten erstattet.

Die Schlussfolgerungen des Amtssachverständigen sind im Gutachten enthalten und wurden von ihm begründet, so dass sie auf ihre Schlüssigkeit hin überprüft werden konnten.

Es gibt weder im EisbG noch in den unionsrechtlichen Regelungen Vorgaben hinsichtlich der Prüfmethode des Amtssachverständigen. Die Schienen-Control Kommission hat dem Amtssachverständigen vorgegeben, dass hinsichtlich der Prüfung der Abgrenzung der Serviceeinrichtung Personenbahnhof von den Leistungen des MZP dem Gutachten Kramer vom 13.11.2019 zu folgen ist. Außerdem bediente sich der Amtssachverständigen des eisenbahntechnischen Hilfskraft Dipl.-Ing. Vanicek.

---

<sup>62</sup> BVwG 28.08.2023, W179 2240195-1/29E, Rz 13.4.3.

<sup>63</sup> 1. Teilbescheid der Schienen-Control Kommission vom 12.01.2021, GZ: SCK-15-003.

Darüber hinaus hat der Amtssachverständige zusätzlich in Bezug auf die Überprüfung der Produktabgrenzung einen weiteren Prüfungsschritt gesetzt, in dem er sämtliche Positionen im Anlagengitter kritisch in Bezug auf den jeweiligen Buchungstext hinterfragt hat. Diese Prüfungshandlung des ASV wurde mit Unterstützung der eisenbahntechnisch fachkundigen Hilfskraft Dipl.-Ing. Vanicek vorgenommen. Aus den Ausführungen in der Beweiswürdigung ergibt sich, weshalb die Prüfungshandlungen der Regulierungsstelle als geeignet eingestuft werden.

Die Schienen-Control Kommission hält fest, dass der gegenständlich anwendbare Kostenmaßstab (§ 69b Abs 1 EisbG) von angefallenen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinnaufschlags ausgeht. 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.

Aus alledem wurde der von der Judikatur definierte Prüfungsmaßstab für die Regulierungsstelle gewahrt.

#### **4.2.2.2 Kostenmaßstab für Serviceeinrichtungen**

Gemäß § 69b EisbG gilt bei Ermittlung der für die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen.

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

§ 69b Abs 2 EisbG idF BGBl I 137/2015 definiert den Begriff des angemessenen Gewinns.

Vorliegend wurden keine Gewinne erzielt. Daher erübrigt sich eine Auseinandersetzung mit dem Begriff des angemessenen Gewinns in § 69b Abs 2 EisbG idF BGBl I 137/2015.

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

§ 69 EisbG gibt somit den Rahmen der Entgeltfestlegung vor und stellt klar, dass es Aufgabe des Servicebetreibers ist, die entsprechenden Entgelte festzusetzen und einzuheben. Dem Servicebetreiber kommt bei der Festlegung der Stationsentgelte ein gewisser Gestaltungsspielraum zu.

Aus der höchstgerichtlichen Rsp des VwGH zu § 70 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004 ergibt sich, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss (Grundsatz der Kostenverursachung). Der

Grundsatz der Kostenorientierung legt der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung daher die angefallenen oder tatsächlichen Kosten zugrunde. Das Grundprinzip dieses an den tatsächlichen Kosten orientierten Kostenmaßstabs liegt darin, dass die Erlöse eines regulierten Unternehmens auf einen Aufschlag (vgl den „angemessenen Gewinn“) auf die tatsächlichen Kosten der Produktion beschränkt werden.<sup>64</sup>

Dieser Grundsatz wird ergänzt durch die, aus dem 6. Teil des EisbG zugrundeliegenden Gebot der Nichtdiskriminierung und aus gleichheitsrechtlichen Erwägungen ableitbaren Grundsätzen der Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit (Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen).

Diese auf für die Gewährung von Serviceleistungen angefallene Kosten anwendbaren Grundsätze haben in dieser Form bereits Eingang in die Rsp des VwGH gefunden. So führt der VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092, in Bezug auf die inhaltlich gleichlautende Rechtslage vor der Umsetzung der RL 2012/34/EU aus:

*„Der in § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 enthaltene Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes beinhaltet, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung steht, wobei die Qualifikation "angemessen" bedeutet, dass die diesbezügliche Berechnung auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges erfolgt.*

*Die in § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 enthaltene Regelung zur Ermittlung des Entgeltes stellt in diesem Sinn darauf ab, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss.*

*Zum Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes tritt nach § 70 Abs 1 EisenbahnG 1957 der Grundsatz des branchenüblichen Entgelts hinzu.“*

*Die Orientierung an diesem Grundsatz erfordert, dass das Branchenübliche ermittelt und dargestellt wird (vgl in diesem Zusammenhang etwa auch die aus § 59 Abs 1 Z 2 lit b EisenbahnG 1957 für den Inhalt der SNNB) getroffene Regelung). Weiters kommt es einer Partei, die sich auf diesen Grundsatz in einem Verfahren nach § 74 EisenbahnG 1957 beruft, zu, das Branchenübliche näher darzulegen bzw aufzuzeigen, sofern das Branchenübliche nicht ohnehin notorisch ist.“*

Aus den umfassenden Sachverhaltsfeststellungen hinsichtlich der erbrachten Leistungen und der Methodik der Entgeltfestsetzung ergibt sich, dass sowohl dem Kostengrundsatz der Kostverursachung und -orientierung als auch der Kostenwahrheit entsprochen wurde. Unter Berücksichtigung der gemäß der Schienen-Control Kommission abzuziehenden Kosten lagen die Erlöse aus dem Produkt in allen Jahren unter den Kosten.

