

Per elektronischem Zustelldienst bzw RSb



Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

**GZ: SCK-25-005**

## Bescheid

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 Abs 1 Z 8 EisbG amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz im Jahr 2018 zur GZ SCK-25-005 zu Recht erkannt:

## Spruch

Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass der das Bahnstromnetz 2018 betreffende „Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom“ Hochtarif mit 32,59 €/MWh und Niedertarif mit 27,16 €/MWh der in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entspricht.

## Inhaltsverzeichnis

Begründung.....	4
1 Maßgeblicher Verfahrensgang.....	4
2 Sachverhalt.....	5
2.1 Verluste .....	7
2.1.1 Verlustenergiepreis.....	7
2.1.2 Kosten Verluste .....	7
2.2 Anlagekosten.....	7
2.2.1 WACC.....	7
2.2.2 Frequenzumformer .....	8
2.2.3 Bahnstromleitungen .....	8
2.2.4 Zentrale Leitstelle Innsbruck.....	8
2.2.5 Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen.....	8
2.2.6 Übersicht Anlagekosten .....	9
2.3 Systemdienstleistungen .....	9
2.3.1 Regelleistung .....	9
2.3.2 Ausfallreserve Frequenzumformer .....	10
2.3.3 Blindleistung.....	10
2.3.4 Schwarzstartfähigkeit.....	10
2.3.5 Engpassmanagement .....	10
2.3.6 Übersicht Systemdienstleistungen .....	11
2.4 Vorgelagerte Netzkosten .....	11
2.4.1 Netzkosten [REDACTED] .....	11
2.4.2 Netzkosten [REDACTED] .....	11
2.4.3 Übersicht Vorgelagerte Netzkosten.....	12
2.5 Allgemeine Kosten .....	12
2.6 Gesamtkosten .....	12
2.7 Weitere Kostenpositionen .....	13
3 Beweiswürdigung.....	14
3.1 Allgemeines.....	14
3.2 Kostenblöcke .....	15

3.2.1	Verluste .....	16
3.2.2	Anlagekosten.....	16
3.2.3	Systemdienstleistungen .....	17
3.2.4	Vorgelagerte Netzkosten .....	17
3.2.5	Allgemeine Kosten .....	18
3.2.6	Gesamtkosten .....	18
3.2.7	Weitere Kostenpositionen .....	18
4	Rechtliche Beurteilung .....	18
4.1	Zur Zuständigkeit.....	18
4.2	In der Sache.....	20
4.2.1	Zur Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.....	20
4.2.2	Kostenmaßstab bei „Bereitstellung von Fahrstrom“ .....	20
4.2.3	Pflichten iZm der „Bereitstellung von Fahrstrom“ .....	22
4.2.4	Bekanntgegebene Tarife entsprechen dem Kostenmaßstab .....	23
5	Rechtsmittelbelehrung.....	24

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Bahnstrom-Tarif alt.....	6
Abbildung 2: Bahnstrom-Tarif neu.....	6
Abbildung 3: Kosten Verluste.....	7
Abbildung 4: Übersicht Anlagekosten.....	9
Abbildung 5: Übersicht Systemdienstleistungen .....	11
Abbildung 6: Übersicht Vorgelagerte Netzkosten .....	12
Abbildung 7: Übersicht Allgemeine Kosten .....	12
Abbildung 8: Übersicht Gesamtkosten .....	13
Abbildung 9: Übersicht weitere Kostenpositionen .....	13

## Begründung

### 1 Maßgeblicher Verfahrensgang

Zu den Netzentgelten des Anhangs „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand Jänner 2018)“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED] ist ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren der Schienen-Control Kommission nach § 74 EisbG anhängig (SCK-WA-18-004).

Im Februar 2024 teilte die [REDACTED] der Schienen-Control Kommission mit, dass sie beabsichtige, mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten, der [REDACTED], 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 Tarife für die Nutzung des Bahnstromnetzes der [REDACTED] für die Jahre 2016 bis 2018 und 2021 bis 2023. Die anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten wurden informiert und eingebunden. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde ein Ausgleich mit den öffentlichen Interessen und den Interessen der Parteien erreicht.

Die [REDACTED] legte darauffolgend mit Schreiben vom 20.01.2025 der Schienen-Control Kommission unter anderem den Entwurf für den Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“ zu ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 vor. Dieser enthält in Punkt 3 ein aktualisiertes Netzentgelt für das Jahr 2018 (im Folgenden: „Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom“).

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragte bzw regte außerdem an, die Schienen-Control Kommission möge zu den vorgelegten Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Sinne des § 74 Abs 1 Z 8 EisbG die Feststellung treffen, dass die hiermit in Entwurfsform vorgelegten Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Bestimmungen des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsregelnden, Rechtsvorschriften nicht widersprechen.

Mit Schreiben vom 21.01.2025 äußerte sich die [REDACTED] dahingehend, dass sie die von der [REDACTED] am 20.01.2025 eingereichten Entwürfe der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu den Jahren 2016-2018 und 2021-2023 betreffend die „Bahnstrom-Netzentgelte“ aufgrund der ihr vorliegenden Informationen als rechtskonform erachte.

Am 31.01.2025 legte die [REDACTED] das – dem Tarif in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zugrundeliegende – Berechnungsmodell „MASTER“ für das Jahr 2018 (im Folgenden: „MASTER 2018“) vor.

Aufgrund des sich durch den Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Vergleich zum Verfahren SCK-WA-18-004 geänderten maßgeblichen Sachverhalts leitete die Schienen-Control Kommission am 11.02.2025 von Amts wegen über diesen Entwurf geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen und den darin dargelegten Tarif ein eigenes Wettbewerbsüberwachungsverfahren gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EiszG ein. Aus dem Verfahren SCK-WA-18-004 wurden in der Folge für den gegenständlichen Sachverhalt relevante Aktenbestandteile übernommen.

Die Behörde informierte die Verfahrensparteien mit Schreiben von 25.03.2025 über die amtswegige Eröffnung des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens, forderte diese auf, Akteneinsicht zu nehmen und gab ihnen die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung. Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen ein.

## **2 Sachverhalt**

Den Regelfall in Europa bildet die Bahnstromversorgung ausgehend vom öffentlichen 50 Hz-Netz, welches durch Bahnstromleitungen und Transformatoren mit der Schieneninfrastruktur verbunden ist. Im EU-Raum existieren lediglich in Österreich, Deutschland und teilweise in Schweden Bahnstromnetze mit abweichender Netzfrequenz von 16,7 Hz.

