

An die

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

F: +43 1 5050707 180

office@schienencontrol.gv.at

DVR-Nr: 1060163

GZ: SCK-WA-12-017

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier und Univ.-Prof. DI Dr. Norbert Ostermann als weitere Mitglieder in der am 25.06.2013 in Anwesenheit der Schriftführerin Yvonne Rab durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung im gemäß § 74 EibG von Amts wegen eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zu den Stationsentgelten der Ö** zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) Im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 (Versionen 1 bis 6), im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Versionen 1 bis 5) sowie im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2014 (Versionen 1 bis 3) werden jeweils folgende Bestimmungen für unwirksam erklärt:
 - a. im Kapitel II „Überblick“ im „Modul 4 Verkehrsartgewichtung“ der Bestandteil „Fernverkehr Faktor 1,25“;
 - b. im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2012“ bzw im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2013“ bzw im Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2014“ im Abschnitt „Verkehrsartgewichtung Modul 4“ der Bestandteil „Gewichtung Fernverkehr (FV) Halt g_f Faktor 1,25“;
 - c. im Kapitel IV 3.4 „Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)“ der Absatz „Fernverkehr (FV) Faktor 1,25“ und der Satz „Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im Rahmen der Stationspreisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da

Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen.“

- 2) Die Ö** hat die in Punkt 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2013 und 2014 zu entfernen.
- 3) Die Ö** hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die in Punkt 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen, etwa indem sie Verträge mit den Zugangsberechtigten abschließt, in denen die Zugangsberechtigten zur Leistung von Entgelten verpflichtet werden, die anhand der für unwirksam erklärten Bestimmungen ermittelt wurden, indem sie die Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen von der Zahlung solcher Entgelte abhängig macht oder indem sie die Zugangsberechtigten zur Zahlung solcher Entgelte auffordert.

Rechtsgrundlagen:

§§ 37ff, 56ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) 1991,
§§ 54, 58 Abs 2 Z 2, 62 Abs 1, 70 Abs 1 und 2, 74 Abs 1 Z 1 und Z 3 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957.

BEGRÜNDUNG:

Mit Schreiben vom 13.03.2012 informierte die Schienen-Control Kommission die Ö** über die Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens zum Infrastruktur-Benützungsentgelt zur GZ SCK-WA-12-002 und ersuchte um eine Stellungnahme zu Fragen bezüglich der Entgelte der Ö** in deren Produktkatalogen 2011, 2012 und 2013.

Dieses Schreiben übermittelte die Schienen-Control Kommission den in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kenntnisnahme und allfälligen Stellungnahme.

Mit Schreiben vom 23.04.2012 nahm die Ö** zu den Fragen der Schienen-Control Kommission in deren Schreiben vom 13.03.2012 Stellung.

Mit Schreiben vom 24.04.2012 nahm die W**, vertreten durch die B & S Böhmendorfer Schender Rechtsanwälte GmbH, Stellung und brachte hinsichtlich des bescheidgegenständlichen Faktors „Verkehrsartgewichtung“ Folgendes vor:

Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2009 eingeführte „Verkehrsart Gewichtung“, die Halte im Fernverkehr mit dem Multiplikator 1,25 belege, sei sachlich nicht gerechtfertigt. Wesentlichstes Argument der Ö** für die Einführung dieses Gewichtungsfaktors sei die höhere Zuglänge von Fernverkehrszügen (Seite 20 der Stellungnahme).

Railjet-Züge seien 205 m bzw 410 m bei doppelter Führung, ICE-Züge 185 m bzw 370 m bei doppelter Führung, die Standardkomposition des ***-Regionalverkehrs 152 m und die W**-

Züge 150 m lang. Die Züge der W** seien damit nicht nur deutlich kürzer als sämtliche „Fernverkehrszüge“ der P**, sondern auch kürzer als die Standardkomposition des ***-Regionalverkehrs, welche 152 m betrage (S 20f).

Schon nach der Begründung der Ö** sei somit die Länge der Züge und nicht die Zuordnung zu „Nah- oder Fernverkehr“ maßgeblich. Die Einhebung dieses Zuschlags von der W** sei daher diskriminierend (S 21).

Mit Schreiben vom 05.06.2012 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö** um Beantwortung ergänzender Fragen. Bezüglich der Stationsentgelte wurde unter anderem nach den Kosten gefragt, die ein Fernverkehrszug gegenüber einem Nahverkehrszug verursacht. Die Schienen-Control Kommission übermittelte der Ö** die Stellungnahme der W** vom 24.04.2012 zur allfälligen Stellungnahme.

Mit Schreiben vom 13.07.2012 nahm die Ö** Stellung und brachte hinsichtlich des Faktors „Verkehrsartgewichtung“ Folgendes vor:

Fernverkehrszüge wiesen generell größere Zuglängen als Nahverkehrszüge auf, dies löse teurere Bahnsteigdimensionierungen aus. Darüber hinaus benötige der Personenfernverkehr zusätzliche Ausstattungselemente, wie beispielsweise Flächen für Wagenstandanzeiger und Sektoreneinteilung am Bahnsteig. Fernverkehrszüge nützten regelmäßig die am besten ausgestatteten Bahnsteige (S 16).

Die Ö** verwies auf die Begründung für den Faktor Verkehrsartgewichtung in ihrem Produktkatalog Stationen 2013, wonach die unterschiedliche Gewichtung von Fernverkehrszügen auf den Faktoren Dimensionierung von Bahnsteiglängen sowie zusätzliche Ausstattungselemente, wie Flächen für Wagenstandanzeiger oder Sektoreneinteilung am Bahnsteig, beruhe (S 17 und 35).

Fernverkehrszüge bildeten ein anderes Marktsegment als Regionalzüge. Während Regionalzüge zum überwiegenden Teil von Pendlern genutzt würden, die eher in knapper zeitlicher Nähe zum Zug kämen, werde die Stationsinfrastruktur wie Warteräume, WC, InfoPoint und dgl von Fernverkehrsreisenden weitaus häufiger in Anspruch genommen. Mit der Verkehrsartgewichtung solle im Sinne eines verursachergerechten Entgeltmodells diesen vorgenannten Umständen Rechnung getragen werden (S 17 und 35).

Mit Schriftsatz vom 16.07.2012 nahm die W** zum Schreiben der Ö** vom 23.04.2012 Stellung. Sie brachte hinsichtlich des Faktors „Verkehrsartgewichtung“ vor, die Begründung der Ö** (die größere Länge der Fernverkehrszüge) sei alleine schon aufgrund der objektivierten Zuglängen widerlegt. Die W** verwies auf ihre Stellungnahme vom 24.04.2012. Die Züge der W** seien nicht nur deutlich kürzer als die Fernverkehrszüge der P**, sondern auch kürzer als die Standardkomposition des ***-Regionalverkehrs (S 26).

Mit Schreiben vom 04.09.2012 richtete die Schienen-Control Kommission ergänzende Fragen an die Ö**. Hinsichtlich des Faktors „Verkehrsartgewichtung“ ersuchte die Schienen-Control Kommission um Vorlage von Unterlagen (zB Statistiken, Untersuchungen), aus denen ein unterschiedliches Ausmaß der Nutzung der Stationsinfrastruktur durch Fernverkehrsreisende

einerseits und durch Nahverkehrsreisende andererseits ersichtlich ist. Weiters wurde um eine Darstellung der Kosten ersucht, die durch Flächen für Wagenstandsanzeiger sowie durch Sektoreneinteilungen verursacht werden (S 13).

Die Schienen-Control Kommission wies darauf hin, dass Fernverkehrszüge in der Praxis nicht zwingend länger sein müssen als Regionalzüge und nannte konkrete Beispiele. In rechtlicher Hinsicht merkte sie an, dass der Fernverkehrszuschlag auf eine tatsächlich Zuglänge, die längere Bahnsteige erfordert, abstellen müsste, um sachlich gerechtfertigt zu sein (S 13).

Mit Schriftsatz vom 31.10.2012 nahm die W** zum Schreiben der Schienen-Control Kommission an die Ö** vom 05.06.2012 sowie zum Schreiben der Ö** vom 13.07.2012 Stellung. Zum Faktor „Verkehrsartgewichtung“ führte sie aus, der generelle Verweis der Ö** auf „größere Zuglängen“ bei Fernverkehrszügen im Verhältnis zu Nahverkehrszügen sei als Begründung der „Erhöhung“ schlichtweg unrichtig. Die W** verwies diesbezüglich auf ihren Schriftsatz vom 16.07.2012. Die Züge der W** seien kürzer als die meisten von der P** im Nahverkehr eingesetzten Zuggarnituren. Auch dadurch sei die gegen die W** zielgerichtete Intention dieser Maßnahme bewiesen. Auch das Argument der längeren Haltezeit treffe auf die Züge der Einschreiterin nicht zu, da diese, was amtsbekannt sei, besonders kurze Haltedauern in den Bahnhöfen haben. Das Vorbringen, dass Reisende im Fernverkehr Einrichtungen auf Bahnhöfen mehr nutzen als solche im Nahverkehr, sei schlichtweg nicht nachvollziehbar (S 8).

Mit Schriftsatz vom 07.11.2012 legte die Ö** betreffend den Faktor „Verkehrsartgewichtung“ die Unterlage „Touchpoint Bahnhof“ (Juni 2012) der Ströer Sales & Services GmbH sowie die Bachelorarbeit „Aufenthaltszeit von Fernreisenden am Bahnhof – Am Beispiel des Wiener Westbahnhofes“ von P** H** (FH St. Pölten, Sommersemester 2011) vor. Sie brachte vor, aus der Unterlage der Ströer Sales & Services GmbH ergebe sich, dass Fernverkehrsreisende etwa 30 Minuten vor Abfahrt ihres Zuges am Bahnhof sind und Pendler in der U- und S-Bahn ca 5 Minuten auf ihre Bahn warten (S 22).

Im Rahmen der Studienarbeit „Aufenthaltszeit von Fernreisenden am Bahnhof – Am Beispiel des Wiener Westbahnhofes“ seien Erhebungen am Wiener Westbahnhof durchgeführt worden, wobei Daten von ca 5.500 Reisenden erfasst worden seien. Zusätzlich zu den Fahrgastzählungen hätten auch Fahrgastbefragungen in Fernreisezügen in der Relation Wien Westbahnhof – St. Pölten Hauptbahnhof stattgefunden. Die Grafik auf Seite 13 der Arbeit zeige als Ergebnis, dass Pendler relativ kurze Wartezeiten hätten (80% unter 10 Minuten, 40% unter 5 Minuten), während typische Fernverkehrsreisende eine signifikant höhere Wartezeit aufwiesen (S 22).

Bezüglich der von der Schienen-Control Kommission geforderten Darstellung der Kosten, die durch Flächen für Wagenstandsanzeiger sowie durch Sektoreneinteilungen verursacht werden, brachte die Ö** Folgendes vor:

Für die Wagenreihungsanzeiger in Papierform seien 219 Vitrinen in 66 Bahnhöfen erforderlich. Als Kosten für die Ersterrichtung von Vitrinen für Wagenreihungsanzeiger könne ein Investitionswert von ca 9.000 € pro Vitrine angenommen werden. In diesem Wert seien auch die Nebenkosten wie Montage, Fundament, etc enthalten. Die Variante der Wandmontage,

die in einigen Stationen noch vorhanden sei, gestalte sich entsprechend günstiger. Es sei geplant, in den nächsten Jahren die Variante der Wandmontage sukzessive durch qualitativ hochwertige Vitrinen zu ersetzen (S 23).

Die Erstauflage der Wagenreihungsanzeiger umfasse 316 Blätter (Größen 218 Stk A0 + 98 Stk div Sonderformate). In Summe entstünden der Ö** aus dem Titel „Wagenreihungsanzeiger in Papierform“ Kosten in der Höhe von ca 133.000 € pro Jahr (Druck- und Aushangkosten, Personalaufwand) (S 23).

Ergänzend dazu befänden sich derzeit 31 dynamische Wagenreihungsanzeiger an 5 Standorten (Villach, Klagenfurt, Leoben, Feldkirch und Dornbirn). Die aktuellen Kosten je dynamischen Wagenreihungsanzeiger beliefen sich auf rund 30.000 €. In Summe seien bereits 930.000 € investiert worden. Es sei geplant, in den nächsten Jahren (3 Phasen) rund 8 Mio. € in elektronische Wagenreihungsanzeiger zu investieren (S 23).

Fernverkehrszüge verursachten einen signifikant höheren Aufwand bei den Ansagetexten aufgrund der Mehrsprachigkeit, den zugbezogenen Informationen sowie den Positionshinweisen im Hinblick auf die Sektoreneinteilung (S 23).

Zur Anmerkung der Schienen-Control Kommission, dass der Fernverkehrszuschlag auf die tatsächliche Zuglänge, die längere Bahnsteige erfordert, abstellen müsste, um sachlich gerechtfertigt zu sein, verwies die Ö** auf die aktuelle Entwicklung in Deutschland. Die S** ersetze ab dem Jahr 2013 auf ausdrücklichen Wunsch der Bundesnetzagentur den Zuglängenfaktor durch einen einheitlichen Verkehrsleistungsfaktor. Künftig werde nach Personenverkehrsleistungen im Nahverkehr und im Fernverkehr unterschieden. Für Nahverkehrszüge werde nur noch ein Grundpreis verrechnet, während für Fernverkehrszüge ein Preiszuschlag auf den Grundpreis vorgesehen sei. Dieser Ansatz orientiere sich an der Preisdifferenzierung nach Verkehrsleistungen, den das Allgemeine Eisenbahngesetz für die Trassennutzung vorsehe (S 23). Diesbezüglich legte die Ö** den „Stationsanzeiger“ Nr 07/September 2012 der S** vor.

Mit Schreiben vom 30.11.2012 informierte die Schienen-Control Kommission die Ö** darüber, dass ergänzend zum wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zum Infrastruktur-Benützungsentgelt (GZ SCK-WA-12-002) ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren zu den Stationsentgelten (GZ SCK-WA-12-017) eingeleitet wurde. Die Schienen-Control Kommission ersuchte um eine Stellungnahme zu den in ihrem Schreiben vom 04.09.2012 angeführten, die Bahnsteiglänge betreffenden Punkten. In Bezug auf die von der Ö** in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2012 erwähnte „aktuelle Entwicklung in Deutschland“ wies die Schienen-Control Kommission darauf hin, dass die Änderungen des Stationspreissystems der S** entsprechend dem mit der Bundesnetzagentur geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag erfolgt sind und nur eine provisorische Lösung bis 31.12.2014 darstellen. Weiters merkte die Schienen-Control Kommission an, dass die Rechtslage in Deutschland hinsichtlich der Entgeltbildung für Stationen von der Rechtslage in Österreich abweicht (S 2f).

Zu den von der Ö** mit der Stellungnahme vom 07.11.2012 vorgelegten Unterlagen, nämlich der Präsentation der Ströer Sales & Services GmbH sowie der Studienarbeit „Aufenthaltszeit von Fernreisenden am Bahnhof – Am Beispiel des Wiener Westbahnhofes“ legte die Schienen-

Control Kommission dar, dass diese nicht geeignet sind, das Argument der längeren Verweildauer von Fernverkehrsreisenden in Verkehrsstationen zu untermauern (S 3ff).

Hinsichtlich der Präsentation der Ströer Sales & Services GmbH hielt die Schienen-Control Kommission insbesondere fest, dass diese keine empirische Untersuchung darstellt. Stattdessen stellt sie Vermarktungsmöglichkeiten eines Bahnhofs dar und stellt daher nicht auf einen Bahnhof im Sinne einer Verkehrsstation ab (S 3). Auch hielt die Schienen-Control Kommission fest, dass die Züge des Fernverkehrs in Österreich auch für Nahverkehrsleistungen dienen, was in Deutschland weit weniger zutrifft, sodass die – auf Deutschland bezogene – Präsentation auch aus diesem Grund nicht auf Österreich umgelegt werden kann (S 4).

Hinsichtlich der von der Ö** vorgelegten Studienarbeit stellte die Schienen-Control Kommission insbesondere fest, dass die Untersuchung nicht nach Fahrgästen von Fern- und Nahverkehrszügen durchgeführt wurde sowie, dass sie nur an einem Bahnhof durchgeführt wurde, sodass sie nicht als repräsentativ für Gesamtösterreich angesehen werden kann. Des Weiteren wies die Schienen-Control Kommission darauf hin, dass der gesamte Bahnhof und nicht die Verkehrsstation betrachtet wurde (S 4).

Die Schienen-Control Kommission ersuchte um Darstellung der Kosten für die von der Ö** angeführten zusätzlichen Ausstattungsmerkmale bzw Serviceeinrichtungen. Es wurde um eine Darstellung ersucht, die die Kosten für ein Jahr umfasst und je Serviceeinrichtung (mehrsprachige Durchsagen, Wagenreihungsanzeiger, Sektorenteilung) die Kosten nach jährlichen Betriebskosten, Abschreibung und sonstigen Kosten aufschlüsselt. Weiters wurde ersucht, die Kosten gesamt und für einen Bahnsteig darzustellen (S 4).

Schließlich merkte die Schienen-Control Kommission an, dass die Höhe des Zuschlags der Verkehrsartgewichtung maßgeblich vom Grundpreis der Station abhängt, da die Verkehrsartgewichtung als Faktor verrechnet wird, mit dem der Grundpreis je Stationshalt, bestehend aus den Stationspreiskategorien 1 bis 6, dem Zu- oder Abschlag für Serviceeinrichtungen und dem Bahnsteigkantenfaktor, multipliziert wird. Die Schienen-Control Kommission stellte in Frage, ob es sachlich begründet sei, dass die absolute Höhe der Zuschläge je Stationskategorie variiert, obwohl die Verkehrsartgewichtung mit höheren Ausstattungskosten begründet wird, die je Bahnsteig gleich hoch sein sollten (S 7).

Mit Schriftsatz vom 14.12.2012 nahm die Ö** Stellung und führte im Wesentlichen wie folgt aus:

Die Konzeption der Bahnsteiglängen sei anlässlich ihrer Errichtung so bemessen worden, dass Fernverkehrszüge mit einer Zuglänge von ca 400 Meter dort anhalten können, um den Fahrgästen ein sicheres Ein- bzw Aussteigen am Bahnsteig zu ermöglichen. Die Bahnsteiglängen seien auf Basis des Spitzenbedarfs bemessen und ergäben sich insbesondere aus den im internationalen Fernverkehr üblichen (maximalen) Zuglängen. In diesem Zusammenhang dürfe auch auf die TSI Infrastruktur – Hochgeschwindigkeit verwiesen werden (S 2).