Der VwGH hat nicht judiziert, dass unter dem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes die konkret verursachten Kosten samt angemessenem Aufschlag zu verstehen seien. Gemäß VwGH beinhaltet der angemessene Kostenersatz lediglich, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten

---

<sup>64</sup> Günter Knieps, Wettbewerbsökonomie<sup>3</sup> (2008), S 90 f.

für die Leistungserbringung stehen müsse, was vorliegend der Fall ist. Der Grundsatz der Kostenorientierung für sich allein gebietet nicht, dass jede Einzelleistung genau den dafür anfallenden Kosten zu entsprechen hat.<sup>65</sup>

Der Grundsatz der Kostenorientierung für sich allein gebietet nicht, dass jede Einzelleistung genau den dafür anfallenden Kosten zu entsprechen hat.<sup>66</sup> Der gewählte modellhafte Ansatz ist zulässig.

Die um die Kosten für Grün-, Reinigungs- und Winterdienst auf den Bahnsteigen und den direkten Zugangswegen, die Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und die fehlerhaften Kosten gekürzten Gesamtkosten können mithin als für den Betrieb der Verkehrsstationen angefallen geltend gemacht werden.

Dadurch, dass die [REDACTED] mit den Erlösen aus den Stationsentgelten auch nach Abzug der Kosten für Grün-, Reinigungs- und Winterdienst auf den Bahnsteigen und den direkten Zugangswegen, die Kosten für P&R- und B&R-Anlagen und die fehlerhaft zugeordneten Kosten keine Kostendeckung erzielt, bleiben die Abzüge von den Gesamtkosten auf die Höhe der verrechneten Stationsentgelte ohne Einfluss, fehlt es doch in diesem Fall an einer Ermächtigungsgrundlage für allfällige (grundrechtsrelevante) Kürzungen der Entgelte durch die Regulierungsstelle. Bei einer Kostenunterdeckung besteht mithin keine Eingriffsgrundlage für die Schienen-Control Kommission, zumal dem Kostenmaßstab in diesem Fall (auch) entsprochen wurde.

§ 69b EisbG bestimmt eine regulatorische Entgeltobergrenze. Der Wortlaut der Vorschrift verdeutlicht dabei, dass regulierungsrechtlich lediglich das Übersteigen der Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns durch die Entgelte untersagt wird, nicht hingegen das Unterschreiten.<sup>67</sup> Eine Pflicht zur Vollkostendeckung besteht für Betreiber von Serviceeinrichtungen daher nicht.<sup>68</sup>

Ausgehend von den Ermittlungsergebnissen, insbesondere den Feststellungen im Gutachten des Amtssachverständigen ergibt sich, dass die entrichteten Entgelte für die Erbringung der Serviceleistungen die hierfür anfallenden Kosten nicht ansatzweise deckten, sodass den von der Judikatur entwickelten Grundsätzen hinsichtlich des Prüfungsmaßstabes entsprochen wurde.

Die bescheidgegenständlichen Stationsentgelte entsprechen den gesetzlich normierten Entgeltfestsetzungsgrundsätzen und der hiezu ergangenen Rsp des Höchstgerichts.

## **5. Ergebnis**

Aus alledem war spruchgemäß zu entscheiden.

---

<sup>65</sup> Christian F. Schneider, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I, S 740.

<sup>66</sup> Christian F. Schneider, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I, S 740.

<sup>67</sup> Bühlmeier, in: Kühling/Otte, § 32 ERegG, Rz 24 f.

<sup>68</sup> Bühlmeier, in: Kühling/Otte, § 32 ERegG, Rz 25 mit Verweis auf Staebe, in: Staebe, ERegG, Vorb 33 23 ff, Rz 32 und Klinge, in: Staebe, ERegG, § 32, Rz 7.

## **6. Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EiszG 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 VwG-EGebV EUR 30.

Schienen-Control Kommission

Wien, am 23.05.2025

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

[REDACTED]

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Schienen   Control	Unterzeichner	Schienen-Control Kommission
	Datum	2025-05-28T14:37:21+02:00
	Seriennummer	2022489858
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signatur.rtr.at/">https://www.signatur.rtr.at/</a>	

# Verständigung über die Hinterlegung eines behördlichen Dokuments



Empfänger/  
Empfängerin: [redacted] vertreten durch [redacted]

Absender/  
Absenderin: Schienen-Control Kommission  
Linke Wienzeile 4/1/6 , 1060 Wien

Identifikationsnr./GZ SCK-21-001, 23-012

Heute konnte Ihnen ein

zu eigenen Händen zuzustellendes behördliches Dokument (z.B. RSa-Brief)

behördliches Dokument (z.B. RSb-Brief)

an Ihrer Abgabestelle nicht zugestellt werden. **Das Dokument wird daher hinterlegt.**

## WO und WANN können Sie Ihr Dokument abholen?

Ort:

Geöffnet:

Abholbereit ab:  heute 16:30 Uhr oder  MO  DI  MI  DO  FR ab 9:00 Uhr

von  Zustellbezirk **0350** Namenszeichen Zusteller/in, Datum

bis  Zustellbasis **1010**

Bitte bringen Sie **diese Verständigung** und einen **amtlichen Lichtbildausweis** mit.

## Übernahmebestätigung

zugestellt  
Übernahmeverhältnis: Arbeitnehmer

Persönlich bekannt



Unterschrift [redacted]

Übernahmedatum  
**0 2 0 6 2 0 2 5**

[redacted]

Namenszeichen Postbedienstete/r

**Zustellung beurkundet  
gem. ZustellG § 22 Abs. 1  
durch Zusteller mit der Personalnummer: [redacted]  
BB00SCHCK125000002490**



Beachten Sie bitte die Rückseite!