Die [REDACTED] bietet Eisenbahnverkehrsunternehmen die bescheidgegenständliche Leistung der Durchleitung von Bahnstrom über das unternehmenseigene Bahnstromnetz an. Sie ist Betreiberin des Bahnstromnetzes in Österreich. Diese Leistung wird in Österreich nur von der [REDACTED] angeboten.

Das Tarifierungsmodell der [REDACTED] (von Montag bis Sonntag) sieht eine Differenzierung zwischen Hochtarif (06:00 – 22:00 Uhr) und Niedertarif (22:00 – 06:00 Uhr) vor. Der Preisunterschied zwischen dem Tarif während der Hochtarifzeit und dem während der Niedertarifzeit beläuft sich auf 20 %.

Die ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED] enthielten im Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand Jänner 2018)“ folgenden Tarif:

a) **Tarif Nutzung Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom**

**Variable Kosten:  
Frequenzumformerverluste, vorgelagerte Netzkosten, ÖMAG-  
Zuweisung**

HT 5,07 €/MWh

NT 4,23 €/MWh

Gilt für die Bezugsmenge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens über die Frequenzumformer; die [REDACTED] bezieht für 2018 voraussichtlich 42,18 % der Bezugsmenge über die Frequenzumformer.

b) **Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom**

**Solidarisierte Kosten:  
Fixen Anlagekosten, Verluste, Regelleistung, ZLI, etc.**

HT 39,52 €/MWh

NT 32,93 €/MWh

Gilt für die gesamte Bezugsmenge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Abbildung 1: Bahnstrom-Tarif alt

Die Höhe des durch den Entwurf für den Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“ aktualisierten Tarifs der [REDACTED] für das Kalenderjahr 2018 beträgt:

a) **Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom**

HT 32,59 €/MWh

NT 27,16 €/MWh

Gilt für die gesamte Bezugsmenge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Abbildung 2: Bahnstrom-Tarif neu

Der von der [REDACTED] mit Schreiben vom 20.01.2025 übermittelte Entwurf sieht weiters eine rückwirkende Anwendung vor: Im Falle eines Saldos zugunsten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens ist eine Refundierung durch die [REDACTED] vorgesehen; der Ausgleich eines Differenzbetrages zu Gunsten der [REDACTED] durch Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt hingegen nicht.

Die [REDACTED] legt der Ermittlung des Tarifs „Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom“ fünf Kostenblöcke – Verluste, Anlagenkosten, Systemdienstleistungen, vorgelagerte Netzkosten, allgemeine Kosten – samt zugehörigen Kostenpositionen zugrunde:

## 2.1 Verluste

Bei der Frequenzumformung, der Energieübertragung sowie der Energieverteilung entstehen aufgrund von elektrischen Widerständen (Strom-)Verluste. Die [REDACTED] sorgt für den Ausgleich der in ihrem Netz auftretenden Stromverlustmengen.

### 2.1.1 Verlustenergiepreis

Zur Bewertung der Stromverluste wird von der [REDACTED] Verlustenergiepreis angesetzt.

Die beiden Kostenkomponenten „Herkunftsnachweise“ und „CO<sub>2</sub>-Kosten für Netzverluste“ sind nicht Teil der Berechnung des Verlustenergiepreises. Der Verlustenergiepreis wurde von der [REDACTED] unter Zugrundelegung der geplanten Gesamtenergiebeschaffungskosten in Höhe von EUR [REDACTED],- und der prognostizierten Gesamtbezugsmenge von [REDACTED] MWh ab Kraftwerk/Umformerwerk berechnet.

Der von der [REDACTED] ermittelte Verlustenergiepreis beträgt (gerundet) EUR [REDACTED] je MWh.

### 2.1.2 Kosten Verluste

Es wird festgestellt, dass die prognostizierten Verluste für das Jahr 2018 unter Heranziehung des Verlustenergiepreises in Höhe von EUR [REDACTED] je MWh insgesamt EUR [REDACTED],- betragen.

Verluste	Plankosten 2018 in EUR
Summe	[REDACTED]

Abbildung 3: Kosten Verluste

## 2.2 Anlagekosten

### 2.2.1 WACC

Ein Faktor für die Anlagekosten und andere Kostenbestandteile ist der WACC (= Weighted Average Cost of Capital), also der gewichtete Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten (im Folgenden: WACC-Zinssatz).

Es wird festgestellt, dass der WACC-Zinssatz für das österreichische Bahnstromnetz im Jahr 2018 [REDACTED] % beträgt. Die [REDACTED] hat diesen WACC-Zinssatz angewendet. Dieser WACC-Zinssatz entspricht der Ermittlungssystematik des WACC in den rechtskräftigen Bescheiden SCK-18-005 und SCK-20-004.

Der WACC-Zinssatz in Höhe von [REDACTED] % wird bei der Kostenermittlung folgender Anlagekosten mitberücksichtigt:

- Frequenzumformer und -umrichter
- Bahnstromleitungen
- Zentrale Leitstelle Innsbruck

### 2.2.2 Frequenzumformer<sup>1</sup>

Frequenzumformer dienen nicht der Stromerzeugung, sondern der Umwandlung der Frequenz des Stroms. Die [REDACTED] verfügte im gegenständlichen Jahr über fünf Frequenzumformer und zwei Frequenzumrichter.

Die prognostizierten gesamten Anlagekosten für Frequenzumformer betragen für das Jahr 2018 EUR [REDACTED],-.

### 2.2.3 Bahnstromleitungen

Das österreichweite Bahnstromleitungsnetz der [REDACTED] mit einer Gesamtlänge von über 2.000 km verbindet die Umformer- und Umrichterwerke, die Wasserkraftwerke und die Unterwerke miteinander und ermöglicht den Transport des Bahnstroms von den Kraftwerken und Frequenzumformern zu den Unterwerken.

Die Gesamtanlagekosten für die Kostenposition „Bahnstromleitungen“ belaufen sich auf einen Betrag in Höhe von EUR [REDACTED],-.

### 2.2.4 Zentrale Leitstelle Innsbruck

Die Steuerung, Regelung und Überwachung der Kraftwerke, Umformerwerke und Bahnstromleitungen erfolgen in der Zentralen Leitstelle der [REDACTED] in Innsbruck.

Die relevanten Anlagekosten der Kostenposition „Zentrale Leitstelle Innsbruck“ betragen EUR [REDACTED]-.