Die Vorgaben zur Dimensionierung von Bahnsteiglängen seien je nach Marktsegment unterschiedlich. Diese Dimensionierungsrichtlinien seien auf die Marktanforderungen ausgerichtet und nicht auf konkrete Produktionskonzepte einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem bestimmten Zeitpunkt. So seien seitens W** anfangs nur einfache Garnituren eingesetzt worden, während nunmehr ab Fahrplanjahr 2013 auch doppelte Garnituren geführt würden. Wie dieses Beispiel zeige, sei es eine Marktanforderung des Personenfernverkehrs, dass von Seiten der Infrastruktur entsprechende Bahnsteiglängen vorzuhalten sind (S 2). Die Ö** führte in einer Tabelle Vorgaben zur Infrastruktur-Dimensionierung auf Basis des „ZIELNETZ 2025+“ der Ö** an. Demnach seien dem Marktsegment/Bereich „Fernverkehr Hochrangig“ 420 m Bahnsteiglänge zugeordnet, dem „Fernverkehr Interregio“ 220 m (auf den Strecken Wien – Salzburg – Kufstein – Bregenz und Wien – Graz – Villach für bestimmte Fernverkehr – Interregiotakte (Haltemuster) 420 m), dem Marktsegment/Bereich „Schneller Nahverkehr“ 220 m, dem Marktsegment/Bereich „Regionaler Erschließungsverkehr“ 100 m (auf Regionalbahnen) bzw 160 m und dem „Erschließungsverkehr in Ballungsräumen“ 160 m (S 2).

Die Ö** widersprach dem Hinweis der Schienen-Control Kommission, dass sich die Rechtslage in Deutschland bezüglich der Stationsentgelte deutlich von jener in Österreich unterscheidet. In beiden Rechtsordnungen werde das maximal zulässige Entgelt für Serviceleistungen mit einem marktkonformen Preis begrenzt. Markttragfähigkeit, Branchenüblichkeit und Marktkonformität seien hier nach Ansicht der Ö** synonym und im Ergebnis und Inhalt gleichbedeutend gebraucht. Des Weiteren sei darauf hinzuweisen, dass die Branchenüblichkeit gemäß § 70 EisebG im Bezug auf Personenfernverkehr nur über einen internationalen Vergleich beurteilt werden könne, da es außer auf dem Netz der Ö** in Österreich keine anderen „Personenfernverkehrsstrecken“ gebe. Auch hieraus ergebe sich logisch zwingend eine Bedeutung der Situation in Deutschland für die Rechtslage in Österreich – um die Branchenüblichkeit beurteilen zu können müssten ausländische Infrastrukturbetreiber betrachtet werden, wobei der naheliegendste hierbei die Deutsche Bahn sei (S 3).

Zur Präsentation der Firma Ströer führte die Ö** aus, es werde nicht behauptet, dass es sich bei der Präsentation um eine Studie handle, die wissenschaftliche Anforderungen erfüllt. Aus den Verwaltungsverfahrensvorschriften sei jedoch keine Bestimmung ersichtlich, wonach ein Beweismittel nur dann Relevanz für das Verfahren haben sollte, wenn es wissenschaftlichen Anforderungen entspricht. Das Ergebnis dieser Unterlagen entspreche der allgemeinen Lebenserfahrung sowie der langjährigen Erfahrung der Ö** bezüglich des Verhaltens der Reisenden (S 4).

Die Studie „Aufenthaltsdauer von Fernreisenden am Bahnhof“ habe, wie schon aus dem Titel ersichtlich sei, nur das Verweilverhalten von Fernreisenden erhoben. Aus Sicht der Ö** sei der Modus der Datenerhebung einwandfrei und geeignet, ausschließlich Fernreisende zu erfassen. Es sei unbestritten, dass Fernverkehrszüge teilweise auch von Pendlern benutzt werden. Dennoch nutze ein Großteil der Reisenden den Fernverkehrszug für die Überwindung größerer Distanzen und plane daher, um den Fernverkehrszug nicht zu versäumen, einen größeren Zeitpuffer ein. Bei Nah- bzw Regionalverkehrszügen sei ein solcher Zeitpuffer nicht erforderlich, da die Taktfrequenz viel höher sei bzw auch keine Fahrkarten mit Zugbindungen vergeben würden (S 5).

Zu den zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen für Fernverkehrszüge führte die Ö** Folgendes aus:

Die Nutzungsdauer einer Vitrine betrage 20 Jahre. Darüber hinaus fielen Kosten für die Reinigung und Instandsetzung der Vitrine an. Dies umfasse die Oberflächenreinigung (Glasflächen), wenn elektrifiziert zB auch der Leuchtmitteltausch und zugehörige Reparaturen und Kleinreparaturen (Störungen, Defekte, Beschädigungen, Scharniere, wenn zB ein Schloss klemme, ...). Die Kosten dazu setzten sich aus Stunden je Mitarbeiter und Material zusammen. Weiters würden die Vitrinen serviciert (Inhalte würden zB auch getauscht, wenn durch Feuchtigkeit beschädigt). Dazu kämen Kosten durch den Energieverbrauch infolge Beleuchtung. Alleine die Glasreinigung koste pro Vitrine 3,13 € (1,20 € pro m² für 2,61 m²) pro Durchführung (S 6).

Die Nutzungsdauer eines dynamischen Wagenreihungsanzeigers betrage 10 Jahre. Zusätzlich ergäben sich pro Wagenreihungsanzeiger 798,12 € Kosten für Wartung, Inspektion, Entstörung und Betriebsführung (S 6).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission, welchen Anteil der Kosten für einen Wagenreihungsanzeiger in Papierform iHv jährlich € 133.000 für 316 Blätter, somit von € 421 pro Blatt, die Druckkosten, die Aushangkosten und die Kosten des Personalaufwandes ausmachten, nannte die Ö** folgende Positionen (S 7):

| | |
|---|--------------|
| „Personalaufwand pro Jahr für Erstellung | 105.200 € |
| Arbeitsstunden für Erstellung | 2483 Stunden |
| Druckkosten | 26.400 € |
| Aushangkosten für Erstaushang für 316 Blätter | 950 € |

Arbeitsstunden für Aushang:

*grundsätzlich werden pro Aushang an die Ö** Kosten in der Höhe von 3 € durch M** verrechnet“*

Als Merkmale, durch welche sich die Durchsage für einen Nahverkehrszug von einer Durchsage für einen Fernverkehrszug unterscheidet, nannte die Ö** die Ansage auch in englischer Sprache, die Bereitstellungsmeldung im Zugausgangsbahnhof, die Positionierungshinweise nach der Bereitstellung bzw nach der Einfahrtmeldung sowie die zugspezifische Ansage mit „Ausgabe“ der konkreten Zugnummer (während bei Nahverkehrszügen nur Zugklassen (Regionalzug ... , S-Bahn ..) akustisch ausgegeben würden und somit aufgenommene Tonspuren mehrfach verwendet werden könnten) (S 7).

Bezüglich der Mehrkosten, die eine Durchsage für einen Fernverkehrszug im Vergleich zu einer Durchsage für einen Nahverkehrszug verursacht, brachte die Ö** vor, eine Nahverkehrsdurchsage koste im Schnitt 0,16 €, während eine Fernverkehrsdurchsage 0,37 € koste. Die Mehrkosten betrügen damit 0,21 € (ohne Abschreibung der Anlagenkosten für die Lautsprecher) (S 7f).

Auf die Frage der Schienen-Control Kommission, welcher Aufwand der Ö** pro Jahr für mehrsprachige Durchsagen im Gegensatz zu nur einsprachigen Durchsagen entstehe, brachte

die Ö** vor, ihr entstehe pro Jahr ein Aufwand für mehrsprachige Durchsagen in der Höhe von 198.311 €, wobei in diesen Kosten die Wartung , Instandhaltung und Betriebsführung für die Lautsprecher, der Personalaufwand für die Produktionsvorbereitung und die Kosten für das Tonstudio inkludiert seien. Nicht inkludiert in diesem Wert seien die Abschreibung für die Lautsprecher und die Energiekosten (S 8).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission, wie hoch die Kosten für Durchsagen am Bahnsteig gesamt seien und welchen Anteil die Kosten am Bahnhof gesamt ausmachten, gab die Ö** an, die Kosten für die Durchsagen insgesamt bezifferten sich auf 5,2 Mio € pro Jahr. Der Anteil an den Gesamtkosten auf der Verkehrsstation belaufe sich auf 4% (S 8).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission nach der Höhe der Aufwendungen für die Sektoreneinteilung gesamt, je Bahnhof und je Bahnsteig, brachte die Ö** Folgendes vor:

Die Kosten für die Einbindung der Kundeninformation über die Sektorierung in die IT-Systemlandschaft (zB Durchsagen, Monitoranzeigen, AZA) sowie die Kosten für die Sektoreneinteilung selbst (siehe nachfolgende Auflistung) hätten innerhalb der kurzen Beantwortungsfrist nicht bewertet werden können. Als Bestandteile der Sektoreneinteilung nannte die Ö** Sektorenbeschilderung (1A, 1B), Orientierungstafeln V3 (70, 140, ...): Orientierung für den TFZ-Führer, betriebliche Bahnsteigunterteilung mit Schutzsignalen (Sicherungsdienst für Kosten), Flügelzüge (Mehraufwand an Ausstattung für Flügelzüge mit unterschiedlichen Zielen) (S 8).

Bezüglich der Fahrplanaushänge in Vitrinen am Bahnhof führte die Ö** aus, beispielsweise in den Abfahrtstafeln würden Nahverkehrszüge nur bis max 1,6 cm an Spaltenlänge benötigen, während die Information zu Fernverkehrszügen einen wesentlich größeren Platzbedarf bis zu 5 cm Spaltenlänge aufweisen könne. Zusätzlich nähmen die zugspezifischen Informationen beim Fernverkehr grundsätzlich mehr Platz ein (S 9).

Auf das Ersuchen der Schienen-Control Kommission nach einer Darstellung der Kosten für die zusätzlichen Serviceeinrichtungen für den Fernverkehr, und zwar der Kosten für ein Jahr je Serviceeinrichtung (mehrsprachige Durchsagen, Wagenreihungsanzeiger, Sektoreneinteilung) unter Aufschlüsselung nach jährlichen Betriebskosten, Abschreibung und sonstigen Kosten sowie Darstellung der Kosten gesamt und für einen Bahnsteig nannte die Ö** die folgenden Positionen (S 9):

„Kosten für den Aushang von Wagenreihungsanzeigern:

| | |
|---|-----------|
| <i>Abschreibung für Vitrinen</i> | 98.550 € |
| <i>Personalkosten für Erstellung</i> | 105.200 € |
| <i>Druckkosten</i> | 26.400 € |
| <i>Aushangkosten</i> | 950 € |
| <i>Reinigung für Vitrinen (3,13 x 219 x 52 Durchgänge pro Jahr)</i> | 35.650 € |

Kosten für elektronischen Wagenreihungsanzeiger

| | |
|--------------------------------------|----------|
| <i>Jährliche Betriebskosten</i> | |
| <i>Kosten für Datenschnittstelle</i> | |
| <i>Abschreibung</i> | 93.000 € |

| | |
|--|----------------|
| Wartung, Instandhaltung, Entstörung, Betriebsführung | 24.742 € |
| Sonstige Kosten | nicht bewertet |

Mehrkosten für Fernverkehrsdurchsagen

| | |
|---|----------------|
| Wartung, Instandhaltung, Betriebsführung für Lautsprecher | 225.193 € |
| Personalaufwand und Produktionsvorbereitung | 15.167€ |
| Tonstudio | 67.618 € |
| Abschreibung | 109.279 € |
| Energiekosten | nicht bewertet |
| Sonstige Kosten | |

Kosten die die Sektoreneinteilung (Durchsagen Fernverkehr)

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Jährliche Betriebskosten | nicht bewertet |
| Abschreibung | nicht bewertet |
| Sonstige Kosten | nicht bewertet |
| Beschilderung | nicht bewertet“ |

Zur Frage der Schienen-Control Kommission, weshalb die Verkehrsartgewichtung als Faktor und nicht als Zuschlag verrechnet werde, brachte die Ö** vor, die Verkehrsartgewichtung sei wie dargestellt mit einer Vielzahl von Ausstattungsmerkmalen, Zusatzaufwänden etc begründet. Aus systematischen Erwägungen und um die Komplexität der Verrechnungssysteme gering zu halten und damit eine einfache, nachvollziehbare und transparente Darstellung der Entgelte für alle Ausstattungskategorien zu gewährleisten sei ein einheitlicher Ansatz in Form eines multiplikativen Faktors gewählt worden (S 9f).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission, weshalb der Faktor auch auf Bahnhöfen verrechnet werde, auf welchen die Serviceeinrichtungen [für Fernverkehrszüge] nicht vorhanden sind, gab die Ö** an, Fernverkehrshalte fänden planmäßig nur auf Verkehrsstationen statt, die über eine entsprechende Ausstattung (insbesondere entsprechende Bahnsteiglänge) verfügen. Die Verrechnung des Faktors für Fernverkehrszüge in Verkehrsstationen, die oben angeführte Ausstattung nicht aufweisen sei allenfalls dann denkbar, wenn ein außerplanmäßiger Halt stattfindet. Diese Konstellation sei sehr selten und damit vernachlässigbar. Der Vollständigkeit halber sei im Sinne einer transparenten Darstellung der Entgelte für alle Ausstattungskategorien ein Fernverkehrspreis ausgewiesen worden, auch wenn dieser nur äußerst selten zur Anwendung gelange (S 10).

In ihrem Schriftsatz vom 21.02.2013 zum Verfahren SCK-WA-12-002 brachte die Ö** in Hinblick auf den Faktor „Verkehrsartgewichtung“ vor, das Vorbringen der W**, wonach ihre Züge kürzer seien als die meisten von der P** im Nahverkehr eingesetzten Zuggarnituren, sei schlichtweg falsch. Eine Auswertung für alle Züge, die am 13.12.2012 in Verkehr gesetzt waren, habe ergeben, dass nur 6% aller eingesetzten Nahverkehrszüge länger seien als 150 m (S 10).

Mit Schriftsatz vom 27.02.2013 zum Verfahren SCK-WA-12-017 nahm die W** Stellung und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

Die Ö** berufe sich darauf, dass ihre Dimensionierungsrichtlinien (für Bahnsteiglängen) auf Marktanforderungen ausgerichtet seien und nicht auf konkrete Produktkonzepte einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit verlasse die Ö** den vom Gesetz (§§ 67, 70 EisbG) normierten Rahmen: Sowohl § 67 als auch § 70 EisbG stellten im Ergebnis auf die durch den Verkehr anfallenden Kosten ab: Normiere § 67 Abs 1 EisbG ausdrücklich das Grenzkostenprinzip, so lege § 70 Abs 1 EisbG die Entgeltfestlegung nach den Grundsätzen (i) angemessenen Kostenersatzes und (ii) branchenüblichen Entgelts fest (S 2).

Bei der Entgeltfestlegung sei jedenfalls auf die durch den Zug verursachten Kosten, und nicht auf „Marktanforderungen“ oder „Dimensionierungsrichtlinien der Ö**“ abzustellen. Es sei daher unzulässig, wenn die Ö** bei der Entgeltfestlegung auf „Marktsegmente“ abstelle. So argumentiere die Ö** beim Geschwindigkeitszuschlag für Züge über 160 km/h, dass Kosten verursachungsgerecht nur dem Zug zugeschrieben werden sollen, der tatsächlich den Ausbau brauche. Im Widerspruch dazu argumentiere die Ö** gegenständlich, dass genau dies nicht ausschlaggebend sein solle. Diese ungleiche Argumentation belege, dass die Ö** gezielt die W** benachteiligende IBE-Regelungen treffen wollte. Der Ö** beim Geschwindigkeitszuschlag folgend müsste man im vorliegenden Fall analog argumentieren, dass die Einschreiterin die vielen langen Bahnsteige gar nicht benötigt, da ihre Züge kürzer als die des Mitbewerbers P** sind (S 3).

Bei der Marktüblichkeit könnten ausländische Regelungen nicht herangezogen werden. Einerseits gäbe es keine „internationalen Standards“, auf die man sich berufen könnte. Andererseits sei für die Marktüblichkeit ausschließlich der gegenständliche Markt, somit Österreich maßgeblich. „Marktüblich“ sei damit die bisherige Praxis der Ö** bei der Festlegung der Entgelte. Somit könne die Anhebung des Stationsentgeltes auch nicht mit „Marktüblichkeit“ argumentiert werden (S 3).

Auch der Verweis der Ö** auf die TSI sei unrichtig: Die TSI sähen für den interoperablen Verkehr ein Vielfaches von 200 m vor. Die angeführten Vorgaben der Ö** zur Infrastrukturdimensionierung betrügen in Abweichung hiezu 100 m, 160 m, 220 m und 420 m. Blicke man auf die Zuglängen der Standardkompositionen der Konzernschwester der Ö**, nämlich der P**, werde diese – von der TSI abweichende – Dimensionierung verständlich:

Die Standardkomposition des Regionalverkehrs der P** betrage 152 m (Infrastrukturdimensionierung der Ö**: 160 m). Die Standardkomposition des Rail-Jet betrage 205 m (Infrastrukturdimensionierung der Ö**: 220 m). Die Standardkomposition eines doppelt geführten Rail-Jets betrage 410 m (Infrastrukturdimensionierung der Ö**: 420 m).

Daraus erhelle, dass die Bahnsteigdimensionierungen der Ö** auf die Standardkompositionen der Konzernschwester P** abgestellt seien. Demgegenüber sei die Komposition der W** kürzer als jene des Regionalverkehrs der P** (150 m) und benötigten keine „überlangen“ Bahnsteige (S 4).

Im Ergebnis bedeute dies, dass über die erhöhte Stationsgebühr-Verkehrsartgewichtung die W** (und allfällige andere Mitbewerber der P**) die von der P** verursachten Kosten langer Bahnsteige und ihrer Ausstattung (mit-)tragen solle. Dies sei weder sachgerecht, noch nachvollziehbar, sondern diskriminierend. Demgegenüber würden „aber von der P** in

Spitzenzeiten 10-teilig geführte Züge des Nahverkehrs nicht mit den Fernverkehrszuschlägen für lange Bahnsteige belastet, obwohl diese tatsächlich von der längeren Bahnsteige profitieren“ (S 4).

Auch das von der Ö** wiederholt gebrauchte Argument der angeblich längeren Verweildauer und längeren Nutzungshäufigkeit sei ökonomisch verfehlt und treffe (zumindest auf die Züge der Einschreiterin) nicht zu (S 4).

Ganz allgemein sei die Entgeltfestlegung für die Stationsentgelte durch die Ö** zu hinterfragen: Mehrere (gerade oft jene der von der W** benutzten) Bahnhöfe würden über eine Vielzahl von Vermietungs- und Verpachtungsflächen verfügen. Für die Errichtung seien der Ö** hohe Investitions- und Finanzierungskosten entstanden, die sich jedoch über die Einnahmen aus Miete und Pacht mehr als finanzierten. Ganz grundsätzlich müssten daher solche Flächen von jenen bei der Entgeltberechnung abgesondert beurteilt werden, die dem Bahnbetrieb zuzurechnen sind (S 5f).

Es sei daher ganz grundsätzlich zu hinterfragen, ob eine solche Trennung der Flächen durch die Ö** bei der Festlegung der Stationsentgelte Berücksichtigung finde. Eine Festlegung, wonach Kosten dem Eisenbahnverkehr (über das Stationsentgelt) zugerechnet würden und gleichzeitig Erlöse (zB aus Miete und Pacht) der I** zugerechnet würden, wäre unzulässig und rechtswidrig. Die Zurechnung (etwa der Zinsen) zu der Berechnung der Stationsentgelte wäre unzulässig. Gerade dies scheine aber aus den Stellungnahmen der Ö** ableitbar zu sein (S 6).

Mit Schriftsatz vom 12.04.2013 nahm die Ö** Stellung und führte zum Faktor Verkehrsartgewichtung im Wesentlichen Folgendes aus:

Die W** vermische in ihrer Argumentation unzulässiger Weise die IBE-Bestimmung des § 67 EibG mit der Bestimmung der „sonstigen Entgelte“ des § 70 EibG. Für Letztere bestünden laut Catharin/Gürtlich², 585, jedoch „keine Rahmenvorgaben zur Ermittlung der Höhe“, und sei bei der Bestimmung des entsprechenden Entgelts gem § 70 iVm § 58 Abs 2 bis 4 EibG eben nicht auf das sog Grenzkostenkostenprinzip, wie von B & S vermeint werde, abzustellen. Der in § 70 Abs 1 EibG bestimmte „angemessene Kostenersatz“ umfasse somit alle (die vollen) Kosten (cost) und nicht nur jene, die unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallen. Zusätzlich könne ein „branchenübliches Entgelt“ verlangt werden (fee) (S 3).

Dass man sich in einer durch die europarechtlichen Vorgaben reglementierten und liberalisierten Materie nicht grenzüberschreitender Studien und Marktuntersuchungen bedienen dürfe, entbehre jeglicher (rechtlicher) Grundlage (S 4).

Die Behauptung der W**, der Stadler-Zug mit 150 m sei kürzer als die meisten Regionalzüge der P** sei unrichtig, vielmehr sei das Gegenteil der Fall: Nur 6% der Regionalzüge seien länger als 150 m. Die durchschnittlichen Längen von Fernverkehrszügen würden eine Vorhaltung entsprechender Kapazitäten erfordern. Ein Vergleich der Zuglängen internationaler Fernverkehrszüge belege die Notwendigkeit entsprechender Bahnsteiglängen (S 4).

Die Ö** listete die folgenden Zuglängen auf:

| | |
|-------------------------|----------------|
| „ICE 1 (14 Wagen) | 411 m |
| Doppelgarnitur Railjet | 410 m |
| Doppelgarnitur WEST-Zug | 300 m |
| ICE | 185 bis 205 m“ |

Es müsse zudem bedacht werden, dass bereits jetzt planmäßig Doppelgarnituren des WEST-Zuges mit einer Länge von 300 m zum Einsatz kämen (S 4).

Bezüglich der zusätzlichen „Ausstattungs-elemente von Fernverkehrszügen“ [gemeint wohl: von Bahnhöfen in Hinblick auf Fernverkehrszüge] nannte die Ö** nochmals die bereits mit der Stellungnahme vom 14.12.2012 übermittelten Zahlen. Diese ergäben in Summe € 801.749,00. Im Jahr 2012 seien im Bereich Personenfernverkehr ca 4 Mio Euro aus dem Titel Stationsentgelt erlöst worden. Das heiÙe, dass die genannten Aufwendungen allein den Faktor 1,25 für den Personenfernverkehr rechtfertigten (S 5).

Zur Abgrenzung der Verkehrsstation zu den Vermietungs- und Verpachtungsflächen brachte die Ö** vor, diese sei klar geregelt. Es existierten getrennte Rechenkreise für Verkehrsstation und Immobilienvermarktung, sowohl was die Kosten- als auch die Erlöse betreffe (S 6).

Am 19.04.2013 führte die Schienen-Control Kommission eine mündliche Verhandlung durch. In dieser Verhandlung brachte die Ö** (Prokurist H**) zur Frage, warum für den Stationshalt für einen Fernverkehrszug kein Zuschlag, sondern ein Faktor verrechnet wird, vor, es sei Geschmackssache, das Ziel sei jedenfalls eine erhöhte Kostendeckung, es sei die Frage, wie man dies erreichen könne.

Mit Schreiben vom 25.04.2013 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö** um eine ergänzende Stellungnahme. Sie wies darauf hin, dass nur ein WEST-Zug pro Tag, nämlich der Zug Nr 928 von Wien Westbahnhof nach Linz Hauptbahnhof mit Abfahrt in Wien Westbahnhof um 20.40 Uhr als Doppelgarnitur verkehrt, wobei bei diesem Zug nur eine Garnitur für Fahrgäste geöffnet ist, während die zweite Garnitur versperrt mitgeführt wird, damit diese in der Folge von Linz aus eingesetzt werden kann. Es sei für die Schienen-Control Kommission nicht ersichtlich, weshalb der Verkehrsartgewichtungsfaktor unter dem Gesichtspunkt der Bahnsteiglänge für alle Fernverkehrszüge angewandt wird (S 1).

Die Schienen-Control Kommission ersuchte um Vorlage einer Auswertung der Zuglängen im Nahverkehr für einen repräsentativen Tag im Fahrplanjahr 2012 und stellte Fragen zur Länge standardmäßiger Bahnsteige in Bahnhöfen der Kategorien 1 und 2 sowie zu den Mehrkosten, die ein längerer Bahnsteig, wie er aus Sicht der Ö** für einen Fernverkehrszug jedenfalls erforderlich ist, im Vergleich zu einem kürzeren Bahnsteig verursacht. Die Schienen-Control Kommission ersuchte um Nennung konkreter Zahlen samt Angabe des (Fahrplan)Jahres, für welches sie ermittelt wurden, sowie um Vorlage von Unterlagen, die diese Zahlen belegen (S 2).

Hinsichtlich der Kosten für die zusätzlichen Ausstattungselemente ersuchte die Schienen-Control Kommission um Auskunft, anhand welchen konkreten Fahrplan- oder Kalenderjahrs die Zahlen ermittelt wurden. Sie ersuchte weiters um Vorlage der Belege, Kostennachweise und sonstiger Unterlagen, anhand derer die in der Aufstellung genannten Kosten ermittelt wurden. Sie merkte an, dass einige Beträge sehr hoch erschienen. Beispielsweise nannte sie die Personalkosten für Erstellung der Wagenreihungsanzeiger (€ 105.200), und wies darauf hin, dass diese wohl rund 1,5 Mann-Jahre ergeben würden, was wenig plausibel erscheine, da die Personalkosten je Blatt somit rund € 333 betragen würden. Ebenso wies die Schienen-Control Kommission auf die Kosten für den Druck von 316 Blättern für Wagenreihungsanzeiger iHv € 26.400, somit € 84 pro Blatt hin, sowie auf die Mehrkosten für Wartung, Instandhaltung und Betriebsführung für Lautsprecher iHv € 225.193 (S 2).

Hinsichtlich des Arguments der längeren Verweildauer von Passagieren von Fernverkehrszügen im Vergleich zu Passagieren von Nahverkehrszügen ersuchte die Schienen-Control Kommission um Auskunft, welcher Zusammenhang zwischen einer angenommenen längeren Verweildauer von Fernverkehrsreisenden in der Verkehrsstation und dem Verkehrsartgewichtungsfaktor bestehe, ob der Ö** aufgrund der aus ihrer Sicht zutreffenden längeren Verweildauer von Passagieren von Fernverkehrszügen in der Verkehrsstation Mehrkosten entstünden und wenn ja, in welcher Höhe. Für diesen Fall wurde um Nennung und Darstellung konkreter Zahlen samt Angabe des (Fahrplan)Jahres, für welches sie ermittelt wurden, sowie um Vorlage von Unterlagen, die diese Zahlen belegen, ersucht (S 3).

Zur Sektoreneinteilung legte die Schienen-Control Kommission ihre Ansicht dar, wonach die Orientierungstafeln V3, die Orientierung für den Triebfahrzeugführer und die betriebliche Bahnsteigunterteilung mit Schutzsignalen unter das Mindestzugangspaket fallen, nicht hingegen unter die Mitbenützung des Personenbahnhofs. Auch merkte die Schienen-Control Kommission an, dass der Mehraufwand für Flügelzüge nicht primär den Fernverkehr betrifft. Die Schienen-Control Kommission ersuchte daher um Auskunft, weshalb die genannten Ausstattungsmerkmale für die Stationsnutzung durch Fernverkehrszüge verrechnet werden sowie, ob mittlerweile Kosten ermittelt werden konnten, die durch die Sektoreneinteilung verursacht werden (S 3).

Weiters ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö** um Auskunft, wie anhand von Kosten für längere Bahnsteige, Kosten für zusätzliche Ausstattungselemente, die der Fahrgastinformation dienen sowie anhand des angeblich längeren Aufenthalts von Fernverkehrsreisenden in der Verkehrsstation der Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 ermittelt wurde. Insbesondere wurde um eine Darstellung ersucht, welcher Anteil des Verkehrsartgewichtungsfaktors von 1,25 auf die Kosten für längere Bahnsteige, die Kosten für zusätzliche Ausstattungselemente sowie den aus Sicht der Ö** bestehenden längeren Aufenthalt der Fernverkehrsreisenden zurückzuführen ist (S 3).

Die Schienen-Control Kommission merkte an, dass die von der Ö** angeführten Mehrkosten durch Fernverkehrshalte in jeder Station unabhängig von deren Kategorie (Module 1 bis 3 des Produktkatalogs Stationen) in ähnlicher Höhe entstehen würden. Sie legte ihre Ansicht dar, wonach es nicht sachgerecht ist, durch Fernverkehrszüge verursachte Mehrkosten in Form eines Faktors, mit dem das Stationsentgelt multipliziert wird, zu verrechnen (S 3f).

Die Schienen-Control Kommission wies darauf hin, dass für den Fall, dass keine schlüssige Darlegung erfolgen sollte, wie die Ö** anhand konkreter, durch Stationshalte von Fernverkehrszügen entstehender Kosten den Faktor von 1,25 ermittelt hat, davon ausgegangen werden müsse, dass dieser Faktor nicht entsprechend den Vorgaben des § 70 Abs 1 EisbG ermittelt wurde (S 4).

Mit Schriftsatz vom 29.05.2013 nahm die Ö** Stellung und führte im Wesentlichen wie folgt aus:

Zunächst betonte die Ö**, die W** sei dem Segment Personenfernverkehr zuzuordnen (S 2f). In der Folge verwies sie auf die Entscheidung der Kommission vom 20.12.2007 (2008/217/EG) über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, in deren Anhang (Punkt 7.3.2.1 der RL 96/48/EG) für das österreichische Netz die Mindestlänge der Bahnsteige für Reisende (von 400 m) auf 320 m verkürzt wird (S 3f).

Mit dieser verhandelten Ausnahmegenehmigung habe Österreich erreichen wollen, dass nicht unmittelbar alle bestehenden Bahnsteige auf mindestens 400 m verlängert werden müssen. Zwischenzeitlich sei „auf der TEN-Strecke Westachse eine TSI-konforme Infrastruktur errichtet [worden], welche den Vorgaben der TSI (mindestens 400 m) und damit einer zukunftsorientierte Infrastruktur“ entspreche. So sehe „auch Punkt 4.2.10.1 Abs 1 der TSI Richtlinie [gemeint wohl: des Anhanges des Beschlusses der Europäischen Kommission] 2011/275 EU“ vor, dass die Bahnsteiglänge für den längsten interoperablen Zug, der am Bahnsteig im Regelbetrieb halten soll, ausreichen muss. Bei der Festlegung der Länge der Züge, die am Bahnsteig halten sollen, seien sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen (S 4f).

Die Errichtung der Bahnsteiglängen sei auch im Wissen erfolgt, „dass 2014 eine neue TSI-Richtlinie durch die Europäische Kommission verabschiedet werden wird, welche keine Ausnahmebestimmungen – wie in Abschnitt 7.3 für Österreich – mehr vorsehen werde.“ Die Ö** verwies auf „Punkt 1.2 der RL [gemeint wohl: des Anhanges des Beschlusses] 2011/275/EU“, wonach der geografische Anwendungsbereich dieser TSI das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem gemäß der Beschreibung in Anhang I Nummer 1.1 der Richtlinie 2008/57/EG ist (S 5).

Im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und um der Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems Rechnung tragen zu können und somit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen nicht-diskriminierenden Zugang auf das Eisenbahnsystem Westachse gewährleisten zu können, müsse die Ö** die Westachse somit TSI-konform errichten und diese als solche für den Personenfernverkehr erhalten. Dazu zähle auch, entsprechende Kapazitäten betreffend Bahnsteiglängen für den Personenfernverkehr vorzuhalten. Die Ö** biete daher ein TSI-konformes Fernverkehrsinfrastrukturpaket an (S 6).

Jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr stehe es nun offen, „die volle Kapazität der zur Verfügung stehenden TSI-konformen Infrastrukturpaketes und damit z.B. die volle Länge der Bahnsteige zu nutzen.“ Es könne „im Gegenteil jedoch nicht sein, dass auf

Grund der subjektiven Festlegung einzelner EVU in Bezug auf die tatsächliche Verwendung des Infrastrukturpaketes wie z.B. die Länge der verwendeten Zuggarnituren ein „Sonderinfrastrukturpaket“ geschnürt wird. Ein solches „Sonderinfrastrukturpaket“ wäre im Verhältnis zu anderen EVU jedenfalls als unsachlich und diskriminierend anzusehen, da die Festelegung nicht auf den europarechtlichen Vorgaben und objektiven Kriterien erfolgen, sondern auf Basis der subjektiven Festlegungen der W** beruhen würde.“ (S 6)

Die Ö** sehe sich „in der Verpflichtung zu gewährleisten, dass alle EVU die gleichen Regeln für die Entrichtung der entsprechenden Nutzungsentgelte für die TSI zu gelten haben.“ Ob die W** ihre Züge als Einfachgarnitur mit einer Länge von 150 m führe oder nicht, sei alleine Sache der W** und habe auf die Qualifizierung als Fernverkehr keine Auswirkung. Die W** nutze die Vorteile der neuen TSI-konformen Hochleistungsausstattung der TEN-Westachse und habe daher auch die entsprechenden Verpflichtungen (zB Bezahlung eines angemessenen und branchenüblichen Entgeltes) zu übernehmen. Eine „Sonderlösung (cherry picking) für die W** [sei] daher aus TSI- und europarechtlichen Gründen ausgeschlossen“ (S 6).

Auf die Stellungnahme der W** vom 27.2.2013 replizierend führte die Ö** aus: Bei der Festlegung der Länge der Züge, die am Bahnsteig halten sollen, seien sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen. Gerade deswegen habe die Ö** „bei der Errichtung einer TSI-konformen Infrastruktur bereits auf die europarechtlichen Vorgaben und ohne die Ausnahmebestimmungen für die Bestandsstrecke Rücksicht genommen.“ Somit sei „auf die tatsächlichen Erfordernisse für den längsten Zug bei den Bahnsteiglängen (längster Zug nach einer Auswertung vom 14.2.2013 mit 410 m; für das Zielnetz 2025+ ist eine max. Bahnsteiglänge von 420 m vorgesehen) bzw auf die Länge 200 bis 400 m (traffic code P2) abgestellt“ worden. Dies habe „nichts mit den internen Einteilungen der Ö** zu tun.“ Der von der W** argumentierte „Zusammenhang mit einer Bevorzugung der P** [sei] vollkommen aus der Luft gegriffen.“ Die Ö** richte sich bei der Errichtung der Bahnsteiglängen vielmehr „nach den verpflichtenden Vorgaben der TSI [...] und nicht nach der „Standardkomposition“ der P**“ (S 6f).

Die Bahnsteiglängen der TEN-Strecken ergäben sich aus all den eben angeführten Gründen aus den Vorgaben der TSI. Die W** nehme die TSI-konforme Infrastruktur der Westachse im Fernverkehr in Anspruch und könne daher alle Vorteile dieser interoperablen Infrastruktur nutzen (S 7).

Hinsichtlich der Höhe der Stationspreise brachte die Ö** vor, „dass der Kostendeckungsgrad im Bereich Stationen mit 20% äußerst niedrig ist (Erlösen in der Höhe von rund 30,4 Mio € stehen im Jahr 2012 Kosten in der Höhe 150,4 Mio € gegenüber) und mit dem Fernverkehrszuschlag (rund 800.000 €) keine auch nur annähernde Kostendeckung erzielt werden kann.“ Da die Kosten somit für die Errichtung und Erhaltung der Bahnhöfe und Bahnsteige derzeit nicht durch das Leistungsentgelt abgedeckt werden könnten, werde derzeit kein angemessenes Entgelt von den Zugangsberechtigten entrichtet. Das branchenübliche Entgelt habe sich bei Verwendung einer TSI-konformen Infrastruktur für Personenfernverkehrszüge (wie zB ***-Railjet, ICE, W**) branchenüblich auf den Fernverkehr und diesem zugeordneten, aufgrund der TSI-Vorgaben erhöhten, Kostenersatz für die

Benützung der Verkehrsstationen zu stützen. Dies unabhängig von der derzeit von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zufällig gewählten Zugsgarnitur bzw Zuglänge (S 7f).

Die W** habe aufgrund ihrer Fernverkehrssegmentierung und der Nutzung der TSI-konformen Infrastruktur auf der Westachse ein angemessenes und branchenübliches Entgelt zu bezahlen, weshalb der von der Ö** ermittelte Verkehrsartgewichtungsfaktor jedenfalls gerechtfertigt sei (S 8).