### 2.2.5 Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen

Zur Ermittlung des geplanten Finanzierungsaufwands bei den Anlagekosten verwendet die [REDACTED] einen WACC-Ansatz. Das Rechnungswesen der [REDACTED] sieht vor, dass für Bauprojekte mit einer Fertigstellungszeit über 6 Monaten die anfallenden Fremdkapitalaufwendungen aktiviert werden. Für den Fall, dass diese Fremdkapitalzinsen den Herstellkosten zugerechnet werden (aktiviert werden), muss der ermittelte Finanzaufwand des

---

<sup>1</sup> Unter den Oberbegriff (Frequenz-)Umformer werden im Folgenden sowohl (Frequenz-)Umformer als auch (Frequenz-) Umrichter subsumiert, es sei denn die (Frequenz-)Umrichter werden ausdrücklich ausgeschlossen.

Jahres um die aktivierten Fremdkapitalzinsen korrigiert werden, weil diese zukünftig über die Abschreibung angerechnet werden. Um eine Doppelverrechnung zu vermeiden, werden somit die aktivierten Fremdkapitalkosten von der Kostenbasis abgezogen.

Der Planwert des Abzuges der aktivierten Fremdkapitalkosten für Bahnstromnetzanlagen beträgt für das Jahr 2018 EUR [REDACTED],-. Die angesetzte Korrekturposition wirkt sich tarifenkend aus.

### 2.2.6 Übersicht Anlagekosten

Anlagekosten	Plankosten 2018 in EUR
Frequenzumformer	[REDACTED]
Bahnstromleitungen	[REDACTED]
Zentrale Leitstelle Innsbruck	[REDACTED]
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen	- [REDACTED]
<b>Summe (gerundet)</b>	[REDACTED]

Abbildung 4: Übersicht Anlagekosten

### 2.3 Systemdienstleistungen

Systemdienstleistungen sind für die Funktionsfähigkeit eines (Bahnstrom-)Netzes notwendige Dienste, die vom Netzbetreiber neben der Übertragung und Verteilung von elektrischer Energie geleistet werden. Die im Folgenden angeführten Systemdienstleistungen verursachen innerhalb der [REDACTED] Kosten für das Bahnstromnetz.

Der WACC-Zinssatz wirkt sich über die Anlagekosten der Kraftwerke bzw der Frequenzumformer auf die Höhe folgender Systemdienstleistungen aus:

- Regelleistung
- Ausfallreserve Frequenzumformer
- Blindleistungsvorhaltung
- Schwarzstartfähigkeit
- Engpassmanagement

#### 2.3.1 Regelleistung

Für die Kostenposition Regelleistung wurde für das Jahr 2018 ein Gesamtbetrag in Höhe von EUR [REDACTED],- festgestellt.

### 2.3.2 Ausfallreserve Frequenzumformer

Hinter der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ verbergen sich jene Kosten, die dadurch entstehen, dass die Bahnstromnetzbetreiberin [REDACTED] Umformerwerksleistungsreserven für den Fall von Kraftwerks- und/oder Umformerwerksausfällen vorhält. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das Bahnstromnetz nicht ausfällt.

Die Gesamtkosten der „Ausfallreserve Frequenzumformer“ betragen EUR [REDACTED],-.

### 2.3.3 Blindleistung

Blindleistung ist für den Betrieb elektrischer Maschinen, insbesondere von Motoren und Transformatoren, erforderlich, weil sie die Erzeugung magnetischer Felder ermöglicht. Zudem leistet sie einen wesentlichen Beitrag zur Stabilisierung der Netzspannung, indem sie Spannungsschwankungen ausgleicht. Die gezielte Steuerung der Blindleistung führt zu einem Mehraufwand.

Für die Berechnung des Aufwands für die Blindleistungskompensation wurden die Anlagenkosten der regelfähigen (EUR [REDACTED]-) und der nicht regelfähigen Kraftwerke (EUR [REDACTED]-) herangezogen. Die Gesamtkosten für die Kraftwerksanlagen belaufen sich auf EUR [REDACTED],-. Der Kostenposition „Blindleistung“ liegt ein Anteil von [REDACTED] % der gesamten Kraftwerkskosten zugrunde.

Die Kostenposition „Blindleistung“ beträgt daher EUR [REDACTED],-.

### 2.3.4 Schwarzstartfähigkeit

Unter Schwarzstartfähigkeit wird die Fähigkeit eines Kraftwerkes verstanden, ohne Eigenbedarfsversorgung über ein anderes Netz den Betrieb selbstständig wieder aufnehmen zu können, dh unabhängig vom Stromnetz vom abgeschalteten Zustand ausgehend hochzufahren – insbesondere nach einer Störung, die zum totalen Zusammenbruch des Netzes führt.

Die schwarzstartfähigen Anlagen verursachen Kosten zur erstmaligen Herstellung und zur Aufrechterhaltung der Schwarzstartfähigkeit sowie zusätzliche Investitionen, laufende Betriebskosten und laufende Reinvestitionen.

Die Gesamtkosten der Kostenposition „Schwarzstartfähigkeit“ belaufen sich auf einen Betrag in Höhe von EUR [REDACTED],-.

### 2.3.5 Engpassmanagement

Das Bahnstromnetz unterliegt Einschränkungen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Transportleistungen. Durch die langen Leitungstrecken und notwendige Revisionen sowie

Erneuerungen kann es in bestimmten Fällen lokal zu Engpässen im Netz kommen, die eine komplette Nutzung der verfügbaren Kraftwerksleistungen einschränken. Diese auftretenden Netzengpässe werden von der [REDACTED] aufgelöst.

Für das Engpassmanagement werden Kosten in Höhe von EUR [REDACTED] - für das Jahr 2018 festgestellt.

### 2.3.6 Übersicht Systemdienstleistungen

Systemdienstleistungen	Plankosten 2018 in EUR
Regelleistung	[REDACTED]
Ausfallreserve Frequenzumformer	[REDACTED]
Blindleistung	[REDACTED]
Schwarzstartfähigkeit	[REDACTED]
Engpassmanagement	[REDACTED]
<b>Summe (gerundet)</b>	[REDACTED]

Abbildung 5: Übersicht Systemdienstleistungen

### 2.4 Vorgelagerte Netzkosten

Vorgelagerte Netzkosten entstehen im gegebenen Zusammenhang durch die Nutzung eines Stromnetzes, das sich außerhalb des Bahnstromnetzes befindet.

#### 2.4.1 Netzkosten [REDACTED]

Für den Bezug von Strom aus dem öffentlichen Stromnetz stellt die [REDACTED] der [REDACTED] ein Entgelt („Systemnutzungsentgelt“) in Rechnung.

Die festgestellten Kosten für die Kostenposition Netzkosten [REDACTED] im Jahr 2018 betragen EUR [REDACTED],-.

#### 2.4.2 Netzkosten [REDACTED]

Zwischen der [REDACTED] und der [REDACTED] besteht eine vertragliche Vereinbarung darüber, dass die [REDACTED] mittels Direktleitung 50 Hz Strom in das Umrichterwerk der [REDACTED] in [REDACTED] liefert. Die Netzkosten der [REDACTED] sind um [REDACTED] als jene der [REDACTED].

Die Kosten hierfür betragen im Jahr 2018 EUR [REDACTED],-.

### 2.4.3 Übersicht Vorgelagerte Netzkosten

Vorgelagerte Netzkosten	Plankosten 2018 in EUR
Netzkosten	
Netzkosten	
<b>Summe (gerundet)</b>	

Abbildung 6: Übersicht Vorgelagerte Netzkosten

### 2.5 Allgemeine Kosten

Der Kostenblock „Allgemeine Kosten“ enthält die Kostenpositionen „anteilige Kosten des Energiemanagements“ sowie „ÖMAG-Zuweisung“.

Unter die Kostenposition „anteilige Kosten des Energiemanagements“ fallen die Personal- und IT-Kosten der [REDACTED], die in direktem Zusammenhang mit den Netzkosten stehen. Im Jahr 2018 betragen die anteiligen Kosten des Energiemanagements EUR [REDACTED],-.

Die Kostenposition „ÖMAG-Zuweisung“ in Höhe von EUR [REDACTED],- enthält den von der [REDACTED] kalkulierten Aufwand für die Zuweisung von Ökostrom aufgrund des Bezuges von Strom aus dem 50 Hz-Markt.

Allgemeine Kosten	Plankosten 2018 in EUR
Anteilige Kosten des Energiemanagements	
ÖMAG-Zuweisung	
<b>Summe (gerundet)</b>	

Abbildung 7: Übersicht Allgemeine Kosten

### 2.6 Gesamtkosten

Gesamtkosten 2018 in EUR	Summe
<b>Verluste:</b>	
<b>Anlagekosten:</b>	
Frequenzumformer und -umrichter	
Bahnstromleitungen	
Zentrale Leitstelle Innsbruck	
aktivierte Fremdkapitalkosten	
<b>Systemdienstleistungen:</b>	
Regelleistung	

Ausfallreserve Frequenzumformer			
Blindleistungsvorhaltung			
Schwarzstartfähigkeit			
Engpassmanagement			
<b>Vorgelagerte Netzkosten:</b>			
Netzrechnungen			
Netzkosten			
<b>Allgemeine Kosten:</b>			
Anteilige Kosten des Energiemanagements			
ÖMAG Zuweisung			

Abbildung 8: Übersicht Gesamtkosten

Zusammenfassend wird daher festgestellt, dass die Bahnstromnetzkosten im Jahr 2018 insgesamt EUR ██████████,- betragen. Unter Zugrundelegung der Planmenge an Bahnstrom für das Jahr 2018 ab Oberleitung in Höhe von ██████████ MWh wurden von der ██████████ der festgestellte Hoch- und Niedertarif errechnet.

## 2.7 Weitere Kostenpositionen

Folgende Kostenpositionen sind zwar in der Kostenübersicht der ██████████ angeführt, werden aber hinsichtlich der Gesamtkosten für den Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom mit keinem positiven Wert angesetzt:

Overhead Geschäftsbereich	-
Regulierungsmanagement	
Versorgungsauftrag	-
Lieferauftrag	-
Risikopositionen (Verlustenergiepreis, Absatz, Unsicherheiten)	-
Regelleistung - Rotierende Reserve	-
KW-Reserve für Revisionen FU	-
Spannungsvorhaltung Lindau	-

Abbildung 9: Übersicht weitere Kostenpositionen

Da diese Kostenpositionen mit keinem positiven Wert angegeben wurden, erübrigen sich weitere Ausführungen zu ihnen.

### 3 Beweiswürdigung

#### 3.1 Allgemeines

Die Schienen-Control Kommission hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in die von der [REDACTED] vorgelegten Schriftsätze und Unterlagen und Würdigung der unbedenklichen Aktenlage, der vorliegenden Gutachten und der Ermittlungsergebnisse der Behörde in bereits rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren.

Die Feststellungen ergeben sich insbesondere aus Folgendem:

- Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand Jänner 2018)“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED];
- Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“ zu den in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018;
- Berechnungsmodell der [REDACTED] „MASTER 2018“;
- „Gutachten zur Ermittlung des WACC für das österreichische Bahnstromnetz 2018“ von Prof. Stehle Ph.D./Prof. Dr. Betzer/Dr. Krüger, CFA aus dem Jahr 2024;
- Rechtskräftige Bescheide der Schienen-Control Kommission vom 19.04.2021 zur GZ SCK-18-005 (Tarif Bahnstromnetz für das Jahr 2019) und SCK-20-004 (Tarif Bahnstromnetz für das Jahr 2020).

Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes angeführt wird, stützt sich die Schienen-Control Kommission auf die Ermittlungsergebnisse in den Verfahren zu GZ SCK-18-005 und SCK-20-004, die jeweils mit rechtskräftigem Bescheid von 19.04.2021 abgeschlossen wurden (zur Verwertbarkeit von in einem anderen verwaltungsbehördlichen Verfahren aufgenommenen Beweise unter Wahrung des Parteiengehörs siehe VwGH 27.08.2014, Ro 2014/05/0057).

Mit Schreiben vom 25.03.2025 wurden alle Parteien über die Eröffnung des gegenständlichen Verfahrens informiert und darüber in Kenntnis gesetzt, dass zur Klärung des Sachverhalts Ermittlungsergebnisse aus den Verfahren der Schienen-Control Kommission zu GZ SCK-18-005 und SCK-20-004 herangezogen werden. Weiters wurden die Parteien auf die Möglichkeit zur Akteneinsicht hingewiesen und es wurde ihnen die Gelegenheit zu Stellungnahmen binnen einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung gegeben (vgl. VwGH 28.05.2014, 2012/07/0016). Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen ein.