Aus europarechtlichen Gründen sei die Ö** für die TEN-Strecken dazu verpflichtet, die Infrastruktur TSI-konform zu errichten und entsprechend zu betreiben. In welchem Ausmaß ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur derzeit tatsächlich nutze, liege im eigenen Ermessen des einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmens und sei „für deren Kategorisierung im Nah- oder Fernverkehr irrelevant“ (S 8).

Die W** nutze bereits tatsächlich zumindest einmal täglich die TSI-konformen Längen der Bahnsteige aus. Dass die zweite Garnitur versperrt mitgeführt werde, sei dabei nicht wesentlich. Wesentlich sei hierbei nur, dass die W** die volle Länge des TSI-konformen Bahnsteiges weitgehend ausnutze. Zudem sei bei der Einfahrt in Wien Westbahnhof der versperrte Zugteil der W** an der Front und damit beim Halt nächst dem Aufnahmegebäude angeordnet. Somit nutzten alle Fahrgäste den gesamten Bahnsteigbereich bis zum hinteren Ende, „weshalb nicht ersichtlich sein soll, weshalb die gesamte Argumentation der W** zu den Bahnsteiglängen obsolet wird“ (S 8).

Die konkrete derzeitige Nutzung der 150 m langen W**-Züge sei für die Segmentszuordnung irrelevant. Selbst wenn die W** ihre Verkehre ausschließlich mit Einfachgarnituren abwickeln würde, wäre kein Grund gegeben, diese Verkehre willkürlich einem anderen Marktsegment (Nahverkehr) zuzuordnen. Die W** könnte sich auf Grund höherer Kapazitäten auch jederzeit entschließen, nur noch Doppelgarnituren oder längere Züge zu fahren. Dies stehe der W** jederzeit frei. Die Verkehrsstationen auf der Hochleistungsstrecke Westachse seien jedoch für Fernverkehrszüge TSI-konform zu errichten gewesen und seien entsprechend zu betreiben, weshalb zusätzliche Kosten für den Fernverkehr auf dieser Achse entstünden. Diese Kosten seien unabhängig von der derzeitigen tatsächlichen Länge der Züge der Eisenbahnverkehrsunternehmen, gem EisbG zu tragen (S 8).

Die Standardlängen im Regionalverkehr seien 26 m, 42 m, 67 m, 122 m und 140 m und somit kürzer als die Züge der W**. Im Übrigen sei, wie ausführlich bereits dargelegt, bei der Ermittlung des Marktsegments eben nicht auf die „derzeit aus subjektiven Gründen eines EVU gewählte Zuglänge abzustellen“, und werde die Ö** „es aus europarechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Gründen unterlassen, solche Sonderkategorisierung im Einzelfall nachzukommen.“ Dass die W** weder dem Marktsegment „Regionaler Erschließungsverkehr“ noch „Erschließungsverkehr in Ballungsräumen“, sondern dem Fernverkehrssegment zuzuordnen sei, sei ausführlich dargestellt worden und somit evident. Die erwähnte Tabelle in der Stellungnahme der Ö** vom 14.12.2012 in diese Richtung auszulegen, wäre „sinnfremd und überschießend“ (S 8f).

Der Verkehrsartgewichtungsfaktor werde ua unter dem Gesichtspunkt der Bahnsteiglänge für alle Fernverkehrszüge angewandt, da die Fernverkehrs-Eisenbahnverkehrsunternehmen das

hochrangige TEN-Netz, welches TSI-konform zu errichten gewesen und zu betreiben sei, nutzen. Hierfür seien ein angemessener Kostenersatz und ein branchenübliches Entgelt zu entrichten (S 9).

Eine Auswertung der Zuglängen für den 22.3.2012 (repräsentativer Werktag, ebenfalls wie der 13.12.2012 ein Donnerstag) habe ergeben, dass nur 7% der Nahverkehrszüge länger als 150 m seien (S 9).

Zur erfolgten Auswertung der Zuglängen brachte die Ö** Folgendes vor (S 10):

*„Eine Auswertung vom 13.12.2012 ergab, dass Regionalverkehrszüge im Durchschnitt nur rund 88 m lang sind, während die durchschnittliche Länge von Fernverkehrszügen 214 m beträgt, also die 2,4 fache Länge. Ein Auswertung vom 14.2.2013 ergab, dass Regionalverkehrszüge sind im Durchschnitt nur rund 89 m lang sind, während die durchschnittliche Länge von Fernverkehrszügen 217 m beträgt, also ebenfalls die 2,4 fache Länge aufweisen. Eine weitere Auswertung von Zuglängen vom 22.3.2012 bestätigt diese Ergebnis ebenfalls: Die durchschnittliche Länge von Nahverkehrszügen beläuft sich auf 87 m und von Fernverkehrszüge auf 211 m. Zudem liegt die einfache W**-Garnitur mit einer Länge von 150 m deutlich (um den Faktor 1,7) über der durchschnittlichen Zuglänge im Nahverkehr.“*

Nahverkehrszüge seien von unter 100 m bis 299 m lang, Fernverkehrszüge von unter 100 bis 300 m und mehr Meter lang. Der Hauptanteil der Nahverkehrszüge liege unter 100 m und der Hauptanteil der Fernverkehrszüge liege zwischen 200 m und 299 m. Die W** verwende zT 300 m lange Züge, weshalb sie jedenfalls und unabhängig von der rechtlich vorgegebenen Verkehrsartsegmentierung auch längenmäßig in den Fernverkehrsbereich falle (S 10).

Zur standardmäßigen Bahnsteiglänge führte die Ö** Folgendes aus (S 11):

„Die standardmäßige Bahnsteiglänge für den Nahverkehr ist 100 m. Die standardmäßige Bahnsteiglänge für den TSI-konformen Hochleistungsstreckenfernverkehrs ist 420 m. Die Länge ist somit davon abhängig, ob es sich um eine Ausbaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr handelt, die TSI-konform auszurichten ist oder nicht. Auf S-Bahnstationen sind die Bahnsteiglängen wesentlich kürzer dimensioniert.“

Die Bahnsteigbelegung in den Stationen der Kategorie 1 und 2, in welchen Fernverkehrszüge halten, wurde für den 13.12.2012 ausgewertet. Dabei bestätigt sich, dass Bahnsteige, die von Fernverkehrszügen genutzt werden, signifikant länger sind als jene Bahnsteige, die ausschließlich für Nahverkehrszüge verwendet werden.“

Bezüglich der durchschnittlichen Bahnsteiglängen gab die Ö** Folgendes an:

| | durchschnittliche Bahnsteiglänge in m |
|--|--|
| Kategorie 1 | |
| von Fernverkehr genutzte Bahnsteige | 412 |
| Nahverkehrsbahnsteige (d.h. ausschließlich von NV genutzt) | 281 |

Kategorie 2

| | |
|---|-----|
| <i>von Fernverkehr genutzte Gleise</i> | 390 |
| <i>Nahverkehrsbahnsteige (d.h. ausschließlich von NV genutzt)</i> | 270 |

Ein Bahnsteig werde in modularer Bauweise gefertigt, dh er bestehe aus einzelnen Modulen bzw Sektoren à 79m. Bei längeren Bahnsteigen würden diese Module/Sektoren mehrfach aneinandergereiht. Aus diesem Grund ergäben sich bei längeren Bahnsteigen höhere Kosten sowohl für den Bahnsteig selbst (Einheitspreis 330 € pro m² für Bahnsteigrohbau) und das Bahnsteigdach (350 bis 800 € pro m², Kostenstand 2009) als auch für sämtliche auf dem Bahnsteig befindlichen Ausstattungselemente (zB Preis für geschlossene Wartekoje inkl Montage 80.000 €, 3-teilige Sitzbank inkl Montage 2.000 €; Kostenstand 2013). Diese Mehrkosten beträfen aber nicht nur den Invest sondern auch die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Betriebsführungskosten (Reinigung, Stromkosten, ...) (S 11f).

Zusammengefasst verursache ein Bahnsteig der doppelt bzw dreimal so lang sei verhältnismäßig höhere Kosten für Planung, Bau, Instandhaltung und Betriebsführung. Der Zuschlag für Fernverkehrshalte sei derzeit aber nur mit einem Faktor von 1,25 bemessen, so dass dieser auf jeden Fall aufgrund der derzeit gegebenen Kostenunterdeckung angemessen und branchenüblich und somit gerechtfertigt sei. Die Ö** zeigte eine Kostenaufstellung für Bahnsteigrohbau und Bahnsteigdach ohne zusätzliche Ausstattungselemente und Verkabelungen für einen Bahnsteig mit 420 m Länge und einen Bahnsteig mit 160 m Länge (S 12).

Zu den von ihr (in den Stellungnahmen vom 14.12.2012 sowie vom 12.04.2013) angeführten Kosten für zusätzliche Ausstattungselemente gab die Ö** an, es handle sich um Kosten im Jahr 2012. Zum Ersuchen der Schienen-Control Kommission um Vorlage von Belegen, Kostennachweisen und sonstigen Unterlagen, anhand derer die genannten Kosten ermittelt worden waren, sowie zur Anmerkung der Schienen-Control Kommission, dass einige Beträge sehr hoch erscheinen, brachte die Ö** vor, es würden „weitem nicht jene Kosten in Rechnung gestellt, die gem. § 70 Abs. 1 EiszG im Hinblick auf einen angemessenen Kostenersatz und ein branchenübliches Entgelt möglich wären“ (S 13f).

Die Ö** listete abermals Kosten für Wagenreihungsanzeiger und Fernverkehrsdurchsagen auf. Sie brachte vor, die Auflistung zeige, dass alleine aus dem Titel Reisendeninformation Kosten in der Höhe von 800.000 € jährlich anfallen können. Darüber hinaus wären für die Darstellung der gesamten Kosten für die längeren Bahnsteige zudem insbesondere die Kosten für Planung, den Bau und die Erhaltung zusätzlich zu bewerten (S 14).

Zu den Kosten für den Aushang von Wagenreihungsanzeigern führte die Ö** Folgendes aus:

Zur Abschreibung für Vitrinen (98.550 €): Für die Wagenreihungsanzeiger in Papierform seien 219 Vitrinen in 66 Bahnhöfen erforderlich. Für die Ersterrichtung von Vitrinen für Wagenreihungsanzeiger könne ein Investitionswert von ca 9.000 € pro Vitrine angenommen werden, wobei eine Nutzungsdauer von 20 Jahren angenommen werde. In diesem Wert seien auch die Nebenkosten wie Montage, Fundament etc enthalten. Die Variante der Wandmontage, die in einigen Stationen noch vorhanden sei, gestalte sich entsprechend

günstiger. Es sei geplant in den nächsten Jahren die Variante der Wandmontage sukzessive durch qualitativ hochwertige Vitrinen zu ersetzen (S 14).

Die Personalkosten für Erstellung (105.200 €) setzen sich aus folgenden Kostenblöcken zusammen:

| „Leistungserbringung | Stunden | Stundensatz | Betrag |
|--|---------|-------------|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> • 2 Produktionen (großer und kleiner Fahrplanwechsel) 3 Mitarbeitermonate: Einlesen und Aufbereiten der übermittelten Zugbilddaten 6 Mitarbeitermonate: Erstellung der Wagenreihungsanzeiger im System 0,7 Mitarbeitermonate: Erstellung der druckfertigen Dokumente | 1.620 | 40,71 € | 65.950 € |
| <ul style="list-style-type: none"> • 2 unterjährige Produktionen | 650 | 40,71 € | 26.462 € |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufbereiten, Qualitätskontrolle durch Netzbetrieb: Datenerhebung und Befüllung der Datenbank zur Weitergabe für Ersteller statischer Wagenstandsanzeiger, regelmäßige Qualitätskontrollen des Drucks bzw Aushangs“ | 213 | 60,00 € | 12.780 € |

Zu den Druckkosten (316 Blätter x 4 Auflagen x 20,85 €) von 26.400 €: Nur die Erstaufgabe der Wagenreihungsanzeiger umfasse 316 Blätter. Die Ö** gehe davon aus, dass über das gesamte Fahrplanjahr in Summe 3 Änderungen (insgesamt 4 Auflagen) aufgelegt werden müssen, womit sich die Druck- und Personalkosten pro Blatt entsprechend reduzieren (S 15).

Zu den Aushangskosten (für Ausgang einer Auflage) von 950 €: Aufgrund der Annahme, dass in Summe 4 Auflagen auszuhängen seien, erhöhe sich dieser Wert auf 3.800 € (S 15).

Zur Vitrinenreinigung (219 Vitrinen x 52 Durchgänge pro Jahr x 3,13 €) von 35.650 €: Für die Glasreinigung sei pro Durchführung bei der Firma M** ein Quadratmeterpreis von 1,20 € veranschlagt. Eine Standard A0-Vitrine-Doppelseitig weise eine Glasfläche von 2,61m² auf. Damit ergäbe sich pro Vitrine ein Reinigungspreis von 3,13 €. Bei 52 Durchgängen pro Jahr und 219 Vitrinen ergäben sich jährliche Kosten in der Höhe von rund 35.650 € (S 15).

Zu den Kosten für elektronische Wagenreihungsanzeiger führte die Ö** aus:

Zur Abschreibung (93.000 €): Derzeit gebe es 31 dynamische Wagenreihungsanzeiger an 5 Standorten (Villach, Klagenfurt, Leoben, Feldkirch und Dornbirn). Die aktuellen Kosten je dynamischen Wagenreihungsanzeiger beliefen sich auf 30.000 €. In Summe seien bereits 930.000 € investiert worden, bei einer Abschreibungsdauer von 10 Jahren ergäben sich pro Jahr Kosten in der Höhe von 93.000 € (S 15).

Zur Wartung, Instandhaltung, Entstörung, Betriebsführung (24.742 €): Der Produktpreis der IKT liege bei 66,51 € pro Monat. Damit ergäben sich für 31 Vitrinen jährliche Kosten von 24.742 € (S 15).

Zu den Mehrkosten für Fernverkehrsdurchsagen brachte die Ö** vor:

Zur Wartung, Instandhaltung, Betriebsführung für Lautsprecher (225.193 €): Die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Betriebsführung für Lautsprecher beliefen sich auf 3,3 Mio € pro Jahr. Grundsätzlich werde in der Kostenrechnung nicht nach Regionalverkehr und Fernverkehr differenziert. Diese Differenzierung müsse deshalb wie bei der Zugtrasse im Rahmen einer Modellrechnung erfolgen (S 16).

In der Modellrechnung seien die Kosten für die Wartung, Instandhaltung und Betriebsführung in jenen 100 Stationen berücksichtigt worden, in denen mindestens einmal täglich ein Fernverkehrshalt stattfindet. Dabei seien die Kosten den Segmenten Fern- und Nahverkehr – im Sinne eines Mindestprozentsatzes der dem Fernverkehr zurechenbaren Kosten – auf Basis folgender Modell-Zuglängen zugeschrieben worden:

- kurzer Fernverkehrszug auf Basis 150 m
- durchschnittlich langer Regionalzug auf Basis 87 m

Insgesamt ließen sich entsprechend dieser Modellrechnung 16% der Kosten dem Segment Fernverkehr zuschreiben. Der Mehraufwand gegenüber dem Regionalverkehr betrage 225.193 € für 2012, dies entspreche einem Anteil von 7% (S 16).

Die Ö** nannte in den Gesamtkosten in der Höhe von 3,3 Mio € für Fernverkehr und Nahverkehr enthaltene Positionen wie automatische Ansageeinheit und Lautsprecherkreis (S 16).

Zu Personalaufwand und Produktionsvorbereitung (15.167 €): Die Gesamtkosten für Personalaufwand und Produktionsvorbereitung lägen bei 126.023 € (2.012,5 Stunden à 62,62 €). Davon seien auf Basis der in der Modellrechnung ermittelten Schlüsselung in Summe 20.486 € dem Fernverkehr zugeschrieben worden. Die Mehrkosten gegenüber dem Nahverkehr lägen bei 15.167 € (S 16).

Zum Tonstudio (67.618 €): Die Gesamtkosten für das Tonstudio lägen bei 198.089 €. Davon seien in Summe 73.131 € dem Fernverkehr zuzuschreiben. Die Mehrkosten gegenüber dem Nahverkehr lägen bei 67.618 € (S 17).

Zur Abschreibung (109.279 €): Insgesamt betrage die AfA für die Lautsprecher jährlich 1,6 Mio €, davon seien dem Fernverkehr in Summe rund 250.342 € zugeschrieben worden. Die Mehrkosten gegenüber dem Regionalverkehr lägen damit bei 109.279 € (S 17).

Hinsichtlich der behaupteten häufigeren Inanspruchnahme der Stationsinfrastruktur durch Passagiere von Fernverkehrszügen brachte die Ö** vor, durch die intensivere Nutzung der Verkehrsstation ergäben sich höhere Kosten bei Liften, Rolltreppen, Warteräumlichkeiten und dgl. Weiters sei das gesamte Ausstattungssportfolio von Fernverkehrsstationen grundsätzlich auf die längere Aufenthaltsdauer von Fernverkehrsreisenden ausgelegt, wodurch generell höhere Kosten anfielen (S 18).

Die Ö** nannte beispielhaft jährliche Reinigungskosten der Stationen Wien Traisengasse (rund 85.000 €) und Wels Hbf (rund 410.000 €) (S 20).

Bezüglich der Kosten der Sektoreneinteilung führte die Ö** in Beantwortung der Fragen der Schienen-Control Kommission aus, selbstverständlich würden Ausstattungsmerkmale, die das Mindestzugangspaket betreffen, nicht mit dem Stationspreismodell verrechnet. Im Schreiben vom 14.12.2012 seien nur sämtliche, die Sektoreneinteilung betreffenden Elemente erschöpfend aufgezählt worden (S 20).

Bezüglich der Kosten führte die Ö** aus, zwei Schilder mit den Bahnsteigbezeichnungen – egal ob eine Sektorenbezeichnung vorhanden sei oder nicht – müssten grundsätzlich auch für den Regionalverkehr vorhanden sein. Daher seien bei der Schilderanzahl nur jene Schilder berücksichtigt worden, die zusätzlich aufgrund des Fernverkehrs erforderlich seien. Dh wenn zum Beispiel 6 Sektoren vorhanden seien, würden dem Fernverkehr nur 4 Sektorenschilder angerechnet (S 20).

Die Ö** gab Kosten für die Sektoreneinteilung für den Bahnhof St. Pölten in der Höhe von 450 € pro Schild an, was in Summe (inklusive Kosten der Montage) 7.168 € für 14 zusätzlich Schilder für Fernverkehr ausmache. Die buchhalterische Abschreibedauer betrage 5 Jahre, die AfA pro Jahr somit 1.434 € (S 21).