Dass das österreichische Bahnstromnetz der [REDACTED] eine Frequenz von 16,7 Hz aufweist, ist für die Behörde notorisch.

Die Feststellung, wonach die [REDACTED] Betreiberin des Bahnstromnetzes in Österreich und alleinige Anbieterin dieser Leistung ist, ist für die erkennende Behörde ebenfalls notorisch und wurde von den Parteien auch nicht bestritten.

Die Feststellungen zur Höhe des Tarifes nach den ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 gründen sich auf den Anhang „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand Jänner 2018)“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED]

Die Höhe des durch die Aktualisierung angepassten Tarifes ist aus Punkt 3 des Anhanges „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“ zu den in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED] und aus dem von der [REDACTED] am 31.01.2025 vorgelegten Berechnungsmodell „MASTER 2018“ ersichtlich.

Die Feststellungen über die Zeiten des Hochtarifs und des Niedertarifs beruhen auf Punkt 2. des genannten Anhangs und dem Berechnungsmodell „MASTER 2018“.

Die Feststellungen zur rückwirkenden Anwendung und den Folgen daraus ergeben sich aus Punkt 3 des Anhangs „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“.

### **3.2 Kostenblöcke**

Die Feststellungen über den grundlegenden Aufbau des Bahnstromnetzes, den Einsatz der angeführten Systemdienstleistungen, die eingesetzten Anlagen und die dementsprechenden Kostenblöcke (Anlagenkosten, Verluste, Systemdienstleistungen, vorgelagerte Netzkosten, allgemeine Kosten) stützen sich auf die Ermittlungsergebnisse sowie auf die rechtskräftigen Bescheide der Schienen-Control Kommission zu den Verfahren GZ SCK-18-005 (für das Jahr 2019) und SCK-20-004 (für das Jahr 2020).

Die Feststellungen über die Höhe der einzelnen Kostenblöcke, die der Tarifiermittlung zugrunde liegen, ihre Zusammensetzung aus einzelnen Kostenpositionen und deren Höhe gründen sich auf das von der [REDACTED] übermittelte Berechnungsmodell „MASTER 2018“ und aus Punkt 3 des Anhanges „Durchleitung von Bahnstrom für das Kalenderjahr 2018 (Stand November 2024)“ zu den in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der [REDACTED].

Die von der [REDACTED] im Berechnungsmodell „MASTER 2018“ zur Verfügung gestellten Zahldaten der einzelnen Kostenpositionen werden als schlüssig angesehen; sie stehen – jeweils aktuelle Entwicklungen, wie etwa die Inflation, mitberücksichtigt – im Einklang mit den Ermittlungsergebnissen der Schienen-Control Kommission in den Bahnstrom-Verfahren

GZ SCK-18-005 (für das Jahr 2019) und SCK-20-004 (für das Jahr 2020). Die Behörde, die über den entsprechenden Sachverstand verfügt, hat die Zahldaten einer Überprüfung unterzogen, sie analysiert und verglichen. Die rechnerische Richtigkeit der angegebenen Zahlenwerte wurde durch Nachberechnungen überprüft; die Nachrechnungen ergaben keine Abweichungen von den festgestellten Werten. Diese Zahldaten wurden von den Parteien auch nicht bestritten.

### **3.2.1 Verluste**

Die Feststellung, dass bei der Frequenzumformung, der Energieübertragung sowie der Energieverteilung aufgrund von elektrischen Widerständen Verluste entstehen, ist für die Schienen-Control Kommission notorisch und wurde von den Parteien nicht bestritten.

Die Feststellung, dass die „Herkunftsnachweise“ und „CO<sub>2</sub>-Kosten für Netzverluste“ nicht Teil der Berechnung des Verlustenergiepreises sind, ergibt sich aus dem „MASTER 2018“ (Seite 7); dort ist ersichtlich, dass diese beiden Kostenkomponenten nicht in die Verlustpreisberechnung eingeflossen sind: Sie werden dort zwar noch angeführt, dies aber ohne Zahlenangabe.

Aus dem „MASTER 2018“ (Seite 7) ergeben sich die Feststellungen zur Höhe der geplanten Gesamtenergiebeschaffungskosten, der prognostizierten Gesamtbezugsmenge, der Berechnung der Höhe des Verlustenergiepreises und der gesamten Kosten des Kostenblockes „Verluste“. Diese angegebenen Zahlen wurden von der Schienen-Control Kommission als schlüssig angesehen; auch blieben sie im Ermittlungsverfahren seitens der Parteien unbestritten.

### **3.2.2 Anlagekosten**

Die Feststellungen hinsichtlich der Höhe des angemessenen WACC-Zinssatzes stützen sich auf das „Gutachten zur Ermittlung des WACC für das österreichische Bahnstromnetz 2018“ von *Prof. Stehle Ph.D./Prof. Dr. Betzer/Dr. Krüger, CFA* aus dem Jahr 2024. Die Argumente werden in dem Gutachten klar dargelegt, Quellen für Daten und Literatur angegeben; die Berechnungen sind nachvollziehbar.

Der im Gutachten für das Jahr 2018 ermittelte WACC-Zinssatz beruht auf der gleichen Systematik, die den rechtskräftigen Bescheiden der Schienen-Control Kommission SCK-18-005 (Tarif Bahnstromnetz 2019) und SCK-20-004 (Tarif Bahnstromnetz 2020) zugrunde liegt. Diese Systematik wurde bereits in diesen beiden Verfahren von der Schienen-Control Kommission als geeignet angesehen.

Die festgestellten Tatsachen über den Zweck und die Ausgestaltung der hinter den einzelnen Kostenpositionen der Anlagekosten liegenden Anlagen sind amtsbekannt. Sie waren auch bereits Inhalt der Ermittlungsverfahren von SCK-18-005 und SCK-20-004. Überdies wurden sie von den Parteien des gegenständlichen Verfahrens auch nicht bestritten.

Die Feststellungen zur Höhe der einzelnen Kostenpositionen der Anlagekosten beruhen auf dem „MASTER 2018“. Die Höhe dieser Kostenpositionen passt auf Basis einer summarischen Überprüfung. Dem „MASTER 2018“ ist auch zu entnehmen, dass der WACC-Zinssatz bei den betreffenden Kostenpositionen korrekt angewandt wurde.

Die die Anlagekosten „Bahnstromleitungen“ betreffende Feststellung zur Gesamtlänge des österreichweiten Bahnstromleitungsnetzes der [REDACTED] ergibt sich aus den Angaben der [REDACTED] auf deren Homepage<sup>2</sup>.

Die Feststellungen über die Höhe des Korrekturwerts für die Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten gründen sich auf das Dokument „MASTER 2018“ (Seite 1); die grundsätzlichen Ausführungen zum Abzug aktivierter Fremdkapitalzinsen ergeben sich aus den Ermittlungsergebnissen zu den rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren SCK-18-005 und SCK-20-004.

### **3.2.3 Systemdienstleistungen**

Die Feststellungen zum Zweck der einzelnen Systemdienstleistungen beruhen auf den rechtskräftigen Bescheiden SCK-18-005 und SCK-20-004. Überdies blieben sie von den Parteien im Zuge des Ermittlungsverfahrens unbestritten.

Die Höhe der festgestellten Kosten der einzelnen Kostenpositionen der Systemdienstleistungen ergibt sich aus dem „MASTER 2018“. Die genannten Zahlen sind für die Schienen-Control Kommission schlüssig und nachvollziehbar und entsprechen in der Systematik ihrer Berechnung den rechtskräftigen Bescheiden SCK-18-005 und SCK-20-004.

Dass von den Gesamtkosten für die Kraftwerksanlagen [REDACTED] % zur Kostenposition „Blindleistung“ gehören, entspricht den Bescheiden der Schienen-Control Kommission zu den Jahren 2019 (siehe SCK-18-005, Seite 52) und 2020 (SCK-20-004, Seite 52).

Dem „MASTER 2018“ ist auch zu entnehmen, dass der WACC-Zinssatz bei den betreffenden Kostenpositionen korrekt angewandt wurde.

### **3.2.4 Vorgelagerte Netzkosten**

Die Feststellungen über die „Netzkosten [REDACTED]“ und die „Netzkosten [REDACTED]“ beruhen weitgehend auf den rechtskräftigen Bescheiden SCK-18-005 und SCK-20-004.

---

<sup>2</sup> [REDACTED]

Die Feststellungen zur Höhe der einzelnen Kostenpositionen der vorgelagerten Netzkosten gründen sich auf den „MASTER 2018“.

Die Höhe der vorgelagerten Netzkosten blieb im Ermittlungsverfahren von den Parteien unbestritten.

### **3.2.5 Allgemeine Kosten**

Die Feststellungen über die allgemeinen Kosten entsprechen den rechtskräftigen Bescheiden der SCK-18-005 und SCK-20-004.

Die Feststellungen zur Höhe der einzelnen Kostenposition gründen sich auf den „MASTER 2018“.

Die allgemeinen Kosten blieben im Beweisverfahren unstrittig.

### **3.2.6 Gesamtkosten**

Die Höhe der Planmenge an Bahnstrom ab Oberleitung wurde, ebenso wie die einzelnen Kostenpositionen und die Gesamtkosten dem „MASTER 2018“ entnommen. Diese Planmenge entspricht in der Größenordnung der festgestellten Planmenge aus den SCK-18-005 (2019: ████████ MWh) und SCK-20-004 (2020: ████████ MWh) und ist nachvollziehbar. Auch die Systematik der Berechnung des Hoch- und Niedertarifs entspricht jener, die bereits in den Verfahren SCK-18-005 und SCK-20-004 angewandt und von der Schienen-Control Kommission als korrekt befunden wurde.

### **3.2.7 Weitere Kostenpositionen**

Die Feststellung, welche Kostenpositionen in der Kostenübersicht der ██████████ zwar enthalten, aber mit keinem positiven Wert angesetzt sind, ergibt sich aus dem „MASTER 2018“ Seite 1.

## **4 Rechtliche Beurteilung**

### **4.1 Zur Zuständigkeit**

Die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung sind in § 74 Abs 1 EisbG generalklauselartig festgelegt.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG hat die Schienen-Control Kommission festzustellen, ob in Entwurfsform vorliegende Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission erstreckt sich einerseits auf jene Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die sie ursprünglich zu Verfahrensbeginn als anwendbare Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Prüfung zog, andererseits aber auch auf alle darauffolgenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Es würde nämlich die Wirksamkeit der der Schienen-Control Kommission übertragenen Kontrolle unterlaufen, würde es allein auf die Geltungsdauer von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ankommen (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092; 30.06.2015, 2013/03/0150).

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben unter anderem einen Abschnitt zu enthalten, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt (§ 59 Abs 4 Z 2 EisbG). Da die „Bereitstellung von Fahrstrom“ gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EisbG jedenfalls die Nutzung der Umformer und des Bahnstromnetzes impliziert, und somit eine Bereitstellung von Fahrstrom überhaupt erst ermöglicht, fallen Umformung und Verteilung jedenfalls unter die Zusatzleistung der „Bereitstellung von Fahrstrom“ im Sinne von § 58b Abs 2 Z 2 EisbG. Die Bestimmungen bzw Tarife zur Bahnstromnetznutzung sind als Zusatzleistung und damit als Serviceleistung, die in Serviceeinrichtungen erbracht wird (§ 58b Abs 2 Z 2 EisbG iVm § 62a Abs 1 EisbG), Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (§ 59 Abs 4 Z 2 lit c EisbG).

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH ist die Erlassung eines Feststellungsbescheides dann zulässig, wenn sie entweder im Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist oder wenn eine gesetzliche Regelung zwar nicht besteht, die Erlassung eines solchen Bescheides aber im öffentlichen Interesse liegt, oder wenn sie insofern im Interesse einer Partei liege, als sie für die Partei ein notwendiges Mittel zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung darstellt.

Feststellungsbescheide, die Rechte oder Rechtsverhältnisse betreffen, sind folglich zulässig, wenn sie ausdrücklich gesetzlich vorgesehen sind (VwSlg 13.732 A/1992 verst Sen; VwGH 29.03.1993, 92/10/0039; 25.04.1996, 95/07/0216; 20.03.2007, 2006/03/0067; VfSlg 9993/1984; 11.697/1988; 15.612/1999; zur Kompetenzgrundlage vgl. *Balthasar*, ÖJZ 1995, 780). In diesem Fall ist die Zulässigkeit eines Feststellungsbescheides allein nach der *lex specialis* zu beurteilen (vgl. VwGH 17.09.2010, 2008/04/0165; 01.10.2018, Ra 2016/04/0141; 15.07.2021, Ro 2019/04/0008).