Zur Frage der Schienen-Control Kommission nach der Ermittlung des Verkehrsartgewichtungsfaktors von 1,25 anhand der Kosten für längere Bahnsteige, der Kosten für zusätzliche Ausstattungselemente sowie des angeblich längeren Aufenthalts von Fernverkehrsreisenden in der Verkehrsstation gab die Ö** Folgendes an (S 22) :

„Die Mehrkosten für Fernverkehrshalte (Faktor 1,25) verteilen sich folgendermaßen:

- *Kosten für längere Bahnsteige: mindestens 345.000 €
Eine Modellrechnung für 13 Stationen der Kategorie 1 und 2 ergab Mehrkosten (AfA) für den Bahnsteigrohbau ohne Dach und sonstige Ausstattungselemente in der Höhe von 345.000 €. Bei Berücksichtigung von Mehrkosten für das Bahnsteigdach und sonstige Ausstattungselemente liegen die Gesamtkosten für längere Bahnsteige jedenfalls über dem oa Betrag.*
- *Kosten für zusätzliche Ausstattungselemente für Fernverkehr: 800.000 €
Wie bereits im letzten Schreiben vom 14.12.2012 vorgebracht, können wir den Fernverkehrszuschlag alleine mit den Kosten für die zusätzlichen Ausstattungselemente belegen [...].*
- *längerer Aufenthalt der Fernverkehrsreisenden: kostenmäßig nicht berücksichtigt.“*

Aus Sicht der Ö** sei es methodisch sehr wohl gerechtfertigt, durch Fernverkehrszüge verursachte Mehrkosten in Form eines Faktors mit dem Stationsentgelt multipliziert zu verrechnen, da mehrere Bahnsteige sowie deren Bahnsteiglängen für den Fernverkehr dimensioniert und gleichzeitig sämtliche Ausstattungskriterien auf dieser Bahnsteiglänge modulartig wiederholt werden müssten. Sämtliche Bahnsteige, die aufgrund des Marktsegments Fernverkehr länger dimensioniert seien, zögen dementsprechende

Mehrkosten (betreffen sowohl den Invest, als auch die Instandhaltungs- und Betriebskosten) nach sich (S 22).

Für einen Fernverkehrsgewichtungsfaktor spreche ferner die Tatsache, dass es sich hierbei um einen sehr komplexen Sachverhalt handle und sich die Kosten nur zu einem gewissen Teil linear mit der Bahnsteiglänge hochrechnen ließen. So seien beispielsweise lange Bahnsteige nur bis zu einer gewissen Länge überdacht. Aufgrund dieser komplexen Zusammenhänge sei es naheliegend, die Mehrkosten für den Fernverkehr über einen Faktor abzubilden, in dem auch die Bahnsteigkapazität (Anzahl der Bahnsteige) berücksichtigt sei. Im Vergleich dazu sei ein absoluter Zuschlag weniger geeignet, diesen Kostensachverhalt realitätsnah abzubilden (S 23).

Darüber hinaus seien Fernverkehrsstationen grundsätzlich quantitativ stärker mit Ausstattungselementen bestückt als Regional- oder S-Bahnstationen, gleiches gelte für die Abstufung nach Frequenzkategorien. Aus diesem Grund sei es aus Sicht der Ö** methodisch sehr wohl gerechtfertigt und sachgerecht, die sich ergebenden Mehrkosten über einen Faktor zu abbilden. Im Hinblick auf die strategische Spezifikation sei angemerkt, dass von der Ö** klare Vorgaben für die Ausstattung von Verkehrsstationen einerseits in Abhängigkeit von der Fahrgastfrequenz und andererseits auf Basis des Bedarfs des Marktsegments Fernverkehr festgelegt worden seien. Darüber hinaus gälten die europarechtlichen Vorgaben der TSI (S 23).

Die Ö** listete nach der Stationskategorie variierende Spezifikationen hinsichtlich der Ausstattungskriterien Witterungsschutz, dynamische Fahrgastinformation und Sitzgelegenheiten auf. Weiters verwies sie darauf, dass Vitrinen beispielsweise in Stationen mit höherer Fahrgastfrequenz in Sockelmontage vorgesehen seien, während in Stationen mit geringerer Fahrgastfrequenz die günstigere Stehermontage gewählt werde (S 23f).

Ein absoluter Zuschlag würde kleinere Stationen unverhältnismäßig hoch belasten: Es wäre beispielsweise unverhältnismäßig, wenn Vöcklabruck, Kapfenberg oder Tullnerfeld mit dem gleichen Zuschlag belegt wären wie Wien Westbahnhof. Diesbezüglich nannte die Ö** die Fernverkehrszuschläge für diese Stationen anhand der Preise 2013 (S 24).

Berechne man einen Durchschnittswert der Fernverkehrszuschläge nach Stationskategorien, so komme man zu Werten, die sich an der Größe, Dimensionierung und Ausstattung der Stationen orientieren. Ein absoluter Zuschlag in der Höhe von 0,91 € würde hingegen sogar den Grundpreis in den unteren Kategorie (5 und 6) übersteigen und damit unverhältnismäßig wirken. Die Ö** verglich den durchschnittlichen Fernverkehrszuschlag je Stationskategorie gemäß dem aktuellen Preismodell mit einem absoluten Zuschlag in der Höhe von 0,91 € (S 24).

Zur Thematik „absoluter Zuschlag versus Faktor“ merkte die Ö** darüber hinaus an, sämtliche Infrastrukturmanager in Europa, welche die Zuglänge bzw eine Verkehrsartgewichtung im Preismodell berücksichtigen, würden dieses Preiskriterium stets über einen Faktor anwenden. Ein Modell, wo dies über einen absoluten Zuschlag erfolge, sei der Ö** hingegen nicht bekannt (S 25).

Belege bzw sonstige Nachweise von Kosten legte die Ö** mit ihrer Stellungnahme trotz entsprechender Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission **nicht** vor.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 enthalten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel II „Überblick“, welches die vier Module darstellt, aus denen sich das Stationsentgelt zusammensetzt. Dieses Kapitel der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 umfasst jeweils unter anderem das folgende Modul 4:

| | | | |
|---------|------------------------|------------------------------------|-------------|
| MODUL 4 | Verkehrsart-gewichtung | Fernverkehr | Faktor 1,25 |
| | | Regionalverkehr- und S-Bahnverkehr | Faktor 1 |

Die Module 1 bis 4 im Kapitel II „Überblick“ werden beispielsweise im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 5) folgendermaßen dargestellt:

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

Während das Modul 4 in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2014 jeweils den gleichen Inhalt aufweist, wurden an den Modulen 1 bis 3 sowie an der Einteilung der

Grundkategorien anhand der Reisendenfrequenz mitunter Änderungen vorgenommen. Beispielsweise wurden im Kapitel II „Überblick“ des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013 im Vergleich zu 2012 die Zahlen der Reisendenfrequenz pro Tag (im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 noch als „Fahrgastfrequenz“ bezeichnet), die für die Einordnung von Stationen in die Grundkategorien ausschlaggebend sind, für die Kategorien 1 und 2 abgesenkt (Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012: Kategorie 1: 27.500 bis 65.000, Kategorie 2: 8.000 bis 27.500; Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013: Kategorie 1: 20.000 bis 65.000, Kategorie 2: 8.000 bis 20.000).

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der Ö** enthalten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel IIIa mit einer Übersicht der Stationspreise für die jeweilige Netzfahrplanperiode. In dieser Übersicht wird das Modul 4 folgendermaßen dargestellt:

| | Produkt / Leistung | Einheit | Faktor | Preis in Euro (exkl. 20% USt) |
|-------------------------------------|--------------------|---------|--------|----------------------------------|
| 3. Stationshalt Reiseverkehr | | | | |

[...]

| Verkehrsartgewichtung | | | | |
|-----------------------|---|------|-----------|--------------------|
| Modul 4 | Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV) | Halt | gr | Faktor 1 |
| | Gewichtung Fernverkehr (FV) | Halt | gf | Faktor 1,25 |

Das Kapitel IIIa „Übersicht Preise 2013“ umfasst beispielsweise im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 5) die folgende Tabelle:

| | Produkt / Leistung | Einheit | Faktor | Preis in Euro (exkl. 20% USt) |
|---|--|---------|-------------------|----------------------------------|
| 3. Stationshalt Reiseverkehr | | | | |
| Grundpreis nach Stationskategorie | | | | |
| Modul 1 | Stationsgrundkategorie 1 | Halt | sgk ₁ | 5,0945 |
| | Stationsgrundkategorie 2 | Halt | sgk ₂ | 2,9213 |
| | Stationsgrundkategorie 3 | Halt | sgk ₃ | 2,0520 |
| | Stationsgrundkategorie 4 | Halt | sgk ₄ | 1,2552 |
| | Stationsgrundkategorie 5 | Halt | sgk ₅ | 0,6032 |
| | Stationsgrundkategorie 6 | Halt | sgk ₆ | 0,3133 |
| Zu- und Abschläge | | | | |
| Modul 2 | Abschlag Wetterschutz (sgk ₁₋₅) | Halt | a _{ws} | -0,1304 |
| | Zuschlag Wetterschutz (sgk ₆) | Halt | z _{ws} | 0,1304 |
| | Abschlag Lautsprecher (sgk ₁₋₆) | Halt | a _l | -0,1739 |
| | Abschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₁₋₃) | Halt | a _{zza} | -0,2927 |
| | Zuschlag Zugzielanzeige/Monitor (sgk ₄₋₆) | Halt | z _{zza} | 0,2927 |
| | Abschlag Fahrtreppe (sgk ₁) | Halt | a _f | -0,3318 |
| | Zuschlag Fahrtreppe (sgk ₂₋₆) | Halt | z _f | 0,3318 |
| | Abschlag Videoanlage (sgk ₁₋₂) | Halt | a _v | -0,0797 |
| | Zuschlag Videoanlage (sgk ₃₋₆) | Halt | z _v | 0,0797 |
| | Abschlag Security (sgk ₁) | Halt | a _s | -0,4899 |
| | Zuschlag Security (sgk ₂₋₆) | Halt | z _s | 0,4899 |
| | Zuschlag Koffertrolleystützpunkt (sgk ₁₋₆) | Halt | z _k | 0,0062 |
| | Zuschlag InfoPoint (sgk ₁₋₆) | Halt | z _i | 0,3761 |
| Bahnsteigkapazität (gilt für Stationsgrundkategorie 1 bis 4) | | | | |
| Modul 3 | 1 bis 2 Bahnsteigkanten | Halt | bk ₁₋₂ | Faktor 1 |
| | 3 bis 4 Bahnsteigkanten | Halt | bk ₃₋₄ | Faktor 1,1 |
| | 5 bis 7 Bahnsteigkanten | Halt | bk ₅₋₇ | Faktor 1,2 |
| | 8 und mehr Bahnsteigkanten | Halt | bk ₈ | Faktor 1,3 |
| Verkehrsartgewichtung | | | | |
| Modul 4 | Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV) | Halt | g _r | Faktor 1 |
| | Gewichtung Fernverkehr (FV) | Halt | g _f | Faktor 1,25 |
| Zusatzservice Stationshalt | | | | |
| 3.6.1 | Zusatzservice Personaleinsatzstunden | Stunden | z _s | siehe Kap. 2.1 |

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 und 2013 der Ö** enthalten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel IV 3.4 „Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)“ mit folgendem Inhalt:

„3.4 Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)“

Im Rahmen der Trassenzuweisung werden die bestellten Zugklassen durch die Ö** einer bestimmten Verkehrsart zugeschrieben. Die Zuschreibung erfolgt durch die Ö** mittels der Vergabe von Zugklassen gemäß Definition des DB 639.

Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im Rahmen der Stations-Preisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen. Darüber hinaus benötigt der Personenfernverkehr zusätzliche Ausstattungselemente wie Flächen für Wagenstandsanzeiger sowie die Sektoreneinteilung am Bahnsteig.

Fernverkehr (FV) Faktor 1,25
Zugklassen: CDS, CNL, D, DBEX, DBS, DRV, EC, EN, IC, ICE, O-EC, O-IC, RJ, SCNL, SD, SDRV, SEC, SEN, SIC, SICE, SO-EC, SO-IC, SRJ, WEST, ...

Regional- und S-Bahnverkehr (RV): Faktor 1
Zugklassen: CAT, CDR, DBR, DBRE,, E, ER, EZ, MBSR, R, REX, RSB, SB, SCAT, SE, SER, SEZ, SPR, SR, SREX, SRSB, SRZ, SSB, SSPR, SZR, ZSR, ...“

Die Fernverkehrs-Zugklasse „WEST“ (für Züge der W**) sowie die Regionalverkehrs-Zugklasse „DBRE“ (für Regionalexpress-Züge der D**) waren in den ersten vier Versionen des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2012 nicht enthalten, sondern wurden in der Version 5 (Stand 01.12.2011) ergänzt.

Der Produktkatalog Netzzugang Stationen 2014 der Ö** enthält in jeder seiner Versionen ein Kapitel IV 3.4 „Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)“ mit folgendem Inhalt:

„3.4 Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)“

Im Rahmen der Trassenzuweisung werden die bestellten Zugklassen durch die Ö** einer bestimmten Verkehrsart zugeschrieben. Die Zuschreibung erfolgt durch die Ö** mittels der Vergabe von Zugklassen gemäß Definition des DB 639.

Fernverkehr (FV) Faktor 1,25
Zugklassen: CDS, CNL, D, DBEX, DBS, DRV, EC, EN, IC, ICE, O-EC, O-IC, RJ, SCNL, SD, SDRV, SEC, SEN, SIC, SICE, SO-EC, SO-IC, SRJ, WEST, ...

Regional- und S-Bahnverkehr (RV): Faktor 1
Zugklassen: CAT, CDR, DBR, DBRE,, E, ER, EZ, MBSR, R, REX, RSB, SB, SCAT, SE, SER, SEZ, SPR, SR, SREX, SRSB, SRZ, SSB, SSPR, SZR, ZSR, ...

Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im Rahmen der Stationspreisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen. Darüber hinaus werden dem Personenfernverkehr zusätzliche Ausstattungselemente wie Flächen für Wagenrei-

hungsanzeiger in Papierform, elektronische Wagenreihungsanzeiger (wo verfügbar) sowie eine Sektoreneinteilung am Bahnsteig zur Verfügung gestellt.

- *Im Stationspreis inkludiert ist die Erstellung, der Druck und der Aushang von Wagenreihungsanzeigern für Regel-Fernverkehrszüge auf Fernverkehrshalten in Papierform (Erstaushang). Bei Änderungen nach dem Erstaushang von Wagenreihungsanzeigern in Papierform werden dem verursachenden EVU sämtliche Kosten für den Druck und für den Aushang (Aushangservice und Kilomergeld-Sätze) in Rechnung gestellt. Änderungen werden zu den von der Ö** bekanntgegeben Änderungsterminen umgesetzt. Die dafür veröffentlichten Vorlaufzeiten (siehe Änderungstermine in den SNNB) sind unbedingt einzuhalten.*
- *Die Darstellung der Wagenreihung auf elektronischen Wagenreihungsanzeigern erfordert die automatisierte Übermittlung der Zugdaten über die von der Ö** beschriebene Schnittstelle für den Datenaustausch. Bei Änderungen, die eine unterjährige Adaptierung der elektronischen, dynamischen Kundeninformationssysteme erfordern, werden dem verursachenden EVU die Kosten für die Umsetzung dieser Anpassung in Rechnung gestellt. Die entsprechenden Vorlaufzeiten finden sich in den SNNB unter http://www.***."*

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 sind Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012, 2013 bzw 2014 der Ö** und gelten für die Nutzung der Betriebsstellen der Ö**, die für den Halt von Personenzügen vorgesehen sind.

Das Stationspreismodell der Ö** geht von Grundkategorien 1 bis 6 aus, die jeweils Stationen mit einer bestimmten Reisendenfrequenz pro Tag umfassen. Im Rahmen des Moduls 1 werden den Zugangsberechtigten Basisleistungen wie Beschilderung oder Aushangfahrpläne zur Verfügung gestellt. Zu dem Preis für Leistungen des Moduls 1, der von der Grundkategorie der Station abhängt, werden im Modul 2 Zu- und Abschläge je nach Vorhandensein oder Fehlen bestimmter Ausstattungsmerkmale der Station addiert bzw subtrahiert. Der sich aufgrund dieser Berechnungen ergebende Preis wird gemäß dem Modul 3 in Abhängigkeit von der Anzahl der Bahnsteige einer Station mit einem Faktor multipliziert, der zwischen 1 und 1,3 liegt. Der gemäß den Modulen 1 bis 3 errechnete Preis wird im Modul 4 für Halte von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert.

Der Preisunterschied zwischen einem Halt eines Fernverkehrszuges und einem Halt eines Zuges des Regional- und S-Bahnverkehrs variiert somit in Abhängigkeit von der Grundkategorie, den Ausstattungsmerkmalen sowie der Anzahl der Bahnsteige einer Station. Der Preisunterschied zwischen Halten von Fernverkehrszügen und Zügen des Regional- und S-Bahnverkehrs variiert somit nicht nur zwischen Stationen unterschiedlicher Kategorie, sondern auch innerhalb einer Stationskategorie. Dies zeigen etwa die Preise für Stationen der Grundkategorie 1 im Kapitel IIIb „Übersicht Preise 2013“ des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013:

IIIb Übersicht Preise 2013

| 3. Stationshalt Reiseverkehr Produkt / Leistung | Preis RV | Preis FV |
|---|-------------------------------------|----------|
| | pro Halt in Euro (exkl. 20% USt) | |
| Preis pro Halt nach Ausstattungskategorie | | |
| 3.1.01 Grundkategorie 1 mit Ktstp, Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr | € 6,9999 | € 8,7499 |
| 3.1.02 Grundkategorie 1 mit Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr | € 6,9918 | € 8,7398 |
| 3.1.03 Grundkategorie 1 mit 8 Bahnsteigkanten und mehr | € 6,6157 | € 8,2696 |
| 3.1.04 Grundkategorie 1 mit 5-7 Bahnsteigkanten | € 6,1087 | € 7,6359 |
| 3.1.05 Grundkategorie 1 mit 3-4 Bahnsteigkanten | € 5,6016 | € 7,0020 |
| 3.1.06 Grundkategorie 1 ohne Security | € 4,6046 | € 5,7558 |
| 3.1.07 Grundkategorie 1 mit Ktstp, Infopoint und 3-4 Bahnsteigkanten, ohne Security | € 5,4456 | € 6,8070 |
| 3.1.08 Grundkategorie 1 mit 5-7 Bahnsteigkanten, ohne Security | € 5,5208 | € 6,9010 |
| 3.1.10 Grundkategorie 1 ohne Videoanlage, ohne Security und ohne Fahrtreppe | € 4,1931 | € 5,2414 |
| 3.1.12 Grundkategorie 1 mit Ktstp und 8 Bahnsteigkanten und mehr | € 6,6238 | € 8,2798 |

Während der Unterschied zwischen Fernverkehrs- und Regionalverkehrshalt in Stationen der Ausstattungskategorie „3.1.10 Grundkategorie 1 ohne Videoanlage, ohne Security und ohne Fahrtreppe“ nur € 1,0483 beträgt, macht er in der Ausstattungskategorie „3.1.01 Grundkategorie 1 mit Ktstp [Koffertrolleystützpunkt], Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr“ € 1,75 aus.

Die auf dem Schienennetz der Ö** verkehrenden Fernverkehrszüge weisen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf. Nahverkehrszüge sind von rund 30 m bis rund 230 m lang.

Die P** führt am Schienennetz der Ö** im Fernverkehr vor allem IC-Züge mit Gesamtzuglängen von unter 100 m bis rund 300 m, railjet-Züge mit 205 m (einfache Garnitur) bzw 410 m (Doppelgarnitur) Gesamtzuglänge, ICE 1-Züge (14 Wagen) mit 411 m Gesamtzuglänge, ICE-Züge mit Gesamtzuglängen zwischen 185 m und 205 m und EN-Züge mit Gesamtzuglängen von ca 100 m bis über 400 m. Die Höchstgeschwindigkeit von IC-, railjet-, ICE 1 und ICE-Zügen beträgt 200 km/h oder mehr, jene von EN-Zügen beträgt maximal 160 km/h. Im Regionalverkehr führt die P** unter anderem REX 200-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und Gesamtzuglängen von unter 100 m bis ca 230 m.

Die W** führt seit der Netzfahrplanperiode 2012 (somit seit 11.12.2011) auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg (bzw Freilassing) Züge im Fernverkehr mit einer Gesamtzuglänge von 150 m und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Im Fahrplanjahr 2013 führt die W** einmal täglich einen Zug als Doppelgarnitur, der eine Gesamtzuglänge von 300 m aufweist. Die Züge der W** halten in den Verkehrsstationen Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf, Neumarkt-Köstendorf und Salzburg Taxham Europark auf Bahnsteigen, welche eine Länge von unter 300 m aufweisen.

Die Bahnsteige in der Station Tullnerfeld sind 320 m (bzw ein Bahnsteig 160 m) lang. Die Bahnsteige in der Station Salzburg Taxham Europark sind 250 m lang.

Ob sich Reisende, die Fernverkehrszüge benützen, länger im Bahnhof aufhalten und die Einrichtungen des Bahnhofs mehr nützen als Reisende, die Züge des Regional- und S-Bahnverkehrs benützen, konnte nicht festgestellt werden.

Die Ö** hat den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts (§ 70 Abs 1 EisbG) ermittelt. Nach welchen Grundsätzen die Ö** die Entgeltregelung ermittelt hat, kann nicht festgestellt werden.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zum Inhalt der bescheidgegenständlichen Kapitel der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der Ö** gründen sich auf die Einsicht in diese Produktkataloge, deren Inhalt unbestritten ist. Ebenso stützt sich die Feststellung, dass diese Produktkataloge für die Nutzung der Betriebsstellen der Ö** gelten, die für den Halt von Personenzügen vorgesehen sind, auf die Einsicht in die Produktkataloge (Kapitel I „Allgemeines“). Die Feststellung, dass es sich bei den genannten Produktkatalogen um Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012, 2013 bzw 2014 der Ö** handelt, stützt sich auf die Einsicht in diese Schienennetz-Nutzungsbedingungen, deren Inhalt unbestritten ist.

Die Feststellungen zur Berechnung der Stationsentgelte der Ö** anhand der vier Module sowie zum Preisunterschied zwischen Halten von Fernverkehrszügen und Halten von Zügen des Regional- und S-Bahnverkehrs leiten sich aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der Ö** ab.

Die Längen der Züge, die am Schienennetz der Ö** verkehren, insbesondere die Längen der von der P** sowie der W** geführten Züge sowie deren Höchstgeschwindigkeiten sind amtsbekannt. Sie ergeben sich im Übrigen aus dem System „Aramis“ der Ö**, einer Online-Realtime-Zugverfolgung, die die aktuelle Position der Züge auf dem Streckennetz der Ö** anzeigt, und auf das die Schienen-Control Kommission über die Schienen-Control GmbH Zugriff hat. Die die Zuglängen betreffenden Feststellungen stützen sich auch auf das Vorbringen der Ö** in ihren Schriftsätzen vom 12.04.2013 (§ 4) sowie vom 29.05.2013 (§ 9f).

Dass die W** einen Zug pro Tag als Doppelgarnitur führt, ist ebenfalls amtsbekannt und wurde darüber hinaus von der Ö** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (§ 8) nicht bestritten, nachdem sie die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 25.04.2013 auf diesen Umstand hingewiesen hatte.

Auch die Bahnsteiglängen sowie die Tatsache, an welchen Bahnsteigen Züge halten, sind amtsbekannt und ergeben sich darüber hinaus aus dem System „Aramis“ der Ö**.

Dass die W** seit der Netzfahrplanperiode 2012 Züge auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg (bzw Freilassing) führt, ist amtsbekannt und unbestritten.

Dass nicht festgestellt werden konnte, ob sich Reisende, die Fernverkehrszüge benützen, länger im Bahnhof aufhalten und die Einrichtungen des Bahnhofs mehr nützen als Reisende,

die Züge des Regional- und S-Bahnverkehrs benützen, ergibt sich daraus, dass das entsprechende Vorbringen der Ö** durch die von ihr vorgelegten Unterlagen (Bachelorarbeit „Aufenthaltszeit von Fernreisenden am Bahnhof – Am Beispiel des Wiener Westbahnhofes“ von P** H** (FH St. Pölten, Sommersemester 2011) sowie „Touchpoint Bahnhof“ (Juni 2012) der Ströer Sales & Services GmbH) nicht gestützt wird.

Die Präsentation der Ströer Sales & Services GmbH stellt keine empirische Untersuchung dar, sondern zeigt Vermarktungsmöglichkeiten eines Bahnhofs auf und stellt daher nicht auf einen Bahnhof im Sinne einer Verkehrsstation ab. Weiters dienen die Züge des Fernverkehrs in Österreich auch für Nahverkehrsleistungen, was in Deutschland weit weniger zutrifft, sodass die – auf Deutschland bezogene – Präsentation auch aus diesem Grund nicht auf Österreich umgelegt werden kann. Die der Bachelorarbeit zugrunde liegende Untersuchung wurde nicht differenziert nach Fahrgästen von Fern- und Nahverkehrszügen durchgeführt. Da sie nur an einem Bahnhof durchgeführt wurde, kann sie nicht als repräsentativ für Gesamtösterreich angesehen werden. Des Weiteren wurde der gesamte Bahnhof und nicht die Verkehrsstation betrachtet. Auf diese Umstände hat die Schienen-Control Kommission die Ö** im Schreiben vom 30.11.2012 (S 3f) hingewiesen.

Die Feststellungen, dass die Ö** den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hat, sowie, dass nicht festgestellt werden kann, nach welchen Grundsätzen die Ö** die Entgeltregelung ermittelt hat, folgen aus dem Vorbringen der Ö**:

Die Ö** hat den Verkehrsartgewichtungsfaktor im Zuge des gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens sowie des Verfahrens zu GZ SCK-WA-12-002 mit Kosten für längere Bahnsteige, Kosten für zusätzliche, für Fernverkehrszüge erforderliche Ausstattungselemente von Verkehrsstationen sowie mit einem angeblich längeren Aufenthalt von Fernverkehrsreisenden in der Verkehrsstation begründet. Sie hat jedoch weder Kosten nachgewiesen, die diese drei Komponenten verursachen, noch hat sie dargelegt, wie sie anhand derartiger Kosten den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 ermittelt hat.

Zu den behaupteten Mehrkosten für längere Bahnsteige nannte die Ö** in mehreren Stellungnahmen keine konkreten Beträge. In ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 22) brachte sie erstmals vor, eine Modellrechnung für 13 Stationen der Kategorie 1 und 2 habe Mehrkosten (AfA) für den Bahnsteigrohbau ohne Dach und sonstige Ausstattungselemente in der Höhe von 345.000 € ergeben. Sie legte jedoch weder eine Modellrechnung vor noch legte sie in sonstiger Weise dar, wie sie den Betrag von € 345.000 ermittelt hatte. Auch gab sie (trotz entsprechenden Ersuchens der Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 25.04.2013 (Frage 4)) weder das (Fahrplan)Jahr an, für welches die Zahl ermittelt worden war, noch legte sie Unterlagen vor, die die Kosten der längeren Bahnsteige belegt hätten.

Hinsichtlich der zusätzlichen Ausstattungselemente für Halte von Fernverkehrszügen gab die Ö** zunächst ebenfalls keine konkreten Kosten an, die diese Ausstattungselemente verursachen. Erst in späteren Stellungnahmen begann sie schrittweise, solche Kosten – wie Kosten für Vitрины, für den Aushang von Wagenreihungsanzeigern, für elektronische Wagenreihungsanzeiger und Fernverkehrsdurchsagen – zu beziffern.

Belege, Kostennachweise und sonstige Unterlagen, anhand derer die im Laufe des Verfahrens angeführten Kosten für zusätzliche Ausstattungsmerkmale ermittelt wurden, legte die Ö** nicht vor. Dies, obwohl die Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 25.04.2013 (Frage 5)b.) um Vorlage entsprechender Belege, Kostennachweise und sonstiger Unterlagen ersucht und darauf hingewiesen hatte, dass einige Beträge in der Kostenaufstellung sehr hoch erscheinen.

Die Kosten einer Sektoreneinteilung bezifferte die Ö** in mehreren Stellungnahmen gar nicht. In der Stellungnahme vom 14.12.2012 (S 8) brachte sie vor, sie habe die Kosten der Sektoreneinteilung innerhalb der ihr gesetzten kurzen Beantwortungsfrist nicht bewerten können. In der Stellungnahme vom 29.05.2013 bezifferte sie Kosten der Sektoreneinteilung, allerdings nur hinsichtlich des Bahnhofs St. Pölten. Auch diesbezüglich legte die Ö** keinerlei Belege vor.

In ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 22) brachte die Ö** vor, die [von ihr angenommene] längere Aufenthaltsdauer von Fernverkehrsreisenden sei (bei der Ermittlung des Fernverkehrsfaktors) kostenmäßig nicht berücksichtigt worden. Allerdings nannte sie – freilich wiederum ohne Belege – jährliche Reinigungskosten iHv € 85.000 für die Station Wien Traisengasse sowie von € 410.000 für Wels Hbf.

Die Ö** hat im Laufe des Verfahrens zu GZ SCK-WA-12-002 sowie des gegenständlichen Verfahrens zunächst keine Mehrkosten beziffert, die ihr durch Halte von Fernverkehrszügen im Vergleich zu Halten von Nahverkehrszügen entstehen. Erst auf mehrmalige Nachfrage seitens der Schienen-Control Kommission nannte sie schrittweise verschiedene Kostenpositionen, zunächst nur in Hinblick auf Ausstattungselemente der Stationen, auf nochmalige Nachfrage der Schienen-Control Kommission auch in Hinblick auf die Bahnsteiglänge.

Trotz entsprechender Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission hat die Ö** die von ihr angeführten **Kosten weder belegt noch hat sie dargelegt, wie sie anhand dieser Kosten einen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 ermittelt hat.** Dies, obwohl die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 25.04.2013 (S 4) mitgeteilt hat, dass mangels einer schlüssigen Darlegung, wie die Ö** anhand konkreter, durch Stationshalte von Fernverkehrszügen entstehender Kosten den Faktor von 1,25 ermittelt hat, davon ausgegangen werden müsse, dass dieser Faktor nicht entsprechend den Vorgaben des § 70 Abs 1 EisbG ermittelt wurde.

Zur Ausführung der Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 25.04.2013 (S 4), dass es aus ihrer Sicht nicht sachgerecht ist, durch Fernverkehrszüge verursachte Mehrkosten in Form eines Faktors zu verrechnen, mit dem das Stationsentgelt multipliziert wird, verwies die Ö** bloß nochmals auf das Erfordernis längerer Bahnsteige sowie zusätzlicher Ausstattungskriterien für Fernverkehrszüge (S 22 der Stellungnahme vom 29.05.2013). Weiters führte sie aus, es handle sich bei dem Fernverkehrsgewichtungsfaktor um einen sehr komplexen Sachverhalt, weshalb es naheliegend sei, die Mehrkosten für den Fernverkehr über einen Faktor abzubilden, in dem auch die Bahnsteigkapazität (Anzahl der Bahnsteige) berücksichtigt sei (S 23 der genannten Stellungnahme). Die Ö** nannte

(unternehmensinterne) Mindestanforderungen für die Bahnsteigausstattung in Hinblick auf Witterungsschutz, dynamische Fahrgastinformation und Sitzgelegenheiten (S 23f). Die genannten Mindestanforderungen stellen allerdings auf die Stationskategorie und nicht auf die Stationsnutzung durch Fernverkehrszüge ab.

Soweit die Ö** in Hinblick auf die Branchenüblichkeit darauf verwies, dass auch andere Infrastrukturbetreiber in Europa die Zuglänge bzw eine Verkehrsartgewichtung über einen Faktor berücksichtigen (vgl insbesondere S 25 der Stellungnahme vom 29.05.2013), legte sie ebenfalls nicht dar, wie sie anhand solcher von anderen Infrastrukturbetreibern angewandten Faktoren – die sie im Übrigen nicht näher beschrieb – den Faktor 1,25 ermittelt hat.

Die Schienen-Control Kommission hat die Ö** im gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren sowie im Verfahren zu GZ SCK-WA-12-002 insgesamt **vier Mal** (nämlich mit Schreiben vom 05.06.2012, vom 04.09.2012, vom 30.11.2012 sowie vom 25.04.2013) zu einer Stellungnahme bezüglich des Faktors „Verkehrsartgewichtung“, insbesondere bezüglich der Kosten von Halten von Fernverkehrszügen, die dem Faktor zugrunde liegen, aufgefordert. Die Ö** hat zum Faktor „Verkehrsartgewichtung“ insgesamt **sechs Mal** Stellung genommen (nämlich mit Schreiben vom 13.07.2012, vom 07.11.2012, vom 14.12.2012, vom 21.02.2013, vom 12.04.2013 und vom 29.05.2013). In keiner dieser sechs Stellungnahmen vermochte die Ö** in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise darzulegen, welche Mehrkosten Halte von Fernverkehrszügen im Vergleich zu Halten von Nahverkehrszügen verursachen sowie, dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 solchen Mehrkosten entspricht.

Die Ö** als Zuweisungsstelle ist gemäß § 70 Abs 1 iVm Abs 2 S 1 EisbG verpflichtet, Entgelte für sonstige Leistungen nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln. Als Zuweisungsstelle ist sie gemäß § 74a Abs 1 EisbG verpflichtet, der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den der Schienen-Control Kommission übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind. Sie hatte daher der Schienen-Control Kommission die Auskünfte zu erteilen, die die Schienen-Control Kommission benötigte, um im Rahmen des gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens (bzw anfänglich des Verfahrens zu GZ SCK-WA-12-002) die Rechtmäßigkeit des Verkehrsartgewichtungsfaktors zu überprüfen.

Hätte die Ö** den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge gesetzeskonform ermittelt, so hätte für sie kein Anlass bestanden, der Schienen-Control Kommission die diesbezüglichen Auskünfte nicht zu erteilen, wäre diese Auskunftserteilung doch in ihrem Interesse gelegen. Dass die Ö** trotz mehrmaliger Auskunftersuchen der Schienen-Control Kommission nicht darzulegen vermochte, wie sie anhand konkreter, durch Halte von Fernverkehrszügen entstehender Kosten den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 ermittelt hat, kann nur dahingehend gewürdigt werden, dass sie den Verkehrsartgewichtungsfaktor nicht gesetzeskonform ermittelt hat.

Es kann im Übrigen auch nicht angenommen werden, dass die Ö** den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 anhand der von ihr im Laufe des Verfahrens angegebenen Kosten ermittelt hat. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte sie diese Kosten bereits zu Beginn der Erörterungen zum Verkehrsartgewichtungsfaktor nennen und belegen

und darüber hinaus erklären können, wie diese Kosten im Verkehrsartgewichtungsfaktor abgebildet werden.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen einer Zuweisungsstelle (unter anderem) hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

§ 74 EisbG regelt Zuständigkeiten der Regulierungsbehörde und setzt damit Art 30 der RL 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur um. Gemäß Art 30 Abs 2 der RL 2001/14/EG kann ein Antragsteller (dh Zugangsberechtigter) die Regulierungsstelle befassen, wenn er der Auffassung ist, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein. Er kann die Regulierungsstelle insbesondere (unter anderem) mit Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens (dh Eisenbahnverkehrsunternehmens) betreffend die Entgeltregelung (Art 30 Abs 2 lit d) sowie betreffend die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte (Art 30 Abs 2 lit e), befassen.

Gemäß Art 30 Abs 3 S 1 der RL 2001/14/EG gewährleistet die Regulierungsstelle, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte **dem Kapitel II („Wegeentgelte“) entsprechen und nichtdiskriminierend sind.**

Die Regulierungsstelle hat somit sowohl zu prüfen, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen ungerecht behandelt bzw diskriminiert worden sind als auch, ob sie auf andere Weise in ihren Rechten verletzt wurden. Die Richtlinie nennt in einer demonstrativen Aufzählung („insbesondere“) Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder des Eisenbahn(verkehrs)unternehmens, durch die Antragsteller ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in ihren Rechten verletzt werden können, darunter Entscheidungen betreffend die Entgeltregelung und betreffend die Höhe und Struktur der Wegeentgelte. Zusätzlich normiert Art 30 Abs 3 S 1 der RL 2001/14/EG, dass die Regulierungsstelle sowohl gewährleistet, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II („Wegeentgelte“) entsprechen als auch, dass sie nichtdiskriminierend sind.

Vor diesem Hintergrund ist § 74 EisbG richtlinienkonform dahin zu interpretieren, dass die Schienen-Control Kommission neben dem Vorliegen von Diskriminierung auch zu prüfen hat,

ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf andere Weise in seinen Rechten verletzt wird. Eine solche Verletzung von Rechten liegt insbesondere dann vor, wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ausübung seiner Rechte auf Zugang zur Schieneninfrastruktur und auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen Bedingungen auferlegt werden, die dem EisbG widersprechen. Solche Bedingungen sind etwa gegen das EisbG verstoßende Entgelte. Eine Entgeltkontrolle durch die Regulierungsbehörde, die sowohl das Vorliegen einer Diskriminierung als auch das Vorliegen eines Verstoßes gegen sonstige regulierungsrechtliche Normen umfasst, steht damit im Einklang, dass sämtliche regulierungsrechtlichen Normen letztlich der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur und zu sonstigen Leistungen dienen.

Im Spruchpunkt 1) erklärt die Schienen-Control Kommission Schienennetz-Nutzungsbedingungen teilweise für unwirksam, nämlich den in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der Ö** enthaltenen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge im Modul 4 des Stationsentgelts. Wie noch zu zeigen sein wird, ist diese Entgeltbestimmung diskriminierend und verstößt auch in sonstiger Weise gegen das EisbG.

Im Spruchpunkt 2) wird der Ö** die Herstellung des rechtskonformen, dieser Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes aufgetragen. Damit wird ihr zugleich ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßendes Verhalten, nämlich die Verwendung der für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, untersagt, und ein nichtdiskriminierendes, dem EisbG entsprechendes Verhalten, nämlich die Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, welche die für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen nicht mehr enthalten, auferlegt.

Im Spruchpunkt 3) wird der Ö** ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßendes Verhalten untersagt, nämlich, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die im Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen zu berufen.

Gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen, falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus die Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Die bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö** gelten für die Berechnung des Entgelts, welches die Zugangsberechtigten pro Halt eines Zuges in einer Station der Ö** zu bezahlen haben. Es handelt sich somit um Bedingungen der Zurverfügungstellung der Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG, und zwar um finanzielle Modalitäten.

Vertretbare Alternativen zur Nutzung der Stationen der Ö** für Zughalte bestehen nicht. Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Züge auf der Schieneninfrastruktur der Ö** führt, stehen keine Alternativen zur Benutzung der von der Ö** betriebenen Stationen für Zughalte zur Verfügung. Das Vorliegen vertretbarer Alternativen wäre im Übrigen nur geeignet, eine

Ablehnung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung der Leistungen gemäß § 58 Abs 2 EisbG zu rechtfertigen. Dies ergibt eine richtlinienkonforme Interpretation des § 58 Abs 2 EisbG anhand des Art 5 Abs 1 der RL 2001/14/EG, wonach „[d]ie Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen [...] unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung [erfolgt], wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind.“ Die Ö** lehnt jedoch an sie gestellte Begehren auf Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen nicht unter Berufung auf vertretbare Alternativen ab, sondern sieht hierfür in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge vor, der – wie noch zu zeigen sein wird – diskriminierend ist und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstößt.

Der bescheidgegenständliche Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge stellt im Übrigen auch insoweit eine finanzielle Modalität der Mitbenützung von Personenbahnhöfen iSd § 58 Abs 2 Z 2 EisbG dar, als damit die Zurverfügungstellung von Bahnsteigen (mit bestimmter Länge sowie bestimmten Ausstattungsmerkmalen) abgegolten werden soll. Entgegen der sowohl von der Ö** als auch von der W** im Verfahren SCK-WA-11-057 vertretenen Ansicht ist die Benützung von Bahnsteigen nämlich keine Benützung von Schieneninfrastruktur.

Gemäß § 10a EisbG, auf den sich sowohl die Ö** als auch die W** im Verfahren SCK-WA-11-057 berufen haben, umfasst Schieneninfrastruktur den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr 1108/70 definierten Umfang. Ziel der VO (EWG) Nr 1108/70 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ist es, die Ausgaben der Mitgliedstaaten für die Verkehrswege zu ermitteln. Art 5 der VO verpflichtet daher die Mitgliedstaaten, der Kommission die Ergebnisse der Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege mitzuteilen.

Während die RL 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in einer Definition der „Eisenbahninfrastruktur“ (Art 3 3. Spiegelstrich) noch auf die Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70 verweist, nimmt die RL 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur – entgegen der Ansicht der Ö** in ihrer Stellungnahme vom 22.12.2011 im Verfahren SCK-WA-11-057 – jedoch nicht mehr auf die VO (EWG) Nr 2598/70 Bezug. Die RL 2001/14/EG benennt in Art 5 iVm Anhang II die Leistungen, die für die Zugangsberechtigten zu erbringen sind. Innerhalb der in der Anlage II aufgelisteten Leistungen ist der Bahnsteig in einem Personenbahnhof eindeutig der Nr 2 lit c („Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen“) zuzuordnen.

§ 58 Abs 2 Z 2 EisbG setzt Art 5 Abs 1 iVm Anhang II Nr 2 lit c der RL 2001/14/EG um. Unter Anwendung einer richtlinienkonformen Auslegung ist § 58 Abs 2 Z 2 EisbG daher dahingehend zu verstehen, dass die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen auch die Mitbenützung der Bahnsteige umfasst.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich bei den bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Ö** um Bedingungen der Zurverfügungstellung der sonstigen Leistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG handelt. Als solche unterliegen sie der Wettbewerbsaufsicht der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 1 und 3 EisbG.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Der vorliegende Bescheid ergeht als **Teilbescheid gemäß § 59 Abs 1 AVG**. Die Frage, ob der bescheidgegenständliche Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 für unwirksam zu erklären ist, ist spruchreif und es erscheint zweckmäßig, über diesen Punkt gesondert abzusprechen.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

1) Zum Spruchpunkt 1):

a. Zum Verstoß der bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen gegen die Grundsätze angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes:

Gemäß § 70 Abs 1 EisbG sind die für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln. Gemäß § 70 Abs 2 S 1 EisbG hat die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Somit hat die Zuweisungsstelle die Entgelte für sonstige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

Wie bereits in den Sachverhaltsfeststellungen ausgeführt wurde, hat die Ö** die bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 **nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes ermittelt**. Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge entspricht jedoch auch seiner Grundkonzeption nach nicht diesen Grundsätzen:

i. Zur Anwendung eines Faktors:

Die im Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen sehen jeweils vor, dass das anhand der Module 1 bis 3 des Produktkatalogs Netzzugang Stationen berechnete Entgelt für Halte von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert wird. Diese Berechnungsmethode ist an und für sich nicht geeignet, etwaige durch Halte von Fernverkehrszügen entstehende Mehrkosten in kostenbasierter Weise zur Verrechnung zu bringen. Mehrkosten, die infolge bestimmter Bahnsteiglängen, Ausstattungsmerkmale der Station oder infolge der Nutzung von Stationseinrichtungen durch Reisende entstehen, würden in jeder Station in ähnlicher Höhe entstehen. Indem der

Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge eine Multiplikation des gesamten, aufgrund der Module 1 bis 3 berechneten Entgelts mit dem Faktor 1,25 vorsieht, variiert das Entgelt für den Halt eines Fernverkehrszuges in Abhängigkeit davon, welche anderen, mit Halten von Fernverkehrszügen nicht zusammenhängenden Merkmale eine Station aufweist. Damit werden durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge die bereits in den Modulen 1 bis 3 berücksichtigten Merkmale im Modul 4 – zumindest zum Teil – nochmals verrechnet.

Eine kostenbasierte Entgeltermittlung dürfte hingegen nur diejenigen Kosten abbilden, die tatsächlich durch Fernverkehrszüge verursacht werden. Ein Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge, der Eigenschaften der Verkehrsstation, die bereits in anderen Modulen verrechnet wurden und die nicht in Hinblick auf Halte von Fernverkehrszügen erforderlich sind, nochmals zur Verrechnung bringt, widerspricht einer kostenbasierten Entgeltberechnung. Dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in Abhängigkeit von Merkmalen der Verkehrsstation, die in den Modulen 1 bis 3 berücksichtigt werden, zu deutlichen Unterschieden in der Entgelthöhe führt, wurde oben anhand der Preise des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013 für Stationen der Kategorie 1 gezeigt.

Soweit die Ö** in ihrer Stellungnahme vom 14.12.2012 (S 9f) ausführt, es sei „aus systematischen Erwägungen und um die Komplexität der Verrechnungssysteme gering zu halten und damit eine einfache, nachvollziehbare und transparente Darstellung der Entgelte für alle Ausstattungskategorien zu gewährleisten [...] ein einheitlicher Ansatz in Form eines multiplikativen Faktors gewählt worden“, vermag dies nichts daran zu ändern, dass ein multiplikativer Faktor nicht dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes entspricht. Erwägungen der einfacheren Verrechnung und Darstellung der Entgelte sind im Vergleich zum Erfordernis, Entgelte gesetzeskonform festzusetzen, nachrangig und vermögen eine mangelnde Gesetzeskonformität der Entgelte nicht zu rechtfertigen. Dasselbe gilt hinsichtlich des Verweises auf die Komplexität des Sachverhalts in der Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 23).

Soweit die Ö** in der Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 23) ausführt, es sei aufgrund der komplexen Zusammenhänge naheliegend, die Mehrkosten für den Fernverkehr über einen Faktor abzubilden, in dem auch die Bahnsteigkapazität (Anzahl der Bahnsteige) berücksichtigt ist, ist ihr zu entgegnen, dass das Modul 3 („Bahnsteigkapazität“) gerade nicht auf Bahnsteige, die durch Fernverkehr genutzt werden, abstellt, sondern rein auf die Anzahl der Bahnsteigkanten in einer Station. Indem im Modul 4 (auch) der gemäß Modul 3 errechnete Betrag multipliziert wird, wird der Halt eines Fernverkehrszuges umso teurer, je mehr Bahnsteigkanten die Station aufweist, unabhängig davon, ob es sich um von Fernverkehrszügen genutzte Bahnsteige handelt. Soweit das Modul 3 bereits konkrete Kosten für Bahnsteige berücksichtigt, kommt es im Modul 4 zu einer zumindest teilweisen nochmaligen Verrechnung dieser Kosten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Verrechnung von Mehrkosten, die durch Halte von Zügen einer bestimmten Verkehrsart verursacht werden, könnte allenfalls in Form eines Zuschlags erfolgen, welcher diesen Mehrkosten entspricht. Ein solcher absoluter Zuschlag mag in Stationen niedriger Kategorie im Verhältnis zum Grundpreis höher sein als in Stationen höherer Kategorie. Soweit die Ö** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 24) von einem Zuschlag in der Höhe von 0,91 €

ausgeht und ausführt, ein solcher absoluter Zuschlag würde unverhältnismäßig wirken, kann dem jedoch nicht gefolgt werden. Die Ö** legt nicht dar, wie sie den Betrag von 0,91 € ermittelt hat. Der Betrag lässt sich auch nicht aus der von der Ö** angeführten Preisaufstellung ableiten. Es dürfte sich um einen Mittelwert der Beträge handeln, die derzeit für Stationshalte von Fernverkehrszügen unter Anwendung des Faktors von 1,25 berechnet und zu dem Stationsentgelt gemäß den Modulen 1 bis 3 hinzugerechnet werden.

Da der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts entspricht, dürfte ein kostenbasierter Zuschlag nicht anhand von Mittelwerten der derzeit verrechneten Aufschläge gemäß Modul 4 ermittelt werden, sondern müsste den konkreten, durch Stationshalte von Fernverkehrszügen verursachten Mehrkosten entsprechen. Der Betrag von 0,91 € kann somit nicht als derjenige Zuschlag angesehen werden, den eine kostenbasierte Berechnung ergeben würde.

Die Ö** führt in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 25) weiters aus, sämtliche Infrastrukturmanager in Europa, welche die Zuglänge bzw eine Verkehrsartgewichtung im Preismodell berücksichtigen, würden dieses Preiskriterium stets über einen Faktor anwenden.

Wie der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 20.06.2012 zur ZI 2009/03/0059 hinsichtlich der Festlegung von Zusammenschaltungsentgelten ausgesprochen hat, kommt es für die Festlegung der (angemessenen) Zusammenschaltungsentgelte auf den verfahrensgegenständlichen Märkten, die durch Verordnung als der sektorspezifischen Regulierung unterliegende relevante Märkte festgelegt waren und auf denen schwerwiegende Wettbewerbsprobleme festgestellt wurden, auch im Rahmen eines Verfahrens nach § 50 TKG 2003 wesentlich darauf an, dass unter Berücksichtigung der konkreten nationalen Gegebenheiten Entgelte in einer Höhe festgelegt werden, die geeignet ist, den bestehenden Wettbewerbsproblemen zu begegnen. Ein Abstellen auf internationale Vergleichswerte kann daher auf den in diesem Verfahren gegenständlichen Märkten nicht als geeignet angesehen werden, zur Erfüllung der zu erreichenden Ziele beizutragen. Der Verwaltungsgerichtshof wies darauf hin, dass keineswegs feststeht, dass internationale Vergleichswerte in jedem Fall den sich aus dem unionsrechtlichen Rechtsrahmen ergebenden Anforderungen entsprechen (mwN).

Der Verweis der Ö** auf Entgeltmodelle anderer europäischer Infrastrukturbetreiber ist somit nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit des Verkehrsartgewichtungsfaktors für Fernverkehrszüge zu begründen. Soweit die Ö** in ihren Stellungnahmen vom 07.11.2012 (S 23) sowie vom 14.12.2012 (S 3) auf den öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesnetzagentur, und der S** betreffend die Einführung eines Verkehrsleistungsfaktors hingewiesen hat, handelt es sich hierbei nicht um eine behördliche Entscheidung, in der über die Rechtmäßigkeit einer Entgeltregelung abgesprochen wird, sondern um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung, im Rahmen derer auf die Einführung einer rechtmäßigen Entgeltregelung hingewirkt werden soll. Aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag kann bereits aus diesem Grund nicht auf die Rechtmäßigkeit des bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktors für Fernverkehrszüge geschlossen werden. Darüber hinaus unterscheidet sich die österreichische Rechtslage betreffend Entgelte für Serviceeinrichtungen von jener in Deutschland.

Ein Faktor, mit dem das anhand verschiedener, nicht mit Halten von Fernverkehrszügen in Zusammenhang stehender Merkmale einer Verkehrsstation errechnete Entgelt für Halte von Fernverkehrszügen multipliziert wird, widerspricht somit per se einer kostenbasierten Entgeltermittlung. Darüber hinaus sind auch die Komponenten, deren Kosten nach dem Vorbringen der Ö** durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge berücksichtigt werden sollen – nämlich Bahnsteiglänge, bestimmte Ausstattungsmerkmale von Stationen und Stationsnutzung durch Fernverkehrsreisende – nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit dieses Entgeltbestandteils zu begründen.

ii. Zu den Kosten für Bahnsteige:

Mit dem Verkehrsartgewichtungsfaktor sollen nach dem Vorbringen der Ö** unter anderem Mehrkosten für längere Bahnsteige abgegolten werden. In ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 3ff) führt die Ö** aus, sie habe in Übereinstimmung mit der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission vom 20.12.2007 sowie der RL [gemeint wohl: des Beschlusses] 2011/275/EU auf der TEN-Strecke Westachse eine TSI-konforme Infrastruktur errichtet, welche den Vorgaben der TSI von „mindestens 400 m“ [gemeint wohl: Bahnsteiglänge] entspreche. Sie biete daher ein TSI-konformes Infrastrukturpaket an. Die W** betreibe unzweifelhaft Personenfernverkehr und nütze die TSI-konforme Infrastruktur Westachse, weshalb sie hierfür auch das entsprechende Fernverkehrsentsgelt zu bezahlen habe.

Dazu ist Folgendes festzuhalten: Gemäß Abschnitt 4.2.20.2 („Nutzbare Bahnsteiglänge“) des Anhangs der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission vom 20.12.2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems muss die nutzbare Länge der für Fahrgäste zugänglichen Bahnsteige mindestens 400 m betragen, sofern in Abschnitt 7.3 dieser Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) nichts anderes festgelegt ist. Abschnitt 7.3.2 sieht vor, dass die Mindestlänge der Bahnsteige für Reisende im österreichischen Netz auf 320 m verkürzt ist. Diese Ausnahme gilt permanent, es handelt sich um einen sogenannten „P“-Fall iSv Abschnitt 7.3 des Anhangs.

Abschnitt 4.2.20 gilt für Bahnsteige, an denen Züge, die der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen, während des normalen Betriebs fahrplanmäßig halten sollen. In den Anwendungsbereich der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems fallen gemäß der Entscheidung 2002/735/EG der Europäischen Kommission vom 30.05.2002 (Abschnitt 1.1 des Anhangs) im Wesentlichen Züge ab einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und gemäß der Entscheidung 2008/232/EG der Europäischen Kommission vom 21.02.2008 (Abschnitt 1.1 des Anhangs) im Wesentlichen Züge ab einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Die Bestimmungen über Bahnsteiglängen in der TSI im Anhang der Entscheidung 2008/217/EG sind auf neu in Betrieb genommene Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sowie unter Umständen auch auf aus- oder neugebaute Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die bereits in Betrieb sind, anwendbar (vgl Abschnitte 7.1 und 7.2 der Entscheidung 2008/217/EG).

Die Entscheidung 2008/217/EG normiert somit eine Pflicht österreichischer Infrastrukturbetreiber, auf neu in Betrieb genommenen Strecken und unter Umständen auch auf bereits in Betrieb befindlichen Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Bahnsteige, an denen Hochgeschwindigkeitszüge fahrplanmäßig halten sollen, mit mindestens 320 m Länge zu konstruieren. Die Entscheidung 2008/217/EG sieht nicht vor, dass diese Bahnsteiglänge für jeden Halt eines Hochgeschwindigkeitszuges zur Verfügung zu stellen ist, sondern verpflichtet den Infrastrukturbetreiber zur Herstellung dieser Bahnsteiglänge nur auf neu in Betrieb genommenen Strecken sowie unter Umständen auf bestehenden, geänderten Strecken.

Die Ausnahmeregelung für des österreichische Netz in Abschnitt 7.3.2 der TSI im Anhang der Entscheidung 2008/217/EG gilt permanent (sogenannte P-Fälle). Es hätte daher für die Ö** kein Anlass bestanden, wie von ihr in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 5) vorgebracht wurde, „auf der TEN-Strecke Westachse eine TSI-konforme Infrastruktur“ mit Bahnsteiglängen von mindestens 400 m zu errichten. Die Errichtung von Bahnsteigen mit 320 m Länge für Hochgeschwindigkeitszüge im Fall der Neuinbetriebnahme von Strecken oder unter bestimmten Umständen bei Aus- oder Neubau bereits in Betrieb stehender Strecken reicht aus, um den Anforderungen der TSI gemäß dem Anhang der Entscheidung 2008/217/EG zu entsprechen.

Nur am Rande sei angemerkt, dass die Westachse nicht durchgehend mit Bahnsteigen von 400 m Länge ausgestattet wurde. Beispielsweise sind die Bahnsteige des neu errichteten Bahnhofs Tullnerfeld – konform mit der Entscheidung 2008/217/EG – 320 m lang (bzw ist ein Bahnsteig 160 m lang). Die Bahnsteige des ebenfalls neu errichteten Bahnhofs Salzburg Taxham Europark sind bloß 250 m lang.

Im Übrigen richtet sich die Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, Bahnsteige mit mindestens 320 m Länge zu errichten, nach der Geschwindigkeit der Züge, nicht hingegen nach der Zugehörigkeit der Züge zur Verkehrsart Fernverkehr. Ob ein Bahnsteig mit mindestens 320 m Länge errichtet werden muss, hängt nicht davon ab, ob an diesem Bahnsteig Züge des Nah- oder Fernverkehrs halten. Ausschlaggebend ist vielmehr die **Höchstgeschwindigkeit** der Züge sowie, ob es sich um eine neu in Betrieb genommene oder um eine bereits betriebene Strecke handelt.

Bei Hochgeschwindigkeitszügen muss es sich nicht zwingend um Fernverkehrszüge handeln. Beispielsweise ist der von der P** geführte Zug „REX 200“ ein Regionalverkehrszug, obwohl er mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verkehrt. Auf diesen Zug kommt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch nicht zur Anwendung.

Die Verpflichtung, unter bestimmten Voraussetzungen Bahnsteige in Hinblick auf Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Mindestlänge von 320 m zu errichten, rechtfertigt daher keinen Verkehrsartgewichtungsfaktor, der für Halte von Fernverkehrszügen unabhängig von deren Geschwindigkeit und Länge verrechnet wird. Denn Kosten der Errichtung eines Bahnsteiges mit einer Mindestlänge von 320 m werden nicht durch Fernverkehrszüge verursacht, sondern (unter bestimmten Voraussetzungen) durch Hochgeschwindigkeitszüge.

Soweit durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor Kosten der Errichtung von Bahnsteigen mit der gemäß der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission erforderlichen Mindestlänge von 320 m berücksichtigt werden sollen, entspricht er nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts. Denn die Errichtung solcher Bahnsteige wird nicht durch die Zugehörigkeit eines Zuges zum Marktsegment Fernverkehr erforderlich, sondern infolge bestimmter Höchstgeschwindigkeiten von Zügen sowie infolge der Inbetriebnahme neuer bzw der Änderung bestehender Strecken.

Die auf dem Schienennetz der Ö** verkehrenden Fernverkehrszüge weisen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf, womit eine große Bandbreite der möglichen Längen von Fernverkehrszügen besteht. Ein Entgeltbestandteil, der durch die Bahnsteiglänge verursachte Kosten abbildet, müsste diese stark variierenden Zuglängen berücksichtigen. Selbst in Stationen, die gemäß der Entscheidung 2008/217/EG mit Bahnsteigen von mindestens 320 m Länge auszustatten sind, müsste berücksichtigt werden, ob ein Hochgeschwindigkeitszug mit 320 m Bahnsteiglänge das Auslangen findet oder ob er einen längeren Bahnsteig benötigt. Derartige Differenzierungen nimmt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch nicht vor, sondern er findet auf Fernverkehrszüge unabhängig von deren Länge in gleicher Höhe Anwendung. Dass manche Fernverkehrszüge mit über 400 m Länge mehr als vier Mal so lang sind wie andere Fernverkehrszüge (mit unter 100 m Länge), wird nicht berücksichtigt.

Die mit dem Beschluss 2011/275/EU der Europäischen Kommission vom 26.04.2011 erlassene TSI, auf die sich die Ö** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 5f) beruft, gilt gemäß Art 2 dieses Beschlusses für alle neue, umgerüstete oder erneuerte Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Gemäß Abschnitt 4.2.10.1 („Bahnsteignutzlänge“), Punkt 1), des Anhangs des Beschlusses 2011/275/EU muss die Bahnsteiglänge für den längsten interoperablen Zug ausreichen, der am Bahnsteig im Regelbetrieb halten soll. Bei der Festlegung der Länge der Züge, die am Bahnsteig halten sollen, sind sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen. Gemäß Punkt 2) des Abschnitts 4.2.10.1 ist es zulässig, die Bahnsteiglänge nur nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszurichten, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen werden. Gemäß Punkt 3) ist die Bahnsteignutzlänge im Infrastrukturregister anzugeben.

Der Beschluss 2011/275/EU sieht somit für Strecken des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems keine bestimmten Bahnsteiglängen vor, sondern regelt lediglich, dass die Bahnsteiglänge für den längsten interoperablen Zug ausreichen muss. Eine Verpflichtung, Bahnsteige mit 320 m bzw 400 m Länge zu errichten, normiert der Beschluss 2011/275/EU nicht. Im Übrigen regelt der Beschluss nicht, in welcher Weise die Kosten für einen seinem Abschnitt 4.2.10.1 entsprechenden Bahnsteig den Zugangsberechtigten verrechnet werden können. Im Sinne einer verursachergerechten Entgeltermittlung wären den Zugangsberechtigten nur jene Kosten zu verrechnen, die durch ihre Züge verursacht wurden. Die Kosten der gesamten Bahnsteiglänge hätten insofern nur diejenigen Zugangsberechtigten zu tragen, deren Züge diese Bahnsteiglänge tatsächlich benötigen. Der Beschluss 2011/275/EU

vermag den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge daher nicht zu begründen.

Die Ö** beruft sich in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 5f) auch darauf, „[d]ie Errichtung der Bahnsteiglängen [sei] auch im Wissen [erfolgt], dass 2014 eine neue TSI-Richtlinie durch die Europäische Kommission verabschiedet werden wird, welche keine Ausnahmebestimmungen – wie in Abschnitt 7.3 für Österreich – mehr vorsehen wird“. Eine erst geplante Regelung ist jedoch nicht geeignet, eine gegenwärtig angewandte Entgeltbestimmung zu begründen. Vielmehr muss die derzeit angewandte Entgeltregelung dem geltenden Recht entsprechen.

Entgegen den Ausführungen im Produktkatalog Netzzugang Stationen (Kap IV 3.4) sowie dem Vorbringen der Ö** in ihren Stellungnahmen vom 13.07.2012 (S 16f), vom 14.12.2012 (S 2) sowie vom 12.04.2013 (S 4) ergibt sich ein Erfordernis längerer Bahnsteige für Fernverkehrszüge auch nicht daraus, dass Fernverkehrszüge generell länger wären als Nahverkehrszüge. Fernverkehrszüge am Schienennetz der Ö** weisen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf, Nahverkehrszüge von rund 30 m bis rund 230 m. Es besteht somit ein großer Überschneidungsbereich der Längen von Nah- und von Fernverkehrszügen. Daraus ist ersichtlich, dass Fernverkehrszüge nicht generell länger sind als Nahverkehrszüge und insofern auch nicht generell längere Bahnsteige als Nahverkehrszüge benötigen. Daran ändert es nichts, wenn die durchschnittlichen Längen von Nahverkehrszügen geringer sind als jene von Fernverkehrszügen (vgl die Ausführungen der Ö** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013, S 10). Soweit der Verkehrsartgewichtungsfaktor Kosten längerer Bahnsteige berücksichtigt, erfolgt dies trotz der deutlichen Überschneidung der Zuglängen ausschließlich für Halte von Fernverkehrszügen.

Indem der Verkehrsartgewichtungsfaktor nicht auf eine tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge und durch diese Bahnsteiglänge verursachte Kosten abstellt, sondern gleichermaßen für jeden Halt eines Fernverkehrszuges zur Verrechnung gelangt, ist er **nicht kostenbasiert** und entspricht insofern nicht dem Grundsatz angemessenen Kostenersatzes iSd § 70 Abs 1 EisbG.

iii. Zu den Kosten für Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen:

Auch hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen entspricht der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht dem Grundsatz angemessenen Kostenersatzes. Weder wurde der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge anhand von Kosten ermittelt, die durch Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen verursacht werden, noch entspricht das Konzept eines Faktors einer Verrechnung von Kosten, die in den Stationen infolge von Halten von Fernverkehrszügen entstehen (vgl oben Punkt 1)a.i.).

Eine kostenbasierte Entgeltregelung könnte in einem Zuschlag bestehen, der den Mehrkosten entspricht, die infolge bestimmter, in einer Station vorhandener und in Hinblick auf Halte von Fernverkehrszügen erforderlicher Ausstattungsmerkmale entstehen. Abgesehen von der bereits dargestellten grundsätzlichen Problematik der Anwendung eines Faktors differenziert der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch auch nicht danach, welche

konkreten Ausstattungsmerkmale eine Station aufweist und welche ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Anspruch nimmt.

Somit gelangen durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge keine konkreten, der Ö** entstehenden Kosten zusätzlicher, für den Fernverkehr benötigter Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen zur Verrechnung. Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge entspricht daher auch in Hinblick auf zusätzliche Ausstattungsmerkmale nicht dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes iSd § 70 Abs 1 EisbG.

iv. Zur Nutzung der Stationsinfrastruktur durch Fernverkehrsreisende:

Ebenso wenig entspricht der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in Hinblick auf die Nutzung von Stationsinfrastruktur durch Fernverkehrsreisende einem angemessenen Kostenersatz. Einerseits konnte nicht festgestellt werden, dass Fernverkehrsreisende die Stationsinfrastruktur tatsächlich intensiver nutzen. Andererseits wurde diese – aus Sicht der Ö** bestehende – stärkere Nutzung von der Ö** nach ihrem eigenen Vorbringen (S 22 der Stellungnahme vom 29.05.2013) kostenmäßig gar nicht berücksichtigt.

Da der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge somit nicht dem Grundsatz angemessenen Kostenersatzes entspricht, verstößt er gegen § 70 Abs 1 EisbG. Eine Prüfung der Branchenüblichkeit würde sich somit erübrigen. Wie jedoch bereits oben in den Sachverhaltsdarstellungen dargelegt wurde, wurde der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge auch nicht nach dem Grundsatz branchenüblichen Entgelts ermittelt. Im Übrigen ist der Verweis auf Entgeltmodelle anderer Infrastrukturbetreiber in Europa, die einen Faktor vorsehen, nicht geeignet ist, die Gesetzmäßigkeit der Entgeltregelung zu begründen, (siehe dazu oben Punkt 1)a.i.).

b. Zur Diskriminierung:

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 26.03.2012 zur ZI 2011/03/0152 ausgesprochen hat, verlangt das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechtes gehört, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (mwN). Mit Erkenntnis vom 18.05.2004 zur ZI 2000/17/0144 hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH das Diskriminierungsverbot nur ein besonderer Ausdruck des allgemeinen Gleichheitssatzes im Gemeinschaftsrecht ist, der besagt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, es sei denn, dass eine unterschiedliche Behandlung objektiv gerechtfertigt wäre (mwN).

Da der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts entspricht, wirkt er diskriminierend. Er behandelt nämlich ungleiche Sachverhalte gleich:

Durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 sollen unter anderem Mehrkosten für längere Bahnsteige abgegolten werden. Der Faktor kommt jedoch unabhängig von der

tatsächlichen Zuglänge für alle Fernverkehrszüge zur Anwendung. Halten in einer Verkehrsstation Fernverkehrszüge unterschiedlicher Länge, so kommt für beide Züge der Faktor 1,25 gleichermaßen zur Anwendung. Dies, obwohl Fernverkehrszüge von unter 100 m bis über 400 m lang sind und somit eine Bandbreite von über 300 m aufweisen. Es werden somit ungleiche Sachverhalte – nämlich unterschiedlich lange Fernverkehrszüge – gleich behandelt, indem der Verkehrsartgewichtungsfaktor für alle Halte von Fernverkehrszügen gleichermaßen zur Anwendung gelangt.

Eine objektive Rechtfertigung dieser Gleichbehandlung liegt nicht vor. Um höheren Kosten zu entsprechen, müsste der Verkehrsartgewichtungsfaktor auf die tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge abstellen.

Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge führt nicht nur zu einer ungerechtfertigten Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte, sondern auch zu einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung gleichartiger Sachverhalte: Ist ein Regionalzug – beispielsweise der REX 200-Zug mit einer Länge bis zu rund 230 m – länger als ein Fernverkehrszug, so kommt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge dennoch nur auf den Halt des Fernverkehrszuges zur Anwendung. Auch diese Ungleichbehandlung ist nicht objektiv gerechtfertigt.

Hinzu kommt, dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in seiner praktischen Auswirkung den Zielen der Schienenverkehrsmarktregulierung widerspricht: Während die Züge der W** mit 150 m Länge relativ kurz sind, ist die überwiegende Zahl der von der P** geführten Züge länger als 150 m und werden gerade die längsten Fernverkehrszüge von der P** geführt (zB Doppelgarnitur des railjet-Zuges mit 410 m und ICE 1 (14 Wagen) mit 411 m Länge). Dennoch kommt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge auf Züge der W** ebenso wie auf Züge der P** zur Anwendung. Dies, obwohl die Züge der W** in den Stationen Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf, Neumarkt-Köstendorf und Salzburg Taxham Europark auf verhältnismäßig kurzen Bahnsteigen halten, welche Längen von unter 300 m aufweisen.

Indem die tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge nicht berücksichtigt wird, benachteiligt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge die in der Fahrplanperiode 2011/2012 neu in den Markt eingetretene W** im Vergleich zur P** und läuft damit den Regulierungszielen des § 54 EISbG zuwider. Insbesondere steht er in Widerspruch zu § 54 Z 1 und Z 2 EISbG, wonach es Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles des EISbG („Regulierung des Schienenverkehrsmarktes“) ist, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind (Z 1), sowie durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt (Z 2) zu gewährleisten. Ein Entgeltbestandteil, der ein neu in den Markt eintretendes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber einem am Markt etablierten Eisenbahnverkehrsunternehmen benachteiligt, behindert sowohl die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs und als auch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt.

Auch in Hinblick auf die für Halte von Fernverkehrszügen benötigten Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen wirkt der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge diskriminierend. Er differenziert nicht danach, welche Ausstattungsmerkmale die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzte Verkehrsstation aufweist. Beispielsweise sind die Verkehrsstationen teilweise mit Vitrinen für Wagenreihungsanzeiger und teilweise mit elektronischen Wagenreihungsanzeigern ausgestattet (vgl die Stellungnahme der Ö** vom 29.05.2013, S 14f). Derartige Unterschiede in der Ausstattung der Verkehrsstationen berücksichtigt der Verkehrsartgewichtungsfaktor nicht. Weiters wird nicht danach differenziert, welche Ausstattungsmerkmale ein Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich in Anspruch nimmt. Beispielsweise wäre denkbar, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht den vollen Umfang der von der Ö** für Fernverkehrszüge vorgesehenen Lautsprecherdurchsagen, bestehend aus Mehrsprachigkeit, zugbezogenen Informationen und Positionshinweisen in Hinblick auf die Sektoreneinteilung, in Anspruch nehmen möchte.

Soweit sich die Ö** in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2013 (S 7) auf einen äußerst niedrigen Kostendeckungsgrad im Bereich Stationen beruft, ändert dies nichts daran, dass die Entgelte diskriminierungsfrei auszugestalten sind, um dem Eisenbahngesetz zu entsprechen. Dies gilt selbst dann, wenn durch das Stationsentgelt in Summe nur eine geringe Deckung der Stationskosten erreicht wird.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass der bescheidgegenständliche Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in den Produktkatalogen 2012, 2013 und 2014 insofern gegen das EisbG verstößt, als er dem § 70 Abs 1 EisbG widerspricht und diskriminierend ist.

2) Zum Spruchpunkt 2):

Im Spruchpunkt 2) wird der Ö** die Herstellung des rechtskonformen, der im Spruchpunkt 1) erfolgten Unwirksamklärung von Entgeltbestimmungen entsprechenden Zustandes aufgetragen. Zugleich wird ihr damit das diskriminierende und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßende Verhalten, nämlich die Verwendung der bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen, untersagt, und ein nichtdiskriminierendes, dem EisbG entsprechendes Verhalten, nämlich die Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, welche diese Entgeltbestimmungen nicht mehr enthalten, auferlegt.

Die Umsetzung des im Spruchpunkt 2) erteilten Auftrags, nämlich die Entfernung der für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen in den Produktkatalogen im Internet, ist innerhalb von 5 Arbeitstagen möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die Ö** zu verpflichten, diesen Auftrag innerhalb von 5 Arbeitstagen umzusetzen.

3) Zum Spruchpunkt 3):

Im Spruchpunkt 3) wird der Ö** ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßendes Verhalten untersagt, nämlich, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die im Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen zu berufen. Die Berufung auf diese Entgeltbestimmungen könnte insbesondere dadurch erfolgen, dass die

Ö** Verträge mit den Zugangsberechtigten abschließt, in denen die Zugangsberechtigten zur Leistung von Entgelten verpflichtet werden, die anhand der für unwirksam erklärten Bestimmungen ermittelt wurden, dass sie die Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen von der Zahlung solcher Entgelte abhängig macht oder dass sie die Zugangsberechtigten zur Zahlung solcher Entgelte auffordert.

Die Umsetzung dieses Auftrags ist der Ö** jederzeit möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die Ö** zu verpflichten, ab der Zustellung des Bescheides entsprechend diesem Auftrag vorzugehen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis gemäß § 61a AVG:

Die Bescheide der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungswege. Die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ist gem. § 84 EiszG zulässig. Die Beschwerde an den VwGH ist binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu erheben. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 240,- zu vergebühren.

Ferner kann binnen sechs Wochen nach Zustellung des Bescheides Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) erhoben werden. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 240,- zu vergebühren.

Wien, am 25.06.2013

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller eh

F.d.R.d.A.
Dr. Gertraud Redl, LL.M.

Ergeht an:

Ö** mit RSb

W**

zHd B & S Böhmdorfer Schender Rechtsanwälte GmbH mit RSb

D** zur Kenntnis

P** zur Kenntnis

z.A.