§ 74 Abs 1 Z 8 EisbG stellt eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Erlassung eines Feststellungsbescheides dar.

Der Schienen-Control Kommission kommt somit die Kompetenz zu, den Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu überprüfen und festzustellen, ob dieser dem 6. Teil des EisbG oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entspricht.

## **4.2 In der Sache**

### **4.2.1 Zur Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Gemäß § 59 Abs 2 EisbG hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern (siehe auch Art 27 Abs 3 RL 2012/34/EU) und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.

Der VwGH hat in diesem Zusammenhang ausgesprochen, dass die in § 59 Abs 2 EisbG normierte Änderungsmöglichkeit „bei Bedarf“ auch nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht derart eng ausgelegt werden darf, dass dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Möglichkeit genommen wird, das Wegeentgelt betreffend eine spätere Netzfahrplanperiode entsprechend einer behördlichen Entscheidung zum Wegeentgelt betreffend eine frühere Netzfahrplanperiode in alle Richtungen (also gegebenenfalls auch in Form einer Erhöhung) anzupassen (VwGH 05.10.2021, Ro 2020/03/0042; vgl. zur Änderung bereits veröffentlichter Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034). Dementsprechend steht die in § 59 Abs 8 EisbG vorgesehenen Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der geplanten nachträglichen Reduzierung von Entgelten nicht entgegen.

Ein „Bedarf“ im Sinne des § 59 Abs 2 EisbG kann sich für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dadurch ergeben, dass nachträglich – auch unter dem Eindruck laufender Verfahren vor der Schienen-Control Kommission – die Erforderlichkeit einer Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen erkannt wird, die Entgelte für Eisenbahnverkehrsunternehmen – in nicht diskriminierender Weise – zu senken.

Durch die von der [REDACTED] geplanten Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen kommt es zu einer nachträglichen Besserstellung der Marktteilnehmer. Die Änderungen sehen eine nachträgliche Reduzierung der Bahnstrom-Tarife vor, die zu diskriminierungsfreien Rückzahlungen an den Markt führen.

Zusammenfassend wirken sich die geplanten Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausschließlich und diskriminierungsfrei zugunsten der Zugangsberechtigten aus. Derartige Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen können auch nach Ablauf der jeweiligen Netzfahrplanperioden vorgenommen werden.

### **4.2.2 Kostenmaßstab bei „Bereitstellung von Fahrstrom“**

Zur Eruiierung des konkret anzuwendenden Kostenmaßstabes ist zwischen Zusatzleistungen im Sinne des EisbG und dem Mindestzugangspaket zu unterscheiden: Bei einer Zusatzleistung im

Sinne von § 58b Abs 2 EisbG gelangt der Kostenmaßstab gemäß § 69b EisbG („anfallende Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns“) zur Anwendung, sofern die Zusatzleistung nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten wird. Für den Zugang zum Mindestzugangspaket hingegen ist der Kostenmaßstab gemäß § 67 EisbG („Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen“) anzuwenden.

Zum Mindestzugangspaket gehören unter anderem die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom (§ 58 Abs 1 Z 1 und Z 3 EisbG). Wenn die Unionsbestimmungen (ErwGr 10 der DurchführungsVO [EU] 2015/909) die Ausrüstung für die Fahrstromversorgung näher als „Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren“ bezeichnen, wird hierdurch deutlich, dass die Subsumtion eines gesamten Stromnetzes nicht davon umfasst sein kann. Dem Begriff der „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ kann nicht unterstellt werden, das gesamte Bahnstromnetz eines Landes und die Ausrüstungen zur Versorgung mit der 16,7 Hz Frequenz des Bahnstroms schlechthin zu umfassen und dem Mindestzugangspaket gemäß § 58 Abs 1 EisbG unterstellen zu wollen. Mangels Berücksichtigung im Wortlaut der RL 2012/34/EU ist den geltenden Bestimmungen nicht zu entnehmen, dass derartige Ausnahmeerscheinungen wie ein landesumfassendes Bahnstromnetz unter den Begriff der „Versorgungseinrichtung“ fallen sollen. Der Tatbestand der „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ (§ 58 Abs 1 Z 1 EisbG; siehe auch gemäß Anh II Z 1 lit c iVm Anh I vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU) umfasst demgegenüber die Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdrabt.

Die Zusatzleistung der „Bereitstellung von Fahrstrom“ gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EisbG umfasst hingegen jedenfalls die Nutzung der Umformer-/Umrichterwerke und des Bahnstromnetzes, da dieses eine Bereitstellung von Fahrstrom erst ermöglicht. Bei den Frequenzumformern und den 132-, 110- und 55-kV-Bahnstromleitungen handelt es sich gemäß § 10 EisbG um Eisenbahnanlagen (zu den 110 kV-Bahnstromleitungen s VwGH 31.03.1982, 81/03/0213; VwGH 14.12.1983, 83/03/0226). Unter Eisenbahnanlagen, nicht aber unter die Eisenbahninfrastruktur (gemäß § 10a EisbG iVm Anh I RL 2012/34/EU), fallen die für den Zweck des Verkehrs auf der Eisenbahn dienenden Anlagen. In Anh I vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU werden die der Erzeugung des Stroms und der Übertragung bis zum Unterwerk dienenden Anlagen und Einrichtungen ausdrücklich von der Eisenbahninfrastruktur ausgeklammert.<sup>3</sup>

Auf das Entgelt für die Bahnstromnetznutzung als Zusatzleistung ist somit das „cost plus fee“-Prinzip gemäß § 69b Abs 1 EisbG anzuwenden:

---

<sup>3</sup> Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz<sup>4</sup> (2021) § 10a Anm 2.

Werden Zusatzleistungen im Sinne des EisbG nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten, darf das für diese Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen. Da die bescheidgegenständliche Zusatzleistung nur von der [REDACTED] angeboten wird, ist der Kostengrundsatz des § 69b Abs 1 Satz 1 EisbG anwendbar.

Unter dem angemessenen Gewinn ist gemäß § 69b Abs 2 EisbG eine Eigenkapitalrendite zu verstehen, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht.

Bezüglich der Kosten, die als Entgelt verrechnet werden dürfen, sieht das EisbG vor, dass es sich um die für die Serviceleistung „anfallenden Kosten“ handeln muss (§ 69b Abs 1 EisbG). Weiters hat ein Betreiber von Serviceeinrichtungen Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden (§ 58b Abs 4 EisbG).

Für die bescheidgegenständliche Zusatzleistung dürfen Kosten verrechnet werden, die dem Grundsatz der Kostenorientierung entsprechen. Der Grundsatz der Kostenorientierung legt der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung die angefallenen bzw tatsächlichen Kosten zugrunde. Das Grundprinzip dieses an den tatsächlichen Kosten orientierten Kostenmaßstabs liegt darin, dass die Erlöse eines regulierten Unternehmens mit einem Aufschlag (vgl. den „angemessenen Gewinn“ gemäß § 69b EisbG) auf die tatsächlichen Kosten der Produktion beschränkt werden.<sup>4</sup> Die Höhe des Entgeltes muss in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092).

#### **4.2.3 Pflichten iZm der „Bereitstellung von Fahrstrom“**

Die Pflichten, die dem Betrieb von Netzsystemen allgemein zuzuordnen sind, sind ua folgende: die Pflicht des Netzbetreibers, von ihm betriebene Systeme sicher, zuverlässig, leistungsfähig und unter Bedachtnahme auf den Umweltschutz zu betreiben und zu erhalten; die zum Betrieb des Systems erforderlichen technischen Voraussetzungen sicherzustellen; der Netzausbau; die grundlegende Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit; das Engpassmanagement; technische Maßnahmen zur Vermeidung von Großstörungen und Begrenzung ihrer Auswirkungen; sowie die Verlustenergiebeschaffung.

Außerdem gilt für Eisenbahnunternehmen gemäß § 19 EisbG die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes.<sup>5</sup> § 19 EisbG nennt

---

<sup>4</sup> Knieps, Wettbewerbsökonomie<sup>3</sup> (2008) 90 f.

<sup>5</sup> Siehe dazu Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz<sup>4</sup> § 19 Anm 1.

ausdrücklich Eisenbahnanlagen (siehe § 10 EisbG). Die [REDACTED] hat diese betriebs- und verkehrstechnischen Sicherungspflichten einzuhalten, auch als Servicebetreiberin für die bescheidgegenständliche Zusatzleistung.

Der Betrieb des Bahnstromsystems als Übertragungsnetz erfordert umfangreichen technischen und planerischen Aufwand. Der Betreiber hat den sicheren Betrieb und somit die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Diese Grundsätze finden auch im Rahmen der Kostenprüfung bzw. -anerkennung des Bahnstromnetzes Berücksichtigung.

#### **4.2.4 Bekanntgegebene Tarife entsprechen dem Kostenmaßstab**

Die bescheidgegenständlichen Tarife (Hoch- und Niedertarif) beruhen auf den festgestellten Gesamtkosten, welche sich aus den fünf Kostenblöcken zusammensetzen. Bei den von der [REDACTED] geltend gemachten Kosten „Verluste“ für Frequenzumformung, der Energieübertragung und -verteilung, den „Anlagekosten“ für die Frequenzumformer, Bahnstromleitungen, Zentrale Leitstelle Innsbruck, den Kosten für „Systemdienstleistungen“ (Regelleistung, Ausfallreserve Frequenzumformer, Blindleistung, Schwarzstartfähigkeit und Engpassmanagement), den „vorgelagerten Netzkosten“ und der ÖMAG-Zuweisung und den anteiligen Kosten des Energiemanagements als „allgemeinen Kosten“ handelt es sich um bei der [REDACTED] im Zusammenhang mit der bescheidgegenständlichen Zusatzleistung tatsächlich in dieser Form und dieser Höhe angefallene Kosten. Der Grundsatz der Kostenorientierung, dass nämlich nur die „anfallenden Kosten“ gemäß § 69b Abs 1 EisbG weiterverrechnet werden dürfen, wird damit erfüllt.

Der [REDACTED] obliegt als einziger Anbieterin der bescheidgegenständlichen Zusatzleistung die Erfüllung diverser Pflichten (siehe unter 4.2.3.), dies unter Berücksichtigung von Sicherheit, Ordnung und den Erfordernissen des Betriebs. Sie hat auch für die Erhaltung der Eisenbahnanlagen zu sorgen.

Die geltend gemachten Kosten (Verluste, Anlagekosten, Systemdienstleistungen, vorgelagerte Netzkosten und allgemeine Kosten) sind bei der [REDACTED] angefallen, um die genannten Pflichten zu erfüllen. Die angeführten Kosten sind etwa Kosten für den Aufbau und den Erhalt von Eisenbahnanlagen, sie sind technischer und planerischer Aufwand, sie dienen dem störungsfreien Betrieb des Bahnstromsystems und der Versorgungssicherheit, sie fallen an, um betriebs- und verkehrstechnische Sicherungspflichten einzuhalten. Zudem dienen die angefallenen Kosten dazu, betriebs- und verkehrstechnische Sicherungspflichten einzuhalten, die notwendig sind, um den sicheren und reibungslosen Ablauf des Bahnverkehrs zu gewährleisten. Darüber hinaus dienen die Kosten der Umsetzung essenzieller Maßnahmen wie dem Engpassmanagement, technischen Vorkehrungen zur Vermeidung von Großstörungen sowie zur Begrenzung ihrer Auswirkungen.

Die von der [REDACTED] über die festgestellten Tarife verrechneten Entgelte übersteigen nicht die dafür anfallenden Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns (§ 69b Abs 1 EisbG). Vielmehr hat die [REDACTED] bei der Ermittlung der Tarife eine kostenbasierte Entgeltberechnung angewandt. Überdies hält die [REDACTED] die Vorgaben des transparenten, angemessenen und wirtschaftlich realistischen Anbietens der bescheidgegenständlichen Zusatzleistung im Sinne von § 58b Abs 4 EisbG ein.

Der festgestellte, von der [REDACTED] verwendete und in den rechtskräftigen Bescheiden zur GZ SCK-18-005 und SCK-20-004 für richtig befundene WACC-Zinssatz drückt einen angemessenen Gewinn im Sinne von § 69b Abs 1 iVm Abs 2 EisbG aus.

Die festgestellten Kosten entsprechen dem Kostenmaß nach § 69b Abs 1 und 2 EisbG. Die darauf aufbauenden, bescheidgegenständlichen Tarife (Hoch- und Niedertarif) entsprechen dem 6. Teil des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften, weswegen spruchgemäß zu entscheiden war.

## **5 Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht wurde. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der VwG-EGebV EUR 30.

Wien, am 19.05.2025

Schienen-Control Kommission

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller



