

An die
P1**

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
F: +43 1 5050707 180
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-WA-18-004

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder im gemäß § 74 EisbG von Amts wegen eingeleiteten Verfahren zur Wettbewerbsüberwachung betreffend Zugang zum Bahnstromnetz zu Recht erkannt:

SPRUCH:

I.

- 1) In dem Anhang „Durchleitung Bahnstrom“ zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 werden jeweils folgende Tarife im nachstehenden Umfang für unwirksam erklärt:
 - a. Unter Punkt 3. a) Netzentgelte der Tarif „Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom“, der Hochtarif mit 5,07 EUR je MWh, soweit er eine Höhe von 4,84 EUR je MWh überschreitet, der Niedertarif mit 4,23 EUR je MWh soweit er eine Höhe von 4,03 EUR je MWh überschreitet.
 - b. Unter Punkt 3. b) Netzentgelte der Tarif „Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom“, der Hochtarif mit 39,52 EUR je MWh, soweit er eine Höhe von 31,30 EUR je MWh überschreitet, der Niedertarif mit 32,93 EUR je MWh soweit er eine Höhe von 26,08 EUR je MWh überschreitet.

- 2) Die P1** hat den in dem Anhang „Durchleitung Bahnstrom“ zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 unter Punkt 3. a) veröffentlichten Tarif „Nutzung Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom“ sowie den unter Punkt 3. b) veröffentlichten Tarif „Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom“ binnen fünf Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus dem auf ihrer Internetseite abrufbaren Anhang „Durchleitung Bahnstrom“ zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 zu entfernen und durch die im Spruchpunkt I. 1) angeführten Tarife zu ersetzen.

- 3) Die P1** hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die im Spruchpunkt I. 1) für unwirksam erklärten Tarife zu berufen, etwa indem sie Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt, in denen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Leistung dieser Tarife verpflichtet werden, indem sie die Gewährung der Leistung von der Zahlung dieser Tarife abhängig macht, oder indem sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Zahlung dieser Tarife auffordert.

II.

Die Anträge der P2** und der P3** werden im übrigen geltend gemachten Umfang abgewiesen.

III.

Die Entscheidung über den Antrag der P3**, die Schienen-Control Kommission möge der P1** untersagen, einen gesonderten Tarif „Nutzung Umformung“ für aus dem öffentlichen Netz eingespeiste Bahnstrommengen zu verrechnen, bleibt einer gesonderten Entscheidung der Schienen-Control Kommission vorbehalten.

Rechtsgrundlagen:

§§ 37 ff, 56ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) 1991,

§§ 54, 58b, 62a Abs 1, 69b, 74 Abs 1 Z 4, Z 5 bis Z 7 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957.

Inhaltsverzeichnis

SPRUCH:	1
BEGRÜNDUNG:.....	8
Zum Gang des Verfahrens:.....	8
Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:.....	17
Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:	17
1. Tarife für die Nutzung der Frequenzumformer und die Nutzung des Bahnstromnetzes...	17
2. Kostenpositionen, die der Ermittlung der Tarife zugrunde liegen	20
2.1 Kostenblöcke samt Kostenpositionen	20
2.2 Zuordnung der Kostenpositionen zu den Tarifen	20
2.3 Tarif „Nutzung Umformung“	21
2.4 Tarif „Verteilung“	23
3. Differenzierung zwischen Hoch- und Niedertarif	24
4. Verluste	26
4.1 Einführung	26
4.2 Verlustpreis	26
4.3 Verluste Frequenzumformer	30
4.4 Netzverluste Bahnstromleitungen	30
4.5 Netzverluste Oberleitung	31
5. Anlagenkosten.....	32
5.1 Einführung	32
5.2 Anlagen für die Umformung und Verteilung von Bahnstrom/Abgrenzung zu sonstigen Infrastrukturanlagen	36
5.3 Frequenzumformer	37
5.4 Umrichter T**	40
5.5 Bahnstromleitungen.....	40
5.6 Zentrale Leitstelle Innsbruck	41
5.7 Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen	43
6. Systemdienstleistungen	44
6.1 Einführung	44
6.2 Regelleistung	44
6.2.1 Regelleistung Frequenzumformer	48
6.2.2 Regelleistung Kraftwerke	50
6.3 Ausfallreserve Frequenzumformer	52
6.4 Frequenzumformerverluste durch rotierende Reserve	55

6.5	Blindleistung	56
6.6	Schwarzstartfähigkeit	56
1.	OPEX.....	57
2.	CAPEX I.....	59
3.	CAPEX II.....	61
6.7	Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer.....	62
6.8	Spannungsvorhaltung Lindau (Spullersee und Braz).....	64
6.9	Engpassmanagement	67
7.	Vorgelagerte Netzkosten	69
7.1	Einführung	69
7.2	Netzkosten APG.....	69
7.3	Netzkosten T**-Vertrag	72
8.	Allgemeine Kosten	73
8.1	Einführung	73
8.2	Kosten aus Versorgungsauftrag	73
8.3	Kosten aus Lieferauftrag	75
8.4	Overhead Geschäftsbereich Bahnsysteme	75
8.5	Energiemanagement	75
8.6	ÖMAG-Zuweisung.....	76
8.7	Regulierungsmanagement	76
8.8	Erwartete Zusatzkosten.....	76
9.	Darstellung der Plankosten der P1** samt Korrekturen	77
	Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:.....	81
	Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:	85
	Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:.....	87
A.	Kostenmaßstab, Kostenzurechnung und Kostenermittlung.....	87
i.	Kostenmaßstab	87
a.	Allgemeines.....	89
b.	Bahnstromnetze als Sonderfall der Bahnstromversorgung	91
c.	Einschränkendes Begriffsverständnis in der Rsp des EuGH	93
d.	Inhalt des Begriffs „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“	94
e.	Systemwidrigkeit, Normenwiderspruch und Grundrechtswidrigkeit	98
f.	Systematische Auslegung und Korrektur des Begriffsverständnisses.....	102
ii.	Kostenzurechnungsmaßstab.....	104
a.	Der Kostenmaßstab für Serviceleistungen in der Rsp des VwGH.....	104

b.	Qualifikation des Bahnstromnetzes als Eisenbahnanlage	108
c.	Umfang der dem Bahnstromnetzbetrieb gemäß § 19 EisbG zurechenbaren Leistungen 112	
aa.	Stand der Technik und Betriebsführung	112
bb.	Unterschiede und gemeinsame Rahmenbedingungen	112
cc.	Einschlägige Normen des Energierechts und grundlegende Verpflichtungen des Übertragungsnetzbetriebs	113
dd.	Versorgungssicherheit und störungsfreier Betrieb	115
ee.	Ergebnis	117
iii.	Kostenermittlung als Grundlage der Entgeltbestimmung	119
a.	Allgemeines	119
b.	Veröffentlichungspflicht und zeitlicher Vorlauf	120
c.	Basis der Kostenermittlung	121
d.	Prognoseentscheidung und Verursachungsgerechtigkeit	124
iv.	Zu den Grundsätzen der Beweiswürdigung	126
B.	Zum Vorbringen der P3**	129
i.	Vorbringen	129
a.	Ineffiziente Kostenermittlung als Basis überhöhter Entgelte	129
b.	Unzulässigkeit des Tarifs „Umformung“	131
c.	Anträge	132
ii.	Rechtliche Beurteilung	134
a.	Zum Verhältnis zwischen sektoremspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht	134
b.	Kostenmaßstab und Grundsätze der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung.	137
c.	Effizienzkriterien als regelungsbedürftige Kostenvorschriften	138
d.	Bestimmtheitsgebot und Grenzen behördlicher Ermessensübung	142
aa.	Verfassungsrechtliches Determinierungsgebot	142
bb.	Anforderungen an die behördliche Ermessensübung	143
e.	Ergebnis	146
C.	Zum Vorbringen der P2**	148
i.	Allgemeines	148
ii.	Zum Vorbringen der Unbestimmtheit der Leistung „Durchleitung von Bahnstrom“	153
iii.	Zum Vorbringen der Anwendung eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ 154	
iv.	Zum Vorbringen der mangelhaften Kostengrundlage	158

v.	Zum Vorbringen des mangelnden Sachverstands der Mitglieder der Schienen-Control Kommission	159
vi.	Zum weiteren Vorbringen der P2**	162
a.	Ebene der rechtlichen Beurteilung	162
b.	Ebenen der Sachverhaltsermittlung	164
c.	Ebene der Beweiswürdigung	171
vii.	Zu den weiteren Anträgen der P2**	172
a.	Gestellte Anträge	172
b.	Allgemeine Ausführungen zu Beweisanträgen und Anforderungen an die Bescheidbegründung	176
c.	Zu den einzelnen Anträgen	178
D.	Zum Vorbringen der P1** (Zum Einfließen der SNE-VO 2018 in die Kostengrundlagen)	181
E.	Verlustpreisenergiebeschaffung - Teilkostenposition zur Geltendmachung von Kosten aufgrund der Auswirkungen der Strompreiszonentrennung	184
i.	Ausgangslage	184
ii.	Gutachterliche Bewertung zu den Auswirkungen der Preiszonentrennung	184
iii.	Rechtliche Beurteilung	186
F.	Erwartete Zusatzkosten	190
i.	Ausgangslage	190
ii.	Gutachterliche Bewertung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“	191
iii.	Gegenposition zur gutachterlichen Stellungnahme von N**	194
iv.	Rechtliche Beurteilung	196
G.	Strombezugsverträge „T**“ der P1**	202
i.	Ausgangslage	202
ii.	Gutachterliche Bewertung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“	204
a.	Gutachterliche Stellungnahme der P1**	204
b.	Gutachterliche Stellungnahme der P2**	207
iii.	Rechtliche Beurteilung	208
a.	Allgemeines	208
b.	Inhaltliche Würdigung Gutachten B**	209
c.	Inhaltliche Würdigung Gutachten O**	213
H.	WACC	218
i.	Ausgangslage	218
ii.	Kapitalstruktur	218
iii.	Risikoloser Zinssatz	219
iv.	Marktrisikoprämie	220

v.	Beta	220
vi.	Fremdkapitalkosten.....	221
	Rechtsmittelbelehrung:.....	223

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Tarifmodell nach Kostenblöcken	20
Abbildung 2:	Kostenpositionen je Tarif.....	21
Abbildung 3:	Tarifzeiten 2017	24
Abbildung 4:	Tarifzeiten samt Tarifen 2017	25
Abbildung 5:	Verluste.....	27
Abbildung 6:	Verlustkostenberechnung P1**	28
Abbildung 7:	WACC-Ermittlung P1**	33
Abbildung 8:	WACC-Korrektur Auswirkungen	36
Abbildung 9:	P1** Bahnstromsystem	37
Abbildung 10:	Anlagenkosten Frequenzumformer	39
Abbildung 11:	Regelleistungsschwankung 2008.....	45
Abbildung 12:	Aufteilung Regelleistung 2008.....	46
Abbildung 13:	Regelleistung Frequenzumformer	49
Abbildung 14:	Übersicht Kraftwerke und Umformer	53
Abbildung 15:	Installierte Leistung Umformer	54
Abbildung 16:	Anlagenkosten Frequenzumformer	54
Abbildung 17:	Verteilung vorgelagerte Netzkosten APG.....	71
Abbildung 18:	Überblick Kosten P1** 2017.....	77
Abbildung 19:	Tarife P1** 2017	78
Abbildung 20:	Überblick Kosten 2017 - Korrektur	79
Abbildung 21:	Tarife 2017 - Korrektur	80
Abbildung 22:	Tarifzeiten samt Tarifen 2017 - Korrektur	Fehler! Textmarke nicht definiert.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 05.02.2018 setzte die Schienen-Control Kommission die P1** in Kenntnis, dass für das Jahr 2018 von Amts wegen ein Verfahren zur Prüfung der Bedingungen für den Zugang zum Bahnstromnetz 2018 gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 eingeleitet wurde.

Die Einleitung erfolgte unter der Annahme, dass bei Ermittlung der Tarife für die Umformung und Verteilung von Bahnstrom 2018 das für 2017 zugrunde gelegte Zugangsmodell und die dazugehörigen Berechnungsmethoden sowie deren Beurteilung in ihrer grundlegenden Systematik jenen des Jahres 2017 entsprechen.

Die P1** wurde daher unter der Aufforderung zur Beantwortung weitergehender Fragestellungen zur Erläuterung der Bedingungen für den Netzzugang 2018 sowie zur nachvollziehbaren Darstellung und schlüssigen Begründung von Abweichungen gegenüber 2017 aufgefordert.

Mit Stellungnahme vom 05.03.2018 kam die P1** der Aufforderung der Schienen-Control Kommission zur Darlegung der Kostengrundlagen nach.

Die P1** legte dabei insbesondere eine Beantwortung der mit dem Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 05.02.2018 gestellten einzelnen Fragestellungen und die Annahmen und Berechnungen für die Tarifiermittlung Umformung und Verteilung von Bahnstrom für das Jahr 2018 unter Zugrundelegung der dem Jahr 2017 entsprechenden Systematik vor.

Mit ihrer Stellungnahme legte die P1** zudem die gutachterliche Stellungnahme „Strombezugsverträge ‚T**‘ der P1**“ von DI B** samt eines mehrere Anhänge dazu enthaltenden Dokuments sowie die gutachterliche Stellungnahme „Kapitalkosten des österreichischen Bahnstromnetzes – Aktualisierung 2019“ der N** vor.

Bezüglich der Kostenposition „Vorgelagerte Netzkosten aus T**-Vertrag“ verweist die P1** insbesondere auf das vorgelegte Gutachten von DI B**.

Mit der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ wurde die bisherige Kostenposition „Risikopositionen“ unter Beibehaltung der wesentlichen inhaltlichen Argumente ersetzt.

Zudem hätten sich die Kostenpositionen „Netzrechnung APG“ und „Netzrechnung APG - Anteil variable Kosten“ gegenüber dem Planungsstand 16.11.2017 für das Jahr 2018 aufgrund geänderter Rechtsgrundlagen im Bereich des Ökostromrechts (Ökostrom-Einspeisetarifverordnung 2018, BGBl II 2017/408) erhöht.

Bezüglich der Kostenposition „WACC“ verweist die P1** insbesondere auf das vorgelegte Gutachten der N**.

Bezüglich der Kostenposition „Frequenzumformerbezug“ sowie bezüglich des Tarifs „Versorger-Rückfallebene“ teilt die P1** mit, dass keine Änderungen der zugrundeliegenden Annahmen und Berechnungen erfolgt sei.

Bezüglich der mit 2. Teilbescheid vom 13.06.2017, GZ: SCK-WA-12-006, aufgetragenen Neuberechnung des Ersatzwertverfahrens teilt die P1** mit, dass die Datensammlung und der Programmaufbau zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung gerade im Gange wären und eine Begleitung durch eine „Fach-Universität“ angedacht sei.

Mit Schreiben vom 13.04.2018 verständigte die Schienen-Control Kommission die übrigen am Verfahren beteiligten Parteien von der Einleitung des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens unter Bekanntgabe des Zeitpunktes, zu dem die Parteien vorraussichtlich mit einem vorläufigen Ermittlungsergebnis rechnen konnten und setzte die Parteien zusätzlich ausdrücklich von der Möglichkeit der Akteneinsicht in Kenntnis.

Mit Schreiben vom 02.05.2018 forderte die Schienen-Control Kommission die P1** zur Beantwortung ergänzender Fragestellungen und Übermittlung der erforderlichen Unterlagen in Hinblick auf die in der Stellungnahme vom 05.03.2018 vorgelegten Unterlagen zur Kalkulation der Bahnstromtarife 2018 auf.

Insbesondere ersuchte die Schienen-Control Kommission um die Übermittlung der IST-Kosten und die Aufschlüsselung der Gesamtkosten in Hinblick auf die Kostenposition „Verlustpreisberechnung - Portfoliomanagergebühren“ und die Übermittlung der Berechnungsbasis im Zusammenhang mit der Kostenposition „Verlustpreisberechnung – eigenerzeugte Mengen“.

Weiters forderte die Schienen-Control Kommission die P1** auf, die den Bahnstromtarifen 2018 zugrundeliegenden Regelleistungswerte als 1/4h-Leistungswerte zu übermitteln und eine stichhaltige Erläuterung, eine entsprechende technische Dokumentation und eine konkrete sachverständige Herleitung jener Faktoren beizubringen, die für den starken Anstieg der Häufigkeit des Regelleistungseinsatzes verantwortlich sind.

Auch ersuchte die Schienen-Control Kommission die P1** um Übermittlung der den Bahnstromtarifen 2018 zugrundeliegenden Verbrauchswerte der Ausfallsreserve als 1/4h-Leistungswerte.

Bezüglich der nunmehr als „Erwartete Zusatzkosten“ bezeichneten Kostenposition ersuchte die Schienen-Control Kommission um Erläuterung, wie sich diese Kostenposition im Detail gestaltet.

Bezüglich der Anlagenkosten ergaben sich bei Prüfung der Kostengrundlagen Abweichungen gegenüber den Planbuchwerten des Jahres 2017, die zT in Höhe mehrerer Mio. EUR vorlagen.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte daher insbesondere um eine genaue Darlegung sämtlicher Abweichungen.

Für die Kostenposition „Overhead Geschäftsbereich“ forderte die Schienen-Control Kommission zur Beibringung der den Kosten entsprechenden Nachweise auf.

Im Rahmen der Kostenposition „Kosten aus Versorgungsauftrag“ ersuchte die Schienen-Control Kommission um die Erläuterung einer Differenz zwischen den vorgelegten Werten.

Zur Erläuterung der im Rahmen der Kostenposition „Verlustenergiepreis“ geltend gemachten Kosten, die sich auf die Preiszonentrennung der Strommärkte zwischen Deutschland und Österreich bezieht, forderte die Schienen-Control Kommission die P1** auf, eine detaillierte Begründung, verursachungsgerechte Herleitung der veranschlagten Kosten sowie eine Darstellung der konkreten Maßnahmen, die diese Kosten verursacht haben, beizubringen.

Mit Schreiben vom 17.05.2018 ersuchte die P3** um Akteneinsicht.

Mit Stellungnahme vom 29.05.2018 kam die P1** der Aufforderung der Schienen-Control Kommission zur Beantwortung der mit dem Schreiben vom 02.05.2018 gestellten Fragen nach.

Darin nimmt die P1** zunächst auf Basis für die Berechnung der Portfoliomanagementgebühr und die Aufschlüsselung der Gesamtkosten Bezug.

Weiters brachte die P1** die angefragten Mengen- und Leistungswerte der Kostenposition „Verlustpreisberechnung – eigenerzeugte Mengen“ und für die Regelleistung bei.

Bezüglich der aufgetragenen detaillierten Darstellung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ stellte die P1** im Rahmen der eingelangten abschließenden Stellungnahme aufgrund einer sich in Erstellung befindlichen gutachterlichen Stellungnahme den Antrag, die Frist zur Beantwortung der ursprünglich mit 02.05.2018 gestellten Fragestellung um weitere acht Wochen „zu erstrecken“.

Hinsichtlich der Fragestellung zur Aufklärung der Kostengrundlagen der Anlagenwerte und der abweichenden Planbuchwerte nahm die P1** in der Stellungnahme vom 29.05.2018 lediglich mit zwei Sätzen Bezug darauf, dass die Abweichungen bezüglich des Frequenzumformers Kledering auf eine geplante Erneuerung zurückzuführen seien.

Die P1** übermittelte in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2018 die angefragten Nachweise und Erläuterungen bezüglich der Kostenpositionen „Overhead Geschäftsbereich“ und Kosten „Kosten aus Versorgungsauftrag“.

Bezüglich der von der Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 02.05.2018 angeforderten Erläuterung der Teilkostenposition der „Preiszonentrennung“ nahm die P1** lediglich exemplarisch Bezug auf „Analysen/Studien“ bzw bezog sich auf „die von der EEX veröffentlichten EEX-Stromterminmarkt abrechnungspreise“ und „Preisdifferenzen“. Dabei ging die P1** in ihrer Antwort der veranschlagten Kosten für das Lieferjahr 2018 iHv EUR 0,75/MWh von einem rechnerischen Aufschlag von EUR 3,00/MWh aus, der aus einer zu erwartenden Bandbreite von EUR 2,50-5,50/MWh abgeleitet wurde.

Am 06.06.2018 nahm die P2** Einsicht in den Verfahrensakt.

Am 29.06.2018 nahm die P3** Einsicht in den Verfahrensakt.

Am 03.07.2018 nahm die P1** Einsicht in den Verfahrensakt.

Am 03.07.2018 nahm die P1** Einsicht in den Verfahrensakt.

Mit Schreiben vom 11.06.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die E-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft um die Beantwortung mehrerer Fragen zu den Auswirkungen der im bisherigen Verfahrensgang als „Preiszonentrennung“ bezeichneten Einführung von Engpassmanagementmaßnahmen in Form von Kapazitätsvergabeverfahren für grenzüberschreitende Stromlieferungen gemäß Art 16 iVm Anhang I, Punkt 3.1 VO (EG) 714/2009 im Wege der Amtshilfe.

Insbesondere zielten die Fragestellungen der Schienen-Control Kommission darauf ab, ob und welche Auswirkungen durch die Einführung von Kapazitätsvergaben als Engpassmanagementmaßnahmen an den grenzüberschreitenden Übertragungsleitungen zwischen Österreich und Deutschland auf den Strommarkt, insbesondere den (Groß)Handelspreis zu erwarten sind, wann es zur Einführung von Vergabemechanismen kommen könnte und mit welchen weiteren konkreten Entwicklungen die Teilnehmer am Strommarkt rechnen müssten und in welcher Form es zu Mehrkosten durch den zusätzlichen ER**rb von Übertragungskapazitäten kommen könnte.

Mit Schreiben vom 12.07.2018 forderte die Schienen-Control Kommission die P1** erneut zur eingehenderen Beantwortung einiger Fragestellungen auf, die in der Stellungnahme vom 29.05.2018 nach Erachten der Schienen-Control Kommission nicht in einer Art und Weise beantwortet worden waren, die zur Klärung des Sachverhalts im Rahmen des Ermittlungsverfahrens erforderlich war.

Insbesondere ersuchte die Schienen-Control Kommission um Erläuterung der den energiewirtschaftlichen Personal- und IT-Kosten zugrundeliegenden Aufteilungslogik und um die Beibringung entsprechender Nachweise.

Bezüglich der Planbuchwertabweichungen in Zusammenhang mit den Anlagenkosten ersuchte die Schienen-Control Kommission in Ergänzung der ursprünglichen Fragestellung im Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 02.05.2018 darum, die zugrundeliegenden Planwerte transparent, nachvollziehbar und unter Darstellung der einschlägigen Planungsgrundlagen für die jeweiligen Kostenpositionen und die sich im Vergleich zum Planungszeitraum 2017 ergebenden Abweichungen eingehend zu erläutern.

Hinsichtlich der Teilkostenposition „Preiszonentrennung“ ersuchte die Schienen-Control Kommission um eine eingehende Offenlegung der der Verlustenergiebeschaffung im Umfang der der Einkaufsmenge zugrundeliegenden Beschaffungsstrategie, eine Darstellung der Annahmen, aus denen sich die prognostizierte Differenz der Abrechnungspreise am Stromterminmarkt in Hinblick auf das Produktportfolio der P1** anhand nachvollziehbarer

Datenreihen wie zB EEX-Abrechnungskurven oder ähnlicher Modelle ableiten lassen sowie um Vorlage der in der Antwort der P1** vom 29.05.2018 erwähnten Analysen, Studien und die verwendeten Stromterminmarktabrechnungspreise.

Mit Eingabe vom 17.07.2018, irrtümlich datiert auf den 27.07.2018, beantragte die P1** eine Erstreckung der mit Schreiben vom 12.07.2018 gesetzten Frist um zwei Wochen, bis zum 10.08.2018.

Mit Schreiben vom 19.07.2018 beantragte die P4** Einsicht in den Verfahrensakt zu nehmen.

Mit Eingabe vom 20.07.2018 beantragte die P3** eine Erstreckung der ursprünglich mit Schreiben der Schienen-Control Kommission allgemein eingeräumten Stellungnahmefrist bis 25.07.2018 um vier Wochen.

Mit Eingabe vom 25.07.2018 brachte die P1** in Ergänzung zu der in Antwort auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 02.05.2018 beigebrachten Unterlagen ein Gutachten der N** zur Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ ein.

Mit Eingabe vom 25.07.2018 legte die P2** eine Stellungnahme inklusive zweier gutachterlicher Stellungnahmen, „Gutachten zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2019“ von o.Univ.-Prof. Dr. Z** und „Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten von DI B** mit dem Titel: Strombezugsverträge „T**“ der P1** vom 27.02.2018 (einschließlich eines Anhangs mit den einschlägigen Verträgen und Vertragsanpassungen)“ von o. Univ. Prof. i.R. Dr. O**, fristgerecht in Beantwortung des Schreibens der Schienen-Control Kommission vom 13.04.2018 vor.

Die P2** legte neben allgemeinen Ausführungen zum Verfahren und zur Veröffentlichung der Bahnstromnetznutzungsstarife 2018 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 Ausführungen zu einzelnen im mit Eingabe der P1** vom 05.03.2018 vorgelegten Dokument „Master 2018“ enthaltenen Kostengrundlagen, wie auch Ausführungen zur Bewertung des Dokuments „Master 2018“ und der weiteren Kostenunterlagen insgesamt vor.

Weitere Ausführungen der P2** betreffen die Definition der der Bahnstromnetznutzung zugrundeliegenden Leistungen, die Anwendung eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ und weiterer nach Ansicht der P2** vorzunehmender Ermittlungsschritte.

Schließlich trifft die P2** Feststellungen zur verfahrensrechtlichen Mitwirkungspflicht der P1** und zum Ermittlungshandeln und der Beweiswürdigung der Behörde.

Zuletzt wiederholt die P2** ihre bereits in abgeschlossenen Verfahren (SCK-16-016 und SCK-16-017) geäußerte Rechtsansicht zur Wirkung eines nach § 74 EiszG ergangenen Bescheidspruchs und zum anwendbaren Kostenmaßstab und nimmt abschließend noch zu einzelnen Kostenpositionen Stellung.

Die P2** legt mit ihrer Stellungnahme eine gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten von DI B** mit dem Titel: Strombezugsverträge „T**“ der P1** vom 27.02.2018 und eine

gutachterliche Stellungnahme zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2019 vor.

Mit Schreiben vom 24.07.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag der P1** statt.

Mit Schreiben vom 26.07.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag der P3** statt.

Mit Eingabe vom 10.08.2018 übermittelte die P1** ihre Stellungnahme zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 12.07.2018. Die P1** nahm dabei zunächst insbesondere Stellung zu den verfahrensrechtlichen Ausführungen der Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 12.07.2018 und nahm in weiterer Folge zu den ergänzenden Fragestellungen der Schienen-Control Kommission Stellung und legte entsprechende Nachweise zu ihrem jeweiligen Vorbringen vor.

Am 23.08.2018 nahm die P2** Einsicht in den Verfahrensakt.

Mit Eingabe vom 22.08.2018 legte die P3** eine Stellungnahme zum gegenständlichen Verfahren vor. Die P3** brachte dabei im Wesentlichen detaillierte rechtliche Ausführungen zur Kostenermittlung und Entgeltbestimmung sowie grundlegende Ausführungen zum „Tarif Nutzung Umformung“ vor.

Im Einzelnen bringt die P3** dabei vor, dass die Schienen-Control Kommission unter Anwendung wettbewerbsrechtlicher Grundsätze und Berücksichtigung wettbewerbsrechtlicher Preisbestimmungsgrundsätze bei der Kostenermittlung gemäß § 69b Abs 1 EiszG Effizienzkriterien zu berücksichtigen hätte, um einen ineffizienten Betrieb des Bahnstromnetzes und damit letztlich zu hohe Kosten, die sich in der Entgeltbestimmung niederschlagen würden, hintanzuhalten.

Zudem führte die P3** aus, der „Tarif Nutzung Umformung“ wirke marktabschottend und sei daher als unzulässiges Wettbewerbshindernis zu untersagen.

Mit Schreiben vom 23.08.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission der P2**, der P3**, der P1** und der P4** die bisher im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen der verfahrensbeteiligten Parteien mit der Möglichkeit der Stellungnahme bis zum 13.09.2018.

Mit Schreiben vom 31.08.2018 übermittelte die E-Control Austria der Schienen-Control Kommission in Antwort auf deren Ersuchen vom 11.06.2018 im Rahmen der Amtshilfe das Gutachten „Auswirkungen der Strompreiszonentrennung AT-DE-LU auf die Beschaffung an den Großhandelsmärkten“.

Am 07.09.2018 nahm die P1** Einsicht in den Verfahrensakt.

Mit Schreiben vom 10.09.2018 beantragte die P1** eine Erstreckung der mit Schreiben vom 23.08.2018 gesetzten Frist bis zum 21.09.2018.

Mit Schreiben vom 07.09.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission das Gutachten der E-Control Austria vom 31.08.2018 an die P2**, die P3**, die P1** und die P4** zur allfälligen Stellungnahme bis zum 17.09.2018.

Mit Schreiben vom 10.09.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem Fristerstreckungsantrag der P1** vom 10.09.2018 statt und erstreckte die Frist zur Stellungnahme bis zum 21.09.2018.

Mit vorab per E-Mail vom 12.09.2018 und in weiterer Folge postalisch am 18.09.2018 eingelangtem Schreiben beantragte die P4** eine Erstreckung der mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 23.08.2018 gesetzten Frist bis 28.09.2018.

Mit Schreiben vom 12.09.2018 gab die Schienen-Control Kommission dem mit Schreiben vom 12.09.2018 eingebrachten Fristerstreckungsantrag der P4** statt und erstreckte die Frist zur Stellungnahme bis zum 28.09.2018.

Mit Eingabe vom 13.09.2018 bringt die P2** eine weitere Stellungnahme ein und legt die gutachterliche Stellungnahme „Replik zur ökonomischen Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**“ von Univ.-Prof. i.R. Dr. O**, Univ.-Prof. Dr. Alfred T** und Univ.-Prof. Dr. Z** vor.

Die P2** nimmt in ihrem Schreiben nochmals eingehend Stellung zum Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 12.07.2018 an die P1** betreffend Beantwortung ergänzender Fragen (Kapitel 1 der Stellungnahme), zur ergänzenden Stellungnahme der P1** (Kapitel 2 der Stellungnahme), zur ergänzenden Stellungnahme der P1** vom 10.08.2018 und zur Stellungnahme der P3** (Kapitel 3 der Stellungnahme).

Weiters nimmt die P2** in ihrer Stellungnahme Bezug auf die bisherige Verfahrensführung und führt nochmals den aus ihrer Sicht im gegenständlichen Verfahren maßgeblichen „Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab der regulatorischen Kostenrechnung“ weiter aus.

Zudem trifft die P2** weitere Ausführungen zur Mitwirkungspflicht der P1** im gegenständlichen Verfahren sowie nochmals zur Kostenrechnung und Leistungsbeschreibung der verfahrensgegenständlichen Bahnstromnetznutzung.

Schließlich geht die P2** in Kapitel 6 ihrer Stellungnahme ausführlich auf die rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung einzelner Kostenpositionen ein.

Mit Schreiben vom 17.09.2018 nahm die P1** Stellung zum Gutachten der E-Control Austria vom 31.08.2018.

Mit Eingabe vom 21.09.2018 nahm die P1** Stellung zum Vorbringen der P3** vom 22.08.2018 einerseits und zu den bisherigen Stellungnahmen der P2** andererseits Stellung.

Die P1** führt dabei zusammenfassend zum Vorbringen der P3** aus, dass die Anwendbarkeit von Bestimmungen des Wettbewerbsrechts im Rahmen des EisbG nicht gegeben sei.

Relevant seien ausschließlich die Bestimmungen des EisbG, denen die Tarifgestaltung der P1** auch entspreche. Zudem sei dem Vorbringen der P3** entgegenzuhalten, dass § 69b EisbG selbst bei Vorliegen unterdurchschnittlicher Produktionseffektivität keine Grundlage zur Tarifrückung bieten würde. Eine Berücksichtigung lediglich fiktiver Kosten würde daher ausdrücklich dem Gesetzeswortlaut widersprechen.

Zudem wäre die Tarifgestaltung in Hinblick auf den Tarif „Nutzung Umformung“ sachlich gerechtfertigt und verstoße somit nicht gegen das Diskriminierungsverbot. Im Gegenteil wäre ein solcher Verstoß in der Verrechnung von Kosten für bestimmte Leistungen, die nur von einzelnen EVU in Anspruch genommen werden, an alle Kunden zu erblicken.

Weiters nahm die P1** zu einzelnen Punkten der Stellungnahme der P2** ihrerseits Stellung und hielt dem Vorbringen der P2** die eigene Rechtsansicht entgegen.

Mit E-Mail vom 27.09.2018 teilte die P4** der Schienen-Control Kommission mit, bis auf weiteres von einer inhaltlichen Stellungnahme im gegenständlichen Verfahren abzusehen, behielt sich aber die weitere Teilnahme am Verfahren und dementsprechend die Abgabe weiterer Stellungnahmen vor.

Mit Schreiben vom 05.10.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission der P2**, der P3**, der P1** und der P4** die weiteren eingegangenen Stellungnahmen der P1** vom 17.09.2018 und vom 21.09.2018 sowie der P2** vom 13.09.2018 zur Kenntnis- und allfälligen Stellungnahme.

Mit Schreiben vom 09.10.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission der P2**, der P3**, der P1** und der P4** in Ergänzung zum Schreiben vom 05.10.2018 nochmals die vollständige Stellungnahme der P1** vom 21.09.2018.

Mit Schreiben vom 12.10.2018 setzte die Schienen-Control Kommission die verfahrensbeteiligten Parteien von der Schließung des Ermittlungsverfahrens mit 22.10.2018 in Kenntnis. Die mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 05.10.2018 gesetzte Frist zur Stellungnahme wurde für alle verfahrensbeteiligten Parteien letztmalig bis zum 22.10.2018 verlängert.

Mit E-Mail vom 18.10.2018 teilte die P4** der Schienen-Control Kommission mit, auch weiterhin von der Abgabe einer inhaltlichen Stellungnahme zum gegenständlichen Verfahren abzusehen.

Mit Eingabe vom 22.10.2018 übermittelte die P1** eine ergänzende Stellungnahme zu den mit Schreiben vom 05.10.2018 bzw dem 09.10.2018 übermittelten Stellungnahmen sowie eine „ökonomische Stellungnahme“ der N** zur Stellungnahme der P3** vom 22.08.2018.

Die P1** repliziert in ihrer Stellungnahme zunächst auf die mit Eingabe der P2** vom 13.09.2018 eingebrachte gutachterliche Stellungnahme von O**/T**/Z** zur Kostenposition der „Erwarteten Zusatzkosten“. Die P1** referenziert zunächst auf das von ihr mit Eingabe

vom 25.07.2018 eingebrachte Gutachten der N** und nimmt zu den vorgebrachten Argumenten der gutachterlichen Stellungnahme O**/T**/Z** inhaltlich Stellung.

Weiters nimmt die P1** zu der mit 13.09.2018 eingebrachten Stellungnahme der P2** inhaltlich Stellung und beschränkt sich dabei, um Wiederholungen zum bereits umfassend erfolgten Vorbringen der P2** im gegenständlichen Regulierungsverfahren zu vermeiden, auf einzelne Punkte des Vorbringens.

Die ökonomische Stellungnahme der N** zur Stellungnahme der P3** vom 22.08.2018 setzt sich mit den von der P3** vorgebrachten Argumenten auseinander und nimmt dabei zunächst Bezug auf den regulatorischen Rahmen der Bahnstromnetznutzungsentsgeltbestimmung. In weiterer Folge beurteilt N** die in der Stellungnahme der P3** vom 22.08.2018 vorgebrachten Präzedenzfälle und die Rechtsansicht, bei der Kostenermittlung seien nur die effizienten Kosten zu berücksichtigen. Schließlich legt N** ihrerseits eine Beurteilung der in der regulierungsökonomischen Literatur diskutierten Regulierungsstandards und deren Bezug auf den im gegenständlichen Verfahren anwendbaren Kostenmaßstab dar. Die Stellungnahme schließt mit einer Zusammenfassung der vorgetragenen Argumente und einem Anhang, der eine ökonomische Beurteilung der Anwendung des LRIC-Kostenmaßstabs auf Stromnetze enthält.

Mit Schreiben vom 22.10.2018 übermittelte die P1** ein Schreiben inklusive eines Anhangs, mit dem die P1** in Antwort auf die eingegangenen Stellungnahmen im gegenständlichen Verfahren die dem Dokument Master 2018 zugrundeliegende Kostenposition „Anlagenkosten Frequenzumformer“ nach unten korrigiert.

Mit Eingabe vom 22.10.2018 übermittelte die P2** eine ergänzende Stellungnahme im gegenständlichen Verfahren. Die P2** setzt dabei zunächst der Stellungnahme der P1** vom 17.09.2018 ihre inhaltliche Ansicht entgegen.

Mit der weiteren Stellungnahme nimmt die P2** Bezug auf die Stellungnahme der P1** vom 21.09.2018 und referenziert auf einzelne Punkte der Stellungnahme um dieser wiederum ihre Ansicht entgegenzuhalten.

Mit E-Mail vom 24.10.2018 äußert sich die P3** zum Verstreichenlassen der Stellungnahmefrist, um das Verfahren nicht mit weiteren Eingaben zu belasten, und betont nochmals das Festhalten an der von ihr mit der Stellungnahme vom 22.08.2018 geäußerten Rechtsansicht.

Am 12.11.2018 nahm die P2** Einsicht in den Verfahrensakt.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

1. Tarife für die Nutzung der Frequenzumformer und die Nutzung des Bahnstromnetzes

Die P1** hat unter Punkt 3. des Anhangs „Infrastruktur/Durchleitung“ zu ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 (SNNB 2018) nachfolgende Tarife für die Umformung und Verteilung von Bahnstrom samt Beschreibung veröffentlicht:

3. Netzentgelte 2018

Das ab dem 01. Jänner 2016 geltende **Preismodell für die Netzentgelte** differenziert zwischen dem Tarif für die Nutzung der Frequenzumformer („Tarif Nutzung Umformung“) und einem Tarif für die Nutzung des Bahnsystems („Tarif Verteilung“):

a) Tarif Nutzung Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom

Variable Kosten: Frequenzumformerverluste, vorgelagerte Netzkosten, ÖMAG-Zuweisung	
HT 5,07 €/MWh	NT 4,23 €/MWh

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

b) Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom

Solidarisierte Kosten: Fixen Anlagekosten, Verluste, Regelleistung, ZLI, etc.	
HT 39,52 €/MWh	NT 32,93 €/MWh

Gilt für die gesamte Bezugsmenge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Dem Durchleitungsmodell 2018 liegt die Annahme zugrunde, dass 57,82 % des prognostizierten 16,7 Hz-Stromverbrauchs für das Jahr 2018 über acht 16,7 Hz-Wasserkraftwerke der P1** und über drei Partner-Kraftwerke zur Verfügung gestellt werden. Der restliche Strombedarf (laut Durchleitungsmodell 2018 voraussichtlich 42,18 %) wird durch Zukäufe aus dem öffentlichen Netz gedeckt und – da der Strom aus dem öffentlichen Netz eine Frequenz von 50 Hz aufweist – über die Frequenzumformer¹ der P1** in 16,7 Hz-Bahnstrom umgewandelt.

¹ Unter den Oberbegriff (Frequenz-)Umformer werden sowohl (Frequenz-)Umformer als auch (Frequenz-)Umrichter subsumiert, es sei denn die (Frequenz-)Umrichter werden ausdrücklich ausgeschlossen.

Die P1** ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 1a EisbG. Bis zum Inkrafttreten der Novelle BGBI I 137/2015 war sie Zuweisungsstelle im Sinne des § 62 Abs 1 EisbG idF BGBl I 38/2004.

Seit Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015 am 27.11.2015 ist sie Zuweisungsstelle im Sinne des § 62 Abs 1 Z 1 EisbG idF BGBl I 137/2015. Sie ist weiters Betreiberin von Serviceeinrichtungen im Sinne des § 62a Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015.

Die P1** bietet Eisenbahnverkehrsunternehmen die bescheidgegenständliche Leistung der Umformung und Verteilung² von Bahnstrom gemäß den in dem Anhang „Infrastruktur/Durchleitung“ zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 veröffentlichten Konditionen an und ist somit im Hinblick auf diese Leistungen Betreiberin einer Serviceeinrichtung (Bahnstromnetzbetreiberin).

Diese Leistung wird nur von der P1** angeboten. Bei der Leistung der Umformung und Verteilung von Bahnstrom handelt es sich um eine „Sonstige Leistung“ iSd § 58 EisbG idF BGBl I 38/2004.

Darüber hinaus stellt sie Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrstrom zur Verfügung und ist somit diesbezüglich ebenfalls Betreiberin einer Serviceeinrichtung (Energieförderin).

Die P1** hat eine informelle Trennung der Bereiche Netz und Energie vorgenommen, indem Mitarbeiter beider Bereiche räumlich getrennt wurden, Verpflichtungserklärungen abgegeben haben und eine Adaptierung des IT-Systems vorgenommen wurde. Eine rechtliche Entflechtung der Bereiche Netz und Energie wurde nicht durchgeführt.

² Bei Inanspruchnahme der Leistung der Umformung kommt der Tarif „Nutzung Umformung“ zur Anwendung, während bei Inanspruchnahme der Leistung der Verteilung der Tarif „Verteilung“ zur Anwendung gelangt (Details hierzu siehe unten). Unter den Oberbegriff Durchleitung fällt die Inanspruchnahme beider Leistungen.

Beschreibung Netzentgelte 2018

zu a): Tarif Nutzung Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom

Folgende, variable Kostenpositionen fließen in diesen Tarif ein

- Verluste der Frequenzumformer, abzüglich anteilig der Aufbringung der Regelleistung
- Netzkosten des vorgelagerten 50 Hertz-Übertragungsnetzes, abzüglich der fixen Kostenkomponenten (Leistungspreis)
- Mehrkosten aus der ÖMAG-Zuweisung

zu b): Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom

Folgende Positionen bilden die Grundlage für Festlegung des Netzentgeltes:

- Frequenzumformer (Umformer- und Umrichterwerke)
- Bahnstromleitungen
- Energieverluste, bestehend aus
 - Frequenzumformerverluste (Wirkbezug)
 - Frequenzumformerverluste durch rotierende Reserve
 - Bahnstromleitungsverluste, Trafoverluste im Umspannwerk (Unterwerk)
 - Oberleitungsverluste
- Netzkosten des vorgelagerten 50 Hertz-Übertragungsnetzes (fixen Kostenkomponenten)
- Netzkosten „Timelkamvertrag“
- Mehrkosten aus der Zuweisung der OeMAG-Abwicklungsstelle für Ökostrom AG (OeMAG)
- Anteilige Kosten für die Zentrale Leitstelle Innsbruck sowie anteilige Kosten des Geschäftsbereiches Bahnsysteme
- Blindleistungsvorhaltung
- Bereitstellung der Regelleistung, bestehend aus
 - Anteil Frequenzumformer inkl. Verluste
 - Anteil Frequenzumformer für Ausfallsicherheit
 - Anteil Kraftwerkseinsatz
 - Anteil Kraftwerkseinsatz für Ausfallsicherheit
- Kosten aus dem Versorgungsauftrag und aus dem Lieferauftrag

Die P1** unterscheidet in ihrem Durchleitungsmodell 2018 danach, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Strom über einen Drittlieferanten oder weiterhin über die P1** bezieht.

Im ersteren Fall kommen beide Tarifkomponenten – sowohl der Tarif „Verteilung“³ als auch der Tarif „Nutzung Umformung“⁴ – für die gesamte Bezugsmenge zur Anwendung, während im zweiten Fall der Tarif „Verteilung“ für die gesamte Bezugsmenge und der Tarif „Nutzung

³ Die verwendete Kurzform Tarif „Verteilung“ steht für den Tarif Verteilung 16,7 Hz-Bahnstrom der P1**

⁴ Die verwendete Kurzform Tarif „Nutzung Umformung“ steht für den Tarif Nutzung Umformung 16,7 Hz-Bahnstrom der P1**

Umformung“ lediglich für die Bezugsmenge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens über die Frequenzumformer zur Anwendung kommen.

2. Kostenpositionen, die der Ermittlung der Tarife zugrunde liegen

2.1 Kostenblöcke samt Kostenpositionen

Nachfolgende fünf Kostenblöcke („Anlagenkosten“, „Verluste“, „Systemdienstleistungen“, „Vorgelagerte Netzkosten“, „Allgemeine Kosten“) samt zugehörigen Kostenpositionen liegen der Tarifiermittlung des Tarifs „Verteilung“ sowie des Tarifs „Nutzung Umformung“ durch die P1** zugrunde.

Kostenblöcke samt Kostenpositionen

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Regulierungsmanagement
		Schwarzstartfähigkeit		Erwartete Zusatzkosten
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abbildung 1: Tarifmodell nach Kostenblöcken

2.2 Zuordnung der Kostenpositionen zu den Tarifen

Bei den in der nachstehenden Kostenübersicht grün hinterlegten Feldern handelt es sich um jene Kostenpositionen, die dem Tarif „Nutzung Umformung“ anteilig (im Hinblick auf die

Netzkosten APG) bzw. vollständig (im Hinblick auf die Kostenpositionen „Verluste Frequenzumformer“ und „ÖMAG-Zuweisung“) zuzuordnen sind, während die restlichen blau hinterlegten Kostenpositionen dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet werden.

Kostenpositionen der Tarife Umformung und Verteilung von Bahnstrom

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Regulierungsmanagement
		Schwarzstartfähigkeit		Erwartete Zusatzkosten
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abbildung 2: Kostenpositionen je Tarif

2.3 Tarif „Nutzung Umformung“

Der Tarif „Nutzung Umformung“ beläuft sich im Hochtarif auf 5,07 EUR je – über die Frequenzumformer aus dem 50 Hz-Netz bezogenen – MWh und im Niedertarif auf 4,23 EUR je – über die Frequenzumformer aus dem 50 Hz-Netz bezogenen – MWh.

Dem Tarif „Nutzung Umformung“ liegt die Annahme zugrunde, dass im Jahr 2018 *** MWh an Strom über die Frequenzumformer bezogen werden. Dies entspricht 42,18 % der Gesamtbezugsmenge (siehe Punkt 1.).

Nachfolgende drei Kostenpositionen samt zugehöriger Plankosten für das Jahr 2018 liegen der Ermittlung des Tarifs „Nutzung Umformung“ zugrunde:

Kostenpositionen	Plankosten 2018 in EUR
Verluste Frequenzumformer	***
(anteilige) Netzkosten APG	***
ÖMAG-Zuweisung	***
GESAMT	***

2.4 Tarif „Verteilung“

Der Tarif „Verteilung“ beläuft sich laut Veröffentlichung durch die P1** im Hochtarif auf 39,77 EUR je MWh und im Niedertarif auf 33,14 EUR je MWh. Aufgrund der Regelungen im EisbG ist eine nachträgliche Erhöhung der erstveröffentlichten Tarife nicht gestattet, weshalb der Hochtarif mit 39,52 EUR je MWh und der Niedertarif mit 32,93 EUR je MWh begrenzt sind.

Dem Tarif „Verteilung“ liegt die Annahme zugrunde, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ab Oberleitung eine Planmenge von *** MWh (brutto-Bahnstromentnahme) verbrauchen.

Nachfolgende Kostenpositionen samt zugehöriger Plankosten der P1** für das Jahr 2018 liegen der Ermittlung des Tarifs „Verteilung“ zugrunde:

Kostenpositionen	Plankosten 2018 in EUR
Frequenzumformer (ohne Umrichter**rk T**)	***
Umrichter**rk T**	***
Bahnstromleitungen	***
Netzverluste Oberleitung	***
Netzverluste Bahnstromleitungen	***
(anteilige) Netzkosten APG	***
Netzkosten T**-Vertrag	***
Zentrale Leitstelle Innsbruck	***
Overhead Geschäftsbereich	***
(anteilige) Kosten Energiemanagement	***
Blindleistungsvorhaltung	***
Kosten Schwarzstartfähigkeit	***
Kosten Regulierungsmanagement	***
Kosten aus Versorgungsauftrag	***
Kosten aus Lieferauftrag	***
Erwartete Zusatzkosten	***
Abzugsposition aktivierte Fremdkapitalzinsen	***
Regelleistung Frequenzumformer	***
Frequenzumformerverluste durch rotierende Reserve	***
Regelleistung Kraftwerke	***
Ausfallreserve Frequenzumformer	***
KW-Reserve für Revisionen FU	***
Spannungsvorhaltung Lindau	***
Engpassmanagement	***
GESAMT	***

3. Differenzierung zwischen Hoch- und Niedertarif

Das Tarifierungsmodell der P1** sieht innerhalb des Tarifs „Nutzung Umformung“ als auch des Tarifs „Verteilung“ von Montag bis Sonntag eine Differenzierung zwischen Hochtarif (HT: 06:00 – 22:00 Uhr) und Niedertarif (NT: 22:00 – 06:00 Uhr) vor.

Tarifzeiten

Zeitfenster von Montag bis Sonntag

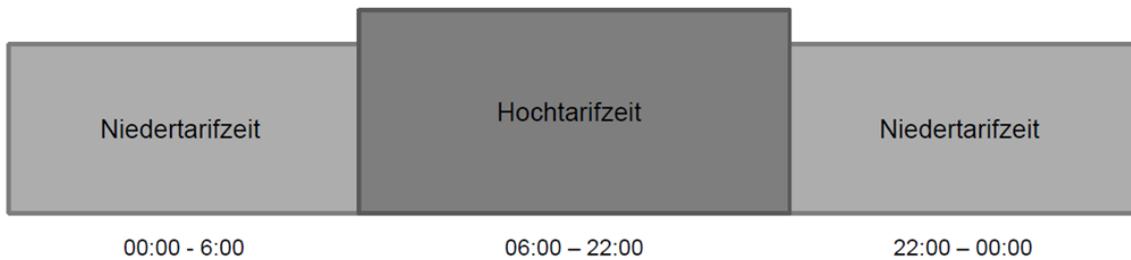
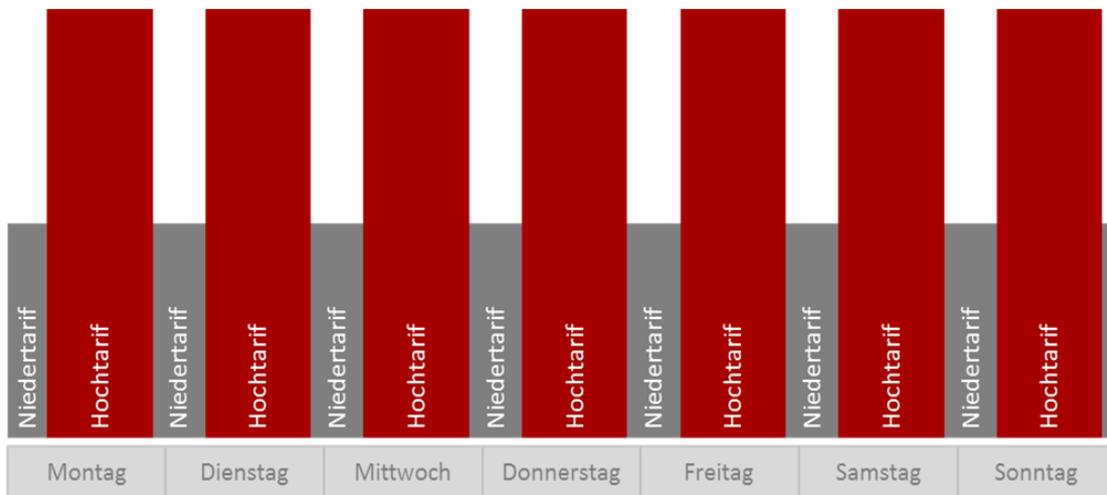


Abbildung 3: Tarifzeiten 2018

Der Preisunterschied zwischen dem während der Hochtarifzeit zur Anwendung kommenden Tarif gegenüber jenem der während der Niedertarifzeit zur Anwendung kommt, beläuft sich auf 20 %.

Tarifzeiten



Tarife 2018 in EUR/MWh

	Durchleitung	Umformung
Hochtarif Mo – So 06:00 – 22:00	39,52	5,07
Niedertarif Mo – So 22:00 – 06:00	32,93	4,23

Abbildung 4: Tarifzeiten samt Tarifen 2018

Der Tariffdifferenzierung liegt der Umstand zugrunde, dass die Verluste im Bahnstromnetz sowie die Kosten für den zum Zweck der Stabilisierung des Netzes erforderlichen Einsatz von Frequenzumformern und -umrichtern in den Spitzenlastzeiten ansteigen.

Der Preisunterschied zwischen Hoch- und Niedertarif beruht demnach auf der Tatsache, dass der Lastbezug während der Hochtarifzeit von 06:00 bis 22:00 Uhr höher (durchschnittlich rund 36 %) als zur Niedertarifzeit ist. Folglich muss das Bahnstromnetz während der Hochtarifzeit eine größere Menge an Bahnstromverlusten (rund 50 % höhere Verluste) ausgleichen, als während der Niedertarifzeit, zumal Verluste im Verhältnis zur bezogenen Menge quadratisch ansteigen. Zum Ausgleich der Bahnstromverluste muss der Netzbetreiber Energie beschaffen. Am Terminmarkt (öffentlicher Strommarkt) wird zwischen Peak-Tarifen (werktags 08:00 bis 20:00 Uhr) und Off-Peak Tarifen unterschieden. Die Preise während der Peak-Tarifzeit sind dabei durchschnittlich 1,5 Mal so hoch wie die Preise während der Off-Peak-Tarifzeit. Demgemäß entstehen bei der Energiebeschaffung für die Bereitstellung der

Bahnstromverluste werktags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr höhere Kosten als zu der restlichen Tageszeit.

4. Verluste

4.1 Einführung

Bei der Frequenzumformung, der Energieübertragung sowie der Energieverteilung entstehen aufgrund von elektrischen Widerständen (Strom-)Verluste. Die P1** sorgt für den Ausgleich der in ihrem Netz auftretenden Stromverluste. Die daraus entstehenden Kosten werden solidarisch unter den Netznutzern über den Tarif „Verteilung“ aufgeteilt.

Der Kostenblock „Verluste“ des Durchleitungsmodells 2018 der P1** setzt sich aus nachfolgenden Kostenpositionen zusammen:

- Netzverluste Oberleitung
- Netzverluste Bahnstromleitungen
- Netzverluste Frequenzumformer

4.2 Verlustpreis

Die P1** hat zur Bewertung der Stromverluste einen Verlustpreis in Höhe von *** EUR pro MWh festgesetzt, der maßgeblich für die Höhe der Kostenpositionen „Netzverluste Frequenzumformer“, „Netzverluste Bahnstromleitungen“, „Netzverluste Oberleitung“, „Frequenzumformerverluste durch rotierenden Reserve“ sowie „Regelleistung Frequenzumformer“ ist.

Verluste

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Regulierungsmanagement
		Schwarzstartfähigkeit		Erwartete Zusatzkosten
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abbildung 5: Verluste

Der Verlustenergiepreis in Höhe von *** EUR je MWh wurde für das Jahr 2018 unter Zugrundelegung der geplanten Gesamtenergiebeschaffungskosten in Höhe von *** EUR und der prognostizierten Gesamtbezugsmenge von *** MWh ab Kraftwerk/Umformerwerk ermittelt.

Die Gesamtkosten für den Verlustpreis setzen sich aus zwei Kostenbestandteilen („Einkaufskosten“, „Sonstige Beschaffungskosten“) zusammen. Die Kostenbestandteile „Einkaufskosten“ und „Sonstige Beschaffungskosten“ bestehen wiederum aus verschiedenen Komponenten („Ist-Einkaufsmenge (inkl. V**vertrag und T**)“ + „Langfristverträge (A** und R**)“ + „Eigenerzeugungskosten“ + „Residual – Offene Position“ – „Nicht anrechenbare Kosten A**/R** Bezugsverträge“; „CO₂ R**“ + „Herkunftsnachweise“ + „Portfoliomanagement“ + „Preiszonentrennung AT-DE“).

Verlustkostenberechnung

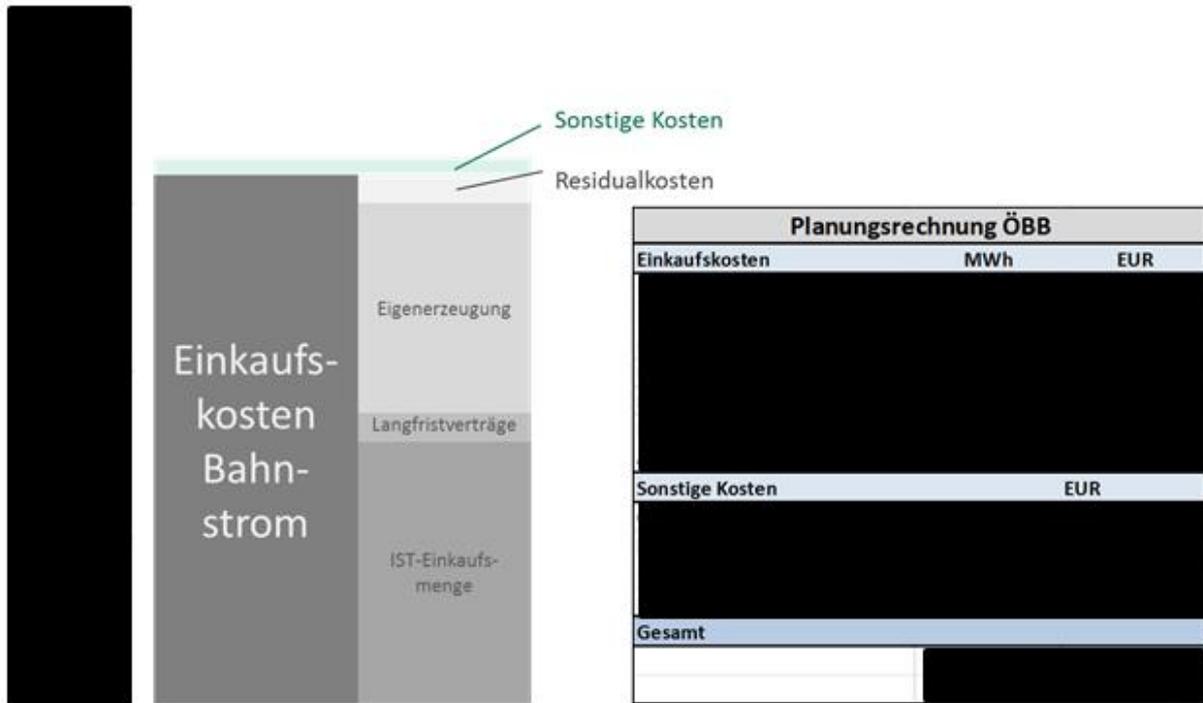


Abbildung 6: Verlustkostenberechnung P1**

Der Kostenbestandteil „Einkaufskosten“, der in Summe *** EUR ausmacht, enthält den Aufwand der P1** für am öffentlichen 50 Hz-Markt getätigte Stromgeschäfte sowie den zwischen der P1** und der E** abgeschlossenen Langfristbezugsvertrag T** als auch den zwischen der P1** und der V** abgeschlossenen Langfristbezugsvertrag.

Darüber hinaus wird bei den „Einkaufskosten“ anteilig der der P1** entstehende Mehraufwand aufgrund von vor der Marktöffnung abgeschlossener Strombezugsverträge (beispielsweise mit R**, A**), die sich als defizitäre Geschäfte erwiesen haben, berücksichtigt. Jener Anteil, der defizitär bewertet wird, wurde seitens der P1** jedoch anschließend in Abzug gebracht, da dieser bereits als eigene Kostenposition „Kosten aus Versorgungsauftrag“ des Kostenblocks „Allgemeine Kosten“ Berücksichtigung findet (siehe Kostenposition „Kosten aus Versorgungsauftrag“ des Kostenblocks „Allgemeine Kosten“, Punkt 8.2).

Weiters werden jene Eigenerzeugungskosten unter dem Kostenbestandteil „Einkaufskosten“ angeführt, die mittels P1** eigenen Kraftwerken zur Verfügung gestellt werden um benötigte Energiemengen bereitzustellen. Die erforderliche Energiemenge wurde unter Anwendung des Marktpreises bewertet.

Bestandteil der „Einkaufskosten“ ist ferner die Kostenkomponente „Residual – Offene Position“. Die Position „Residual – Offene Position“ berücksichtigt den Aufwand, der der P1** im Hinblick auf die Deckung des noch nicht beschafften, jedoch prognostizierten Strombedarfs in Stundengranularität entsteht. Zur Ermittlung der Höhe dieser Kostenposition wurde in einem ersten Schritt die stundengenaue Bedarfsprognose ermittelt und anschließend die Differenz zwischen dieser stundengenauen Prognosemenge und der geplanten Gesamtbezugsjahresmenge für das Jahr 2018 errechnet, was dann als sogenannte „Residualmenge“ verbleibt. In einem weiteren Schritt wurde die Residualmenge einer stündlichen Marktpreisbewertung unterzogen.

Hinzu kommt der Kostenbestandteil „Sonstige Kosten“, der Kosten für CO₂-Zertifikate, Herkunftsnachweise, Portfoliomanagement und eine Position betreffend der Preiszonentrennung AT-DE beinhaltet und in Summe einen Betrag von *** EUR ausmacht.

Die Kostenkomponente „Herkunftsnachweise“ beinhaltet denjenigen Aufwand der P1**, der dadurch entsteht, dass Stromhändler gemäß Ökostromgesetz verpflichtet sind, den ihnen zugewiesenen Ökostrom sowie die dazugehörigen Herkunftsnachweise abzunehmen und der Ökostromabwicklungsstelle (Details hierzu siehe unter Punkt 8.6) das Entgelt jedenfalls in Höhe des gesetzlich festgelegten Preises zu entrichten.

Eine weitere Kostenkomponente stellen die CO₂-Zertifikate dar. Im Rahmen der langfristigen rollierenden Beschaffungsstrategie der P1** wurden Lieferverträge abgeschlossen, die eine Abgeltung der mit der Stromerzeugung in Zusammenhang stehenden Emissionen durch die Bereitstellung von Emissionszertifikaten vorsehen.

Der Aufwand für Portfoliomanagement umfasst Kosten für den Strommarktzugang und anfallende Stromhandelsgebühren, Vertragskosten aus dem Energieliefervertrag mit der V**, IT-Aufwendungen sowie anteilige Personalkosten für die Energiebeschaffung, die nicht in den Netzkosten beinhaltet sind. Die Geltendmachung einzelner Kosten der Kostenkomponente Portfoliomanagement stellt eine Doppelverrechnung dar, da bei einer Marktpreisbewertung der Eigenerzeugungsmenge und der Residualmenge, wie sie von Seiten der P1** vorgenommen wurde (siehe oben), nicht zusätzlich Vertragskosten aus dem Energieliefervertrag mit der V**, IT-Aufwendungen sowie anteilige Personalkosten für die Energiebeschaffung geltend gemacht werden können.

Unter der Kostenposition „Preiszonentrennung AT-DE“ sollen Kosten abgebildet werden, die der P1** als Folge der Trennung der Strompreiszone entstehen. Die P1** setzt hierfür einen Betrag von € *** je MWh an. Da der angeführte Aufwand noch nicht angefallen und daher nicht nachgewiesen werden konnte, ist eine Anerkennung dieser Kostenposition nicht vorzunehmen.

Unter Berücksichtigung genannter Punkte belaufen sich die Gesamtenergiebeschaffungskosten für den Verlust auf *** EUR, die wiederum einen Verlustpreis in Höhe von *** EUR je MWh ergeben.

4.3 Verluste Frequenzumformer

Bei den Frequenzumformern wurden jene Verluste berücksichtigt, die bei der Umformung von Strom mit einer Frequenz von 50 Hz auf 16,7 Hz-Strom anfallen.

Das Durchleitungsmodell der P1** geht für das Jahr 2018 davon aus, dass bei der Umformung Stromverluste in Höhe von *** % entstehen. Der Verlustwert von *** % wurde seitens P1** auf Basis historischer Messwerte (Messungen des Differenzbetrags zwischen bezogener 50 Hz-Arbeit und der in das 16,7 Hz-Netz eingespeisten Arbeit) ermittelt. Da gemäß Durchleitungsmodell 2018 *** MWh (41,25 % der Gesamtbezugsmenge für das Jahr 2018) über die Frequenzumformer umgewandelt werden, wird unter Berücksichtigung des Verlustwertes von *** % eine Umformerbezugsmenge von *** MWh ermittelt. Insofern ergibt sich im Hinblick auf den Kostenblock „Verluste Frequenzumformer“ für das Jahr 2018 eine Verlustmenge von *** MWh. Unter Heranziehung des Verlustpreises in Höhe von *** EUR/MWh wurde seitens der P1** für die Kostenposition „Verluste Frequenzumformer“ ein Gesamtaufwand von *** EUR angesetzt.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass der oben genannte Gesamtaufwand für die Vorhaltung der Verlustmengen bei den Umformern gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 nicht zu 100 % in die Kostenposition „Verluste Frequenzumformer“ geflossen ist, sondern nur zu *** %, was *** MWh entspricht (Details zu dem Aufteilungsschlüssel siehe unter Punkt 6.2). Die restlichen *** % (***MWh) wurden der Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ zugerechnet. Somit sind *** % des Aufwandes für Frequenzumformerverluste in den Tarif „Nutzung Umformung“ eingeflossen, während die restlichen *** % dem Tarif „Durchleitung“ zugeordnet wurden.

Unter Zugrundelegung des um die Doppelverrechnungen bereinigten Stromverlustpreises in Höhe von *** EUR je MWh ergibt sich für die Kostenposition „Verluste Frequenzumformer“ ein Gesamtaufwand von *** EUR.

4.4 Netzverluste Bahnstromleitungen

Für die Berechnung des Verlustwertes im Bereich der Bahnstromleitungen wurden historische Bahnstromnetzverluste (gemessene IST-Verluste der Jahre 2014-2016) ermittelt. Die P1** hat auf diese Weise für die Bahnstromleitungen für das Jahr 2018 einen Bahnstromverlust-Prozentsatz von *** % ermittelt.

Bezogen auf die geplante Menge an durchzuleitendem Strom von *** MWh ergeben sich unter Zugrundelegung der *** % *** MWh an Verlusten. Unter Zugrundelegung des Planwertes der P1** von *** EUR je MWh, beläuft sich der geplante Gesamtaufwand auf ***

EUR. Da dieser Aufwand im Bahnstromnetz anfällt, wurde er zur Gänze dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.

Bei Heranziehung des unter 4.2 erläuterten Stromverlustpreises in Höhe von *** EUR je MWh ergibt sich für die Kostenposition „Netzverluste Bahnstromleitungen“ ein Gesamtaufwand von *** EUR.

4.5 Netzverluste Oberleitung

Die Verluste in der Oberleitung sind – systematisch betrachtet – dem Bahnstromnetz zuzuordnen. Sie können nicht verbraucherexakt gemessen und zugewiesen werden. So bewirken Triebfahrzeuge, gesetzt dem Fall es befinden sich mehrere Triebfahrzeuge im Speiseabschnitt, bei gleichem Traktionsenergieverbrauch höhere elektrische Verluste in der Oberleitung, als wenn diese einzeln verkehren. Auch gibt es aufgrund des zeitlich, technisch und wirtschaftlich bedingten unterschiedlichen Ausbaus der Oberleitungsanlagen im Netz der P1** mit unterschiedlichen Oberleitungsbauarten und unterschiedlicher Konfiguration in den Speiseabschnitten, auch abhängig von der Speisebereichslänge, unterschiedlich große Impedanzen (Wechselstromwiderstände). Die Leistungsaufnahme eines Triebfahrzeugs in einen bestimmten Abschnitt hängt auch vom Fahrverhalten des Triebfahrzeugführers ab, da etwa häufige Beschleunigungsphasen mehr Energiebedarf als einmaliges starkes Beschleunigen mit langen Beharrungsfahrten erfordern. Zum Zwecke der Quantifizierung der Oberleitungsverluste wurde seitens der P1** auf ein mathematisches Rechenmodell aus dem Jahr 2014 zurückgegriffen. Für sämtliche elektrische Verluste im 15 kV-Oberleitungsnetz ergab das auf Simulationen basierende Rechenmodell der P1** einen Wert für die Verluste in der Oberleitung von *** %. Unter Berücksichtigung der für das Jahr 2018 geplanten durchzuleitenden Strommenge von *** MWh ergibt sich für die Verluste in der Oberleitung ein Wert von *** MWh, was bei Zugrundelegung des Verlustpreises in Höhe von *** EUR je MWh einem Gesamtaufwand von *** EUR für die Kostenposition „Verluste Oberleitung“ entspricht. Dieser Aufwand wurde zur Gänze dem Tarif „Verteilung“ zugeordnet.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass der Ausgleich für die in den Oberleitungen entstehenden Verluste – im Gegensatz zu den Infrastrukturkosten für die Oberleitungen – nicht bei der Ermittlung der Höhe der Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur gemäß § 67 EisbG idF BGBl I 38/2004 bzw der Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67 EisbG idF BGBl I 137/2015 durch die P1** berücksichtigt wird, sodass es im Hinblick auf die Oberleitungsverluste zu keiner Doppelverrechnung kommt.

Unter Zugrundelegung laut 4.2 bereinigten Stromverlustpreises in Höhe von *** EUR je MWh ergibt sich für die Kostenposition „Netzverluste Oberleitung“ ein Gesamtaufwand von *** EUR.

5. Anlagenkosten

5.1 Einführung

OPEX: Die Betriebsausgaben beziehen sich auf die laufenden Ausgaben für einen funktionierenden operativen Geschäftsbetrieb. Unter die OPEX subsumiert die P1** die Kosten für Materialaufwand, Sachaufwand, Personal etc. Sie werden in voller Höhe bilanziert.

CAPEX I: Die P1** berücksichtigt hier – basierend auf dem historischen Anschaffungswert der Anlagegüter – die Kosten für die Abschreibung der Anlagegüter der jeweiligen Anlageklasse. Passivierte Kostenbeiträge für Anlagegüter werden analog zu den Anlagegütern abgeschrieben und vermindern somit den Aufwand der Abschreibung.

CAPEX II: Unter CAPEX II wird der Aufwand für die Verzinsung des gebundenen Kapitals verstanden. Zur Berechnung des Aufwandes für die Verzinsung des gebundenen Kapitals wird der Buchwert der Anlagegüter zu Beginn des Wirtschaftsjahres (Stichtag 31.12. des Vorjahres) mit jenem zum Ende des Wirtschaftsjahres (Stichtag 31.12. des Planjahres) verglichen und hieraus ein Mittelwert gebildet. Der Mittelwert wird sodann mit dem WACC-Zinssatz bewertet. Gemäß dem Durchleitungsmodell der P1** werden passivierte Kostenbeiträge Dritter (Zuschüsse und Förderungen) bei den Buchwerten in Abzug gebracht, sodass keine Kapitalverzinsung der Finanzierung durch die Kostenbeiträge Dritter vorgenommen wird.

Die P1** greift für die Ermittlung der Kapitalkosten auf einen WACC-Zinssatz in Höhe von *** % zurück. Der WACC-Zinssatz wurde seitens der P1** auf Geschäftsbereichsebene (Geschäftsbereich Bahnsysteme) festgelegt und fließt über die Anlagenkosten in die Kostenpositionen „Frequenzumformer“, „Umrichter T**“, „Bahnstromleitungen“, „Zentrale Leitstelle Innsbruck“, „Regelleistung Frequenzumformer“, „Regelleistung Kraftwerke“, „Ausfallreserve Frequenzumformer“, „Blindleistung“, „Schwarzstartfähigkeit“, „Spannungsvorhaltung Lindau“, „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ ein.

Der WACC (Weighted Average Cost of Capital) wurde vor Steuern anhand nachstehender Formel berechnet:

$$WACC = \frac{EK}{GK} * r_{EK} + \frac{FK}{GK} * r_{FK}$$

- EK Eigenkapital
- FK Fremdkapital
- GK Gesamtkapital (Eigenkapital und Fremdkapital)
- r_{EK} Rendite Eigenkapital (Eigenkapitalkostensatz)
- r_{FK} Fremdkapitalkostensatz

Die Berechnung des WACC-Zinssatzes führt zu den Kapitalkosten, die sich als gewichtetes Mittel der Eigen- und Fremdkapitalkosten ergeben. Die P1** ist von der Körperschaftssteuer befreit, sodass die WACC-Ermittlung ohne Berücksichtigung einer allfälligen Körperschaftssteuer vorgenommen wurde.

Aus nachstehender Darstellung samt Beschreibung ergibt sich die WACC-Ermittlung des Geschäftsbereichs Bahnsysteme der P1**, die im Jahr 2015 vorgenommen wurde:

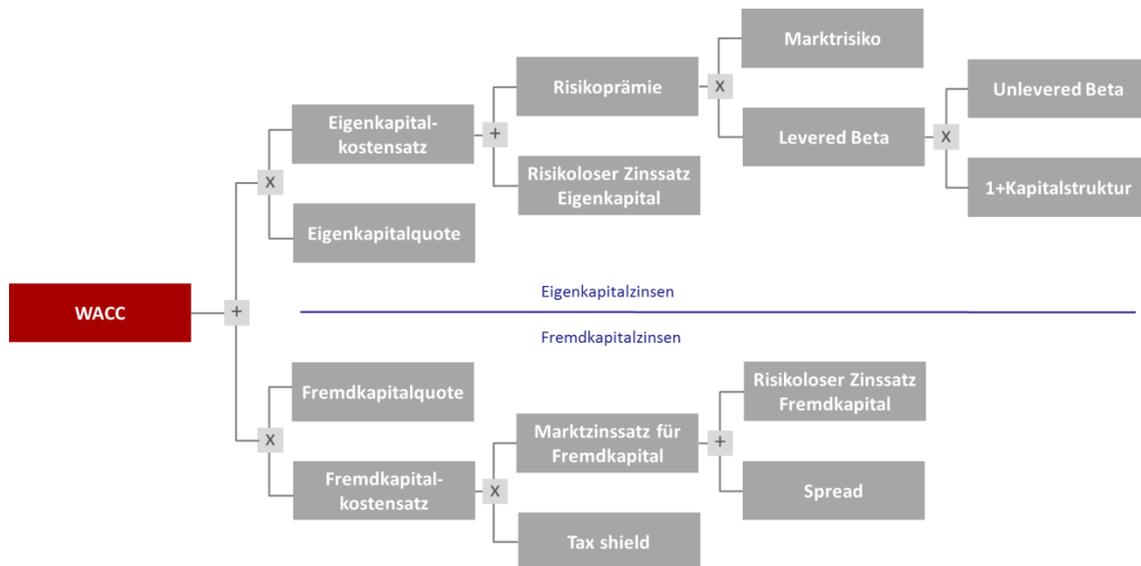


Abbildung 7: WACC-Ermittlung P1**

	N** – Bandbreite Minimum	N** – Bandbreite Maximum
Risikoloser Zinssatz	***	***
Marktrisikoprämie	***	***
Unlevered Beta	***	***
Levered Beta	***	***
EK Zins	***	***
Fremdkapitalkosten	***	***
WACC	***	***

Die P1** legt das Gutachten „Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“ der N** aus dem Jahr 2017 vor, welches sich mit der Ermittlung einer Bandbreite für den WACC beschäftigt. Diese kommt zum Ergebnis eines WACC zwischen *** % und *** % für das Jahr 2018. Daraus ermittelt die P1** einen WACC-Zinssatz in Höhe von *** % für 2018.

Die P1** verwendet für die Bewertung der Eigenkapitalzinsen für den WACC einen Capital Asset Pricing Model Ansatz (CAPM). Die Verwendung dieses Ansatzes wirkt sich unmittelbar auf den Bereich Eigenkapitalzinsen und dessen Bestandteile Unlevered Beta, Marktrisiko und Risikoloser Zinssatz Eigenkapital aus.

Unlevered Beta: Seitens der P1** wurde eine Anzahl von Vergleichsunternehmen herangezogen, die sich aus drei Gruppen zusammensetzt – Regulierung, Nachfrage Schienenpersonenverkehr und Nachfrage Schienengüterverkehr. Unter Anwendung einer Gewichtung und Bandbreite wird der gewichtete Mittelwert errechnet. Die Schnittmenge der Nachfrageunternehmen und der Regulierungsunternehmen ergibt dann eine Schnittmenge, wobei diese jeweils für ein Jahr, drei Jahre und fünf Jahre ermittelt wurde und deren Ergebnis über alle drei Resultate einen Wert von *** bis *** ergibt.

Kapitalstruktur: Weiters wurde eine Eigenkapitalquote von *** % und ein Verschuldungsgrad von *** % herangezogen. Dadurch ergibt sich eine Fremdkapitalquote von *** %. Aus der Multiplikation des Unlevered Beta mit dem Verhältnis Fremdkapital zu Eigenkapital ergibt sich ein Levered Beta von *** bis ***.

Marktrisikoprämie: Die Markttrendite wurde mittels Total-Market-Return-Ansatz in Höhe von *** % ermittelt. Hinzu kommt laut Gutachten der N** eine Inflation mit einer Bandbreite von *** % bis *** %. Der Total-Market-Return-Ansatz basiert auf einer Betrachtung der Markttrendite unter Abzug des risikolosen Zinssatzes. Unter Berücksichtigung der Bandbreite der Inflation und des risikolosen Zinssatzes ergibt sich eine Marktrisikoprämie zwischen *** % und *** %.

Durch die Multiplikation des Levered Beta mit der Marktrisikoprämie ergibt sich eine Risikoprämie zwischen *** % und *** %.

Risikoloser Zinssatz Eigenkapital: Für den risikolosen Zinssatz des Eigenkapitals wurde für 2018 ein Zinssatz von *** % herangezogen, der wiederum anhand des 10-Jahres-Durchschnitts österreichischer Bundesanleihen mit einer 10-jährigen Restlaufzeit ermittelt wurde.

Durch Addition des risikolosen Zinssatzes mit der Risikoprämie ergibt sich ein Eigenkapitalkostensatz von *** % bis *** %.

Risikoloser Zinssatz Fremdkapital: Bei der Ermittlung der Fremdkapitalkosten wurde ein risikoloser Zinssatz von *** % angesetzt. Die angewandte Methodik berücksichtigt die Renditeentwicklungen von Unternehmensanleihen mit einer Bonität von A/BBB. Bei der

Obergrenze werden zusätzlich die Ausgabekosten berücksichtigt. Die geschätzten Fremdkapitalkosten auf Basis der 10-Jahres Durchschnitte der Index-Werte betragen *** % bis *** % für das Jahr 2018.

Unter Berücksichtigung der folgenden Korrekturen ergibt sich ein WACC-Zinssatz in Höhe von *** % für das Jahr 2018.

Risikoloser Zinssatz	***
Marktrisikoprämie	***
Unlevered Beta	***
Levered Beta	***
EK Zins	***

FK risikoloser Zins	***
Spread/Risikozuschlag für FK	***
Fremdkapitalkosten	***

WACC	***

Die WACC-Korrektur von *** % auf *** % hat wiederum Auswirkungen auf die Kostenpositionen „Frequenzumformer“, „Umrichter T**“, „Bahnstromleitungen“, „Zentrale Leitstelle Innsbruck“, „Regelfähige Kraftwerke“ und „Nicht regelfähige Kraftwerke“:

Position	Wert in EUR
Umformer/Umrichter**rke	***
Umrichter T**	***
Bahnstromleitungen	***
Zentrale Leitstelle Innsbruck	***
regelfähige Kraftwerke	***
nicht regelfähige Kraftwerke	***
Gesamt	***

WACC Korrektur Auswirkungen

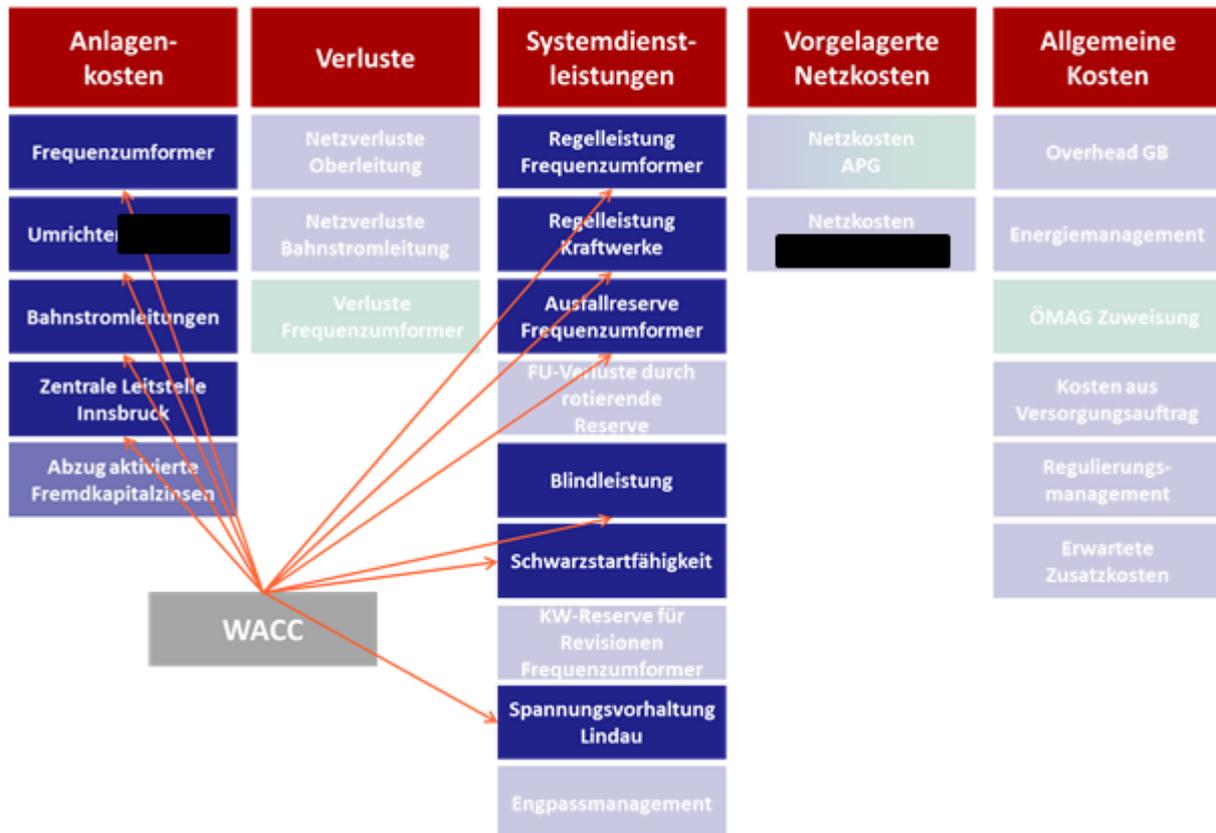


Abbildung 8: WACC-Korrektur Auswirkungen

Die Höhe des von Seiten der P1** festgesetzten WACC-Zinssatzes ist – soweit er *** % überschreitet – nicht nachvollziehbar.

5.2 Anlagen für die Umformung und Verteilung von Bahnstrom/Abgrenzung zu sonstigen Infrastrukturanlagen

Das Bahnstromversorgungssystem wird auf der einen Seite durch die Frequenzumformer als Schnittstelle zum öffentlichen Versorgungsnetz bzw durch Schalt- und/oder Umspannanlagen jener P1**-eigenen Kraftwerke oder Partnerkraftwerke, die bereits 16,7 Hz-Strom erzeugen, auf der anderen Seite durch sogenannte Abspannklemmen am Abspannportal der Unterwerke oder durch sogenannte Kabelendverschlüsse in den Unterwerken begrenzt. Bei den Frequenzumformern und den 132-, 110- und 55-kV-Bahnstromleitungen handelt es sich um Eisenbahnanlagen (vgl § 10 EisbG).

Das Bahnstromleitungsnetz der P1** in 16,7 Hz-Wechselstromtechnik, das Teil des Bahnstromversorgungsystems ist, dient der Übertragung und Verteilung des Bahnstroms von den Bahnstromkraftwerken und den Einspeisungen aus dem 50 Hz-Netz der öffentlichen Versorgung via Frequenzumformer hin zu den Verbrauchern im Schienennetz. Es ist

überwiegend als 110 kV-Netz ausgebaut (mit Ausnahme des 55 kV-Bahnstromnetzes in Wien und dem 132 kV-Bahnstromnetz in Vorarlberg). Aus diesem Bahnstromleitungsnetz wird österreichweit über zahlreiche Unterwerke das 15 kV-Oberleitungsnetz versorgt, aus dem die Züge gespeist werden.

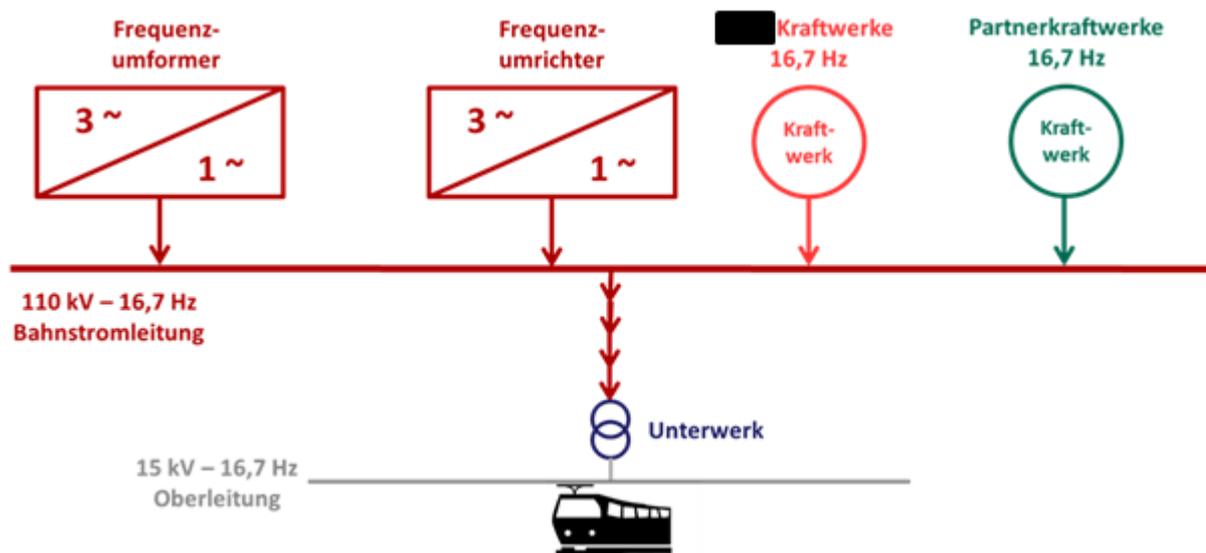


Abbildung 9: P1** Bahnstromsystem

In den Unterwerken wird der für die Versorgung der Züge bzw. ortsfesten Anlagen erforderliche 16,7 Hz-Bahnstrom auf 15 kV transformiert und in die Oberleitung (Fahrleitung) eingespeist. Die Unterwerke und die Oberleitungen sind Teil der Eisenbahninfrastruktur iSd § 10a EisbG idF BGBl I 38/2004; seit Inkrafttreten der Novelle BGBl I 137/2015 am 27.11.2015 sind sie Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur iSd § 10a EisbG idF BGBl I 137/2015.

Die Unterwerke (Umspannwerke) sind demgemäß keine Eisenbahnanlagen iSd § 10 EisbG sondern Eisenbahninfrastrukturanlagen iSd § 10a EisbG und somit auch nicht Bestandteil des Bahnstromversorgungssystems. Die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturanlagen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen wird durch einen gesonderten Vertrag (Infrastrukturnutzungsvertrag) geregelt (siehe Punkt 4.5).

5.3 Frequenzumformer

Ein Frequenzumformer dient – wie bereits erwähnt – der Umwandlung der Frequenz des Stroms. Durch die Umwandlung des 50 Hz-Stroms des öffentlichen Versorgungsnetzes in 16,7 Hz-Strom wird der Strom für ein Triebfahrzeug nutzbar gemacht. Darüber hinaus wird ein Frequenzumformer zur Leistungsregelung eingesetzt.

Die Frequenzumformung erfolgt mittels eines 16,7 Hz-Einphasensynchrongenerators, dessen Antrieb – anders als bei einem Wasserkraftwerk – nicht durch eine Turbine, sondern durch einen Drehstromasynchronmotor erfolgt, der aus dem öffentlichen 50 Hz-Netz gespeist wird.

Die P1** verfügt über fünf Frequenzumformer und zwei Frequenzumrichter (Uttendorf, T**). Die Umformerwerke der P1** weisen nachfolgende (technische) Eckdaten auf:

Frequenzumformer und Frequenzumrichter	Anzahl der Maschinensätze	Leistung in Megawatt
Ötztal	***	***
St. Michael	***	***
Bergern	***	***
Auhof	***	***
Kledering	***	***
Uttendorf (Umrichter)	***	***
<i>Summe regelfähiger Frequenzumformer</i>	***	***
	***	***
T**	***	***
<i>Summe aller Umformer</i>	***	***

Für das Jahr 2018 wurden nachfolgende Anlagenkosten für die Frequenzumformer und den Frequenzumrichter Uttendorf festgesetzt:

Kostenkategorien	Frequenzumformer	UrW Uttendorf	Gesamt
OPEX	***	***	***
CAPEX I (AfA)	***	***	***
CAPEX II (Finanzaufwand)	***	***	***
<i>Summe Aufwand</i>	***	***	***

Da die Frequenzumformer neben der Umformung auch Regelleistung erbringen, wurde ein Anteil von *** % – in Summe *** EUR – der oben angeführten Anlagenkosten der Frequenzumformer in Höhe von *** EUR der Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ zugerechnet (Details zu dem Aufteilungsschlüssel siehe unter Punkt 6.2). Ein weiterer Anteil von *** % der Anlagenkosten der Frequenzumformer – entspricht einem Betrag von *** EUR – wurde der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ zugewiesen, zumal die Frequenzumformer für die Ausfallsicherheit zur Verfügung stehen (Details zu dem Aufteilungsschlüssel siehe unter Punkt 6.3). Die restlichen *** % der Anlagenkosten Frequenzumformer (*** EUR) sind in den Tarif „Verteilung“ eingeflossen.

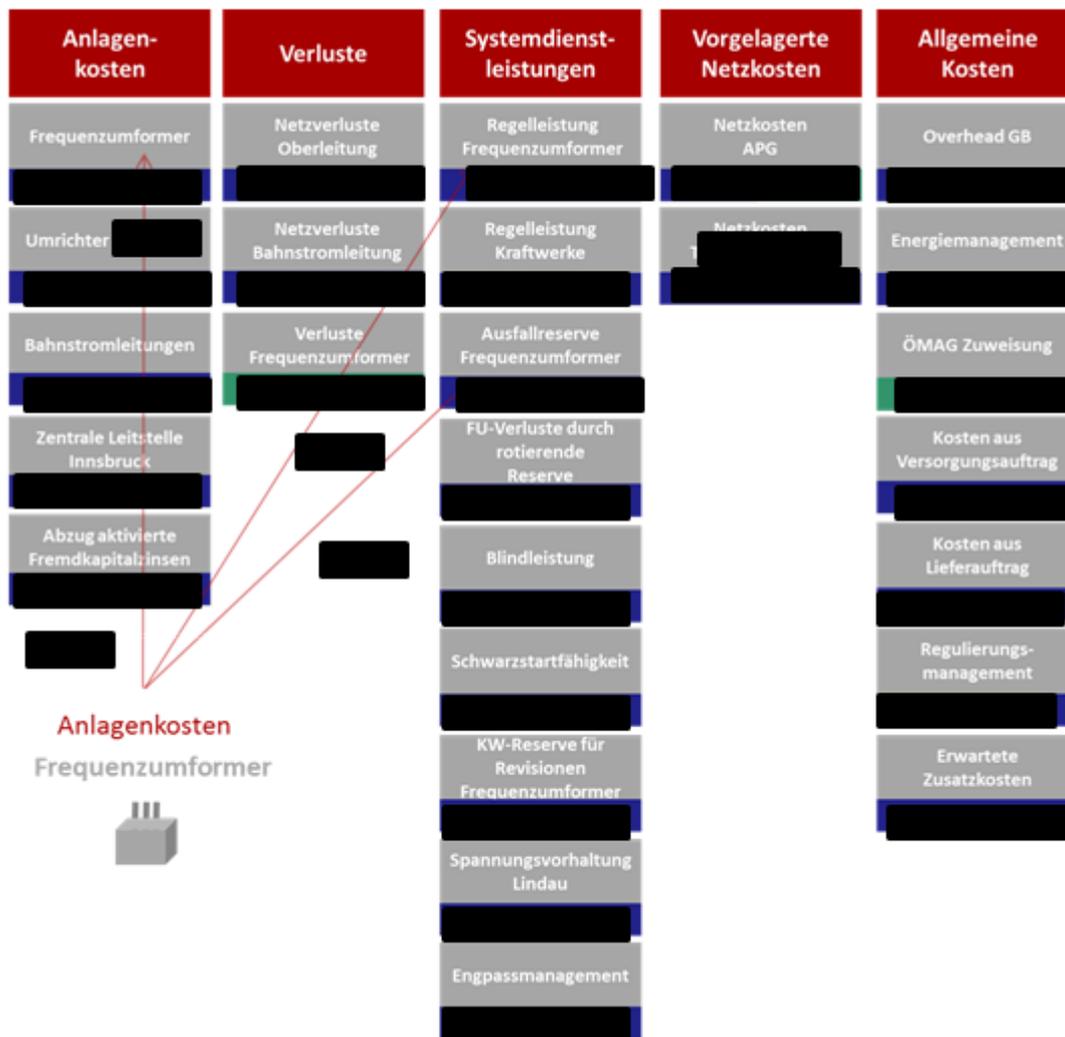


Abbildung 10: Anlagenkosten Frequenzumformer

Bei der Kostenposition „Frequenzumformer“ wurde ein *** % übersteigender WACC-Zinssatz angesetzt und ein Regelleistungsbedarf von *** MW (statt *** MW) unterstellt. Außerdem wurden die Planbuchwerte zum 31.12.2018 der Frequenzumformeranlagen Auhof, Kledering und Ötztal zu hoch angegeben, wie in der Stellungnahme der P1** vom 22.10.2018 angeführt. Die Planbuchwerte der Anlagen wurden für Auhof von *** EUR auf *** EUR, für Kledering von *** EUR auf *** EUR und für Ötztal von *** EUR auf *** EUR revidiert. Die Berichtigungen wirken sich auf den von der P1** errechneten CAPEX II aus, welcher unter Anwendung des von der P1** gewählten WACC-Zinssatzes von *** % eine Differenz von *** EUR aufweist.

Der Gesamtaufwand der Kostenposition „Frequenzumformer“ beläuft sich bei Berücksichtigung der WACC-Korrektur auf *** % (siehe Punkt 5.1), der Berücksichtigung der Regelleistungshöhe (siehe Punkt 6.2) sowie der Korrektur der Planbuchwerte zum 31.12.2018 auf einen Betrag von *** EUR.

5.4 Umrichter T**

Neben der elektromechanischen Umformertechnik greift die P1** zwecks Leistungstransfers zwischen den Netzen auf die elektronische Umrichtertechnik zurück. Der Vorteil dieser Technologie ergibt sich aus den geringeren Stromverlusten im Vergleich zu jenen, die bei den mechanischen Umformern auftreten. Ein auf dieser Technologie basierendes Umrichterwerk befindet sich in T** (Umrichterwerk T**). Es ermöglicht Einspeisungen aus einem mit 50 Hz-Generatoren ausgestatteten Kraftwerk in das 16,7 Hz-Bahnstromnetz.

Während das Umrichterwerk in Uttendorf analog zu den Frequenzumformern auch für die Bereitstellung von Regelleistung und für die Ausfallsicherheit eingesetzt wird, wird das Umrichterwerk T** lediglich für die Umwandlung von Strom verwendet. Dies ist auch der Grund dafür, weshalb das Umrichterwerk T** in den Kostenaufstellungen separat dargestellt wird.

Für das Jahr 2018 wurden von Seiten der P1** nachfolgende Anlagenkosten für den Umrichter T** ermittelt:

UrW T**	Plankosten 2018 in EUR
OPEX	***
CAPEX I (AfA)	***
CAPEX II (Finanzaufwand)	***
Summe Aufwand	***

Aufgrund der Tatsache, dass das Umrichterwerk T** keine Regelleistung erbringt und nicht für die Ausfallsicherheit zur Verfügung steht, wurde der gesamte Aufwand für das Umrichterwerk T** in Höhe von *** EUR dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugeordnet.

Zur Ermittlung der Höhe der Kostenposition „Umrichter T**“ wurde von der P1** ein WACC-Zinssatz in Höhe von *** % herangezogen.

Unter Zugrundelegung des korrigierten WACC-Wertes (siehe Punkt 5.1) beläuft sich der Gesamtaufwand für die Kostenposition „Umrichter T**“ auf einen Betrag von *** EUR.

5.5 Bahnstromleitungen

Das österreichweite Bahnstromleitungsnetz der P1** mit einer Gesamtlänge von circa 2.000 km verbindet die Umformer- und Umrichterwerke, die Wasserkraftwerke und die Unterwerke miteinander und ermöglicht den Transport des Bahnstroms von den Kraft- und Frequenzumformern zu den Unterwerken.

Für das Jahr 2018 wurden von Seiten der P1** nachfolgende Anlagenkosten für die Bahnstromleitungen ermittelt:

Bahnstromleitungen	Plankosten 2018 in EUR
OPEX	***
CAPEX I (AfA)	***
CAPEX II (Finanzaufwand)	***
Summe Aufwand	***

Die OPEX und die CAPEX I entstammen der Mittelfristplanung der P1**. Zur Ermittlung der CAPEX II wurde aus den Planbuchwerten der Bahnstromleitungen zum 31.12.2017 (*** EUR) und zum 31.12.2018 (*** EUR) ein Mittelwert gebildet und dieser Mittelwert (*** EUR) wurde mit dem WACC von *** % bewertet. Hieraus ergibt sich ein CAPEX II Aufwand von *** EUR. Die gesamte Kostenposition „Bahnstromleitungen“ – in Summe *** EUR – wurde von der P1** dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.

Der Gesamtaufwand für die Kostenposition „Bahnstromleitungen“ beläuft sich unter Berücksichtigung des korrigierten WACC-Zinssatzes (siehe Punkt 5.1) auf einen Betrag von *** EUR.

5.6 Zentrale Leitstelle Innsbruck

Die Steuerung, Regelung und Überwachung der Kraftwerke, Umformerwerke und Bahnstromleitungen erfolgt in der Zentralen Leitstelle der P1** in Innsbruck. Von hier aus wird der Maschineneinsatz der Kraft- und Umformerwerke entsprechend der Belastungssituation im Bahnstromnetz zentral gesteuert. Darüber hinaus werden im Störfall Maßnahmen zur Fehlereingrenzung und Wiederversorgung vorgenommen.

Für das Jahr 2018 wurden nachfolgende Anlagenkosten für die Zentrale Leitstelle Innsbruck ermittelt:

Zentrale Leitstelle Innsbruck (ZLI)	Plankosten 2018 in EUR
OPEX	***
CAPEX I (AfA)	***
CAPEX II (Finanzaufwand)	***
Summe Aufwand	***

Die OPEX und die CAPEX I entstammen der Mittelfristplanung der P1**. Für die CAPEX II wurde ein Mittelwert aus den geplanten Buchwerten der Anlagegüter zum 31.12.2017 (*** EUR) und 31.12.2018 (*** EUR) gebildet und dieser Mittelwert (*** EUR) wurde von der P1** mit dem WACC Zinssatz von *** % bewertet, woraus sich CAPEX II Kosten von *** EUR ergeben.

Da die Zentrale Leitstelle Innsbruck sowohl Werkssteuerungsaufgaben (Steuerung der Kraft- und Umformerwerke) als auch Netzbetriebsführungsaufgaben (zB Regelleistung) wahrnimmt, wurde der Aufwand für die Kostenposition „Zentrale Leitstelle Innsbruck“ in einem ersten Schritt zu einem Teil dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugerechnet: Die Festlegung des Aufteilungsschlüssels wurde auf Grundlage historischer Werte über die Arbeitsleistungen – in Leistungsstunden gemessen – der in der Zentralen Leitstelle zum Einsatz kommenden Mitarbeiter, differenziert nach Einsatz für einerseits die Steuerung der Kraft- und Umformerwerke und andererseits die Netzbetriebsführung, vorgenommen. Demgemäß wurde ein Anteil von *** %⁵ der Kosten der Zentralen Leitstelle dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.

In einem weiteren Schritt wurde ein Anteil des verbleibenden Kostenanteils von *** % auf Grundlage nachstehender Formel dem Bereich Netz (Tarif „Durchleitung“) zugeordnet, zumal der Aufwand für die Steuerung der Umformer dem Netzbereich zuzuordnen ist:

- 1) Anzahl der Kraftwerke und Frequenzumformer: Da die P1** über acht Wasserkraftwerke und sieben Frequenzumformer bzw -umrichter (in Summe *** Anlagen) verfügt, und lediglich die Steuerung/Überwachung der Frequenzumformer durch die Zentrale Leitstelle Innsbruck dem Bereich Netz zuzurechnen ist, wurden *** des verbleibenden Kostenanteils von *** % dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.
- 2) Anzahl der Maschinensätze in Kraftwerken und Frequenzumformern: Von insgesamt *** Maschinensätzen entfallen *** Maschinensätze auf die Umformer (siehe Punkt 5.3). Somit wurden *** des verbleibenden Kostenanteils von *** % dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.
- 3) Installierte Leistung der Kraftwerke und der Umformerwerke: Von einer Gesamtleistung von *** MW stellen *** MW die Frequenzumformer zur Verfügung. Somit wurden dem Tarif „Verteilung“ *** des verbleibenden Anteils an Kosten von *** % zugerechnet

$$\text{Kostenanteil Durchleitung} = ***$$

Von den Gesamtkosten der Zentralen Leitstelle Innsbruck wurde somit ein Anteil von *** % (*** % aufgrund der Aufzeichnungen über die Arbeitsleistungen und weitere *** % von den übrig gebliebenen *** %) dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.

Es wurde bei der Kostenposition „Zentrale Leitstelle Innsbruck“ ein WACC in Höhe von *** % angesetzt.

Der Gesamtaufwand der Kostenposition „Zentrale Leitstelle Innsbruck“ beläuft sich unter Berücksichtigung des von der SCK festgesetzten WACC (siehe Punkt 5.1) auf einen Wert von *** EUR.

⁵ Entspricht dem Einsatz der Mitarbeiter für die Netzbetriebsführung.

5.7 Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen

Die P1** ermittelt den CAPEX II (Finanzierungsaufwand) für die Buchwerte der Anlagen. In diesen Buchwerten sind auch die Buchwerte für Anlagen im Bau enthalten.

Das Rechnungswesen der P1** sieht vor, dass für Bauprojekte mit einer Fertigstellungszeit > 6 Monate die anfallenden Fremdkapitalaufwendungen aktiviert werden. Die Tatsache, dass gemäß Rechnungslegungsgrundsätzen der P1** für Bauprojekte mit einer Fertigstellungszeit >6Monate die anfallenden Fremdkapitalaufwendungen aktiviert werden, hat Auswirkungen auf die Höhe der Anlagenkosten der Frequenzumformer, die Anlagenkosten der Bahnstromleitungen, die Anlagenkosten der Zentralen Leitstelle Innsbruck sowie die Anlagenkosten der Kraftwerke und somit auch auf die Höhe verschiedener Kostenpositionen („Frequenzumformer“, „Bahnstromleitungen“, „Zentrale Leitstelle Innsbruck“, „Regelleistung Frequenzumformer“, „Regelleistung Kraftwerke“, „Ausfallreserve Frequenzumformer“, „Ausfallreserve Kraftwerke“, „Blindleistung“) des Durchleitungsmodells 2018.

Im Jahr der Herstellung einer Anlage können Finanzierungskosten (Fremdkapitalzinsen) für die Herstellung des Anlagegutes anfallen. Für den Fall, dass diese Fremdkapitalzinsen den Herstellkosten zugerechnet werden (aktiviert werden), wird der gesamte Finanzaufwand des Jahres um die aktivierten Fremdkapitalzinsen korrigiert. Für die Finanzierung des Anlagegutes fällt somit im laufenden Geschäftsjahr kein Aufwand an. Nichtsdestotrotz müssen die Fremdkapitalzinsen zukünftig über die Abschreibung angerechnet werden.

Die P1** verwendet bei der Ermittlung der CAPEX II Aufwendungen einen WACC-Ansatz. Dies hat zur Folge, dass im Durchleitungsmodell 2018 der P1** für Anlagen im Bau die Finanzierungskosten durch

1. sowohl die Aktivierung der anfallenden Fremdkapitalzinsen (siehe oben), als auch
2. die Berücksichtigung der Buchwerte samt Anlagen im Bau bei der CAPEX II Berechnung

doppelt berücksichtigt werden.

Unter dem Kostenbestandteil „Abzug aktivierter Fremdkapitalzinsen“ setzt die P1** einen Gesamtkorrekturwert von *** EUR an.

Im Jahr 2018 plant die P1** die Aktivierung von Fremdkapitalzinsen in Höhe von *** EUR für Anlagen im Geschäftsbereich Bahnstrom.

Da „Zentrale Leitstelle Innsbruck“, „Bahnstromleitungen“ und „Umformerwerke“ ausschließlich Leistungen für das Bahnstromnetz erbringen, sind die aktivierten Fremdkapitalzinsen zur Gänze als Korrekturposition zu berücksichtigen.

Hingegen werden die Kraftwerke nur teilweise für das Bahnstromnetz eingesetzt (ein Teil der Kraftwerke gehört zur Energieerzeugung). Somit ist nur jener Anteil der aktivierten Fremdkapitalzinsen im Kraftwerksbereich zu korrigieren, welcher dem Netzanteil entspricht. Bezüglich der Höhe des Kraftwerkseinsatzes für das Bahnstromnetz wird ein Wert von gesamt *** % ermittelt – siehe Kapitel 6.2.2 Regelleistung Kraftwerke, 6.5 Blindleistung, 6.6

Schwarzstartfähigkeit, 6.7 Kraftwerksreserve für Revisionen F, 6.8 Spannungsvorhaltung Lindau (Spullersee und Braz) und 6.9 Engpassmanagement. Folglich ergibt sich ein Korrekturwert für die Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalzinsen in Höhe von *** EUR.

6. Systemdienstleistungen

6.1 Einführung

Systemdienstleistungen sind für die Funktionsfähigkeit eines (Bahnstrom-)Netzes notwendige Dienste, die vom Netzbetreiber neben der Übertragung und Verteilung von elektrischer Energie geleistet werden.

Nachfolgende Systemdienstleistungen werden von der P1** erbracht:

- Regelleistung Frequenzumformer
- Regelleistung Kraftwerke
- Ausfallreserve Frequenzumformer
- Frequenzumformerverluste durch rotierende Reserve
- Blindleistungsvorhaltung
- Schwarzstartfähigkeit
- Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer
- Spannungsvorhaltung Lindau
- Engpassmanagement

Der gesamte Aufwand für die obengenannten Systemdienstleistungen wird gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 der P1** dem Tarif „Verteilung“ zugerechnet.

6.2 Regelleistung

Der Energielieferant übermittelt dem Netzbetreiber P1** auf Grundlage des Fahrplanes des mit Strom zu beliefernden Eisenbahnverkehrsunternehmens einen Energiefahrplan, um die P1** in die Lage zu versetzen, möglichst genaue Prognosen hinsichtlich der benötigten Stromlieferungsmengen, die in das Bahnstromnetz gespeist werden müssen, abzugeben um auftretende Schwankungen der Frequenz, der Spannung als auch der Stromstärke ausgleichen zu können. Abweichungen von der Prognose sind jedoch unvermeidbar. In diesen Fällen greift der Netzbetreiber zunächst auf die Systemdienstleistung „Regelleistung“ zurück, um einen Zusammenbruch des Stromnetzes abzuwenden: Ein Ungleichgewicht zwischen Einspeisungen und Entnahmen wird durch zusätzliche oder geringere Einspeisungen bzw Entnahmen wieder ausgeglichen.

Zur Regelung des Gleichgewichts zwischen Erzeugung und Verbrauch greift die P1** sowohl auf ihre Frequenzumformer als auch auf ihre regelfähigen Kraftwerke zurück, wobei die P1**

in unmittelbarer Reaktion auf Ungleichgewichte tendenziell zunächst die Frequenzumformer und anschließend die Kraftwerke einsetzt.

Bei der Ermittlung der Höhe des Aufwands für die Erbringung von Regelleistung im Bahnstromnetz ist einerseits die Höhe der erforderlichen Regelleistung und andererseits die Verteilung der Regelleistungsaufbringung zwischen Kraftwerken und Umformern maßgeblich.

Im Jahr 2008 wurde seitens P1** die C**-Studie in Auftrag gegeben, die sich unter anderem mit dem Thema Regelleistung auseinandersetzt. Auf Grundlage von Daten über alle aufgetretenen Leistungsschwankungen im Bahnstromnetz der P1** innerhalb einer repräsentativen Woche im Jahr 2008 wurde eine Analyse der Leistungsverhältnisse vorgenommen, deren Ergebnisse sich in der C**-Studie wiederfinden. Die repräsentative Woche im Jahr 2008 (04.02.2008-10.02.2008) wies folgende Struktur auf:



Abbildung 11: Regelleistungsschwankung 2008

Anhand dieser Struktur bzw der zugrunde liegenden Leistungsdaten zur Ermittlung der Verteilung von Frequenzumformereinsatz und Kraftwerkseinsatz wurden gemäß C** 2008 folgende Werte ermittelt:

Position	Wert
Maximale Schwankung der Leistung im Betrachtungszeitraum	***
- davon Kraftwerkseinsatz für kurzfristige Leistungsregelung	***
- davon Frequenzumformereinsatz für kurzfristige Leistungsregelung	***
Maximale Schwankung innerhalb einer ¼ h einer repräsentativen Woche	***
Total installierte Leistung Kraftwerke P1**	***

Total installierte Leistung Frequenzumformer	***
% Anteil der Kraftwerke für Regelabruf	***
% Anteil der Frequenzumformer für Regelabruf	***

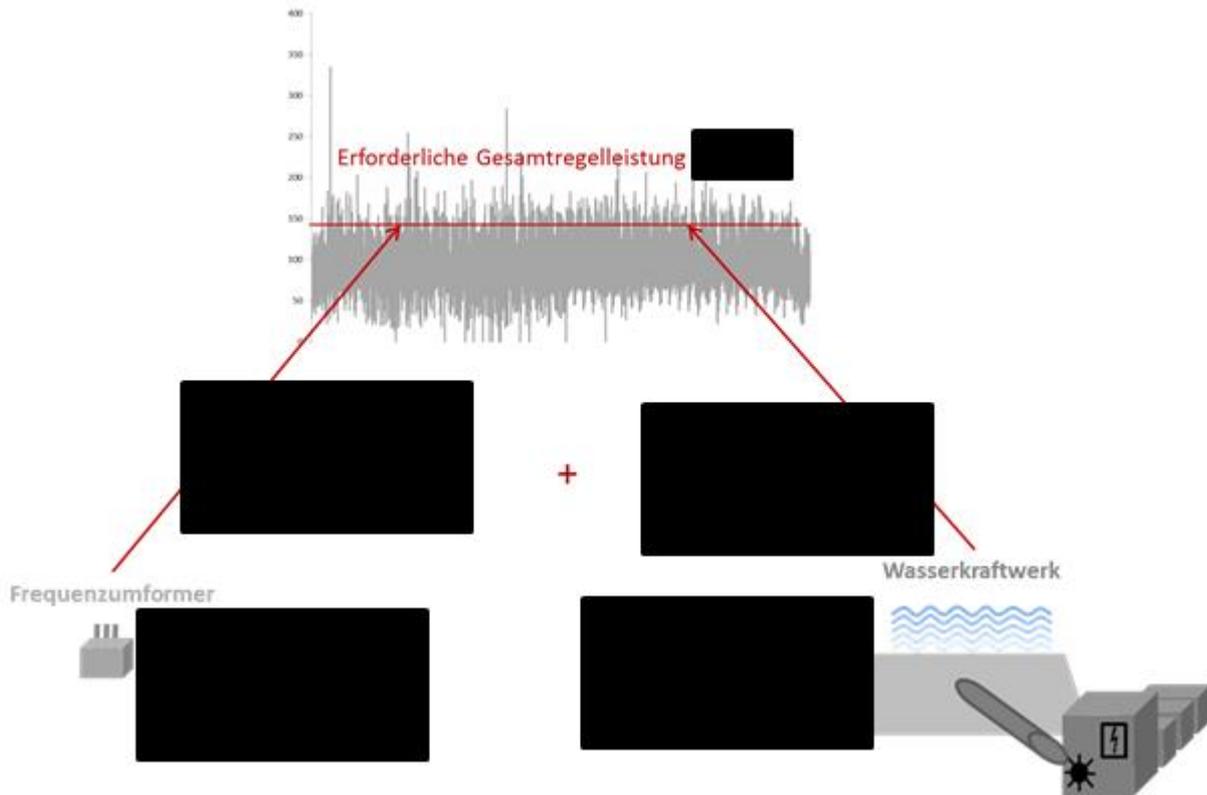


Abbildung 12: Aufteilung Regelleistung 2008

Die C**-Studie 2008 geht davon aus, dass bei der Ermittlung der tatsächlich benötigten Regelleistung durch die Frequenzumformer und die Kraftwerke berücksichtigt werden muss, dass die maximale Schwankung der Leistung im Betrachtungszeitraum (*** MW) die maximale Schwankung innerhalb einer Viertelstunde (*** MW) deutlich übersteigt. Daraus schließt C**, dass rund *** MW ($= \frac{*** \text{ MW} \cdot *** \text{ MW}}{*** \text{ MW}}$) an Leistung von den Frequenzumformern bereitgestellt werden müssen, während die Kraftwerke rund *** MW ($= \frac{*** \text{ MW} \cdot *** \text{ MW}}{*** \text{ MW}}$) bereitzustellen haben.

Seitens der P1** wurde zur Ermittlung des Aufwands für die Regelleistung für das Jahr 2018 eine Neuberechnung vorgenommen, welche sich an der Ermittlung des Regelleistungsaufwands 2016 orientiert, der durch die Schienen-Control Kommission im 1. Teilbescheid Bahnstrom 2016 anerkannt wurde. Dabei verwendet die P1** die gleiche Berechnungsmethodik der C**-Studie 2008 für die Verteilung zwischen Kraftwerken und Frequenzumformern. Die Höhe der Regelleistung ermittelt die P1** mit *** MW unter Verweis auf die zur Verfügung gestellten 1/4h Leistungswerte bis inkl. Anfang Mai 2018. Von der mit *** MW angesetzten Gesamtregelleistung werden von der P1** *** MW Regelleistung den Frequenzumformern und *** MW Regelleistung den Kraftwerken zugewiesen.

Zum Planungszeitpunkt der Tarifiermittlung 2018 vorliegende Daten für den Zeitbereich Juli 2015 bis Juni 2016 ergeben unter Berücksichtigung einer Standardabweichung (3σ bzw einem Konfidenzniveau von rund 99,73 %) einen Anstieg des Regelleistungsbedarfs auf *** MW. Dies entspricht der Vorgehensweise zur Prüfung der Tarifiermittlung 2017.

Unter Berücksichtigung einer Regelleistungshöhe von *** MW und der Regelleistungsaufteilung gemäß C** 2008 (*** MW Frequenzumformer und *** MW Kraftwerke) ergibt sich, dass *** MW zur Ausregelung des Netzes durch die Frequenzumformer zur Verfügung stehen. Dies entspricht einem Anteil von *** % ($=\frac{*** \text{ MW}}{*** \text{ MW}}$) der Gesamtleistung der Frequenzumformer für die Regelleistung. Demgemäß fließen *** % der Anlagenkosten der Frequenzumformer – statt den festgesetzten *** % – in die Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ ein.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass die aufgrund der Regelleistungsbereitstellung entstehenden Kosten nicht mit den Ausgleichsenergiekosten, die aufgrund der zusätzlichen Energieeinspeisungen bzw –entnahmen zwecks Ausregelung des Netzes entstehen, zu verwechseln sind.

Unter Punkt 4.2 des (Muster-)Durchleitungsvertrages der P1**, der zwischen dem Energielieferanten und der P1** abgeschlossen wird, heißt es, dass der Preis für die Ausgleichsenergie in Analogie zum Preismodell der APG (Austrian Power Grid AG) ermittelt und dem Energielieferanten in Rechnung gestellt wird, der diese wiederum an das Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterreicht bzw direkt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rechnung stellt.

Die Ermittlung der Ausgleichsenergie des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens durch die P1** erfolgt gemäß dem (Muster-)Durchleitungsvertrag der P1** ausschließlich anhand der Energiefahrpläne des jeweiligen Energielieferanten (siehe Punkt 4.1 des (Muster-)Durchleitungsvertrages), sodass es zu keiner Solidarisierung des Ausgleichsenergieerisikos innerhalb der Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt.

Auszug aus dem (Muster-)Durchleitungsvertrag der P1:**

4. Verrechnung der Ausgleichsenergie

- 4.1. Die [REDACTED] bestimmt die Ausgleichsenergie ausschließlich aus den entsprechenden Energiefahrplänen gem. **Anlage 4** und dem gem. Pkt. 3.2 gebildeten Verbrauch.
- 4.2. Die Verrechnung der Ausgleichsenergie an den Energielieferanten erfolgt in Analogie zum veröffentlichten Preismodell des Bilanzgruppenkoordinators über die 2 Preiskomponenten und der von der E-Control GmbH (Regulierungsbehörde der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft in Österreich) festgelegten und veröffentlichten Clearinggebühren. Diese sind auf der Internetseite des Bilanzgruppenkoordinators ersichtlich. Die im zweiten Clearing des Bilanzgruppenkoordinators errechneten Ausgleichsenergiepreise werden für die Verrechnung der Ausgleichsenergie durch [REDACTED] nicht herangezogen.

6.2.1 Regelleistung Frequenzumformer

Die Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ setzt sich – jeweils anteilig – aus Anlagenkosten der Frequenzumformer, Verlusten der Frequenzumformer sowie vorgelagerten Netzkosten der APG zusammen; siehe nachstehende Formel:

„Regelleistung Frequenzumformer = Anteilige Anlagenkosten der Frequenzumformer (ohne UrW T**) + anteilige Verluste der Frequenzumformer + anteilige vorgelagerte Netzkosten APG“

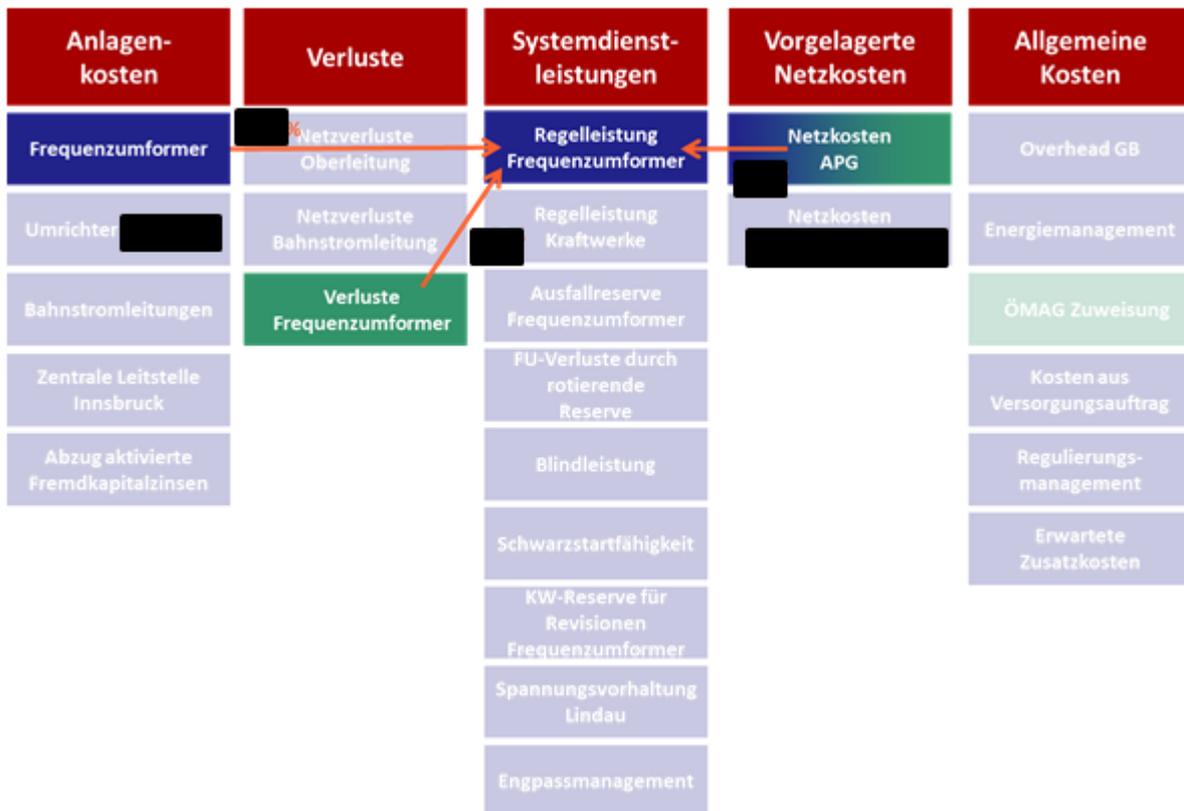


Abbildung 13: Regelleistung Frequenzumformer

Da laut C**-Studie 2008 auf den gesamten Betrachtungszeitraum (04.02.2008 – 10.02.2008) gesehen *** MW (*** MW durch die Kraftwerke und *** MW durch die Frequenzumformer) zur Ausregelung des Netzes bereitgestellt werden, die maximale Schwankung der Entnahmen innerhalb einer Viertelstunde (Gesamtregelleistungsbedarf) jedoch laut Berechnung der P1** nur bei *** MW liegt, werden von den *** MW nur rund *** MW zur Ausregelung des Netzes durch die Frequenzumformer zur Verfügung gestellt.

In Relation zur Gesamtleistung der Frequenzumformer von *** MW (Frequenzumformer inklusive Umrichterwerk Uttendorf, exklusive Umrichter T**, der nicht zur Regelung des Bahnstromnetzes eingesetzt werden kann) ergibt sich hieraus ein Anteil von *** % (=*** MW ÷ *** MW der Gesamtleistung der Frequenzumformer für die Regelleistung).

Aus diesem Grund wurden *** % der Anlagenkosten der Frequenzumformer (siehe Punkt 5.3, wonach sich der Aufwand für die Kostenposition „Anlagenkosten Frequenzumformer“ auf insgesamt *** EUR beläuft) – also *** EUR – dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugewiesen.

Die Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ enthält darüber hinaus *** % des Aufwands der Kostenposition „Verluste Frequenzumformer“, zumal die Frequenzumformer in diesem Umfang zur Ausregelung des Netzes zur Verfügung stehen (siehe oben) und demgemäß in diesem Umfang – aufgrund der zusätzlichen Energieeinspeisungen – auch zusätzlich Verluste bei den Frequenzumformern anfallen. Daraus ergibt sich für das Jahr 2018

– unter Heranziehung des Gesamtaufwandes für Umformerverluste in Höhe von *** EUR – ein Betrag von *** EUR.

Weiters werden gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 für die in Folge der Ausregelung des Netzes notwendig werdenden Strommengen, Kosten für die Nutzung vorgelagerter APG-Netze – die bei Strombezug aus dem 50 Hz-Netz anfallen – angesetzt. *** % dieser vorgelagerten Netzkosten der APG (geplanter Gesamtwert für das Jahr 2018 *** EUR) wurden der Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ zugeordnet. Dies entspricht einem Betrag von *** EUR.

In Summe ergibt sich daraus ein Gesamtaufwand von *** EUR für die Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“, der dem Tarif „Verteilung“ zugeordnet wird:

Kostenposition	Plankosten 2018 in EUR
Anteilige Anlagenkosten Frequenzumformer	***
Anteilige Verluste der Frequenzumformer	***
Anteilige vorgelagerte Netzkosten APG	***
Gesamt	***

Bei der Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ wurde ein *** % übersteigender WACC-Zinssatz angesetzt und ein Regelleistungsbedarf von *** MW (statt *** MW) unterstellt. Für die Frequenzumformer Auhof, Kledering und Ötztal wurden zu hohe Planbuchwerte für den 31.12.2018 angesetzt. Der Gesamtaufwand für die Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ beläuft sich unter Berücksichtigung des korrigierten WACC-Zinssatzes (siehe Punkt 5.1), der Korrekturen bei der Regelleistung (siehe Punkt 6.2) und den Anlagenplanbuchwerten (siehe Punkt 5.3) sowie der Korrekturen betreffend die vorgelagerten Netzkosten (siehe Punkt 7.2) auf einen Betrag von *** EUR.

6.2.2 Regelleistung Kraftwerke

Die Kostenposition „Regelleistung Kraftwerke“ wurde seitens der P1** auf Basis der Anlagenkosten der Kraftwerke ermittelt. Nachstehende 16,7 Hz-Kraftwerke werden von der P1** betrieben:

Regelfähige 16,7 Hz-Kraftwerke	Anzahl der Maschinensätze	Leistung in Megawatt
Spullersee	***	***
Braz	***	***
Uttendorf I	***	***
Uttendorf II	***	***
Schneiderau	***	***
Enzingerboden	***	***
Summe KW	***	***

*** MW werden gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 der P1** für die Regelleistung vorgehalten. Da insgesamt *** MW (*** MW durch die Kraftwerke und *** MW durch die Frequenzumformer) zur Verfügung stehen, der tatsächliche Gesamtregelungsbedarf gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 bei lediglich *** MW liegt, werden somit von den *** MW rund *** MW zur Ausregelung des Bahnstromnetzes von Seiten der Kraftwerke vorgehalten. In Relation zur Gesamtleistung der Kraftwerke von *** MW ergeben die rund *** MW einen Anteil von *** % der Gesamtleistung der regelfähigen Kraftwerke. Somit wurden *** % der Anlagenkosten der regelfähigen Kraftwerke (sohin *** EUR), die sich nach Abzug der Kosten für Schwarzstartfähigkeit (siehe Punkt 6.6) auf insgesamt *** EUR belaufen, der Regelleistung zugerechnet.

Die nachstehend angeführten Werte von OPEX und CAPEX I entstammen der Mittelfristplanung der P1**. Die CAPEX II wurden gebildet aus den Mittelwerten der geplanten Buchwerte zum 31.12.2017 und jenen zum 31.12.2018. Diese Mittelwerte wurden mit dem WACC-Zinssatz von *** % bewertet. *** % der Anlagenkosten der regelfähigen Kraftwerke wurden dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugewiesen.

Regelfähige 16,7 Hz-Kraftwerke	OPEX	CAPEX I	CAPEX II	Gesamt
Uttendorf I & II	***	***	***	***
Schneiderau	***	***	***	***
Enzingerboden	***	***	***	***
Spullersee	***	***	***	***
Braz	***	***	***	***
Summe KW	***	***	***	***

Die nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht über die Zusammensetzung von CAPEX II der regelfähigen Kraftwerke. Im Hinblick auf die Kraftwerke Enzingerboden und Braz wurden Kostenbeiträge Dritter passiviert und mit der den Kraftwerken entsprechenden Nutzungsdauer abgeschrieben. Daraus ergibt sich ein jährlicher Erlös bzw eine jährliche Kostenminderung (Abschreibungsaufwand der Kraftwerke Enzingerboden und Braz) in der Kostenrechnung. Demgemäß wurden die Kostenbeiträge Dritter bei der Ermittlung der Buchwerte in Abzug gebracht. Nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Zusammensetzung CAPEX II der regelfähigen Kraftwerke in EUR:

Kraftwerk	2017	2018	CAPEX II
Uttendorf	***	***	***
Schneiderau	***	***	***
Enzingerboden	***	***	***

MINUS passivierte Kostenbeiträge			
Spullersee	***	***	***
Braz	***	***	***
MINUS passivierte Kostenbeiträge			
Gesamt			***

Die nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht über die Zusammensetzung von CAPEX II der nicht-regelfähigen Kraftwerke:

Kraftwerk	2017	2018	CAPEX II
Obervellach / Obervellach II	***	***	***
Fulpmes	***	***	***
Gesamt			***

Unter Berücksichtigung der ermittelten Regelleistungshöhe von *** MW (siehe Punkt 6.2) kann eine Kraftwerksregelleistung in Höhe von rund *** MW bzw ein Anteil von *** % (=*** MW/*** MW) der Anlagenkosten der regelfähigen Kraftwerke der Regelleistung zugerechnet werden.

Des Weiteren wurde von der P1** ein *** % übersteigender WACC-Zinssatz angesetzt und ein Regelleistungsbedarf von *** MW (statt *** MW) unterstellt. Der Gesamtaufwand für die Kostenposition „Regelleistung Kraftwerke“ beläuft sich unter Berücksichtigung der Korrekturen bei der Höhe der Regelleistung und bei Berücksichtigung des korrigierten WACC-Zinssatzes (siehe Punkt 5.1) auf einen Wert in Höhe von *** EUR.

6.3 Ausfallreserve Frequenzumformer

Hinter der Kostenpositionen „Ausfallreserve Frequenzumformer“ des Kostenblocks „Systemdienstleistungen“ verbergen sich jene Kosten, die dadurch entstehen, dass der Bahnstromnetzbetreiber P1** Umformerwerksleistungen für den Fall von Kraftwerks- und/oder Umformerwerksausfällen vorhält. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass das Bahnstromversorgungssystem bei Eintritt des obgenannten Szenarios nicht kollabiert.

Im Durchleitungsmodell 2018 werden – unter anderem zwecks Einhaltung der Bilanzkreistreue und der Einhaltung der Vorgaben des Verbandes Europäischer Übertragungsnetzbetreiber – sowohl für die Frequenzumformer als auch für die Kraftwerke Maschinen für die Ausfallsreserve bereitgestellt. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung der Bilanzkreistreue besteht in Österreich jedoch nicht. Weiters ist die P1** auch kein Mitglied des Verbandes Europäischer Übertragungsnetzbetreiber.

Zur Ermittlung der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ wurden (anteilig) die Anlagenkosten der Frequenzumformer herangezogen.

Zur Ermittlung der Höhe der der jeweiligen Ausfallreserve zurechenbaren Anlagenkosten wurde seitens der P1** das sogenannte (n-1)-Prinzip herangezogen. Das Prinzip beruht auf der Annahme, dass das Bahnstromversorgungssystem so ausgestaltet werden muss, dass der Ausfall der jeweils größten Einheit des Versorgungssystems durch die übrigen Systemkomponenten kompensiert werden kann. Bei Ausfall eines Elements der Stromversorgung – beispielsweise eines Generators oder eines Transformators – soll es zu keiner Beeinträchtigung des Netzbetriebs in Form einer Versorgungsunterbrechung kommen.

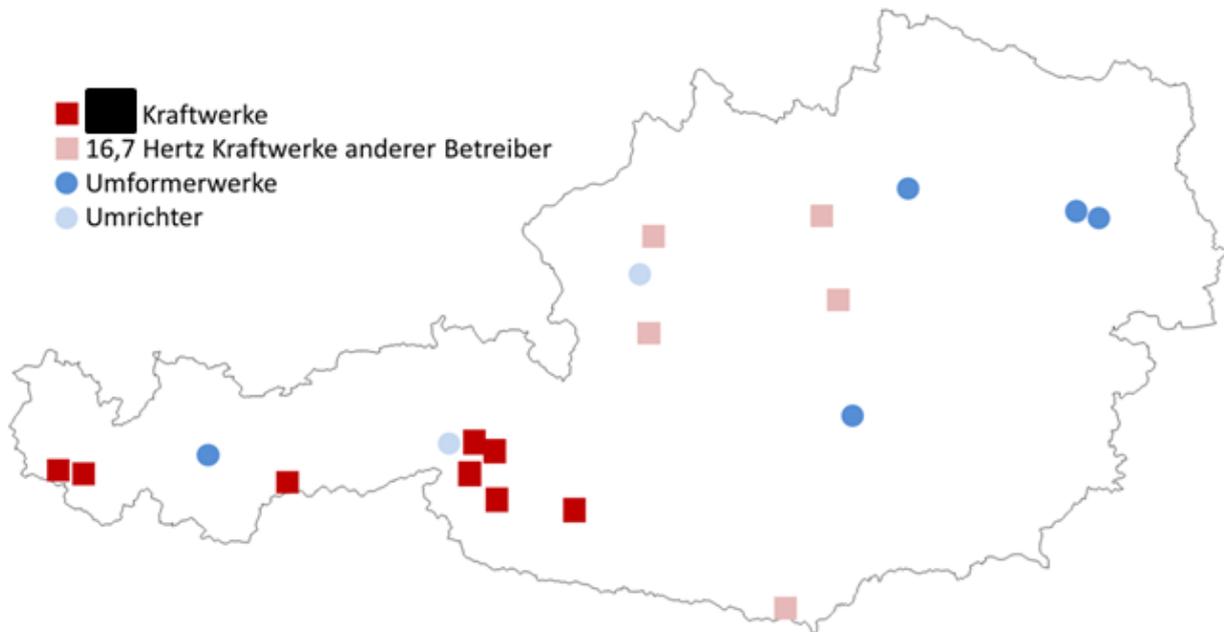


Abbildung 14: Übersicht Kraftwerke und Umformer

Die P1** hat das (n-1)-Kriterium für die Frequenzumformer angewendet.

Zur Ermittlung der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ wurde zunächst der Ausfall des größten Frequenzumformerwerks mit *** MW als Einzelausfall unterstellt (Ausfall eines Drehstromumspanners in Kledering und dadurch Ausfall von zwei Umformersätzen mit jeweils circa *** MW). Setzt man die Gesamtleistung der Frequenzumformer in Relation zu den *** MW (alle Frequenzumformer und Umrichterwerk Uttendorf, ohne Umrichterwerk T**) in Höhe von *** MW, ergibt sich ein Prozentsatz von *** %.

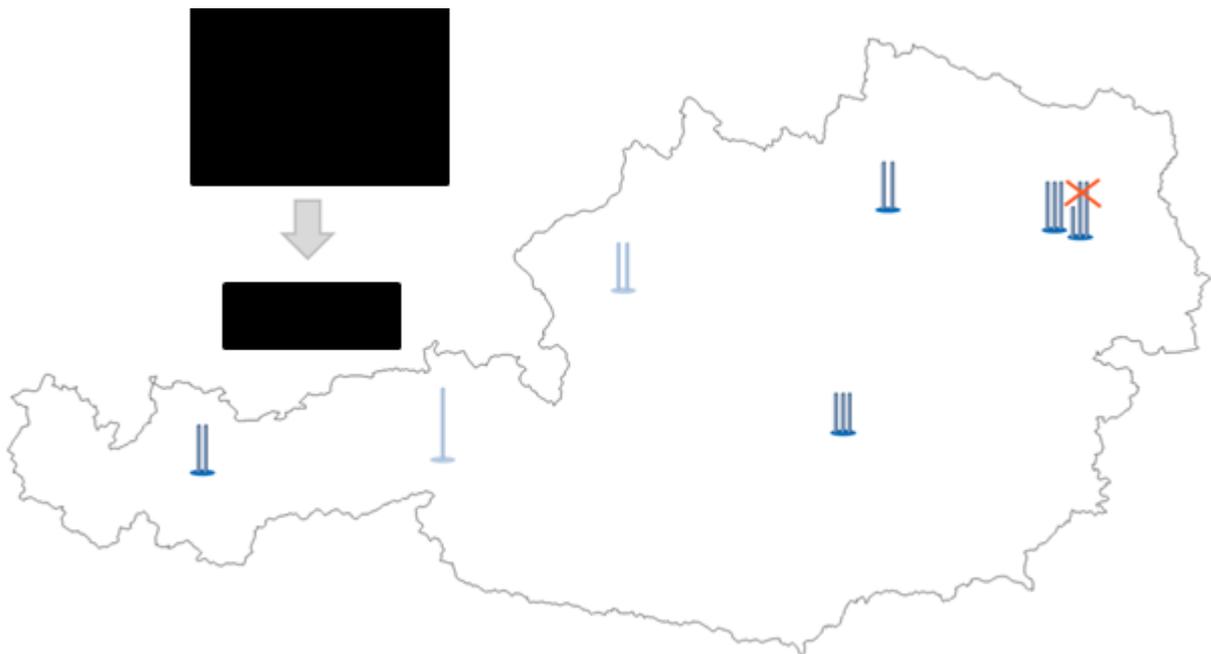


Abbildung 15: Installierte Leistung Umformer

Da die Umformer in diesem Umfang nicht mehr für die Erbringung von Umformungsleistung zur Verfügung stehen, wurden die für diesen Teil der Leistung anfallenden Anlagenkosten der Frequenzumformer dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugerechnet.

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten T	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Kosten aus Lieferauftrag
		Schwarzstartfähigkeit		Regulierungsmanagement
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		Erwartete Zusatzkosten
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abbildung 16: Anlagenkosten Frequenzumformer

Aus Punkt 5.3 ergibt sich, dass für die Kostenposition „Anlagenkosten Frequenzumformer“ (inklusive Umrichterwerk Uttendorf) ein Aufwand von *** EUR angesetzt wurde. Der Anteil der Ausfallreserve in Höhe von *** % der Anlagenkosten der Frequenzumformer, der dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugerechnet wurde, entspricht demnach *** EUR.

Bei der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ wurde von der P1** ein WACC-Zinssatz in Höhe von *** % angesetzt (siehe Punkt 5.1).

Der Gesamtaufwand der Kostenposition „Ausfallreserve Frequenzumformer“ beläuft sich unter Berücksichtigung des von der SCK festgesetzten WACC-Zinssatz auf einen Wert von *** EUR.

6.4 Frequenzumformerverluste durch rotierende Reserve

Der Verbrauch im Netz der P1** unterliegt starken Schwankungen, die über die Frequenzumformer (und die Kraftwerke) ausgeglichen werden. Die Frequenzumformer werden somit – neben ihrer Funktion als Frequenzumwandler – zur Ausregelung des Bahnstromnetzes (Erbringung von Regelleistung) eingesetzt (Details hierzu siehe unter Punkt 6.2).

Der Umstand, dass die Frequenzumformer zur Ausregelung des Netzes verwendet werden, führt dazu, dass die durchschnittliche Auslastung der Maschinensätze der Frequenzumformer weit niedriger ist, als sie durch die reine Umformertätigkeit ohne Erbringung von Regelleistung wäre. Demgemäß muss eine höhere Frequenzumformerleistung vorgehalten werden, als für die Erbringung der reinen Umformung (ohne Regelleistung) notwendig wäre.

Für die Regelleistung hält die P1** – von insgesamt *** regelfähigen Maschinensätzen – *** Maschinensätze mit je einer Leistung von durchschnittlich *** MW vor. Die Leistungsvorhaltung von je rund *** MW pro Maschinensatz wird für die Rotation (ohne Wirkleistung) benötigt und ganzjährig (24 Stunden x 365 bzw 366 Tage im Falle eines Schaltjahres, im Mittel 24 Stunden x 365,25 Tage) zur Verfügung gestellt. Der hierdurch verursachte Stromverbrauch wird als Verlust der Frequenzumformer durch rotierende Reserve bezeichnet, da er unabhängig davon entsteht, ob Energie aus der Oberleitung entnommen wird oder nicht. Unter Zugrundelegung der Leistung der *** Maschinensätze mit je *** MW ergibt sich für das Jahr 2018 – mit seinen rechnerisch 8.760 Stunden – ein Stromverbrauch von *** MWh, der wiederum unter Zugrundelegung des festgesetzten Stromverlustrpreises der P1** in Höhe von *** EUR/MWh einen Aufwand von *** EUR verursacht. Dieser Aufwand wurde gemäß dem Durchleitungsmodell 2018 dem Tarif „Verteilung“ zugeordnet.

Unter Zugrundelegung des korrigierten Stromverlustrpreises in Höhe von *** EUR/MWh ergibt sich ein Aufwand von *** EUR.

6.5 Blindleistung

Zur Stabilisierung des Stromniveaus des Netzes wird seitens der P1** Blindleistung kompensiert. Die Blindleistung kann entweder von den Generatoren der Kraftwerke oder – sofern verfügbar – von Kompensationseinrichtungen in den Unterwerken kompensiert werden. Da die Unterwerke der P1** nur vereinzelt über Kompensationseinrichtungen verfügen, wird größtenteils auf die Generatoren der Kraftwerke zurückgegriffen.

Die Kompensation von Blindleistungserzeugungs- bzw –transportkapazität führt bei den Generatoren und den Blocktransformatoren der Kraftwerke zu einem Mehraufwand, da eine entsprechend erhöhte Stromtragfähigkeit vorgesehen werden muss.

Für die Berechnung des Aufwands für die Blindleistungskompensation wurden anteilmäßig die Anlagenkosten der regelfähigen und der nicht regelfähigen Kraftwerke herangezogen:

Planwerte Anlagenkosten 2018 in EUR	16,7 Hz regelfähige Kraftwerke	16,7 Hz NICHT regelfähige Kraftwerke	Kraftwerke Gesamt
OPEX	***	***	***
CAPEX I (AfA)	***	***	***
CAPEX II (Finanzaufwand)	***	***	***
Summe Aufwand	***	***	***

Der Kostenposition „Blindleistung“ liegt ein Anteil von *** % der Kraftwerkskosten zugrunde. Dies entspricht – bei Gesamtkosten für die Kraftwerksanlagen in Höhe von *** EUR – für die Kostenposition „Blindleistung“ einem Aufwand in Höhe von *** EUR, der dem Bereich „Verteilung“ zugerechnet wurde.

Bei der Kostenposition „Blindleistung“ wurde von der P1** ein WACC-Zinssatz in Höhe von *** % angesetzt (siehe Punkt 5.1).

Der Gesamtaufwand der Kostenposition „Blindleistung“ beläuft sich unter Berücksichtigung des von der SCK festgelegten WACC-Zinssatzes, welcher zu einer Korrektur der Anlagenkosten führt, auf einen Betrag in Höhe von € *** EUR.

6.6 Schwarzstartfähigkeit

Zur Wiederherstellung der Bahnstromversorgung im Falle eines Blackouts – eines Totalausfalls der Bahnstromversorgung – werden laut P1** schwarzstartfähige Anlagen benötigt. Unter Schwarzstartfähigkeit wird die Fähigkeit eines Kraftwerkes verstanden, ohne Eigenbedarfsversorgung über ein öffentliches Netz den Betrieb selbstständig wieder aufnehmen zu können - insbesondere nach einer Störung, die zum Zusammenbruch des Netzes führt.

Darüber hinaus wird eine „Inselnetzfähigkeit“ als erforderlich erachtet, d.h. eine stabile Spannung liegt in einem Teilbereich des Bahnstromnetzes vor und der erforderliche Verbrauch kann für diesen Teilbereich gedeckt werden. Auf Grund von Engpässen im Netz kann nach einem kompletten Netzausfall die Wiederinbetriebnahme nicht von nur einem Punkt aus vorgenommen werden, sondern muss in einzelnen Netzabschnitten jeweils einzeln erfolgen, so dass in jedem dieser Netzabschnitte schwarzstartfähige Anlagen bereitzuhalten sind. Sobald die Teilnetze im Inselbetrieb wieder aufrecht sind, erfolgt die Zusammenschaltung der verschiedenen Netzabschnitte.

Die Schwarzstartfähigkeit kann technisch-physikalisch nicht durch die Frequenzumformer im Bahnstromnetz übernommen werden und auch nicht von Kraftwerken, die über keine schwarzstartfähigen Anlagen verfügen, da diese jeweils Initial Energie aus dem Netz benötigen um selbst wieder Strom produzieren zu können. Folglich kann auch die bereits vorgehaltene Frequenzumformerausfallreserve im Falle eines Blackouts nicht zur Wiederherstellung der Bahnstromversorgung eingesetzt werden.

Die schwarzstartfähigen Anlagen verursachen Kosten zur erstmaligen Herstellung und zur Aufrechterhaltung der Schwarzstartfähigkeit sowie zusätzliche Investitionen, laufende Betriebskosten und laufende Reinvestitionen. Im Tarifmodell 2018 führt die P1** diese Kosten gesondert an. Die P1** führt hierbei OPEX, CAPEX I und CAPEX II-Aufwendungen an.

1. OPEX

Die Ermittlung der OPEX-Kosten enthält die Aufwendungen für die Instandhaltung (Wartung und Inspektion) und Entstörungen sowie die geplanten Instandsetzungsprojekte. Bezugnehmend auf die benötigten Kosten für Wartung und Inspektion im Jahr 2016 wird seitens P1** der benötigte Aufwand 2018 ermittelt, indem den ermittelten Aufwänden eine ***-prozentige, jährliche Steigerung der Stundensätze zugerechnet wird.

Kraftwerke	Aufwand Wartung und Inspektion in EUR
Uttendorf	***
Schneiderau	***
Enzingerboden	***
Spullersee	***
Braz	***
Summe Kraftwerke 2016	***
***% Steigerung p.a.	***
Summe Kraftwerke 2018	***

Für die Tarifiermittlung 2018 wurden außerdem die geplanten Instandsetzungsprojekte angeführt.

Vorhaben	Aufwand Instandsetzungsprojekte in EUR
KWEb-ISP: Batterietausch 220V 800Ah Eigenleistung (EL)	***
KWEb-ISP: Batterietausch 220V 800Ah Fremdleistung (FL)	***
KWEb-ISP: Abbruch Eb-Tm 51 5kV EL	***
KWEb ⁶ -ISP: Abbruch Eb-Tm 51 5kV FL	***
KWEb-ISP: Sockelsanierung 5kV-Ltg. Tauernmoos-Stollenmund Süd EL	***
KWEb-ISP: Sockelsanierung 5kV-Ltg. Tauernmoos-Stollenmund Süd FL	***
KWGr ⁷ Stubachtal-ISP: Sockel- sanierung 5kV-Leitung (Ut-Eb) EL	***
KWGr Stubachtal-ISP: Sockel- sanierung 5kV-Leitung (Ut-Eb) FL	***
KWSp ⁸ -ISP: Revision 30 kV- Leistungsschalter EL	***
KWSp-ISP: Revision 30 kV- Leistungsschalter FL	***
KWSp-ISP: Ersatz Werksbatterie 220 V EL	***
KWSp-ISP: Ersatz Werksbatterie 220 V FL	***
KWSp-ISP: Austausch USV-Anlage EL	***
KWSp-ISP: Austausch USV-Anlage FL	***
KWSp-ISP: Sanierung Fassung unterer Glongbach EL	***
KWSp-ISP: Sanierung Fassung unterer Glongbach EL	***
KWBz ⁹ -ISP: Austausch 220V- Gleichrichter EL	***
KWBz-ISP: Austausch 220V- Gleichrichter FL	***
Summe Instandsetzungsprojekte	***

⁶ Eb=Enzingerboden

⁷ Gr=Gries am Brenner

⁸ Sp=Spullersee

⁹ Bz=Braz

Die P1** setzt für Kosten für Störungsbehebung im Schwarzstart einen Pauschalbetrag von *** EUR an. In Summe ergibt sich daher ein OPEX-Aufwand in Höhe von *** EUR.

Die SCK stellt im Zuge ihrer Ermittlungen folgenden Sachverhalt fest: Betreffend der Instandsetzungsprojekte, welche der Mittelfristplanung 2018-2023 entnommen sind, ist auffällig, dass die Kosten für den Batterietausch im KW Enzingerboden iHv. gesamt *** EUR bereits im Tarifmodell 2017 für eben selbiges Jahr veranschlagt wurden. Demgemäß ist eine neuerliche Anerkennung nicht möglich und wird sohin zum Abzug gebracht. Betreffend des Pauschalbetrags für Störungsbehebung im Schwarzstart wird festgehalten, dass die P1** anführt, dass noch keine direkt verwertbaren Aufzeichnungen zur Aufschlüsselung der Kosten für Störungsbehebung im Schwarzstart vorliegen, sohin in diesem Jahr es noch nicht möglich sie, eine belegbare Position anzugeben. Da die P1** Kosten für die Schwarzstartfähigkeit jedoch bereits seit dem Tarifmodell 2017 zur Anerkennung bringt, wäre es durchaus erwartbar gewesen, im darauffolgenden Jahr, also betreffend das Tarifmodell 2018, Kostendaten auszuwerten und einen entsprechenden Nachweis zu bringen. Dies ist ausgeblieben, weshalb auch für diese Kostenposition keine Anerkennung gewährt werden kann. Für die Aufwendungen aus dem operativen Betrieb der Schwarzstartfähigkeit sind sohin Kosten iHv. *** EUR (Summe Aufwand Wartung und Inspektion zuzügl. Summe Instandsetzungsprojekte abzügl. Kosten für Batterietausch KW Enzingerboden) anzuerkennen.

2. CAPEX I

Als zweiten Kostenbestandteil führt die P1** die CAPEX I – Kosten an, welche sich wiederum aus der AfA für bereits aktivierte Anlagen und aus der AfA für Investitionen zusammensetzt. Bei der Ermittlung der bereits aktivierten Anlagen werden nur jene Anlagenkosten herangezogen, die seit dem Jahre 2001 entstanden sind, da alle vorherigen Aufwendungen nicht verfügbar sind und somit keine AfA für diese ermittelt werden kann. Anlagenteile, die nicht zu 100 % für die Schwarzstartfähigkeit verwendet werden ergeben sich bei Kraftabstiegen, die sowohl die 16,7 Hz Maschinen als auch die Eigenbedarfsmaschinen versorgen. Der %-Schlüssel errechnet sich aus den installierten Leistungen der Maschinen. Die für 2016 ermittelten Werte werden auch für die Tarifikalkulation 2018 verwendet, da die Nutzungsdauer keiner Anlage ausläuft. Die P1** ermittelt für Anlagenkosten zwischen 2001 und 2017 die AfA wie folgt:

Anlagenbezeichnung	AfA pro Jahr in EUR	Aktivierungs-jahr	Aktivierungs-betrag in EUR	%-Anteil für Schwarzstart-fähigkeit
Eb ¹⁰ ; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Eb; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn ¹¹ ; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sn; Kraftabstieg	***	***	***	***
Bz ¹² ; Kraftabstieg	***	***	***	***
Bz; Kraftabstieg	***	***	***	***
Sp ¹³ ; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sp; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sp; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sp; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sp; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sp; Herstellung Netzkupplung VKW	***	***	***	***
Eb; sonst.Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Eb; sonst.Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Eb; sonst.Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Eb; sonst.Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***

¹⁰ Eb=Enzingerboden

¹¹ Sn=Schneiderau

¹² Bz=Braz

¹³ Sp=Spullersee

WEKZ 0534				
Eb; sonst.Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Ut ¹⁴ ; sonst. Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Bz; sonst. Versorgungsanl WEKZ 0534	***	***	***	***
Sn; sonst. Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Sn; sonst. Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Sn; sonst. Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Sn; sonst. Versorgungsanl. WEKZ 0534	***	***	***	***
Summe AfA p.a.	***			

Zusätzlich wird die AfA für geplante Instandsetzungsprojekte durch die P1** ermittelt.

Instandsetzungsprojekte	AfA 2017 in EUR
KW Eb; Ertüchtigung Eigenbedarfsanlage	***
KW Eb; Optimierung Kühlwasser	***
KW Ut - Leistungserhöhung SAG-Kupplung Wirtenbach	***
Summe AfA Invest 2017	***

Folglich ergibt sich ein gesamter CAPEX I – Aufwand in Höhe von *** EUR für das Jahr 2018.

3. CAPEX II

Die Aufwandsermittlung CAPEX II wurde laut P1** mit denselben Daten wie für CAPEX I durchgeführt. Unter Berücksichtigung des Aktivierungszeitpunktes, der Restnutzungsdauer der Anlage und der der Zurechenbarkeit zur Schwarzstartfähigkeit wurden die einzelnen Buchwerte der Anlagen ermittelt. Hierfür verwendet die P1** einen WACC-Zinssatz von ***%.

	Buchwert 31.12.2017 in EUR	Buchwert 31.12.2018 in EUR
	€ ***	€ ***
CAPEX II 2017 in EUR	***	

Die Gesamtkosten der Schwarzstartfähigkeit, welche aus OPEX, CAPEX I und CAPEX II ermittelt werden, belaufen sich daher auf *** EUR (***) EUR + (***) EUR + (***) EUR). Hier ist noch anzumerken, dass der P1** bei der Summierung der Gesamtkosten ein offensichtlicher

¹⁴ Ut=Uttendorf

Rechenfehler unterlaufen ist, weshalb im Tarifmodell ein zu niedriger Wert von *** EUR ausgewiesen wird.

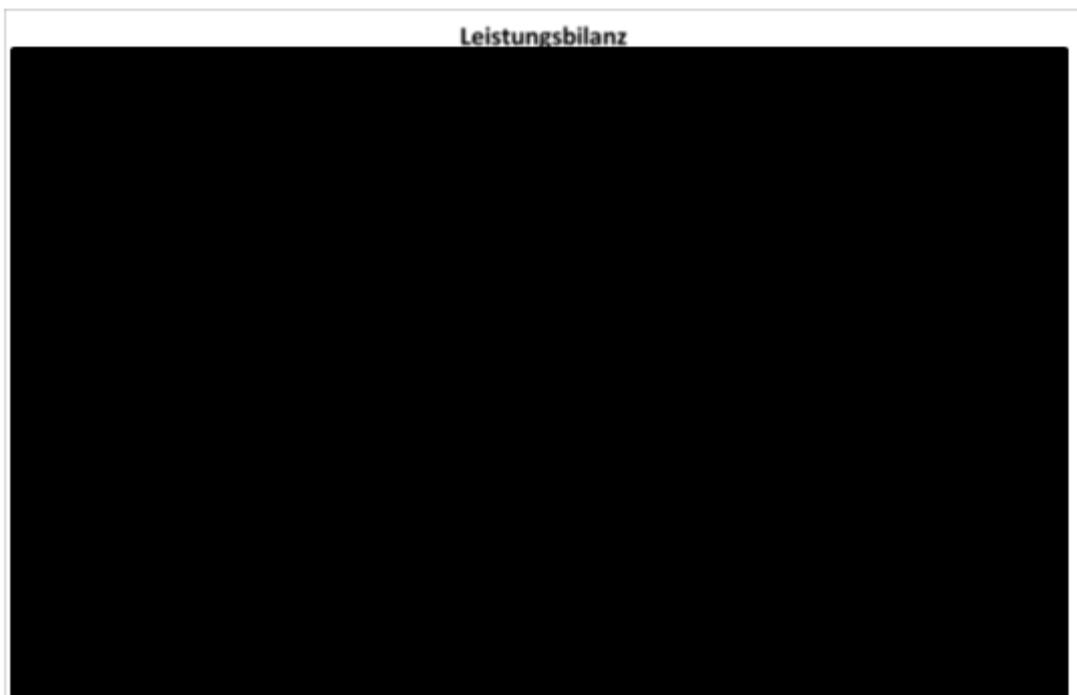
Unter Berücksichtigung des von der SCK festgelegten WACC-Zinssatzes und Abzug der Aberkennungen beläuft sich der Gesamtaufwand der Kostenposition „Schwarzstartfähigkeit“ auf einen Betrag in Höhe von *** EUR.

6.7 Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer

Das Bahnstromnetz, welches mit einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben wird, kann 50 Hz Strom nur dann aus dem öffentlichen Netz beziehen, wenn ein Frequenzumformer die Umformung übernimmt. Da jedoch nicht ausreichend viele Frequenzumformer im Bahnstromnetz vorhanden sind um eine Vollversorgung durch das öffentliche Netz zu gewährleisten, greift der Infrastrukturbetreiber unter bestimmten Umständen für die Ausregelung des Bahnstromnetzes auch auf 16,7 Hz Erzeugungseinheiten zurück.

Weiters wird auf die Bedeutung der geografischen Lage der Bahnstromkraftwerke verwiesen, da unzureichende Transportleistungen im Bahnstromnetz die Versorgung von nur einem Punkt aus nicht ermöglichen.

Ein durch DI B** im Auftrag der P1** erstelltes Gutachten führt hierbei folgende Leistungsbilanz an, welche aufzeigt, dass eine zusätzliche Kraftwerksreserveleistung von *** MW erforderlich ist:



Die Darstellung der Leistungsbilanz zeigt folgendes auf:

- Die installierte Leistung der Umformer beträgt *** MW (blauer Balken)

- Es sind im Jahresschnitt *** MW Umformerleistung nicht verfügbar, da diese für Revisionen abgestellt sind
- Eine Ausfallreserve in Höhe von *** MW wird vorgehalten und ist somit nicht für die Lastdeckung verfügbar
- Folglich sind von *** MW Umformerleistung lediglich *** MW verfügbar (dritter Balken)
- Die installierte Leistung der Laufkraftwerke beträgt *** MW
- Sofern die verfügbare Laufwassermenge minimal ist, stehen lediglich *** MW Laufwassererzeugung zur Verfügung
- Somit beträgt die gesicherte verfügbare Leistung *** MW
- Eine bereits vorgehaltene Regelleistung der Kraftwerke in Höhe von *** MW deckt einen weiteren Teil der benötigten Last(spitzen) ab (hellblaue Balkenfarbe)
- In Summe stehen somit *** MW Leistung zur Verfügung
- Auf der Verbrauchsseite wird die Maximallast mit *** MW herangezogen

Um die verbleibende Differenz von *** MW sicherzustellen, wird die angeführte Kostenposition „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ bei der Tarifiermittlung berücksichtigt. Hierzu werden die Anlagenkosten der regelfähigen Kraftwerke abzüglich der Kosten der schwarzstartfähigen Anlagen herangezogen, was einem Betrag von *** EUR entspricht. Die erforderlichen *** MW Kraftwerksreserve werden dann ins Verhältnis zu der gesamten installierten Leistung der regelfähigen Kraftwerke von *** MW gesetzt und im Folgenden auf die Anlagenkosten angewendet. Somit bringt die P1** einen Betrag von *** EUR für die Kostenposition „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ zur Anwendung.

Die Vorhaltung von insgesamt *** MW Leistung für Lastspitzen, deren Auftreten innerhalb der letzten Jahre nicht nachvollziehbar belegt werden konnte (keine Ausreißerbereinigung erfolgt) sowie die Gleichzeitigkeit der geschilderten Aufbringungsengpässe – vollständige Nutzung der Revisionsvorhaltung, gleichzeitig minimaler Wasserfluss, gleichzeitig maximaler Einsatz der Ausfallreserve sowie die gleichzeitige Lastspitze – stellen keine nachvollziehbare Begründung der Kostenposition „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ dar.

Die Schienen-Control Kommission konnte nicht feststellen, dass die vorgehaltene „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ eine ganzjährige Vorhaltung einer Kraftwerksausfallreserve rechtfertigt.

Die Schienen-Control Kommission hat im Zuge ihrer Ermittlungstätigkeit die Viertelstunden-Lastprofile der P1** angefordert und festgestellt, dass im Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2017 in bloß *** Fällen eine maximale Leistung von mehr als *** MW benötigt wurde. Dies ergibt eine Eintrittswahrscheinlichkeit von *** %. Für die Befriedigung der 3-sigma Regel (0,27%) reichten im Jahr 2017 sogar bereits *** MW Leistung und im gesamten Betrachtungszeitraum 2009 bis 2017 *** MW Leistung aus. Die Schienen-Control Kommission

stellt fest, dass eine Ausreißerbereinigung jedenfalls zu erfolgen hat und somit die dargestellte Maximallast von *** MW als überhöht anzusehen ist.

Die Schienen-Control Kommission konnte somit nicht feststellen, dass eine ganzjährige Vorhaltung einer Kraftwerksausfallreserve und ihrer korrespondierenden Kostenposition „Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer“ iHv. *** EUR für die Abdeckung von Lastspitzen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von *** % und gleichzeitigem Auftreten aller angeführten Aufbringungsengpässe – vollständige Nutzung der Revisionsvorhaltung, gleichzeitig minimaler Wasserfluss, gleichzeitig maximaler Einsatz der Ausfallreserve – gerechtfertigt ist.

6.8 Spannungsvorhaltung Lindau (Spullersee und Braz)

Zu den Qualitätskriterien der Bahnenergieversorgung zählen hauptsächlich die Einhaltung der Nennspannung von 15 kV und der Netzfrequenz von 16,7 Hz an der Oberleitung (Fahrdraht).

In Bezug auf die Einhaltung der Nennspannung besteht durch die geographisch einseitige Speisung vom Unterwerk Feldkirch aus der 47 km langen zweigleisigen Strecke Feldkirch – Staatsgrenze und weiter nach Lindau Hauptbahnhof eine Einschränkung. Die Speisung des Unterwerks Feldkirch erfolgt über die 2-systemige Bahnstromleitung 110 kV aus den 32 km bzw. 41 km entfernten P1**-eigenen Kraftwerken Braz und Spullersee (Kraftwerksgruppe Klostertal). Bei Ausfall der Bahnenergieversorgung in der Kraftwerksgruppe Klostertal ist in den Starklastzeiten (Berufsverkehr) die Leistungsfähigkeit der elektrischen Zugförderung in diesem Bereich eingeschränkt.

Um die Spannungen in der Oberleitung der Strecke bis Lindau Hauptbahnhof innerhalb der zulässigen Grenzwerte der TSI Energie (Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 über die technische Spezifikation Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union vom 18. November 2014) zu gewährleisten, muss nach Aussagen der P1** in der Kraftwerksgruppe Klostertal ein Maschinensatz (Nennleistungen der Generatoren sind in der Regel *** MW und *** MW) zwingend und stets verfügbar vorgehalten werden.



Im Gutachten von Dr.-Ing. D**, welches im Auftrag der P1** erstellt wurde, wird festgestellt, dass eine Versorgung der betroffenen Strecken mit dem nochmals um 84 km weiter entfernten Umformerwerk Ötztal bei Ausfall oder reduzierter Einspeiseleistung der Kraftwerke im Klostertal Spannungen unterhalb der Grenzwerte ergeben würden, die nur noch einen sehr eingeschränkten Zugbetrieb zulassen würden.

In Anlehnung an die TSI stellt das Gutachten des Dr.-Ing. D** fest, dass die Höhe und die Grenzwerte der Spannung und Frequenz folgenden Anforderungen für das Bahnenergieversorgungssystem der P1** entsprechen müssen:

Niedrigste nichtpermanente Spannung Umin2 in V	Niedrigste Dauerspannung Umin1 in V	Nennspannung Un in V	Höchste Dauerspannung Umax1 in V	Höchste nichtpermanente Spannung Umax2 in V
***	***	***	***	***

Zur Ermittlung der Strombelastung in den Oberleitungsabschnitten des Bahnenergieversorgungsnetzes müssen folgende Faktoren beachtet werden:

- einseitige oder zweiseitige Speisung mit Vorbelastung der speisenden Unterwerke, Fahrzustand der Triebfahrzeuge (Stand, Beschleunigung, Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit, Bremsen),
- Ort der Belastung (Triebfahrzeugstrom) oder Rückspeisung der Triebfahrzeugströme,

- Verteilung der in den Oberleitungsabschnitten erzeugten Ströme (z.B. bei Querkupplungen der Oberleitungen oder bei parallel geschalteten Verstärkungsleitungen) und
- Einfluss der Spannung, die durch die Strombelastung/Stromentlastung und durch Stromausgleichsvorgänge mit anderen Speiseabschnitten bestimmt wird, auf das Betriebsverhalten der unterschiedlichen elektrischen Triebfahrzeuge.

Messungen der elektrischen Kennwerte am Ende der einseitig gespeisten Strecke mit Ausfallszenarien von Generatoren zum praktischen Nachweis einer Reservehaltung installierter Leistung sind erstens mit Personaleinsatz und Messaufwand außerordentlich intensiv und zweitens müsste ein gestörter Eisenbahnbetrieb in Kauf genommen werden.

Die einzige Möglichkeit Leistungsbedarfe von Strecken und Strombelastungen in Oberleitungen und damit Qualitäten der Bahnenergieversorgung zu bestimmen, sind realitätsnahe Berechnungen. Es gibt ausgereifte Simulationsprogramme, die wirklichkeitsnah Zugfahrten und deren elektrische Belastung für die Bahnenergieversorgungsnetze berechnen können. Mit Hilfe dieser Simulationsprogramme können Bahnenergielieferanten und Netzbetreiber ihre Anlagen bewerten, Systeme grundlegend untersuchen und sehr genaue Aussagen über den aktuellen Zustand sowie die zukünftige Ausnutzung der Anlagen treffen.

Unter Nutzung der Software „µ-PAS“ (Power Application Software) ermittelt die P1** eine Lastfluss- und eine Zugfahrtsimulation.

Triebfahrzeuge benötigen eine festgelegte Spannungshöhe. Beim Transport der elektrischen Energie von den Erzeugungsstellen bis zum Triebfahrzeug auf der Strecke treten Spannungsabfälle auf, die die vorgegebene Spannung strom- und lastabhängig vermindern. Die an den Fahrzeugen anstehende Fahrleitungsspannung ist demnach zeitlich und örtlich unterschiedlich belastungsabhängig.

Zur Beurteilung der Spannungshaltung zwischen der Kraftwerksgruppe Klostertal und der Abnahme bis Lindau stellt die P1** drei verschiedene Szenarien gegenüber. Hieraus ergeben sich für die Szenarien folgende minimale Spannungswerte:

Szenario	Minimalspannung U_{min} in kV
a) Ausfall der gesamten Kraftwerksgruppe Klostertal	***
b) Speisung mit nur einem Generator *** MW im KW Spullersee	***
c) normaler heutiger Betrieb	***

Das Gutachten von Dr.-Ing. D** kommt zu dem Schluss, dass eine Versorgung der Strecke Feldkirch – Lindau nur aus dem Umformerwerk Ötztal nicht möglich ist. Weiters stellt der Gutachter fest, dass die Reservehaltung eines Generators in der Kraftwerksgruppe Klostertal auf Grund der derzeitigen Netzkonfiguration und der derzeitigen Belastungen für einen ungestörten, zuverlässigen und sicheren Bahnbetrieb mit der elektrischen Zugförderung, wie

das die TSI fordert, unabdingbar ist. Außerdem wird nach Prüfung durch den Gutachter festgehalten, dass die P1** außerdem installierte Leistung vorhalten muss, um eine Kurzschlussstromleistung im Netzbereich Feldkirch – Lindau zu gewährleisten, die für die notwendige Spannungsqualität und Störfestigkeit der Bahnenergieversorgung sorgt.

Resultierend aus den Berechnungen der Simulation ermittelt die P1** eine erforderliche Vorhaltung von *** MW Leistung, die zur Spannungshaltung zwischen Feldkirch und Lindau erforderlich ist. Hieraus ergeben sich Kosten in Höhe von *** EUR, welche dem Tarif Verteilung zugeordnet werden.

Unter Berücksichtigung des von der SCK festgelegten WACC-Zinssatzes beläuft sich der Gesamtaufwand der Kostenposition „Spannungsvorhaltung Lindau“ auf einen Betrag in Höhe von *** EUR.

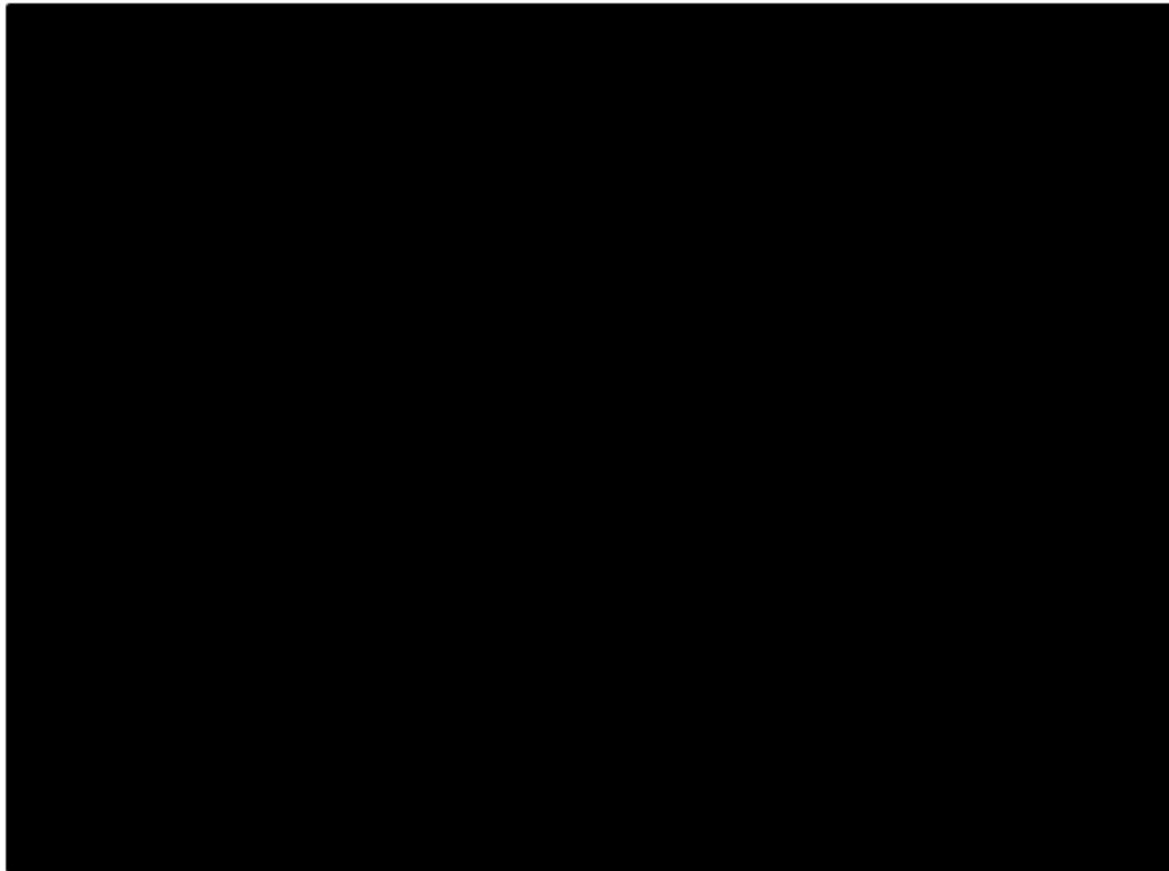
6.9 Engpassmanagement

Das Bahnstromnetz, welches sich über ganz Österreich erstreckt, unterliegt Einschränkungen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Transportleistungen. Die Einspeisepunkte der Speicherkraftwerke liegen im Wesentlichen im Westen von Österreich und die Einspeisepunkte über die Umformer im Norden bzw. Osten von Österreich. Durch die langen Leitungstrecken und notwendige Revisionen sowie Erneuerungen, kommt es in bestimmten Fällen zu Engpässen im Netz, die eine komplette Nutzung der verfügbaren Kraftwerksleistungen einschränkt. Ein Gutachten durch DI B**, welches im Auftrag der P1** erstellt wurde, erläutert den Sachverhalt näher.

Angeführt wird, dass Engpässe durch Leitungsabschaltungen oft in den folgenden Bereichen entstehen:

- Netzengpass I: Durch die zum Teil geringen Leitungsquerschnitte kommt es im Bereich ‚Schwarzach – St. Veit‘ zu Engpässen und das insbesondere dann, wenn es einen hohen Bedarf auf der Westschiene gibt und die Versorgung aus den Speicherkraftwerken im Westen erfolgt.
- Netzengpass II: Wenn der Verbrauch im Osten (Raum Wien) sehr hoch ist und vom Übergabepunkt T** sehr viel Leistung bezogen wird, dann entsteht auf dem Teilstück zwischen T** und Raum Wien ein Netzengpass, weil die gesamte Leistung nicht mehr über diese Leitungen übertragen werden kann.

Die folgende Abbildung zeigt, dass grundsätzlich ein struktureller Netzengpass in zwei Bereichen vorliegt, welche insbesondere dann Eingriffe in die Erzeugung notwendig machen, wenn es zu Leitungsabschaltungen innerhalb des Netzes kommt.



Zur Verifizierung der Netzengpässe wurden Leitungsabschaltungen im Jahr 2015 analysiert. Insgesamt waren im Jahr 2015 *** Megawattstunden (MWh) durch Netzengpässe nicht abrufbar. Durch eine Division der *** MWh durch die Jahresgesamststunden (8760) ergibt sich die im Mittel für jede Stunde des Jahres nicht verfügbare Kraftwerksleistung von *** MW.

Anschließend werden die Kosten der regelfähigen Kraftwerke abzüglich der Kosten für schwarzstartfähige Anlagen mit der installierten Leistung von *** MW ins Verhältnis gesetzt. Folglich ergibt sich ein Betrag von *** EUR für eine Engpassleistung von *** MW, welche unter der Kostenposition „Engpassmanagement“ erfasst und zur Tarifiermittlung herangezogen wird.

Von Seiten der Schienen-Control Kommission konnte festgestellt werden, dass strukturelle Engpässe vorliegen und somit die angesetzten Kosten für „Engpassmanagement“ gerechtfertigt sind, sofern sie unter Berücksichtigung des von der SCK festgelegten WACC-Zinssatzes einen Betrag von *** EUR nicht überschreiten.

7. Vorgelagerte Netzkosten

7.1 Einführung

Der Kostenblock „Vorgelagerte Netzkosten“ setzt sich aus den Kostenpositionen „Netzkosten APG“ und „Netzkosten T**-Vertrag“ zusammen.

7.2 Netzkosten APG

Für den Bezug von Strom aus dem öffentlichen Stromnetz stellt die Austrian Power Grid AG (APG) der P1** ein Entgelt („Systemnutzungsentgelt“) in Rechnung. Die P1** hat aufgrund des Bezuges von 50 Hz-Strom (**% % der Gesamtbezugsmenge, was für das Jahr 2018 einer geplanten Menge von ** MWh entspricht, siehe Punkt 2.3) aus der Regelzone der APG über die Umformerwerke (Ötztal, St. Michael, Bergern, Auhof und Kledering) sowie das Umrichterwerk Uttendorf, der in das 16,7 Hz-Bahnstromnetz eingespeist wird, ein Systemnutzungsentgelt zu entrichten.

Das Systemnutzungsentgelt beinhaltet einerseits Kostenkomponenten, deren Höhe aufgrund ihrer Abhängigkeit von der Strombezugsmenge variabel ist (Arbeitspreis) und andererseits fixe Kostenkomponenten, deren Höhe sich einerseits aus der in einem bestimmten Zeitraum maximal genutzten Leistung ergibt (Leistungspreis) und andererseits Kostenkomponenten, die pauschal in Rechnung gestellt werden.

Die Entgelthöhe als auch der Anteil an variablen und fixen Kostenkomponenten richtet sich nach der Verordnung der Regulierungskommission der E-Control, mit der die Entgelte für die Systemnutzung bestimmt werden. Die P1** wendet in ihrem Tarifmodell 2018 hierfür die zum Veröffentlichungszeitraum der ersten Version der SNNB zum 06.12.2016 noch unbekannt Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018, BGBl 398/2017 an und ermittelt unter Zugrundelegung der erhöhten Entgelte eine Gesamtsumme „Netzkosten APG“ iHv. ** EUR. Zum Zeitpunkt der Planung der Tarife bis zur Veröffentlichung dieser konnte der P1** aber nur die Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2012, BGBl II 440/2011 idF BGBl II 426/2016) und der Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend, mit der der Förderbeitrag für Ökostrom für das Kalenderjahr 2016 bestimmt wird (Ökostromförderbeitragsverordnung 2016, BGBl II 458/2015) bekannt sein.

Unter Anwendung der darin festgelegten Systemnutzungsentgelte ermittelt die SCK einen Aufwand in der Höhe von ** EUR.

Der Aufwand wurde unter Zugrundelegung des der P1** seitens APG für das Jahr 2016 in Rechnung gestellten Systemnutzungsentgelts festgesetzt (siehe nachstehende Tabelle):

Kostenkomponente	Arbeitspreis Leistungspreis /Pauschale	IST-Kosten 2016 in EUR
Netznutzung Arbeit brutto	Arbeitspreis (variabel)	***
Netznutzung Arbeit netto	Arbeitspreis (variabel)	***
Netznutzung Leistung netto	Leistungspreis (fix)	***
Übertragungsverluste	Arbeitspreis (variabel)	***
Netznutzung 110 kV-Ebene	Leistungspreis (fix)	***
Ökostrompauschale	Pauschale (fix)	***
Ökostromförderbeitrag Leistung	Leistungspreis (fix)	***
Ökostromförderbeitrag Netznutzung	Arbeitspreis (variabel)	***
Ökostromförderbeitrag Netzverlust	Arbeitspreis (variabel)	***
KWK Pauschale	Pauschale (fix)	***
Arbeit netto - Netzebene 2	Arbeitspreis (variabel)	***
Leistung netto - Netzebene 2	Leistungspreis (fix)	***
Verluste - Netzebene 2	Arbeitspreis (variabel)	***
Datenübermittlung	Leistungspreis (fix)	***
Netzentgelt St.Michael	Leistungspreis (fix)	***
Netzzugang St. Michael	Leistungspreis (fix)	***
variable Anteile		***
fixe Anteile		***
SUMME Systemnutzungsentgelt		***
Variabler Anteil	*** %	
Fixer Anteil	*** %	

Im Jahr 2016 machten die variablen Kostenkomponenten einen Anteil von *** % des Aufwandes für die Kostenposition „Netzkosten APG“ aus. Demgemäß wurden – unter Bezug auf den für das Jahr 2016 geltenden Aufteilungsschlüssel – *** % des geplanten Aufwandes (in Summe *** EUR) für das Jahr 2018 dem Tarif „Nutzung Umformung“ zugerechnet.

Im Jahr 2016 machten die fixen Kostenkomponenten (Leistungspreis und Pauschalen) einen Anteil von *** % des Systemnutzungsentgelts aus. Demgemäß wurden im Durchleitungsmodell 2018 *** % (in Summe *** EUR) des ermittelten Aufwands dem Tarif „Verteilung“ zugeordnet (siehe nachstehende Tabelle), wobei von den *** % ein Anteil von *** % (entspricht einem Wert von *** EUR) der Kostenposition „Regelleistung Frequenzumformer“ zugeordnet wurde (siehe Punkt 6.2).

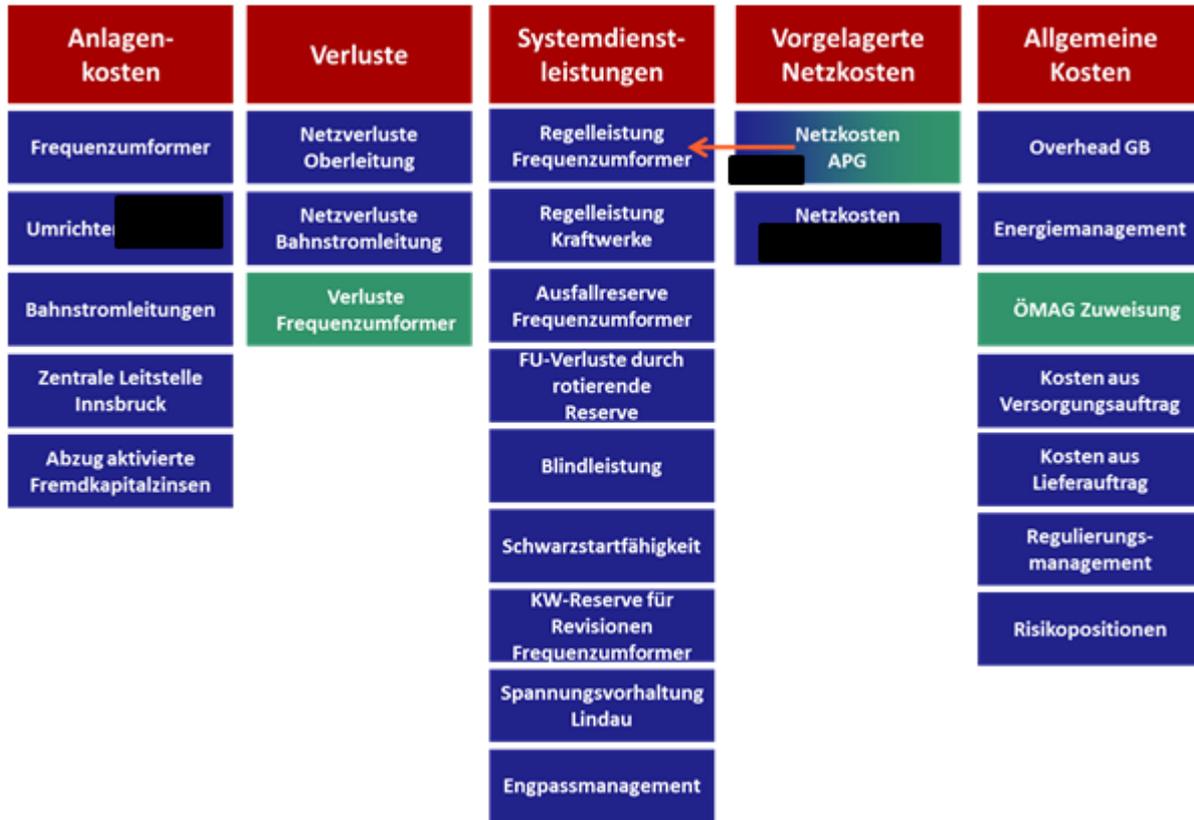


Abbildung 17: Verteilung vorgelagerte Netzkosten APG

Komponenten	Tarif Umformung in EUR	Tarif Verteilung in EUR
Vorgelagerte Netzkosten für die Regelleistung Frequenzumformer		***
Variable vorgelagerte Netzkosten	***	***
Fixe vorgelagerte Netzkosten	***	***
GESAMT	***	***

Unter Berücksichtigung der Verschiebung des Anteils der Frequenzumformer an der Regelleistungserbringung von *** % auf *** % der Anlagenkosten der Frequenzumformer (siehe Punkt 6.2), ergibt sich innerhalb des Tarifs Verteilung eine Verschiebung der Einzelkostenkomponenten wie folgt:

Komponenten	Tarif Umformung in EUR	Tarif Verteilung in EUR
Vorgelagerte Netzkosten für die Regelleistung Frequenzumformer	***	***
Variable vorgelagerte Netzkosten	***	***
Fixe vorgelagerte Netzkosten	***	***
GESAMT	***	***

7.3 Netzkosten T**-Vertrag

Die E** ist Eigentümerin eines Kraftwerks in T**. Zwischen der P1** und der E** besteht eine vertragliche Vereinbarung darüber, dass die E** mittels Direktleitung 50 Hz-Strom in das Umrichtewerk der P1** in T** liefert.

Die Kostenposition „Netzkosten T**vertrag“ in Höhe von *** EUR setzt sich aus dem Kostenbestandteil „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ und dem Kostenbestandteil „Vermarktungsaufwand T**“ zusammen.

Aufgrund der Direktleitung fallen – da das 50 Hz-Netz der APG nicht in Anspruch genommen wird – keine APG-Netzkosten an. Zwischen den beiden Vertragsparteien besteht eine vertragliche Vereinbarung darüber, dass der daraus resultierende Kostenvorteil für die P1** (Einsparung von APG-Netzkosten des öffentlichen Netzes, Details zu den APG-Netzkosten siehe unter Punkt 7.2) insoweit geschmälert wird, als dass die P1** an die E** (anteilig) sogenannte „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ in Höhe von *** EUR zu entrichten hat, die um *** % geringer sind, als sie bei alternativer Bereitstellung von Strom aus dem 50 Hz-Netz wären. Zur Ermittlung der „vorgelagerten vermiedenen Netzkosten“ wurden durch die P1** sowohl die Systemnutzungsentgeltverordnung 2018 als auch die Ökostromförderbeitragsverordnung 2018 zugrundegelegt, wobei nur *** % der ermittelten Kosten angesetzt wurden. Wie bereits unter Punkt 7.2 erläutert, stimmt diese Vorgehensweise nicht mit der Position der SCK überein.

Der Kostenbestandteil „Vermarktungsaufwand T**“ ist ebenfalls auf das Vertragsverhältnis zwischen der E** und der P1** zurückzuführen: Laut dem zwischen den Vertragsparteien abgeschlossenen Langfristbezugsvertrag können fest kontrahierte, aber von der P1** aus beispielsweise technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht abgerufene Stromlieferungsmengen von der E** im Auftrag und auf Kosten sowie Risiko der P1** gegen Leistung eines Vermarktungsentgeltes, dessen Höhe sich nach einem vertraglich fixierten Prozentsatz pro vermarkteter MWh richtet, verwertet werden. In der gutachterlichen Stellungnahme von DI B** „Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnnetz der P1**“ wird dargelegt, dass es unter der als „Vermarktungsaufwand T**“ betitelten Position um eine Re-Dispatch Maßnahme handelt, über die eine Minimierung der Netzverluste erreicht wird. Für die Position „Vermarktungsaufwand T**“ wurde für das Jahr 2018 ein Planaufwand von *** EUR festgesetzt. Die Ermittlung des Planwertes erfolgte auf Grundlage des Durchschnitts der Jahreswerte 2014 bis 2016.

Sowohl der Aufwand für „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ als auch der „Vermarktungsaufwand T**“ wurden dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugeordnet.

Für den Kostenbestandteil „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ wurden Kosten für die maximal mögliche Bezugsmenge von *** MWh geltend gemacht ohne die tatsächliche Bezugsmenge (nach Vermarktung) von *** MWh – Planung der tatsächlichen Bezugsmenge

auf Basis der durchschnittlichen Vermarktungsmengen der Jahre 2014 bis 2016 zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Bezugsmenge auf Basis der durchschnittlichen Vermarktungsmengen der Jahre 2014 bis 2016 und unter Anwendung der unter Punkt 7.2 angeführten Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2012 idF BGBl II 426/2016 sowie der Ökostromförderbeitragsverordnung 2016, BGBl II 458/2015, ergibt sich ein Betrag von *** EUR.

8. Allgemeine Kosten

8.1 Einführung

Dem Kostenblock „Allgemeine Kosten“ werden die Kostenpositionen „Overhead Geschäftsbereich“, „Energiemanagement“, „ÖMAG-Zuweisung“, „Kosten aus Versorgungsauftrag“, „Kosten aus Lieferauftrag“ sowie „Regulierungsmanagement“ und „Erwartete Zusatzkosten (Verlustenergiepreis, Absatz, Unsicherheiten)“ zugerechnet.

8.2 Kosten aus Versorgungsauftrag

Die der P1** aufgrund ihrer langfristigen Einkaufsstrategie – und des damit einhergehenden Abschlusses zweier Langfristbezugsverträge – entstehenden Mehrkosten werden unter der Kostenposition „Kosten aus Versorgungsauftrag“ über die Netzentgelte (Tarif „Verteilung“) auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen solidarisiert.

Die P1** beruft sich im Hinblick auf die Kostenposition „Kosten aus Versorgungsauftrag“ auf zwei in der Vergangenheit abgeschlossene Langfristbezugsverträge, die (anteilig) Berücksichtigung finden: Die P1** und die A** haben am 21.12.2007 einen Strombezugsvertrag abgeschlossen. Ein weiterer Strombezugsvertrag wurde am 27.07.2009 zwischen der P1** und der R** abgeschlossen.

Der Vertrag zwischen der P1** und der A** sieht als Energielieferzeitraum den 01.01.2010 bis zum 31.12.2019 vor. Vertraglich vereinbart wurde, dass die P1** – über ein Vertragsjahr betrachtet – pro Stunde *** MW +/-1,0 MW an 50 Hz-Strom zu beziehen hat. Unter Berücksichtigung der jährlichen Stundenanzahl von 8760 Stunden im Jahr 2018 und unter der Prämisse einer konstanten Leistung von *** MW für 11 Monate und *** MW für einen Monat wurde ein bestimmter MWh-Wert angenommen, der im Rahmen des Vertrages mit der A** im Jahr 2018 bezogen wird.

Zum Stichtag 30.09.2014 wurde an der Energiebörse EEX in Leipzig für das Jahr 2018 ein Jahresprodukt „Base“ zu einem Preis von *** EUR je MWh gehandelt. Der Differenzbetrag des Jahresprodukts „Base“ zu dem vertraglich vereinbarten MWh-Preis wurde als Aufwand im Durchleitungsmodell 2018 geltend gemacht. Unter Heranziehung der festgesetzten Stromliefermenge wurde ein Planaufwand von *** EUR ermittelt.

Der Vertrag mit der R** sieht vor, dass ein Bezug von 50 Hz-Strom durch die P1** im Zeitraum 01.01.2013 bis zum 31.12.2020 erfolgt. Zwischen den Vertragsparteien wurde vereinbart, dass innerhalb eines Jahres stetig *** MW Leistung – als fest kontrahierte Strommengen – an die P1** geliefert werden. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das Jahr 2018 8.760 Stunden hat, wurde die im Jahr 2018 zu beziehende Strommenge ermittelt.

In Anbetracht des Marktpreises (Stichtag 30.09.2014) für den Bezug von Strom im Jahr 2018 in Höhe von *** EUR je MWh wurde ein Differenzbetrag zwischen Vertrags- und Marktpreis in Höhe von *** EUR ermittelt, der nunmehr als Aufwand geltend gemacht wird.

Vertrag	Menge in MWh	Vertragskosten in EUR	Bewertungskosten in EUR	Mehraufwand in EUR
A**	***	***	***	***
R**	***	***	***	***
Gesamt	***	***	***	***

Der Mehraufwand aus den Verträgen mit der R** Vertrag und der A** ergibt einen Aufwand von insgesamt *** EUR.

Es ist davon auszugehen, dass – sofern eine entsprechende Vorlaufzeit gegeben ist – Strommengen in der Größenordnung von *** MW (+/- 1 MW) jederzeit am Markt hätten beschafft werden können. Alleine das börsliche Day-Ahead Markt Volumen (physikalische Lieferung am Folgetag) beläuft sich an den zwei für die Lieferzone APG (AT) relevanten Börsen (EXAA und EPEX Spot) auf 600.000 bis über 800.000 MWh täglich. Die Bandlieferung von *** MW pro Stunde entspricht *** MWh oder rund *** % des börslichen Marktvolumens. Selbst bei einer Annahme, dass eine *** MW Market Order (also preisunabhängiges Gebot) für jede Einzelstunde an der weit kleineren Day-Ahead Auktion der EXAA (rund 20.000-30.000 MWh pro Tag) abgegeben wird, würde dies den Marktpreis unmerklich beeinflussen.

Wenn die Mengen im Vorhinein beschafft werden sollen – also über Terminmarktprodukte – stehen an der EEX Wochen-, Quartals- und Jahresprodukte zu Verfügung. Besonders bei den Front-Jahr, Front-Monat, oder Front-Quartal Grundlastprodukten ist die Liquidität äußerst hoch, sodass eine *** MW Order nicht ins Gewicht fallen würde. Dem börslichen Handel steht darüber hinaus der OTC-Handel gegenüber, in dem unterschiedlichste standardisierte und nicht-standardisierte Produkte mit diversen Fristigkeiten gehandelt werden.

Aufgrund der hohen Liquidität des Strommarktes sind derartig langfristige Beschaffungsverträge als ungewöhnlich einzustufen und auch nicht durch die Erfüllung eines „Versorgungsauftrags“ zu argumentieren.

Von Seiten der Schienen-Control Kommission konnte nicht festgestellt werden, dass der Abschluss der Langfristbezugsverträge aus Versorgungssicherheitsgründen erfolgt ist.

8.3 Kosten aus Lieferauftrag

Hierbei handelt es sich um eine Kostenposition, die aufgrund des Auslaufens des rollierenden Langfristliefervertragsmodells nicht mehr zur Anwendung kommt und von der P1** mit einer noch im Tarifmodell 2018 angeführt, jedoch mit einer Summe von 0 EUR („null“) bewertet wird.

8.4 Overhead Geschäftsbereich Bahnsysteme

Der Kostenposition „Overhead Geschäftsbereich Bahnsysteme“ werden die aufgrund der Verwaltung und Führung von Personal- und Sachanlagevermögen im Geschäftsbereich Bahnsysteme anfallenden Kosten (Energieverteilung, Energieaufbringung, Engineering Services), die die Thematik „Marktöffnung“ betreffen, zugerechnet. Die der Thematik „Marktöffnung“ zuzuordnenden Kosten werden wiederum nach folgendem Aufteilungsschlüssel einerseits auf den Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) und andererseits auf den Bereich Energie aufgeteilt: ***% der anfallenden Kosten werden dem Bereich Energie und weitere *** % werden dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugerechnet.

Der geplante Aufwand der Kostenstellen BA60000002, BA60000003, BA60000006, BA60000088, BA60000009, BA60000097, BA6B100097, BA6B110003 und BA6B132003, der für das Jahr 2018 einen Betrag von *** EUR ausmacht, entspricht den vorhandenen IST-Werten 2016 und einer Indexanpassung von jeweils *** % für die Jahre 2017 und 2018. Da *** des Planwertes dem Bereich „Verteilung“ zugeordnet wird (siehe oben), ergibt sich für die Kostenposition „Overhead Geschäftsbereich Bahnsysteme“ ein Aufwand von *** EUR.

8.5 Energiemanagement

Der Bereich „Energiemanagement“ besteht im Wesentlichen aus zwei Teilbereichen: Dem Teilbereich Energiewirtschaft (Energiebeschaffung) und dem Teilbereich Bahnstrom (Vertrieb, Energiezählung und Abrechnung), in denen die anteiligen Personalkosten und Kosten für IT-Infrastruktur und Systeme enthalten sind. Da der Bereich „Energiemanagement“ auch Tätigkeiten ausübt, die weder dem Thema Energie noch dem Thema Netz zugeordnet werden können und sich der Umfang dieser Tätigkeiten – unter Berücksichtigung der Gesamtleistung des Geschäftsbereiches – auf lediglich *** % beläuft, wurden diese *** % bei der Festsetzung der Plankosten für den Bereich „Energiemanagement“ abgezogen. Die restlichen *** % wurden *** dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) und *** dem Bereich Energie zugerechnet.

Für die Ermittlung der Höhe der Kostenposition „Energiemanagement“ wurden die Planwerte der Kostenstellen BA66000002, BA66130003, BA66000097, BA66000003 und BA66100003 herangezogen. In Summe ergibt sich daraus ein Aufwand in Höhe von *** EUR. Dieser Wert wurde zu *** % oder *** EUR dem Bereich Netz („Tarif Verteilung“) zugerechnet. Unter Berücksichtigung des *** % Abschlags korrigiert die SCK diesen Wert auf *** EUR.

8.6 ÖMAG-Zuweisung

Im Jahr 2006 wurde die ÖMAG-Abwicklungsstelle für Ökostrom AG in Österreich eingerichtet. Aufgabe der ÖMAG-Abwicklungsstelle ist es, die von anerkannten Ökostromanlagen gemäß §§ 12 ff Ökostromgesetz 2012 (ÖSG 2012) in das öffentliche Netz eingespeisten Ökostrommengen nach den geltenden Marktregeln an Stromhändler zuzuweisen und zu verrechnen. Gemäß Ökostromgesetz sind Stromhändler verpflichtet den ihnen zugewiesenen Ökostrom sowie die dazugehörigen Herkunftsnachweise abzunehmen und der Ökostromabwicklungsstelle ein durch Verordnung festgesetztes Entgelt zu entrichten.

Die Kostenposition „ÖMAG-Zuweisung“ enthält sohin die der P1** aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (Ökostromgesetz) entstehenden Mehrkosten für die Zuweisung von Ökostrom aufgrund des Bezuges von Strom aus dem 50 Hz-Markt, wobei die P1** für das Jahr 2018 für die Kostenposition „ÖMAG-Zuweisung“ einen Aufwand in Höhe von *** EUR einkalkuliert hat, der zu *** % dem Tarif „Nutzung Umformung“ zugerechnet wurde.

8.7 Regulierungsmanagement

Unter der Kostenposition „Regulierungsmanagement“ führt die P1** jene Kosten an, die im Jahr 2017 entstanden sind und mit der Marktöffnung in Zusammenhang stehen. Hierunter fallen Dienstleistungen von Wirtschaftsprüfern in Zusammenhang mit der Detailaufstellung der jährlichen Netzkosten, Dienstleistungen von externen Beratern in Zusammenhang mit der Detailaufstellung der jährlichen Netzkosten, Dienstleistungen bzw Gutachten von externen Beratern aus dem Energieregulierungsbereich, Gutachten von externen Beratern aus dem Energieregulierungsbereich und Kosten für Gutachten von externen Beratern aus dem Energie- und Eisenbahnumfeld sowie Kosten für Rechtsanwaltsaufwendungen.

Die P1** führt hierbei Kosten in Höhe von *** EUR an, welche sich wie folgt verteilen:

- Wirtschaftsprüfer - Detailaufstellung der jährlichen Netzkosten (*** %)
- externe Berater - Detailaufstellung der jährlichen Netzkosten (*** %)
- Gutachten externe Berater - Entgeltregulierung (*** %)
- Gutachten externe Berater - Energie- und Eisenbahnumfeld (*** %)
- Rechtsanwälte (*** %)

Die Schienen-Control Kommission konnte nicht feststellen, dass die Kosten für „Regulierungsmanagement“ gerechtfertigt sind.

8.8 Erwartete Zusatzkosten

Im Zuge der Tarifiermittlung führt die P1** Kosten für „Erwartete Zusatzkosten“ an, welche nicht bereits über den WACC berücksichtigt wurden. Unter dieser Kostenposition werden Risiken für den Verlustenergiepreis, Absatzrisiken und sonstige Unsicherheiten angeführt. Ähnlich strukturierte Aufwände wurden im Tarifmodell 2017 bereits unter der Kostenposition „Risikopositionen“ angeführt, welche von der SCK nicht anerkannt wurden. Auch unter neuer

Benennung erscheint eine Angemessenheit nicht gegeben, zumal die P1** in ihren Stellungnahmen die Entstehung dieser Kosten weder dem Grunde, noch der Höhe nach plausibel machen konnte.

9. Darstellung der Plankosten der P1 samt Korrekturen**

Nachfolgende Grafiken enthalten einerseits die von Seiten der P1** festgesetzten Plankosten, die der Ermittlung der Tarife zugrunde gelegt wurden und andererseits die Verteilung dieser Plankosten auf die beiden Tarife:



Abbildung 18: Überblick Kosten P1** 2018

Tarife 2018

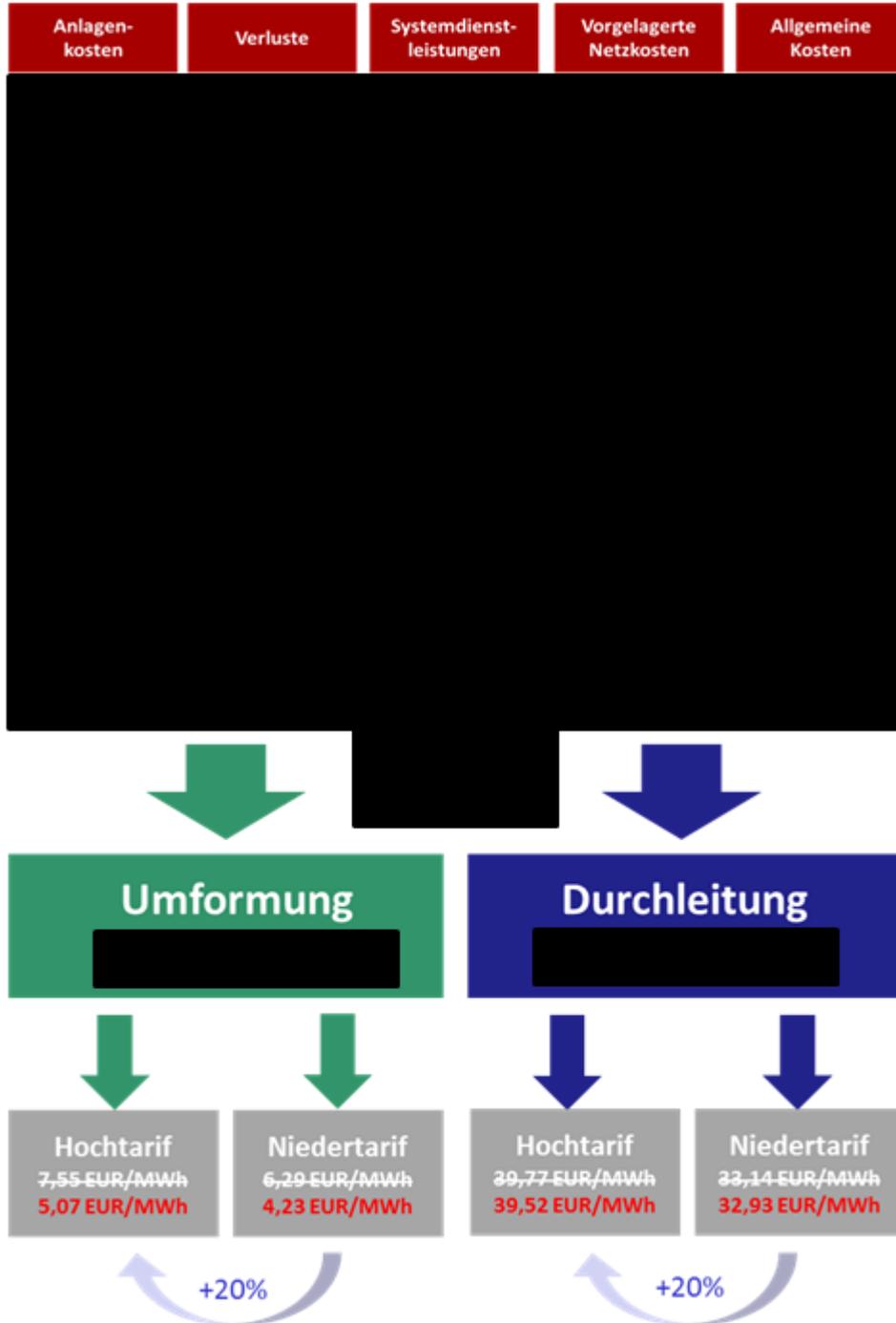


Abbildung 19: Tarife P1** 2018

Die Höhe der Umformungs- und Durchleitungstarife sind durch die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 im Dezember 2016 durch die P1** veröffentlichten Werte begrenzt.

Kostenüberblick 2018 – Korrektur

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter Timelkam	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten Timelkamvertrag	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Kosten aus Lieferauftrag
Umformung:		Schwarzstartfähigkeit		Regulierungsmanagement
Durchleitung:		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		Erwartete Zusatzkosten
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abbildung 20: Überblick Kosten 2018 - Korrektur

Korrektur Tarife 2018

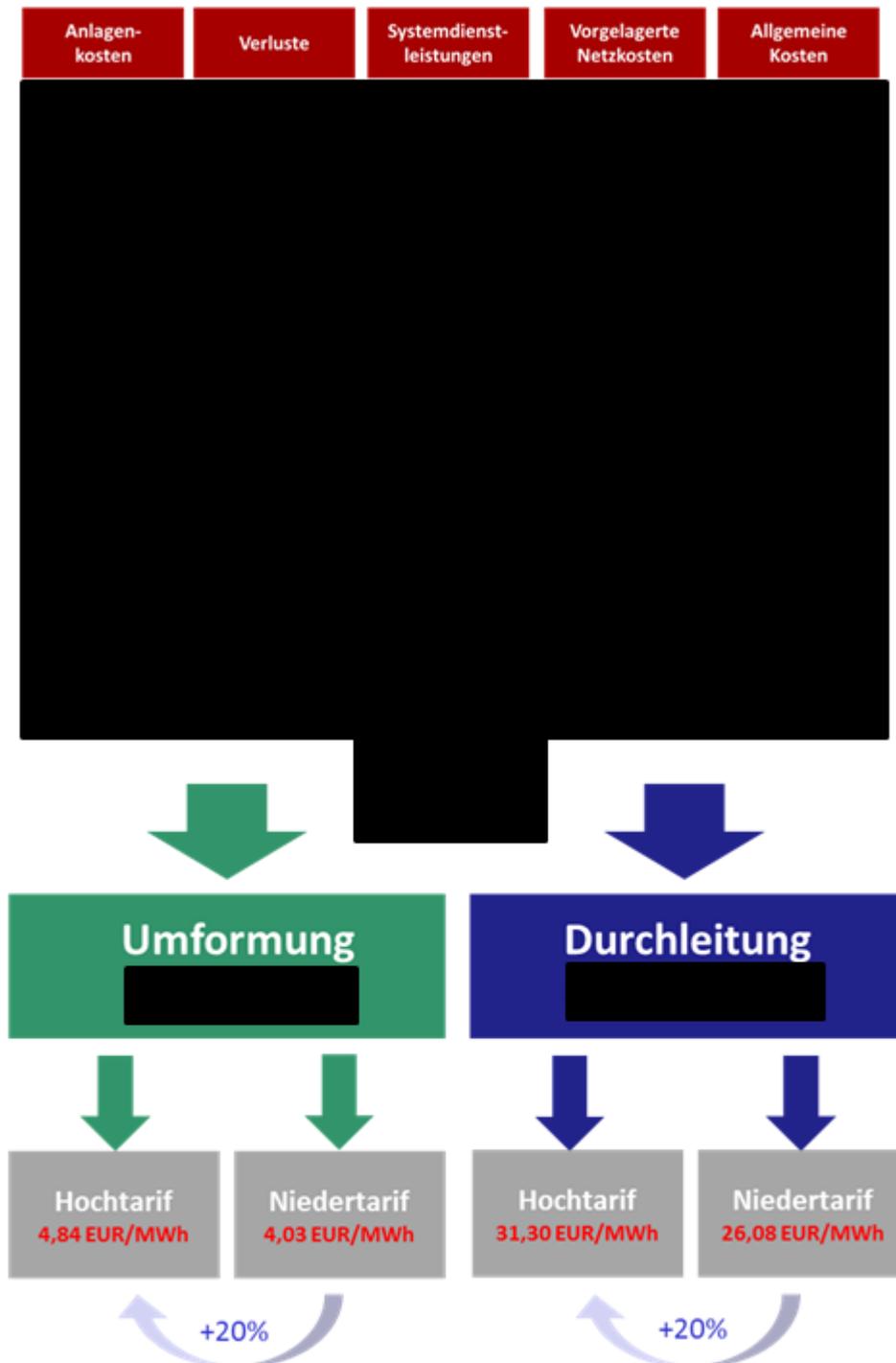


Abbildung 21: Tarife 2018 - Korrektur

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Gegenstand des vorliegenden Wettbewerbsüberwachungsverfahrens ist der Zugang zum Bahnstromnetz gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018.

Die Schienen-Control Kommission hat in den Verfahren SCK-WA-12-006 und SCK-16-017 bereits umfangreiche Ermittlungen angestellt, die den grundlegenden Aufbau des Bahnstromnetzes, den Einsatz der dort angeführten Systemdienstleistungen, die eingesetzten Anlagen und die dementsprechenden Kostenpositionen (Anlagenkosten, Verluste, Systemdienstleistungen, vorgelagerte Netzkosten, allgemeine Kosten) betreffen.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist die Überprüfung der Bahnstromnetznutzungsentgelte 2018, wie sie von der P1** mit 09.12.2016 veröffentlicht wurden und für die die P1** mit Stellungnahme vom 05.03.2018 in Antwort auf das Einleitungsschreiben der Schienen-Control Kommission vom 05.02.2018 die entsprechenden Kostengrundlagen vorgelegt hat.

Die Ausgestaltung der Bahnstromnetznutzungsentgelte und deren Prüfung erfolgt daher im gegenständlichen Verfahren für den Zeitraum, welcher durch den Geltungsbereich der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 festgelegt wird und enthält somit Kostenpositionen, die auf Grundlage des Bezugszeitraums für das Jahr 2018 ihrer Höhe nach einer inhaltlichen Überprüfung der Schienen-Control Kommission gemäß § 69b EibG unterzogen werden.

Mit der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ ist im Rahmen des vorliegenden Verfahrens eine Kostenpositionen geltend gemacht worden, die dem Grunde nach und der Höhe nach noch keiner Überprüfung der Schienen-Control Kommission gemäß § 69b EibG unterzogen wurde.

Soweit es sich daher im Folgenden nicht um Kostenpositionen handelt, deren Beurteilung den Sachverhalt des gegenständlichen Verfahrens darstellt und die somit ausdrücklich Gegenstand des vorliegenden Ermittlungsverfahrens waren, und nicht ausdrücklich anders festgestellt wird, legt die Schienen-Control Kommission dem gegenständlichen Verfahren den im Bescheid vom 10.06.2016, GZ: SCK-WA-12-006 sowie den im Bescheid vom 19.02.2018, GZ: SCK-16-017 festgestellten Sachverhalt zugrunde.

Diese Vorgehensweise findet auch ihre Deckung in den Bestimmungen des AVG und der Rsp des VwGH:

In einem anderen verwaltungsbehördlichen Verfahren aufgenommene Beweise dürfen gemäß § 46 AVG nach dem Grundsatz der Unbeschränktheit der Beweismittel unter Wahrung des Parteienghörs herangezogen und verwertet werden (VwGH 27.08.2014, Ro 2014/05/0057).

Demnach ist es zulässig, in der Begründung eines Bescheides auf jene eines anderen Bescheides zu verweisen und in einem Verwaltungsverfahren die Ergebnisse eines anderen

Verfahrens zu verwerten, zumal dem Verwaltungsverfahren der Grundsatz der unmittelbaren Beweisaufnahme fremd ist (VwGH 24.10.1986, 84/17/0218).

Die Feststellungen zu den als „Verluste“ zusammengefassten Kostenpositionen und den zugehörigen Teilkostenpositionen gründen auf dem Vorbringen der P1** (Stellungnahmen vom 05.03.2018, 29.05.2018, 10.08.2018 und vom 17.09.2018) sowie der P2** (Stellungnahmen vom 25.07.2017, 13.09.2017 und 22.10.2018).

Die Feststellungen zur Teilkostenposition „Netzverluste Bahnstromleitung“ und zu den in diesem Zusammenhang geltend gemachten Mehrkosten aufgrund der Trennung der Gebotszonen DE-AT-LU stützen sich zudem auf das von der E-Control Austria im Amtshilfeweg am 31.08.2018 übermittelte Gutachten.

Die Feststellungen zu den als „Anlagenkosten“ zusammengefassten Kostenpositionen und den zugehörigen Teilkostenpositionen gründen auf dem Vorbringen der P1** (Stellungnahmen vom 05.03.2018, 29.05.2018, 10.08.2018 und vom 22.10.2018) sowie der P2** (Stellungnahmen vom 25.07.2017, 13.09.2017 und 22.10.2018).

Selbige Feststellungen stützen sich insbesondere auch auf die mit Eingabe der P1** vom 05.03.2018 eingebrachte gutachterliche Stellungnahme der N** „Kapitalkosten des österreichischen Bahnstromnetzes - Aktualisierung 2018“.

Die Feststellungen hinsichtlich der Höhe eines angemessenen WACC stützen sich weiters auf die von der P1** mit Schreiben vom 31.01.2017 vorgelegte gutachterliche Stellungnahme der N** vom 31.01.2017 („Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“) und deren mit Schreiben vom 30.06.2017 vorgelegten Ergänzung vom 30.06.2017 („Bewertung der Kapitalkosten für das Bahnstromnetz der P1**“).

Ebenso stützen sich diese Feststellungen auf die von der P2** mit Schreiben vom 29.05.2017 vorgelegte gutachterliche Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. Z** vom 27.05.2017 („Gutachten zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“) und dessen Ergänzungen vom 27.06.2017 („Ergänzung zum Gutachten vom 27. Mai 2017 zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“) sowie vom 21.07.2017 („Ergänzung zum Gutachten vom 27. Mai 2017 zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018 – Bewertung der Erwiderung durch N**“).

Die Feststellungen hinsichtlich der Höhe des WACC beruhen somit auf gutachterlichen Stellungnahmen, die durch die P1** und die P2** im Verfahren SCK-16-017 eingebracht worden waren.

Die Schienen-Control Kommission weist daher zunächst auf die Rechtsprechung des VwGH hin, nach welcher auch Gutachten aus anderen Verfahren einer behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden können, es bedarf dann jedoch einer nachvollziehbaren und umfassenden Darlegung in der Bescheidbegründung, weshalb diese Gutachten auch im konkreten Fall Verwendung finden können (VwGH 16.12.2008, 2007/05/0054).

Die Schienen-Control Kommission hält hierzu fest, dass die im Verfahren SCK-16-017 eingebrachten Gutachten hinsichtlich der Feststellung des WACC sowohl Ausführungen enthielten, welche den Zugang zum Bahnstromnetz gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2017 als auch den Zugang zum Bahnstromnetz gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 zum Inhalt hatten.

Im gegenständlichen Verfahren haben sowohl P1**, als auch P2** weitere gutachterliche Stellungnahmen mit Ausführungen zur Bestimmung der Höhe des WACC eingebracht, diese jedoch bereits auf das Jahr 2019 bezogen.

Die Schienen-Control Kommission geht daher in Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Parteien davon aus, dass die Einbringung der gutachterlichen Stellungnahmen im Verfahren SCK-16-017 auch über den Zugang zum Bahnstromnetz gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2017 hinaus, und somit nicht nur bezogen auf das Jahr 2017, sondern auch das Jahr 2018, das Vorbringen der Parteien abdecken sollte.

Die Schienen-Control Kommission zieht daher die im Verfahren SCK-16-017 eingebrachten gutachterlichen Stellungnahmen aufgrund ihrer ausdrücklichen Bezugnahme auf die Bestimmung der Höhe des WACC für das Jahr 2018 auch als Beweismittel im gegenständlichen Verfahren heran, soweit sich diese auf die Bestimmung des WACC im Jahr 2018 beziehen.

Die Feststellungen zu den als „Systemdienstleistungen“ zusammengefassten Kostenpositionen und den zugehörigen Teilkostenpositionen gründen auf dem Vorbringen der P1** (Stellungnahmen vom 05.03.2018, 29.05.2018, 10.08.2018 und vom 22.10.2018) sowie der P2** (Stellungnahmen vom 25.07.2017, 13.09.2017 und 22.10.2018).

Die Feststellungen zu den als „vorgelagerte Netzkosten“ zusammengefassten Kostenpositionen und den zugehörigen Teilkostenpositionen gründen auf dem Vorbringen der P1** (Stellungnahmen vom 05.03.2018, 29.05.2018, 10.08.2018 und vom 22.10.2018) sowie der P2** (Stellungnahmen vom 25.07.2017, 13.09.2017 und 22.10.2018).

Selbige Feststellungen stützen sich insbesondere auch auf die mit Eingabe der P1** vom 05.03.2018 eingebrachte gutachterliche Stellungnahme von DI B** „Strombezugsverträge ‚T**‘ der P1**“ sowie die mit Eingabe der P2** vom 25.07.2018 beigebrachte gutachterliche Stellungnahme „Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten von DI B** mit dem Titel: Strombezugsverträge ‚T**‘ der P1** vom 27.02.2018 (einschließlich Anhangs mit den einschlägigen Verträgen und Vertragsanpassungen)“ von o.Univ.-Prof i.R. Dr. O**.

Die Feststellungen zu den als „allgemeine Kosten“ zusammengefassten Kostenpositionen und den zugehörigen Teilkostenpositionen gründen auf dem Vorbringen der P1** (Stellungnahmen vom 05.03.2018, 29.05.2018, 25.07.2018, 10.08.2018 und vom 22.10.2018) sowie der P2** (Stellungnahmen vom 25.07.2017, 13.09.2017 und 22.10.2018).

Selbige Feststellungen stützen sich insbesondere auch auf die mit Eingabe der P1** vom 25.07.2018 eingebrachte gutachterliche Stellungnahme der N** „Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen“ sowie die mit Eingabe der P2** vom

13.09.2018 beigebrachte gutachterliche Stellungnahme O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen.

Mit der Novelle BGBl I 137/2015 wurde der Maßstab für die Wettbewerbsüberwachung durch die Schienen-Control Kommission neu formuliert. Nunmehr wird nicht nur auf das diskriminierende Verhalten abgestellt, sondern allgemeiner auf Verstöße gegen Rechtsvorschriften (und zwar auf Verstöße gegen Bestimmungen des EisbG, unions- und sonstiges völkerrechtswidriges Verhalten). Damit wird nach dem Wortlaut des § 74 EisbG idF BGBl I 137/2015 nicht nur die Diskriminierung im engeren Sinn erfasst, sondern allgemeiner auch sonstige Zuwiderhandlungen gegen einschlägige Rechtsvorschriften einbezogen (ErläutRV 841 BlgNR 25. GP 11).

Die Bestimmungen zur Bahnstromnetznutzung sind gemäß Punkt 2.3.4 („Bahnstromnetznutzung“) als Bestandteil der Schienennetznutzungsbedingungen gemäß § 59 Abs 4 Z 2 lit c EisbG zu veröffentlichen. Bei den Bestimmungen handelt es sich gemäß § 59 Abs 4 Z 2 lit c EisbG um die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden.

Die Erbringung von Serviceleistungen wird durch Art 13 Abs 7 und 8 der RL 2012/34/EU gewährleistet und in Anhang II Z 2 bis 4 der RL 2012/34/EU definiert und findet ihre Umsetzung in der Bestimmung des § 58b EisbG. Gemäß § 62a Abs 1 EisbG umfassen

Serviceleistungen auch Zusatz- und Nebenleistungen gemäß § 58b Abs 2 und Abs 3 EisbG. § 58b Abs 2 EisbG regelt den Zugang zur Kategorie der in Serviceeinrichtungen erbrachten Zusatzleistungen. § 58b Abs 2 Z 2 EisbG definiert die „Bereitstellung von Fahrstrom“ als entsprechende Zusatzleistung.

Da die Bereitstellung von Fahrstrom gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EisbG naturgemäß auch die Nutzung der Umformer und des Bahnstromnetzes impliziert, und somit eine Bereitstellung von Fahrstrom überhaupt erst ermöglicht, handelt es sich auch bei der Umformung und der Verteilung um eine Teilleistung der Zusatzleistung der Bereitstellung von Fahrstrom iSv § 58 Abs 2 Z 2 EisbG.

Gemäß § 62a Abs 1 EisbG idF BGBl I 137/2015 ist Betreiber einer Serviceeinrichtung, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt. Bei einem Betreiber einer Serviceeinrichtung iSd § 62a EisbG idF BGBl I 137/2015 kann es sich beispielsweise um ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen handeln. Die Begriffsbestimmung folgt den Vorgaben aus Art 3 Z 12 in Verbindung mit Anhang II der RL 2012/34/EU (ErläutRV 841 BlgNR 25. GP 8).

Soweit die P1** im dargelegten Rahmen Serviceleistungen anbietet, ist sie Betreiberin einer Serviceeinrichtung iSd § 62a Abs 1 EisbG und legt die diesbezüglichen Entgelte gemäß § 69b Abs 3 EisbG fest.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

A. Kostenmaßstab, Kostenzurechnung und Kostenermittlung

i. Kostenmaßstab

Nach einer im Ermittlungsverfahren durch die P2** geäußerten Ansicht ist die verfahrensgegenständliche Leistung der Bahnstromnetznutzung nicht als Serviceleistung gemäß Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU zu qualifizieren, sondern stellt einen Teil des Mindestzugangspakets gem Anhang I Z 1 lit e RL 2012/34/EU dar. Somit sei der vertretenen Ansicht nach nicht der Kostenmaßstab für Serviceeinrichtungen gem § 69b EisbG (angefallene Kosten plus angemessener Gewinn), sondern jener für den Zugang zum Mindestzugangspaket gem § 67 EisbG (Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, „direkte Kosten“) anzuwenden.

Die geäußerte Auffassung gründet auf einem bestimmten Verständnis des Begriffs „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ gem Anhang I Z 1 lit e RL 2012/34/EU, der auch das gesamte Bahnstromnetz umfasst. Die P2** legt ihrer Rechtsansicht folgende Argumentation zugrunde:

Die Schienen-Control Kommission ging in ihrem Bescheid vom 10.06.2016 ursprünglich davon aus, dass die Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen gemäß § 58 Abs 3 Z 3 EisbG auch die Nutzung der Umformer und des Bahnstromnetzes umfasst, da dieses eine Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen erst ermöglicht. Umformung und Verteilung stellten somit eine Teilleistung der Zusatzleistung der Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen gemäß § 58 Abs 3 Z 3 EisbG dar.

Mit der Änderung der unionsrechtlichen Grundlagen der RL 2001/14/EG durch die RL 2012/34/EU kam es zu einer Verschiebung des Tatbestands „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“. Der Tatbestand fand sich zuvor in Anhang II Z 2 lit a RL 2001/14/EG und war somit den Serviceeinrichtungen zugeordnet, mit der RL 2012/34/EU wurde der Tatbestand unter Anhang II Z 1 lit e, und somit unter den Leistungen des Mindestzugangspakets angeführt.

Anhang I der RL 2012/34/EU regelt unter dem Titel „Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen“ jene Anlagen, die zur Eisenbahninfrastruktur zu rechnen sind. Diese Aufzählung enthält im 9. Spiegelstrich „Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestütze“. Dieser Wortlaut ist klar und definiert für die Schienen-Control Kommission eindeutig, was unter den Anlagen zu subsumieren ist, die für die „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden“ gemäß Anhang II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU erforderlich sind.

Anhang II der RL 2012/34/EU regelt unter dessen Z 1 jene Leistungen, die unter dem Titel des Mindestzugangspakets zu erbringen sind. Anhang II Z 1 lit c enthält die Eisenbahninfrastruktur als Teil des Mindestzugangspakets.

Anhang II Z 1 lit e enthält die „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden“.

Somit, so betont die P2**, würde, nach übereinstimmender Auffassung der Parteien und der Behörde, die Eisenbahninfrastruktur vom Bahnstromsystem unterschieden.

Anhang II Z 3 RL 2012/34/EU regelt, welche Leistungen als Zusatzleistungen zu betrachten sind.

Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU enthält dabei den Begriff der Bereitstellung von Fahrstrom.

Subsumiert man nun aber, so die P2**, die Nutzung der Umformer und des Bahnstromnetzes (bis zum Unterwerk) unter den Begriff der Bereitstellung von Fahrstrom (Anhang II Z 3 lit a) und getrennt davon die Oberleitungen als Teil der Eisenbahninfrastruktur, so bliebe für den Begriff der Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom gemäß Anhang II Z 1 lit e kein Anwendungsbereich mehr.

Somit hätte die RL 2012/34/EU und ihre Umsetzung im EisbG eine Änderung der Zuordnung des Bahnstromnetzes zur Folge gehabt: Durch die Verschiebung des Begriffs der Nutzung von Versorgungseinrichtungen in die Leistungen des Mindestzugangspakets würde die Nutzung des Bahnstromsystems nicht mehr unter den Kostenmaßstab für Serviceleistungen, sondern jenen für das Mindestzugangspaket zu subsumieren sein.

Darüber hinaus sei Erwägungsgrund 10 der DurchführungsVO (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu berücksichtigen, welcher regelt, dass die Kosten der Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren nicht in die Kosten des Mindestzugangspakets (Kosten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen) einzurechnen sei. Die P2** zieht daraus insbesondere den Schluss, „dass ein WACC überhaupt nicht zur Anwendung zu kommen hat“.

Insgesamt ist nach Ansicht der P2** jedenfalls jener Teil der Bahnstromversorgung, welcher zwischen Unterwerk und Fahrdraht verläuft, Teil der Eisenbahninfrastruktur und als solcher in Anhang I, vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU enthalten.

Dem Begriff der „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gem Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU müsse daher ein anderer Inhalt zugrunde gelegt werden. Eine Subsumtion des Bahnstromnetzes unter den Tatbestand des Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU würde jedoch bewirken, dass der Tatbestand des Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU „keinen Anwendungsbereich mehr“ hätte. Somit wäre das Bahnstromnetz unter den Begriff „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gem Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU zu subsumieren und Teil des Mindestzugangspakets.

Die Schienen-Control Kommission stellt aus den folgenden Gründen jedoch fest, dass das Bahnstromnetz (bis zum Eingang Unterwerk) zum Bereich der Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU zu subsumieren ist:

a. Allgemeines

Zunächst verkennt die P2**, dass bei der von ihr pauschal bemängelten Subsumtion unter den Kostenmaßstab des § 69b EisbG zwischen verschiedenen Kostenarten innerhalb des Tarifmodells (Tarif Nutzung Umformung und Tarif Verteilung, in Folge Durchleitungstarif) unterschieden werden muss.

Der weitaus größte Teil des Tarifmodells besteht aus Kosten, die aus der Nutzung des Netzes zur Verteilung von elektrischer Energie verursacht werden. Es sind dies Kosten wie sie zB auch einem Übertragungs- oder Verteilernetzbetreiber im öffentlichen 50 Hz-Netz entstehen, und die durch die Entnahme, Einspeisung und Übertragung von elektrischer Energie verursacht werden (dazu näher unten unter ii.).

Diese Kosten bestehen im Wesentlichen aus jenen Positionen, die im 50 Hz-Bereich und im sachlichen Anwendungsbereich des ElWOG 2010 als Systemdienstleistungsentgelt, Netzverlustentgelt und Teile des Netznutzungsentgelts (der Kosten für den „Betrieb des Netzsystems“) geregelt und anerkannt sind. Die Tätigkeiten, die diesen Kosten entsprechen, bestehen aus der Erhaltung der Leistungs-Frequenz-Regelung (Regelleistung) des Übertragungs- und Verteilernetzes, der Beschaffung und dem Ausgleich von Verlustenergie und sonstigen mit dem Betrieb des 50 Hz-Netzes verbundenen Kosten (dazu abermals näher unten unter ii.).

Die solcherart entstehenden Kosten sind aber Kostenpositionen, die mit dem Bezug bzw der Lieferung und der Übertragung von Strom im Rahmen des Netzbetriebs in untrennbarem Zusammenhang stehen. Stromnetze werden unter einer bestimmten Frequenz (50 Hz im öffentlichen Übertragungs- und Verteilernetz, 16,7 Hz im Bahnstromnetz) betrieben. An jedes Stromnetz sind in der Regel eine Vielzahl von Netznutzern als Entnehmer und Einspeiser angeschlossen (dies können einzelne Kraftwerke oder Lieferanten sein).

Im Rahmen der Bahnstromnetznutzung stellen die elektrischen Triebfahrzeuge, Triebwagen und Triebzüge der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Bahnstromnetznutzer Entnehmer dar, wohingegen als Einspeiser sowohl Kraftwerke, deren Erzeugung und Einspeisung innerhalb des Bahnstromnetzes erfolgt, als auch jede Lieferung von Strom aus dem öffentlichen Netz, die über die Umformer/Umrichter in das Bahnstromnetz bezogen wird, angesehen werden kann.

Die Kalkulation der Einspeise- und Entnahmemengen erfolgt zentral und stellt über die jeweiligen prognostizierten Erzeugungs- und Verbrauchswerte ein Gleichgewicht des entnommenen und gelieferten Stroms her, um ein Gleichgewicht der Strommengen zu erzielen (B. Raschauer, Handbuch Energierecht (2006) 79).

Dieses Gleichgewicht stellt die Leistungs-Frequenz-Regelung oder Regelleistung dar. Da jedoch zu keinem Zeitpunkt ein tatsächliches Gleichgewicht herrscht, da ein Ausgleich der Strommengen durch nicht prognostizierbare Abweichungen real nicht stattfindet, ist der Netzbetreiber (im öffentlichen Netz der Regelzonenführer, vgl § 23 ElWOG 2010) dafür verantwortlich, durch die Messung und den Ausgleich der Abweichungen jederzeit für die stabile Herstellung der Netzfrequenz zu sorgen. Dabei muss die entsprechende Beschaffung der positiven oder negativen Leistung durch entweder einen Ausgleich der Nachfrage (zusätzliche Einspeisung) oder des Angebots (zusätzliche Entnahme) beschafft werden, was dem Netzbetreiber entsprechende Kosten verursacht.

Gleichermaßen kommt es beim Transport von elektrischer Energie über ein Stromnetz, physikalisch bedingt, zu Verlusten, d. h. es kann weniger Energie entnommen werden, als eingespeist wird. Diese Differenz bezeichnet die im Netzbetrieb auftretende Verlustenergie, oder auch Netzverluste. Die Verlustenergie wird physikalisch dem Quadrat der transportierten Energie proportional berechnet und beträgt je nach Netzfunktion und Übertragungsebene 1 % bis zu 7 % der transportierten Energie. Die Netzbetreiber, gleich ob es sich um den Betreiber des Bahnstromnetzes oder den Regelzonenführer des 50 Hz-Netzes handelt, sind für den Ausgleich der Netzverluste verantwortlich und kaufen dazu entsprechende Energiemengen in Form einer Fahrplanlieferung mit dem benötigten Lastgang ein.

Schließlich bleiben dem Bahnstromnetzbetreiber im Rahmen des Netzbetriebs noch all jene Aufgaben überantwortet, die die Erhaltung und Gewährleistung und gegebenenfalls Wiederherstellung des störungsfreien Netzbetriebs, sowie die Aufrechterhaltung der einschlägigen Sicherheitsstandards zum Inhalt haben.

Da die Bewältigung dieser Aufgaben der **Systemdienstleistung, Versorgungssicherheit und Systemverantwortung** einen enormen technischen und organisatorischen Aufwand voraussetzt (vgl hierzu die Komplexität der rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen im öffentlichen Netzbereich), entstehen des Weiteren die übrigen Kostenpositionen des Bahnstromnetzbetriebs.

Aus dem Gesagten erhellt somit bereits, dass ein großer Teil der Kostenpositionen im Verteilungstarif des bekämpften Bescheids unmittelbar mit der Bereitstellung von Fahrstrom verbunden und somit direkt durch diese verursacht ist.

Dies gilt völlig unabhängig davon, ob der Strom durch den Infrastrukturbetreiber oder einen dritten Lieferanten geliefert wird, da die Bereitstellung iSe Verteilung durch das Bahnstromnetz die beschriebenen Kosten verursacht. Die betreffenden Kostenpositionen gehören daher, durch ihre technische Verursachung bedingt, schon begrifflich in die Leistungskategorie der „Bereitstellung von Fahrstrom“ gem Anhang II Abs 1 lit e RL 2012/34/EU, da diese Kosten ansonsten keiner der übrigen Leistungskategorien zugeordnet werden können.

Im Übrigen bezieht sich die Argumentation der P2** offenbar nur auf die Anlagenkosten (Kostenposition „Bahnstromleitungen“) des Verteilungstarifs. Dies wird auch durch den Verweis der P2** deutlich, wenn diese zur folgenden Aussage gelangt:

„Darüber hinaus erklärt Erwägungsgrund 10 der zitierten DVO (EU)“ 2015/909, dass die Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren nicht in die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, eingerechnet werden soll. Angewendet auf den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass ein WACC überhaupt nicht zur Anwendung zu kommen hat.“

b. Bahnstromnetze als Sonderfall der Bahnstromversorgung

Die Ausführungen der P2** treffen nicht zu. Die Auffassung legt den Bestimmungen der RL 2012/34/EU insbesondere ein Verständnis zugrunde, welches zum einen das Bestehen eigener Bahnstromnetze in den betroffenen MS neben dem allgemeinen 50 Hz Netz anerkennt, zum anderen die Besonderheiten des österreichischen Bahnstromnetzes und die Voraussetzungen zur Durchleitung von Strom aus dem 50 Hz –Netz via Umformer und das Bahnstromnetz bis zum Unterwerk nicht berücksichtigt, und somit im Übrigen einen grundrechtswidrigen Gehalt zugrunde legt.

Zunächst ermangelt der dargelegten Ansicht jeglicher Nachweis für die behauptete, wesentliche Änderung der Rechtsgrundlagen des geltenden Unionsrechts. Zumindest im Ansatz sollte eine Änderung des Kostengrundsatzes, sofern es sich dabei nicht nur um einen begrifflichen Zirkelschluss handelt, welche zur Folge hat, dass landesweite Stromnetze nun einen wesentlichen Teil (wie zu zeigen sein wird hätte dies tatsächlich noch viel größere Auswirkungen) ihrer Kosten nicht mehr ersetzt erhalten, in den Erwägungen des Unionsgesetzgebers ihren Niederschlag finden. Aus den Rechtsakten und Erwägungsgründen der RL 2012/34/EU gehen derartige Überlegungen aber mit keinem Wort hervor, insbesondere da die einschlägigen EU-Regelungen nicht explizit die Umwandlung des 50 Hz-Netzstroms in ein Bahnstromnetz mit 16,7 Hz enthalten.

Auch nimmt die einschlägige Literatur bei der Behandlung der Änderungen des EisbG durch die RL 2012/34/EU Bezug auf Modifikationen, die sich in Hinblick auf den Zugang zu den verschiedenen Leistungen ergeben werden (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 649 Anm 2). Auch hier wird jedoch mit keinem Wort erwähnt, dass sich aus diesen Änderungen etwas an der Zuordnung der Leistung des Bahnstromnetzes ändern würde.

Es ist daher zunächst darauf Bezug zu nehmen, dass die geltend gemachten Auslegungen des Begriffs der Bahnstromversorgung im Rahmen der Systematik der RL 2012/34/EU und deren Zuordnung zu Mindestzugangspaket oder Serviceleistung in völliger Außerachtlassung der Tatsache ergehen, dass die Bestimmungen der RL 2012/34/EU vom Standardfall des nicht Vorhandenseins eines Bahnstromnetzes mit gesonderter Netzspannung ausgehen.

Den Regelfall in Europa bildet die Bahnstromversorgung ausgehend vom öffentlichen 50 Hz - Netz, welches durch Bahnstromleitungen und Transformatoren mit der Schieneninfrastruktur verbunden ist. In der Regel besteht daher zwischen den Höchst- und Hochspannungsebenen (öffentliches 50 Hz Netz) und den Unterwerken (Beginn Schieneninfrastruktur - Versorgung mit Fahrstrom über den Fahrdraht; BGH 09.11.2010, EnVR 1/10 Rz 12 und 15) eine entsprechende Verbindung.

Ein völlig anderes Bild ergibt sich bei Bestehen eines Bahnstromnetzes, welches eine vom öffentlichen Netz abweichende Frequenz besitzt. Die abweichende Netzspannung von 16,7 Hz, mit der - nicht nur - das österreichische Bahnstromnetz betrieben wird, ist historisch begründet und trennt den Betrieb des Bahnstromsystems technisch vom 50 Hz-Netz der öffentlichen Regelzone und ist der Versorgung mit Fahrstrom über den Fahrdraht (BGH 09.11.2010, EnVR 1/10 Rz 12 und 15) vor- und Übergelagert und stellt überhaupt erst die Voraussetzung für die Einspeisung des geeigneten 16,7 Hz Fahrstroms in den Fahrdraht her.

So besteht parallel zum öffentlichen Netz ein vergleichbar großes und weitläufiges Bahnstromnetz mit 110kV und 55kV, welches dem Transport und der Weiterverteilung des Bahnstroms durch das gesamte Bundesgebiet dient. Das österreichweite Bahnstromnetz der P1** verbindet die Umformer-/Umrichterwerke, Wasserkraftwerke und Unterwerke über eine Länge von insgesamt ca 2000 km miteinander. Im Vergleich dazu verfügt das österreichische öffentliche Übertragungsnetz, welches durch die Austrian Power Grid AG (APG) betrieben wird, über eine Trassenlänge von derzeit 3424 km (APG Masterplan 2030, abrufbar unter <https://www.apg.at/de/netz/netzausbau/masterplan>).

Wenn daher die Unionsbestimmungen die Ausrüstung für die Fahrstromversorgung näher als „Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren“ (siehe dazu noch weiter unten) bezeichnen, wird hierdurch deutlich, dass die Subsumtion eines gesamten Stromnetzes nicht davon umfasst sein kann.

In Europa existieren lediglich in Österreich, Deutschland, Schweden, Norwegen und der Schweiz Bahnstromnetze mit gesonderter Netzfrequenz von 16,7 Hz. Die Bestimmungen der RL 2012/34/EU tragen dem Vorhandensein der Bahnstromnetze in Deutschland, Österreich und Schwedens keinerlei Rechnung, insb sind keinerlei Regelungen vorhanden, die auf die Ausnahmesituation in diesen Mitgliedstaaten hinweisen würden.

Umgekehrt kann daher auch dem sachlichen Anwendungsbereich der RL 2012/34/EU nicht unterstellt werden, umfassende Regelungen zu treffen, die gleichzeitig Besonderheiten berücksichtigen sollen, deren räumlicher Anwendungsbereich sich lediglich auf zwei Mitgliedstaaten und einen Teil eines weiteren Mitgliedstaates bezieht. In diesem Fall würde entweder die Ausnahme zur Regel oder wesentliche Unterschiede bezüglich der technischen Voraussetzungen der Bahnstromversorgung völlig außer Acht gelassen, was dem Unionsgesetzgeber, auch mangels gegenteiliger Hinweise in den geltenden Rechtsakten, nicht unterstellt werden kann.

Wenn der Unionsgesetzgeber sich daher des Begriffs der „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ bedient, muss diesem ein Bedeutungsgehalt zukommen, der auf die Netzgegebenheiten aller Mitgliedstaaten anwendbar ist und nicht aufgrund einer zu weitgehenden Auslegung eines Mitgliedstaates mit abweichenden tatsächlichen Voraussetzungen in eine, wie im Folgenden noch gezeigt wird, grundrechtswidrige und unionsrechtswidrige und daher benachteiligende Situation durch Ungleichbehandlung mit Unternehmen anderer Mitgliedstaaten bringt.

c. Einschränkendes Begriffsverständnis in der Rsp des EuGH

Eine solche isolierte Auslegung von Begriffen einer Richtlinie verstieße auch gegen die in stRsp entwickelten Auslegungsgrundsätze des EuGH. Zwar geht der EuGH grundsätzlich in Ermangelung einer begrifflichen Bestimmung davon aus, dass Bedeutung und Tragweite eines Begriffs im Einklang mit dem Sinn, der ihm nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch zukommt, bestimmt werden. Dies hat aber unter Berücksichtigung des allgemeinen Zusammenhangs, in dem er verwendet wird zu geschehen.

Maßgeblich sind also nach der stRsp des EuGH bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern es sind auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl etwa EuGH 17.11.1983, Rs C-292/82, Merck, Slg. 1983, 3781; EuGH 21.2.1984 Rs C- 337/82, St. Nikolaus Brennerei, Slg. 1984, 1051; EuGH 14.10.1999, Rs C-223/98, Adidas, Slg. 1999, I-7081; EuGH 18.5.2000, Rs C-301/98, KVS International, Slg. 2000, I-3583; EuGH 14.5.2001, Rs C-191/99, Kvaerner, Slg. 2001, I-4447; EuGH 10.12.2002, Rs C-491/01, British American Tobacco (Investments) und Imperial Tobacco, Slg. 2002, I-11453; EuGH 4.5.2006, Rs C-431/04, Massachusetts Institute of Technology, Slg. 2006, I-4089; EuGH 13.12.2012, Rs C-395/11, BLV Wohn- und Gewerbebau).

Konkret hat der EuGH zuletzt in diesem Zusammenhang etwa entschieden, dass eine Vorschrift des Unionsrechts nicht in einer Weise ausgelegt werden darf, die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll Erforderliche hinaus ausdehnt (EuGH 03.10.2013, Rs C-317/12, Lundberg Rz 20).

Auch darf der Geltungsbereich einer Vorschrift nicht begrifflich dahingehend ausgedehnt werden, dass mit einem zu weit gehenden Verständnis die praktische Wirksamkeit einer Bestimmung in Frage gestellt würde (EuGH 03.10.2013, Rs C-317/12, Lundberg Rz 34).

Dem Begriff der „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ kann nun aber nicht unterstellt werden, das gesamte Bahnstromnetz eines Landes und die Ausrüstungen zur Versorgung mit der 16,7 Hz Frequenz des Bahnstroms schlechthin zu umfassen und dem Mindestzugangspaket gem § 58 Abs 1 EisbG iVm Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU unterstellen zu wollen. Ein sich landesweit erstreckendes Bahnstromnetz muss im gegenständlichen Regelungszusammenhang aus den soeben dargestellten Gründen als nicht dem Anhang II Z 1 lit e der Richtlinie 2012/34/EU unterliegend definiert werden.

Zum einen ist daher, mangels Berücksichtigung im Wortlaut der RL 2012/34/EU, den geltenden Bestimmungen nicht zu entnehmen, dass derartige Ausnahmerecheinungen wie ein landesumfassendes Bahnstromnetz unter den Begriff der „Versorgungseinrichtung“ fallen sollen.

Zum anderen ist in Hinblick auf eben diese Voraussetzungen im Rahmen einer zielgerichteten Auslegung der RL 2012/34/EU unter Berücksichtigung der Sondersituation bei Bestehen eines Bahnstromnetzes vielmehr von dem Ergebnis auszugehen, dass mit „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden“ die einzelnen Verbindungsleitungen mit dem öffentlichen Stromnetz und Transformatoren zur Überwindung der Spannungsebenen von der Höchstspannungsebene bis zum Unterwerk angesprochen sind (dazu sogleich unten), keinesfalls aber eine Subsumtion eines gesamten Bahnstromnetzes unter die Bedingungen des Mindestzugangspakets gem § 58 Abs 1 EisbG vorgenommen werden kann.

Auch der deutsche BGH differenziert in einer Entscheidung aus dem Jahr 2010 zur Zuordnung des Bahnstromnetznutzungsentgelts deutlich begrifflich zwischen „Energieversorgungsnetzen“ bzw „Elektrizitätsversorgungsnetzen“ wie dem Bahnstromnetz von 16,7 Hz und der „Versorgung mit Fahrstrom über den Fahrdrabt“ (BGH 09.11.2010, EnVR 1/10 Rz 12 und 15).

d. Inhalt des Begriffs „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“

Wie bereits dargelegt, bedeutet eine solche Auslegung des Begriffs „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ in Gegenüberstellung zum Tatbestand der Bereitstellung von Fahrstrom gem Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU, und unter Zugrundelegung der Subsumtion des Bahnstromnetzes darunter, auch nicht, wie von der P2** behauptet, dass damit der Tatbestand „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gemäß Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU keinen Anwendungsbereich mehr hätte.

Der Tatbestand „Versorgungseinrichtung für Fahrstrom“ gemäß Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU umfasst jedoch lediglich die herkömmlich vorhandenen Verbindungsleitungen und Transformatoren zwischen dem öffentlichen Stromnetz und den Unterwerken.

Der Tatbestand der Bereitstellung von Fahrstrom gemäß Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU umfasst neben der Bereitstellung von Traktionsstrom auch die Nutzung der Umformer-/Umrichter**rke und des Bahnstromnetzes, da dieses eine Bereitstellung von Traktionsstrom erst ermöglicht.

Der Tatbestand der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gemäß Anhang II Z 1 lit c iVm Anhang I vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU umfasst demgegenüber die Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdrabt.

Dies zeigt zum einen ein Vergleich mit dem Wortlaut der Definition der Leitungsinfrastruktur für das Oberleitungsnetz gem Anhang I, vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU, der diese wie folgt bestimmt:

„Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen“.

Infrastruktur iSv Anhang I RL 2012/34/EU iVm § 58 Abs 1 Z 1 EisbG umfasst daher Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Transformatoren für das Oberleitungsnetz („Unterwerk“) und Fahrleitungen.

Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom iSv § 58 Abs 1 Z 3 EisbG iVm Anhang II Abs 1 lit e RL 2012/34/EU umfassen dementsprechend in Ländern ohne eigenständiges Bahnstromnetz auch nur jene Bahnstromleitungen und Transformatoren, die von einer höheren Spannungsebene bis zu den Unterwerken führen (dies ist der Regelfall den auch die Bestimmungen der RL 2012/34/EU vor Augen haben).

Auch die Wortfolge „sofern vorhanden“ Anhang II Abs 1 lit e RL 2012/34/EU wird daraus verständlich. Ähnlich wie im Bereich des öffentlichen 50 Hz Netzes hängt der Bedarf nach Leitungen und Transformatoren, die eine Anlage mit dem öffentlichen Netz verbinden von der Netzebene ab, auf der sich der Anschluss der Anlage befindet und benötigt entsprechende Leitungen und Transformatoren für die Umformung und den Transport (im Gegensatz zu Netzanschlüssen, die sich bereits auf der benötigten Spannungsebene befinden).

In diesem Zusammenhang ist zum anderen auch darauf hinzuweisen, dass der Unionsgesetzgeber offensichtlich die Begriffe gemäß Anhang I, vorletzter Spiegelstrich RL 2012/34/EU und den Begriff der „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gem Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU entgegen der Behauptung der P2** stellenweise überschneidend verwendet. Daraus geht jedoch nicht zwangsweise einher, dass der Tatbestand der Nutzung von „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ keinen Anwendungsbereich mehr hätte. Dies wird auch durch die Bestimmungen der RL 2012/34/EU veranschaulicht:

Art 4 DurchführungsVO (EU) 2015/909 regelt jene Kosten im Rahmen des Mindestzugangspakets, welche bei der Berechnung der direkten Kosten nicht geltend gemacht werden dürfen. Art 4 Abs 1 lit k DurchführungsVO (EU) 2015/909 nimmt davon auch die „Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung“ aus.

Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU und Art 4 Abs 1 lit k DurchführungsVO (EU) 2015/909 regeln nun zum einen „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“, zum anderen die „Ausrüstung für die Bahnstromversorgung“. Dass beide Begriffe jedoch synonym verwendet werden, ergibt sich sowohl aus einer Verbalinterpretation der Begriffe, als auch einem Vergleich mit der englischen Sprachfassung der beiden Gesetzesstellen, welche übereinstimmend von „electric supply equipment for traction current“ sprechen.

Art 4 Abs 1 lit k DurchführungsVO (EU) 2015/909 legt fest, dass Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, nicht als direkte Kosten für den Zugang zum Mindestzugangspaket geltend gemacht

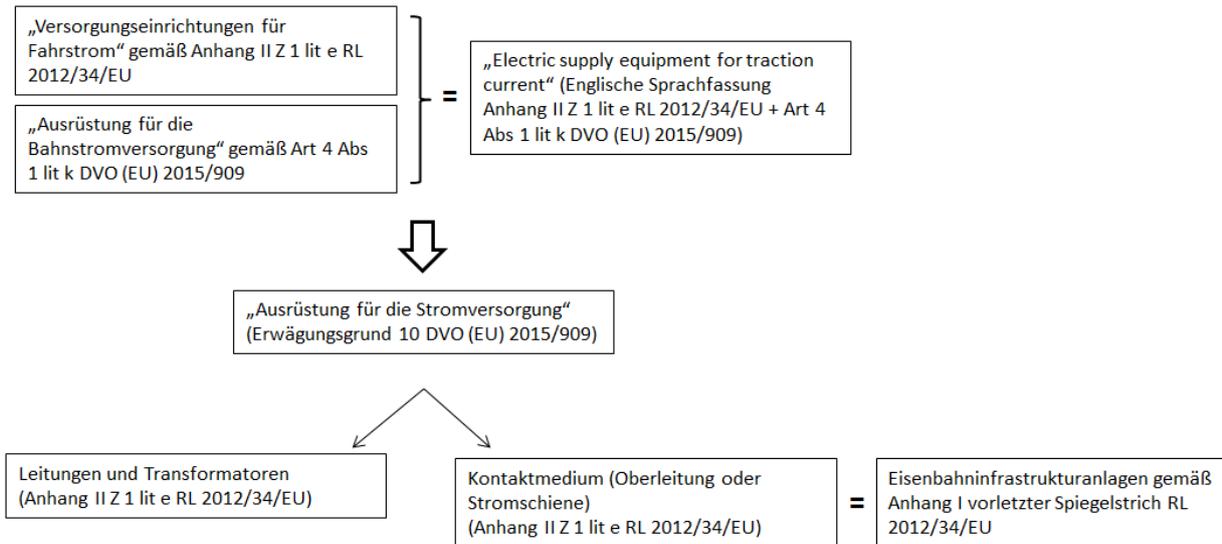
werden dürfen und spricht dabei undifferenziert von „Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung“.

Erwägungsgrund 10 DurchführungsVO (EU) 2015/909 erläutert näher, welche Kosten für die Nutzung der Bahnstromversorgung als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen gelten. Dabei differenziert der 10. Erwägungsgrund (in wiederum abweichender aber gleichbedeutender Terminologie, „Electric supply equipment“) zwischen der, bereits erwähnten, Ausrüstung für die Stromversorgung (Leitungen und Transformatoren), deren Kosten nicht einzurechnen sind, und jenen Teilen der Bahnstromversorgung (im Wortlaut: „Stromversorgung“), die aufgrund elektrischer und mechanischer Beanspruchung als direkte Kosten zu berücksichtigen sind. Letztere werde explizit als „Verschleiß des Kontaktmediums (Oberleitung oder Stromschiene)“ bzw. „Bauteile der Oberleitungs-ausrüstung“ bezeichnet.

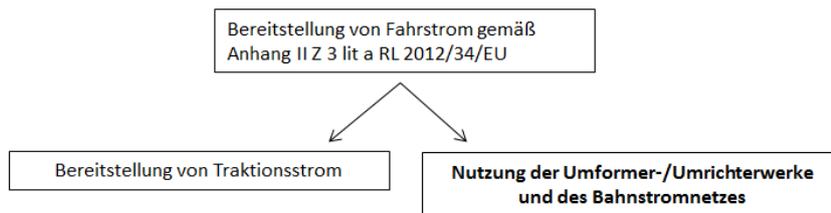
Damit zeigt der Unionsgesetzgeber jedoch eindeutig, dass er die Oberleitungsinfrastruktur („Oberleitung oder Stromschiene“) von dem Oberbegriff der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom („electric supply equipment for traction current“) umfasst wissen will. Dieser umfasst neben der Oberleitung auch noch die aus „Leitungen und Transformatoren“ bestehende Ausrüstung für die (Bahn)Stromversorgung (Erwägungsgrund 10 DurchführungsVO (EU) 2015/909).

Allein deshalb kann eine Argumentation nicht zutreffen, die offenbar von einer exakten Abgrenzung der Begriffe zueinander ausgeht.

Durch die einheitliche Verwendung unterschiedlicher Begriffe ergibt sich eine komplexe, nur schwer fassbare begriffliche Dihairesis, die sich zwar schwer auflösen lässt, letztlich aber zu einer klaren inhaltlichen Auslegung des Begriffs der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom gemäß Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU führt und unter Bestätigung der hier vertretenen Auffassung zeigt, dass bei Subsumtion des Bahnstromnetzes unter den Tatbestand der „Bereitstellung von Fahrstrom“, der Tatbestand der „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ nicht obsolet wird:



Begriffliche und sachliche Trennung



Tatsächlich sind die begrifflichen Definitionen der Eisenbahninfrastrukturanlagen, wie sie Anhang I RL 2012/34/EU verwendet, bereits seit dem Jahr 1970 in Verwendung (vgl dazu Anlage I lit A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970).

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn es durch die undifferenzierte Übernahme älterer Definitionen durch den Unionsgesetzgeber und die Verwendung von Begriffen, die erst seit jüngerer Zeit in Gebrauch sind, zu Überschneidungen kommt.

Wenn daher im gegenständlichen Verfahren geltend gemacht wird, dass das Bahnstromnetz unter den Tatbestand der Nutzung von „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gem Anhang II Z 1 lit a RL 2012/34/EU fallen müsste, da die Oberleitungsausrüstung bereits im Begriff der Eisenbahninfrastruktur enthalten wäre, so trifft dies aus den dargestellten Gründen nicht zu, da die BegriffsVerwendung durch den Unionsgesetzgeber keiner exakten Abgrenzung zwischen Eisenbahninfrastruktur und Bahnstromversorgung folgt.

Zudem konnte gezeigt werden, dass der Unionsgesetzgeber dem Oberbegriff der „Fahrstromversorgung“ in unterschiedlicher Diktion sowohl die Oberleitungsinfrastruktur, als auch „Leitungen und Transformatoren“ zuordnet. Der Begriff „Leitungen und Transformatoren“ ist jedoch im oben (b. und c.) gezeigten Sinne als Verbindung mit dem

öffentlichen Stromnetz auszulegen und umfasst schon sprachlich kein landesübergreifendes Verteilungsnetz mit mehreren tausend Kilometern Länge.

Letztlich findet dieses Ergebnis auch unter Heranziehung der Bestimmungen über die Interoperabilität eine entsprechende Bestätigung:

Die RL 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) regelt gemäß Anhang II, Punkt 2.2. die Definition des Teilsystems „Energie“ gemäß Anhang I lit a, 2. Spiegelstrich als „Elektrifizierungssystem einschließlich Oberleitungen und bordseitiger Teile der Stromverbrauchsmesseinrichtungen“.

Die mit Erlassung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets ergangene Nachfolgeregelung der RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union regelt gemäß Anhang II, Punkt 2.2. die Definition des Teilsystems „Energie“ gemäß Anhang I lit a, 2. Spiegelstrich als (Hervorhebung hinzugefügt) „**Energieversorgungssystem**, einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen“.

Für den Bereich „Energie“ erging eine „TSI“ („technische Spezifikation für die Interoperabilität“ - eine nach der RL angenommene Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union gewährleistet) in Form der VO (EU) Nr. 1301/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, welche als Komponenten für den Bereich Energie gemäß Punkt 5.1 Abs 2 des Anhangs ausschließlich die Oberleitung und ihre Teilkomponenten festlegt.

Somit legen auch die einschlägigen Bestimmungen der, ausschließlich zum Zwecke der technischen Vereinheitlichung des Eisenbahnsystems in der Union dienenden, Interoperabilität nahe, dass der, nunmehr offenbar vermehrt gebrauchte, Begriff der „Einrichtungen für die Versorgung mit Energie“, in welcher spezifisch begrifflichen Ausprägung er nun auch verwendet wird, auch in technischer Hinsicht ausschließlich den Bereich der Oberleitung bezeichnet.

e. Systemwidrigkeit, Normenwiderspruch und Grundrechtswidrigkeit

Bei Vorhandensein eines eigenen Bahnstromnetzes muss daher im Sinne der oben angeführten Jud des EuGH von einem einschränkenden Begriffsverständnis ausgegangen werden, um eine völlige Verzerrung der Rechtslage und eine gröbliche Ungleichbehandlung jener Unternehmen im Anwendungsbereich der RL 2012/34/EU zu verhindern, denen die Erhaltung eines landesweiten Stromnetzes somit zum Grenzkostenpreis aufgebürdet werden würde (zur verfassungsrechtlichen Problematik von „Erdrosselungsentgelten“ aus grundrechtlicher Perspektive vgl etwa VfSlg 19580/2011, 18183/2007, 17414/2004, grundlegend VfSlg 9750/1982; dazu etwa auch *Schneider*, Regulierungsrecht der

Netzwirtschaften I (2013) 694 FN 2515 mwN zur deutschen und österreichischen Lehre und Rsp).

Diese Auslegung wird zusätzlich noch aus den Entgeltgrundsätzen des Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU deutlich. Dieser legt fest, dass „das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten ..., die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ festzulegen ist.

Was unter jenen Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu verstehen ist, wird durch die DurchführungsVO (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen weiter präzisiert. Diese stellt im bereits erwähnten 10. ErwG fest:

„Die Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren, verschleißt in der Regel nicht durch den Zugbetrieb. Sie ist weder der Reibung noch anderen Einwirkungen aufgrund des Zugbetriebs ausgesetzt. Daher sollten die Kosten der Ausrüstung für die Stromversorgung nicht in die Kosten eingerechnet werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.“

Dementsprechend regelt Art 4 Abs 1 lit k DurchführungsVO (EU) 2015/909: „[Der Infrastrukturbetreiber kann bei der Berechnung der direkten Kosten seines gesamten Netzes vor allem die folgenden Kosten nicht geltend machen:] Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.“

Legt man daher die von der P2** vertretene Auslegung den Bestimmungen über die Kostengrundsätze zugrunde, würde dies somit zur Folge haben, dass ein Stromnetz von 2000 km Länge zwar dem Mindestzugang unterliegen würde, dessen Unterhaltung aber nicht einmal im Wege der Direktkosten geltend gemacht werden könnte.

Ein solches Ergebnis kann den Bestimmungen der RL 2012/34/EU und der DurchführungsVO (EU) 2015/909 aber keinesfalls zugesonnen werden und würde im Widerspruch zur zitierten Jud des EuGH in der Rs Lundberg dazu führen, dass eine Vorschrift des Unionsrechts in einer Weise ausgelegt würde, die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll, Erforderliche hinaus ausdehnt bzw den Geltungsbereich der Vorschrift eben begrifflich dahingehend ausdehnt, dass mit einem zu weit gehenden Verständnis die praktische Wirksamkeit dieser Bestimmung in Frage gestellt werden müsste. Ausgehend von der Rsp des EuGH ist daher im gegenständlichen Zusammenhang eine einschränkende Auslegung der entsprechenden Begriffe geboten.

Die belangte Behörde verkennt in diesem Zusammenhang auch nicht, dass der P1** als Betreiberin der Schieneninfrastruktur von staatlicher Seite ein Zuschussanspruch gem § 42 Bundesbahngesetz zusteht. Nach dem derzeitigen Wissensstand der Behörde erhält die P1** für den Betrieb des Bahnstromnetzes jedoch keine Kostenzuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz.

Würde man aber an dieser Stelle annehmen wollen, dass die Kosten des gesamten Netzbetriebs des Bahnstromnetzes doch über die Bestimmung des § 42 Bundesbahngesetz refinanziert werden könnten, würde die Finanzierung eines Bahnstromnetzes und somit einer Infrastrukturanlage von erheblicher Größe als Teil der Schieneninfrastruktur durch die Republik Österreich bzw einen Ausgleich des Schieneninfrastrukturbetriebs und eine Übernahme der durch den Wettbewerb verursachten Kosten aus dem allgemeinen Bundesbudget hinauslaufen, was den grundlegenden Anforderungen der RL 2012/34/EU in mehreren Punkten erheblich zuwiderlaufen würde:

So würde die Auslegung der P2** dazu führen, dass entgegen Art 4 Abs 1 RL 2012/34/EU (Unabhängigkeit der Geschäftsführung) in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen keine unabhängige Stellung des Infrastrukturbetreibers bestehen würde, aufgrund deren er insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügt, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

Nach den dargestellten Konsequenzen wäre entgegen Art 8 Abs 1 RL 2012/34/EU eine dauerhaft tragfähige Finanzierung des Eisenbahnsystems im Hinblick auf Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur und somit die Einhaltung dieser Bestimmung nicht möglich.

Auch die Einhaltung von Art 8 Abs 3 RL 2012/34/EU eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel zu gewährleisten wäre dem Infrastrukturbetreiber unmöglich und würde somit zwangsläufig auf einen nicht vermeidbaren Verstoß gegen die RL 2012/34/EU hinauslaufen.

Schließlich wäre eine Erreichung der in Art 8 Abs 4, UAbs 1 RL 2012/34/EU geregelten Ziele, die langfristig eine Deckung der Infrastrukturkosten durch deren Nutzer vorsehen, unter der Voraussetzung des Bestehens eines eigenen Bahnstromnetzes schlechthin unmöglich.

Somit würde die dargestellte Auslegung der RL 2012/34/EU gleichzeitig zu einem Verstoß gegen zentrale, durch die RL selbst vorgesehene Bestimmungen führen, was offenkundig nicht von dieser intendiert sein kann.

Zumindest darf bei der Auslegung einer Rechtsvorschrift dieser kein widersprüchliches Ergebnis unterstellt oder offenkundige Wertungswidersprüche hervorgerufen werden (unlösbarer Normwiderspruch; zur Notwendigkeit im österreichischen Recht zur Sinnermittlung alle zur Verfügung stehenden Auslegungsmöglichkeiten auszuschöpfen, vgl. etwa VfSlg 8395/1978, 10296/1984, 11499/1987).

Auch unter Beachtung dieser Bestimmung und unter Berücksichtigung der Erbringung der Netzleistung in einem regulierten Sektor der Netzwirtschaften, mit allen Einschränkungen die diese Leistungserbringung im öffentlichen Interesse mit sich bringen, erweist sich eine solche Interpretation der Bestimmungen des EisbG und der RL 2012/34/EU zudem als Verstoß gegen

die verfassungsrechtlich und unionsrechtlich gewährten Grundrechte gem Art 5, 6 StGG, Art 1, 1. ZPEMRK und Art 16, 17 GRC (vgl etwa *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 706 mwN).

Dies würde in letzter Konsequenz ein privatrechtlich eingerichtetes Unternehmen zum kostenlosen Betrieb eines Stromnetzes zwingen, ohne dass diesem ein Marktaustritt faktisch möglich ist (vgl dazu noch unten unter ii. die eisenbahnanlagenrechtliche Betriebspflicht). Somit würde die P1** in letzter Konsequenz durch einen kostenlosen Zwangsbetrieb eines landesweiten Stromnetzes wirtschaftlich erheblichen Schaden nehmen.

Ein solches Ergebnis kann und darf im Rahmen einer demokratischen Grundrechtsordnung, die einen Schutz des Eigentums und der Erwerbstätigkeit gewährleistet, aber nicht haltbar sein, da dies unter keinen Umständen iSd Art 5, 6 StGG, Art 1, 1. ZPEMRK und Art 16, 17 GRC eine verhältnismäßige Eigentumsbeschränkung darstellt (vgl etwa *B. Raschauer*, Allgemeiner Teil in: *B. Raschauer* (Hrsg), *Wirtschaftsrecht*³ (2010) Rz 213, 231; *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 695; *Rossi* in *Calliess/Ruffert* (Hrsg), *EUV/AEUV*⁴ (2011) Art 17 GRC Rz 28 ff).

Diese Argumente werden weiter dadurch unterstrichen, dass die österreichische höchstgerichtliche Rechtsprechung die Auffassung vertritt, dass Maßnahmen der Preisregulierung generell in Hinblick auf die grundrechtlichen Anforderungen der Eigentumsgarantie und Erwerbsfreiheit kostendeckend sein und eine Gewinnkomponente enthalten müssen, soweit nicht Ausnahmesituationen eine Einschränkung rechtfertigen (*Schulev-Steindl*, *Wirtschaftslenkung und Verfassung* (1996) 195 f mwN; VwGH 1407/80 VwSlg 10.491 A; 08.03.1989, 86/17/0044; 29.04.1992, 89/17/0166; OGH 26.04.1989, 1 Ob 1/89).

Bereits die Preisregulierung an sich stellt vor dem Hintergrund der Liberalisierungsentwicklungen in der Entwicklung der jüngeren Legislative und Judikatur zum Preisrecht einen massiven Grundrechtseingriff dar (*Schulev-Steindl*, *Wirtschaftslenkung und Verfassung* (1996) 189). Ausnahmesituationen, die intensivere Eingriffe rechtfertigen sind aus grundrechtlicher Sicht der Erwerbsfreiheit gemäß Art 6 StGG gegenüber Zeiten „wirtschaftlicher Normalität“ vor allem in Krisenzeiten mit gestörter Versorgungslage denkbar (*Schulev-Steindl*, *Wirtschaftslenkung und Verfassung* (1996) 193 ff).

Im Bereich der Netzwirtschaften liegen Besonderheiten, die diese Grundsätze einschränken würden, zunächst nicht vor, da diese als kommerzielle Tätigkeiten eingerichtet sind und einen sehr hohen Investitionsbedarf aufweisen, der ohne jegliche Gewinnerzielungsmöglichkeit nicht gedeckt werden könnte (ausdrücklich *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 694).

Anhand des bisher gesagten lässt sich daher die Notwendigkeit expliziter Regelungen, aus der sich insbesondere die Erforderlichkeit und Geeignetheit von derartigen, ungleich einschneidenderen Preisregulierungsmaßnahmen ableiten lassen, verdeutlichen. Auch dort wo das Regulierungsrecht der Netzwirtschaften aufgrund seiner spezifischen Zielsetzungen zur

Wettbewerbsherstellung von den Liberalisierungstendenzen des innerstaatlichen Preisrechts abweicht (*Schulev-Steindl*, Wirtschaftslenkung und Verfassung (1996) 193) und das nationale Recht der Umsetzung entsprechender unionsrechtlicher Regelungen effektiv dienen muss, würde dies den Unions- und nationalen Gesetzgeber nicht davon entbinden, entsprechende explizite Regelungen, wie im Fall der Wegeentgelte vorzusehen, die einen Grundrechtseingriff erheblicher Intensität rechtfertigen (vgl zur langen Entwicklung und Rechtfertigung der Beschränkungen durch die Wegeentgelte *Zellhofer*, Der Wettbewerb auf den europäischen Schienenverkehrsmärkten (2003) 137 ff).

Der Grundsatz der direkten Kosten, wie er auf die Bestimmung der Wegeentgelte gemäß § 67 EisbG Anwendung findet, besitzt innerhalb der Preisregulierung der Netzwirtschaften Ausnahmecharakter (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 730), der durch verkehrspolitische Überlegungen der Wettbewerbsförderungen im Schienenverkehrssektor motiviert ist (vgl dazu auch *Leitl*, Regulierungsbehörden im österreichischen Recht (2006) 83).

Für den Bereich der Wegeentgelte sind daher auch umfangreiche Bundeszuschüsse vorgesehen (vgl grundlegend *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 208).

Das in § 67 EisbG, Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU und der DurchführungsVO (EU) 2015/909 normierte Prinzip der Anrechnung direkter Kosten und die besondere Rechtfertigung, die diesem Kostenmaßstab zugrunde liegt, kann daher bereits aus den dargelegten Gründen nicht ohne weiteres auf die Entgeltbestimmung der Bahnstromnetznutzung übertragen werden. Zudem würde, wie bereits eingehend erläutert wurde, durch die Belastung mit der nicht deckenden Tragung der Kosten eines zusätzlichen Netzbereichs die wirtschaftliche Last auf das Unternehmen völlig unverhältnismäßig und damit grundrechtswidrig ausgestaltet.

f. Systematische Auslegung und Korrektur des Begriffsverständnisses

Abschließend lässt sich die hier vertretene Lösung der Auslegung des Begriffs der „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ gemäß Anhang II Z 1 lit e RL 2012/34/EU mit einem Vergleich zu einem ähnlichen gefassten Tatbestand bekräftigen.

Anhang II Abs 2 lit i RL 2012/34/EU ordnet „Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist“ den Serviceeinrichtungen zu.

Die „Bereitstellung von Brennstoffen“ entspricht dabei auffallend dem Tatbestand der „Bereitstellung von Fahrstrom“ gem Anhang II Z 3 lit a RL 2012/34/EU.

Die Nutzung von Brennstoffen als Triebwagenkraftstoffe stellt nicht den Regelfall des Schienenverkehrsbetriebs dar, wie bereits aus der Aufnahme der Oberleitungsinfrastruktur in den Begriff der Eisenbahninfrastruktur hervorgeht. Die Aufnahme in die Leistungen des Mindestzugangspakets konnte daher bezüglich der Nutzung von Brennstoffeinrichtungen unterbleiben.

Die Bestimmung illustriert jedoch den Anwendungsbereich des Begriffs der „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“, entspricht dieser doch dem ganz ähnlich gehaltenen Begriff der „Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme“. Letztere sollen jedoch nicht die netzgebundene Verteilungsleistung für das Antriebsmedium des Triebwagens, sondern die direkte Verbindung der Einrichtung zum Zwecke der Aufnahme und Abgabe des Antriebsmediums umfassen (Zapfsäule, Tankschlauch etc).

Die Reichweite der „Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme“ entspricht somit auch der - oben dargestellten - Reichweite der „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“, die die Leitungen und Transformatoren, die die Verbindung zum vom Unionsgesetzgeber als Regelfall betrachteten öffentlichen Netz umfassen, beinhaltet.

Für die Nutzung des Bahnstromnetzes, welches weder einen Vergleich mit den „Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme“, noch, mangels leitungsgebundener fossiler Energieträger im Schienenverkehrsbetrieb, mit der Bereitstellung von Brennstoffen erlaubt, bleibt als tatbestandsmäßige Zuordnung somit nur die Bereitstellung von Fahrstrom übrig.

Dem entspricht auch die Änderung der Zuordnung in Anhang II der RL 2001/14/EG durch die RL 2012/34/EU:

Die „Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“, denen als stationäre Anbindungen zum öffentlichen Stromnetz keine eigenständige Bedeutung zukommt, da sie nur als Zuleitung zur Oberleitungsinfrastruktur dienen, wurden von Anhang II Z 2 (Serviceeinrichtungen) in Anhang II Z 1 (Mindestzugangspaket) verschoben, wohingegen die Bereitstellung von Brennstoffen von Anhang II Z 3 (Zusatzleistungen) in Anhang II Z 2 zur gemeinsamen Regelung mit den, nicht von der Dienstleistung trennbaren, dort bereits im Rahmen der RL 2001/14/EG geregelten, „Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme“ verschoben wurde.

ii. Kostenzurechnungsmaßstab

a. Der Kostenmaßstab für Serviceleistungen in der Rsp des VwGH

Das EisbG folgt zur Festlegung der Netzentgelte, wie auch die Gesetze in anderen Sektoren der Netzregulierung, bestimmten, abschließenden Entgeltgrundsätzen.

Maßgeblicher Grundsatz der Entgeltbestimmung für Serviceleistungen ist gemäß § 69b EisbG in der Regel der Grundsatz der Kostenorientierung, welcher die Orientierung der Erlöse an den Kosten als Grundlage der Entgeltberechnung festlegt (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 706 ff). Zwar haben regulierte Unternehmen auch Anspruch auf einen angemessenen Gewinn, allerdings dürfen Preise die Kosten nur insofern abdecken, als sie mit der regulierten Tätigkeit in Zusammenhang stehen.

Bei den Kostengrundsätzen des EisbG handelt es sich grundsätzlich um eine Methodenregulierung mit regulierungsbehördlicher ex-post Kontrolle der Benützungsentgelte (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 656 f).

Die Benützungsentgelte haben gem § 59 Abs 4 Z 2 EisbG Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbestimmungen zu sein und unterliegen der wettbewerbsbehördlichen Aufsicht der Regulierungsbehörde gem § 74 EisbG.

Die Regelung der Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Serviceeinrichtungen erfolgt durch § 69b EisbG.

Die Regelung der Entgeltgrundsätze für die Schienennetznutzung (Wegeentgelte) erfolgt durch die §§ 67 ff EisbG und legen in Abweichung von § 69b EisbG grundsätzlich den dem Verursacherprinzip folgenden Grundsatz der direkten Kosten zugrunde.

Die Entgeltgrundsätze stellen im Rahmen des Zugangs zu Serviceeinrichtungen und Infrastruktur die zwingende Bemessungsgrundlage für die entsprechende Nutzung dar, und stehen mit den übrigen regulierungsrechtlichen Bestimmungen des EisbG in einem systematischen und einheitlichen Zusammenhang.

Soweit daher für einen bestimmten Teil des Schienennetzes eine Zugangsregelung vorgesehen ist, besteht auch eine entsprechende Zuordnung der Leistung zu den Kostengrundsätzen in den §§ 69b EisbG bzw 67 ff EisbG für deren Nutzung. „Entweder-oder“-Regelungen oder Bereiche, deren Zugang nicht durch eine spezifische Entgeltregelung durch das EisbG geregelt und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ist, sind daher gesetzlich nicht vorgesehen.

Das EisbG unterscheidet grundlegend zwischen den vier Leistungsgruppen Mindestzugangspaket, Serviceleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 195).

Dabei folgen die Regelungen zur Bestimmung der Weegeentgelte gemäß §§ 67 ff EisbG spezifischen gesetzlichen Anordnungen für die einzelnen Entgeltpositionen für die in Anspruch genommenen Leistungen, grundlegend gilt jedoch, dass als Grundlage für die Entgelterhebung die entsprechenden Kosten auch durch die Schienennetznutzung verursacht werden müssen (Grundsatz der Kostenverursachung bzw Verursachungsgerechtigkeit gemäß Inanspruchnahme, vgl dazu *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 193 f).

Dabei normiert das EisbG eine grundsätzliche Abweichung vom Prinzip der Verursachungsgerechtigkeit gemäß Inanspruchnahme unterschiedlich zwischen den Kostenmaßstäben gemäß § 67 EisbG zur Festsetzung der Weegeentgelte und 69b EisbG zur Festsetzung der Entgelte für Serviceleistungen. Eine Festsetzung der Entgelte ist aber immer nur in jenem Rahmen zulässig, der durch die Bestimmungen des EisbG gesetzlich geregelt ist.

Abweichend von den Regelungen der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung für die Weegeentgelte sind für die Kostenermittlung und Entgeltbestimmung für die Erbringung von Serviceleistungen andere Grundsätze in § 69b EisbG gesetzlich geregelt.

Wie bereits weiter oben dargelegt wurde normiert § 69b EisbG als für die Festsetzung der Entgelte beim Zugang zu Serviceeinrichtungen anwendbarer Kostenmaßstab den Grundsatz der Kostenorientierung, welcher die Orientierung der Erlöse an den Kosten als Grundlage der Entgeltberechnung festlegt (Schneider, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 706 ff; Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 76; allgemein vgl auch A. *Hauer/K. Oberdorfer*, ElWOG (2007) § 25 Rz 28).

Der Grundsatz der Kostenorientierung legt der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung daher die angefallenen oder tatsächlichen Kosten zugrunde und wird in der Wettbewerbsökonomie auch als „cost plus fee“ oder „Mark up“ Regulierung bezeichnet. Das Grundprinzip dieses an den tatsächlichen Kosten orientierten Kostenmaßstabs liegt darin, dass die Erlöse eines regulierten Unternehmens auf einen Aufschlag (vgl den „angemessenen Gewinn“ gemäß § 69b EisbG) auf die tatsächlichen Kosten der Produktion beschränkt werden (*Knieps*, Wettbewerbsökonomie³ (2008) 90 f).

Dieser Grundsatz wird ergänzt durch die, aus dem dem 6. Teil des EisbG zugrundeliegenden Gebot der Nichtdiskriminierung sowie aus gleichheitsrechtlichen Erwägungen ableitbaren, Grundsätze der Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit (Gleichbehandlung aller Netznutzer; siehe für beide sogleich unten).

Im gegenständlichen Verfahren kommt gemäß § 69b EisbG der Kostengrundsatz für Serviceeinrichtungen zur Anwendung, der die Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns zulässt, mit der Einschränkung, dass geltend gemachte Kosten durch die regulierte Tätigkeit verursacht sein müssen.

Eine Kostenanerkennung kann jedoch nur in Hinblick auf jene Kosten, die für den Netzbetrieb in seiner spezifischen eisenbahnrechtlichen und -technischen Ausprägung notwendig sind und dem Netzbetrieb als solchem zugerechnet werden können erfolgen (Grundsatz der

Kostenwahrheit; vgl dazu *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 83; auch *A. Hauer/K. Oberdorfer*, EIWOG (2007) § 25 Rz 28).

Dieser vor allem im Regulierungsrecht der Energienetze explizit gesetzlich geregelte Grundsatz muss dem Grundsatz der Kostenorientierung im Regulierungsrecht der Netzwirtschaften jedoch notwendig folgen und ist demgemäß positivrechtlich aus den Bestimmungen des 6. Teils des EisbG zur Regulierung des Schienenverkehrs, insbesondere aus § 54 EisbG, § 58b Abs 4 EisbG und den Zugangsregelungen des 6. Teils des EisbG zu entnehmendem Nichtdiskriminierungsgebot, sowie aus dem verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz abzuleiten. Der Grundsatz der Kostenwahrheit stellt in diesem Rahmen ein notwendiges, einschränkendes Korrektiv dar, ohne den die Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten als Grundlage der Entgeltbestimmung dem regulierten Netzbetreiber Spielraum zur Diskriminierung der Netznutzer durch die Verrechnung netzfremder Kosten ermöglichen würde.

Eng damit in Zusammenhang steht der, wiederum aus den bereits dargelegten Grundsätzen und Rechtsvorschriften, abzuleitende Grundsatz, die Tariflast im Sinne der Gleichbehandlung aller Netznutzer (Grundsatz der Verursachungsgerechtigkeit bzw Gleichbehandlung aller Netznutzer) zu verteilen.

Diese für Gewährung von Serviceleistungen angefallenen Kosten anwendbaren Grundsätze haben in dieser Form bereits Eingang in die Rechtsprechung des VwGH gefunden (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092 in Bezug auf die – inhaltlich gleichlautende – Rechtslage vor der Umsetzung der RL 2012/34/EU, Hervorhebungen hinzugefügt):

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

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

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

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

Weiters spricht der VwGH zur Bestimmung des § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 61/2015, aktuell entspricht dieser Bestimmung § 58b Abs 4 EisbG, aus (Hervorhebungen hinzugefügt):

„Nach der in § 58 Abs 5 EisenbahnG 1957 enthaltenen Vorschrift, wonach unter anderem die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur benötigten Serviceleistungen (dazu zählt die Mitbenützung von Personenbahnhöfen) transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt angeboten werden müssen, **brauchen Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechts nicht benötigen**. Diese zuletzt genannte Regelung betreffend das von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber Zugangsberechtigten zu legende Angebot weist in die Richtung, dass ein Entgelt für die Zurverfügungstellung ua der Mitbenützung von Bahnhöfen **nur solche Leistungen erfassen soll, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw in Anspruch genommen werden.**“

Aus den Vorgaben der RL 2012/34/EU ergeben sich keine inhaltlichen Änderungen der bisherigen Rsp des VwGH zum Kostenmaßstab gemäß § 69b EibG, durch die Regelungssystematik der RL wird die abgeschlossene Entgeltsystematik, denen die Infrastrukturunternehmen bei Erstellung ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen unterliegen, aber noch deutlicher.

Auch der Rechtslage vor der EibG-Nov BGBl I 2015/137 lag nämlich bereits der Kostenmaßstab der Kostenorientierung zugrunde (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 683 mit Hinweis auf *Lewis*, Eisenbahnregulierungsrecht (2002) 171, der unter Hinweis auf *Knieps* die „merkwürdige Gesetzeswendung“ des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ausdrücklich auf die cost plus fee-Regulierung (zutreffend referenziert).

Die folgenden Ausführungen folgen daher den rechtlichen Anforderungen an die Entrichtung der gebührenden Entgelte für die Nutzung von Serviceleistungen gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EibG iVm § 69b EibG.

b. Qualifikation des Bahnstromnetzes als Eisenbahnanlage

Aus dem regulatorischen Kostenmaßstab des § 69b EisbG ergibt sich somit die grundsätzliche Anordnung, dass Kosten, die auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges anfallen, als Entgelt auf Grund der Inanspruchnahme von Serviceleistungen geltend gemacht werden können und in weiterer Folge auch anzuerkennen sind.

Deutlich spricht der VwGH aus, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss (Grundsatz der Kostenwahrheit; so auch explizit *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 83; VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092).

Davon losgelöst ist jedoch die Frage zu beantworten, welche Kosten aufgrund der Inanspruchnahme tatsächlich verrechnet werden können, oder mit anderen Worten, welche Kosten im Rahmen der Anlagennutzung als angefallen gelten, weil sie durch die Nutzung verursacht sind.

Insbesondere ist im verfahrensgegenständlichen Fall der Nutzung des Bahnstromsystems die Frage zu klären, welche Kostenpositionen die P1** als für den Bahnstromnetzbetrieb angefallen geltend machen kann.

Anders als bei Sachverhalten, die Leistungen zum Gegenstand haben, deren Inhalt dem Mindestzugangspaket zugerechnet werden kann, und die daher den unionsrechtlichen Bestimmungen der Kostenzuordnung unterliegen (DurchführungsVO (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen) muss im Fall der Kostenzuordnung bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen im Einzelfall nach Art der Nutzung und Art der genutzten Einrichtung bestimmt werden, welche Kosten als durch die Nutzung der Leistung angefallen gelten.

Im gegenständlichen Fall handelt es sich um die Nutzung einer Zusatzleistung gemäß § 58b Abs 2 Z 2 iVm § 69b EisbG, die in Form der Bereitstellung des Bahnstromnetzes vorliegt.

Die im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens zur Anwendung kommenden Tarife „Nutzung Umformung 16,7 Hz Bahnstrom“ und „Verteilung 16,7 Hz Bahnstrom“ umfassen als Bahnstromnetzentgelte die Nutzung der Bahnstromerzeugungsanlagen, die 110 kV Bahnstromleitungen und die Umformeranlagen (Frequenzumformer und Frequenzrichter).

Wie bereits im vorhergehenden Abschnitt eingehend dargestellt wurde, handelt es sich im Falle des Bahnstromnetzes nicht um Eisenbahninfrastrukturanlagen gemäß § 10a EisbG iVm Anhang I RL 2012/34/EU idF RL (EU) 2016/2370. Die Zuordnung einer Anlage zur Eisenbahninfrastruktur gemäß § 10a EisbG iVm Anhang I RL 2012/34/EU idF RL (EU) 2016/2370 hat in erster Linie Bedeutung in Hinblick auf den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur iSd der Wettbewerbsregulierung (*Liebmann*, EisbG³ (2014) Rz 2 f zu § 10a).

Die Qualifikation einer Einrichtung als eisenbahnrechtliche Anlage muss dementsprechend keine Zuordnung zur Eisenbahninfrastruktur bedeuten (*Liebmann*, EisbG³ (2014) Rz 1 zu § 10)

und ist in erster Linie für die daran anknüpfenden Sicherheits- und Betriebspflichten ausschlaggebend.

Grundsätzlich lassen sich die in Rede stehenden Anlagen daher zunächst als elektrische Leitungsanlagen qualifizieren. Als solche lassen sich diese grundsätzlich auch unter die Legaldefinition des § 2 Abs 1 StarkstromwegeG subsumieren, welches als elektrische Leitungsanlagen solche Anlagen bezeichnet, die als elektrische Anlagen iSd § 1 Abs 2 ElektrotechnikG der Fortleitung elektrischer Energie dienen, wozu insbesondere auch Umspann-, Umform- und Schaltanlagen zählen. Gemäß § 1 Abs 2 StarkstromwegeG gilt dieses jedoch nicht für elektrische Leitungsanlagen für Starkstrom, die ausschließlich dem ganzen oder teilweisen Betrieb von Eisenbahnen dienen.

Als elektrische Leitungsanlagen für Starkstrom, die ausschließlich dem ganzen oder teilweisen Betrieb von Eisenbahnen dienen, sind die Anlagen des Bahnstromnetzes gemäß § 1 Abs 2 StarkstromwegeG dem Anwendungsbereich des StarkstromwegeG entzogen. Durch die Erfüllung des Tatbestands gemäß § 1 Abs 2 StarkstromwegeG ist jedoch gleichzeitig die Qualifikation als Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisbG angedeutet.

Eisenbahnanlagen sind gemäß § 10 EisbG Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen, ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist dazu nicht erforderlich.

Die gesetzliche Definition einer Eisenbahnanlage wird durch die Rsp des VwGH weiter präzisiert. So spricht der VwGH aus, eine Eisenbahnanlage liegt dann vor, wenn sie mit dem Eisenbahnbetrieb oder dem Eisenbahnverkehr in einem solchen Zusammenhang steht, dass ohne diese ein geordneter Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht möglich ist (VwGH 17.10.1963, 754/63, VwSlg 6123 A; VwGH 19.12.1995, 95/05/0237).

Nach der weiteren Rsp des VwGH ergibt sich die Qualifikation einer Anlage als Eisenbahnanlage aus ihrer Zweckbestimmung: die primär entscheidende eigentliche Zweckbestimmung kann sich schon aus der technischen Eigenart oder der speziellen Funktion ergeben, letztlich entscheidet aber die Zweckwidmung zur Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn (VwGH 16.9.2009, 2006/05/0150).

Zudem, so der VwGH, reicht nach dem Gesetz ein mittelbarer Zusammenhang, es sei somit nicht erforderlich, dass die Anlage ausschließlich Eisenbahnzwecken iSd § 10 EisenbahnG 1957 dient, vielmehr sind gemäß dieser Norm Bauten auch dann Eisenbahnanlagen, wenn sie bloß teilweise Eisenbahnzwecken dienen (VwGH 25.03.2010, 2007/05/0141).

Der VwGH nimmt in seiner Rsp ausdrücklich Bezug auf die Qualifikation von 110 kV Übertragungsleitungen des Bahnstromnetzes als Eisenbahnanlagen und stellt fest, dass 110 kV Übertragungsleitungen ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen darstellen, die

der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs dienen, die betreffenden Merkmale der Begriffsbestimmung des § 10 des Eisenbahngesetzes 1957 zutreffen und 110 kV Übertragungsleitungen somit einen Teil der den Eisenbahnbetrieb bildenden Betriebsführung darstellen (VwGH 31.03.1982, 81/03/0213; VwGH 14.12.1983, 83/03/0226).

Zusammenfassend handelt es sich bei Bahnstromleitungen, genauer bei den 110 kV Übertragungsleitungen, der P1** neben ihrer regulierungsrechtlichen Einordnung als Serviceeinrichtungen, genauer Zusatzleistungen, die im Rahmen von Serviceeinrichtungen gem § 58 Abs 2 Z 2 EisbG erbracht werden, um eine Zusammenfassung von Bahnstrom-Übertragungsanlagen, die gemäß 10 EisbG Eisenbahnanlagen darstellen und damit der betriebs- und verkehrstechnischen Sicherungspflicht des § 19 EisbG unterliegen (vgl dazu *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 400).

§ 19 EisbG verpflichtet ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

Damit ist die grundsätzliche **eisenbahnrechtliche betriebs- und verkehrstechnische Sicherungspflicht** festgelegt, die den Bau und die Ergänzung sowie den Betrieb und die Erhaltung iSd Instandhaltung von Eisenbahnanlagen umfasst (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 400 Anm 1).

Die betriebs- und verkehrstechnische Sicherungspflicht trifft Eisenbahnunternehmen unmittelbar aufgrund des Gesetzes und umfassend und erstreckt sich sowohl auf den Bau, als auch das **Betreiben, einschließlich der Erhaltung iSd Instandhaltung** (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 400 Anm 2).

Die Pflichten, die in Ausübung der betriebs- und verkehrstechnischen Sicherungspflicht im Einzelnen auszuüben sind, hängen von den konkreten Berechtigungen ab, ein Eisenbahnunternehmen hat aber jedenfalls die gebotenen Vorkehrungen zu treffen, um Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten (*Liebmann*, EISbG³ (2014) Rz 1 zu § 19).

Die im Einzelnen für den Betrieb und die Sicherheit des Bahnstromnetzes auszuübenden Betriebspflichten gemäß § 19 Abs 1 EISbG sind, da das EISbG den Betrieb des Bahnstromnetzes als Übertragungsnetzbetrieb nicht regelt und das EIWOG 2010 das Bahnstromnetz als 16,7 Hz System nicht in seinen Anwendungsbereich miteinbezieht, das Bahnstromnetz als Eisenbahnanlagen aber durch die kompetenzrechtliche Regelung (*Wiederin*, Eisenbahnanlagen und Landesbaurecht, ZfV 2013, 175) und die materienspezifische Zuordnung (vgl § 1 Abs 2 StarkstromwegeG) aber jedenfalls dem sachlichen Anwendungsbereich des EISbG unterfällt,

durch einen Rückgriff auf die einschlägigen rechtlichen und technischen Normen, die auf den Betrieb des Bahnstromsystems als Übertragungsnetz heranzuziehen sind, auszufüllen.

c. Umfang der dem Bahnstromnetzbetrieb gemäß § 19 EisbG zurechenbaren Leistungen

aa. Stand der Technik und Betriebsführung

Die Nutzung des Bahnstromsystems setzt umfangreiche Leistungen voraus, die vom Bahnstromnetzbetreiber erbracht werden müssen, um einen Betrieb des 110 kV Übertragungsnetzes zu gewährleisten.

Der Betrieb eines Netzsystems erfolgt jedoch **nicht nach dem individuellen Ermessen des Netzbetreibers**, sondern erfordert einen umfangreichen technischen und planerischen Aufwand, der in seinen Grundsätzen den einschlägigen technischen und zT auch rechtlichen Normen folgt, die für die Aufrechterhaltung des Betriebs notwendig sind.

Wie soeben dargelegt wurde, handelt es sich im Falle des Bahnstromnetzes um Eisenbahnanlagen gemäß § 10 EisbG, welche den Anforderungen des § 19 EisbG an eine sichere Betriebsführung entsprechen müssen.

Der Stand der Technik, bzw die technischen und sonstigen Anforderungen an den Betrieb können sich zT aus gemäß § 19 Abs 4 EisbG erlassenen VO ergeben (VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120; VfSlg 19805/2013). So spricht der VwGH ua zur SchIV aus (VwGH 22.10.2012, 2010/03/0014; Hervorhebungen hinzugefügt):

„Die SchIV 1993 beruht auf der Verordnungsermächtigung des § 19 Abs 4 EisenbahnG 1957, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (unter anderem) bestimmen kann, wie **die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes** einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen **nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind**, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß § 19 Abs 1 bis 3 EisenbahnG 1957 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind.“

Der Betrieb des 110 kV Bahnstromnetzes als Übertragungsnetz ist durch das Fehlen einschlägiger Vorschriften gekennzeichnet. Aus diesem Grund ist auf Regelungen zurückzugreifen, die für vergleichbare Systeme die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes und den jeweiligen Stand der Technik festlegen.

bb. Unterschiede und gemeinsame Rahmenbedingungen

Der Betrieb des Bahnstromsystems hat im Gegensatz zum öffentlichen Bereich zwar insofern unterschiedlichen Anforderungen zu genügen, als die Nutzungsbedingungen in Hinblick auf die jeweiligen Netznutzer und den Netzbetreiber unterschiedlich ausgestaltet sind und unterschiedlichen Voraussetzungen entsprechen müssen.

Derartige Unterschiede sind zB in erheblichem Ausmaß durch die rechtlichen Entflechtungsvorschriften, denen Übertragungs- und Verteilernetzbetreiber im öffentlichen Netz unterliegen (§§ 24 ff, 42 ElWOG 2010), verursacht und haben beispielsweise zur Folge, dass mangels fehlender zentraler Möglichkeit zum Einsatz von Kraftwerken viele Leistungen

kontrahiert werden müssen, bedingen andererseits aber durch die Vielzahl von dezentralen Einspeisern und Entnehmern und die dadurch verursachten Kosten institutionelle wie planerische Maßnahmen in erhöhtem Ausmaß.

Da jedoch die Bewirtschaftung der öffentlichen Übertragungs- und Verteilernetze im Anwendungsbereich des Energieregulierungsrechts allgemeinen wissenschaftlichen und technischen Grundsätzen folgt, die den sicheren Betrieb der Stromversorgung und des Netzbetriebs und somit die Versorgungssicherheit gewährleisten, und diese Grundsätze auch im Rahmen der energieregulierungsbehördlichen Kostenfeststellung Berücksichtigung finden, können Regelungen des Energieregulierungsrechts auch im Rahmen der Kostenprüfung des Bahnstromnetzes soweit Berücksichtigung finden, als sie zur näheren Bestimmung von Maßnahmen des Netzbetriebs herangezogen werden, die die Bewirtschaftung eines Elektrizitätsnetzes in Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit in wirtschaftlicher oder technischer Hinsicht betreffen, soweit sie nicht Spezifika der jeweiligen Netzwirtschaft betreffen und daher von unterschiedlichen Ausgangssachlagen ausgehen.

Dass die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes und den jeweiligen Stand der Technik der Systeme grundsätzlich einheitlich geregelt werden müssen, manifestiert sich anschaulich auch in den für den öffentlichen Netzbereich anwendbaren nationalen und unionsrechtlichen Normen des Energieregulierungsrechts.

Dies erhellt ebenfalls ein Vergleich mit der deutschen Rechtslage, die die Regulierung des Bahnstromnetzes gem § 3a EnWG grundsätzlich gleichwertig in den Anwendungsbereich des EnWG miteinbezieht.

cc. Einschlägige Normen des Energierechts und grundlegende Verpflichtungen des Übertragungsnetzbetriebs

Die nationalen Regelungen für den Betrieb von Übertragungs- und Verteilernetzen finden sich im Elektrizitäts- und Organisationswirtschaftsgesetz 2010 (EIWOG 2010), BGBl I 110/2010 idF 108/2017, und setzen die Bestimmungen des 3. Energiebinnenmarktpakets, für den Elektrizitätsbereich bestehend aus der RL 2009/72/EG über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und der VO 714/2009 über die Netzzugangsbedingungen für den grenzüberschreitenden Stromhandel, um.

Für den Übertragungsnetzbetrieb im 50 Hz Bereich stellen vornehmlich die gemäß Art 18 VO (EG) 714/2009 auf Basis der durch den Zusammenschluss der Europäischen Übertragungsnetzbetreiber (European Network of Transmission System Operators, „ENTSO“-E) gemäß Art 6, 8 VO (EG) 714/2009 erstellten „Network Codes“, die sukzessive durch die Kommission als Verordnungen erlassen werden, die maßgeblichen Regelwerke dar, durch die die betrieblichen Anforderungen und technischen Standards für den europäischen Verbundnetzbetrieb rechtsverbindlich festgelegt werden (*Eisenberger/Urbantschitsch* in: *Holzinger/Oberndorfer/Raschauer* (Hrsg), *Österreichische Verwaltungslehre*³ (2013) 477).

Ausschlaggebend für die grundlegenden, allgemeinsten Zusammenhänge beim Betrieb von leitungsgebundener elektrischer Energie in technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Hinsicht ist zunächst, dass elektrische Energie einerseits nicht substituierbar, und andererseits auch nicht speicherbar ist (*Raschauer*, Handbuch Energierecht (2006) 3).

Davon ausgehend kommt es den Betreibern von Netzsystemen zu, die ihnen rechtlich auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, die die technischen Anforderungen an den Netzbetrieb abbilden.

Die Annahme gemeinsamer technischer und rechtlicher Normen, die grundsätzlich unterschiedslos für den Betrieb von Netzsystemen heranzuziehen sind, spiegelt sich auch in der gesetzlichen Ausgestaltung der Pflichten, die von Übertragungs- und Verteilernetzen einzuhalten sind, wieder, und lässt sich in allgemeine und spezifische Verpflichtungen einteilen (*Raschauer*, Handbuch Energierecht (2006) 68 f).

Dabei lassen sich auch Verpflichtungen identifizieren, die dem Betrieb von Netzsystemen allgemein zuzuordnen sind, und die solcherart auch für den Bereich des Bahnstromsystems als technisches Vorbild herangezogen werden können.

In dieser Hinsicht legt das EIWOG 2010 dementsprechend Bestimmungen für den Betrieb von Übertragungsnetzen gemäß § 40 Abs 1 Z 1 EIWOG 2010 is einschlägiger Verpflichtungen vor,

1. das von ihnen betriebene System sicher, zuverlässig, leistungsfähig und unter Bedachtnahme auf den Umweltschutz zu betreiben und zu erhalten (Z 1)
2. die zum Betrieb des Systems erforderlichen technischen Voraussetzungen sicherzustellen (Z 2)
3. auf lange Sicht die Fähigkeit des Netzes zur Befriedigung einer angemessenen Nachfrage nach Übertragung von Elektrizität langfristig sicherzustellen, und unter wirtschaftlichen Bedingungen und unter gebührender Beachtung des Umweltschutzes sichere, zuverlässige und leistungsfähige Übertragungsnetze zu betreiben, zu warten und auszubauen (Z 7, **Netzausbau**)
4. durch entsprechende Übertragungskapazität und Zuverlässigkeit des Netzes, einen Beitrag zur Versorgungssicherheit zu leisten (Z 8, grundlegende Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der **Versorgungssicherheit**)
5. Engpässe im Netz zu ermitteln und Maßnahmen zu setzen, um Engpässe zu vermeiden oder zu beseitigen sowie die Versorgungssicherheit aufrecht zu erhalten (Z 11, **Engpassmanagement**)
6. ein sicheres, zuverlässiges und effizientes Elektrizitätsnetz zu unterhalten, ... und Maßnahmen für den Wiederaufbau nach Großstörungen des Übertragungsnetzes zu planen und zu koordinieren, indem er vertragliche Vereinbarungen im technisch notwendigen Ausmaß sowohl mit direkt als auch indirekt angeschlossenen Kraftwerksbetreibern abschließt, um die notwendige Schwarzstart- und

Inselbetriebsfähigkeit ausschließlich durch die Übertragungsnetzbetreiber sicherzustellen (Z 15, Technische Maßnahmen zur **Vermeidung von Großstörungen** und Begrenzung ihrer Auswirkungen)

7. Energie, die zur Deckung von Energieverlusten und Kapazitätsreserven im Übertragungsnetz verwendet wird, nach transparenten, nichtdiskriminierenden und marktorientierten Verfahren zu beschaffen (Z 21, **Verlustenergiebeschaffung**)

§ 7 Abs 1 Z 69 EIWOG 2010 definiert als Übertragungsnetz ein „Hochspannungsverbundnetz mit einer Spannungshöhe von 110 kV und darüber, das dem überregionalen Transport von elektrischer Energie dient“.

Ein Übertragungsnetzbetreiber gemäß § 7 Abs 1 Z 70 EIWOG 2010 ist ua „eine natürliche oder juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft, die verantwortlich für den Betrieb, die Wartung sowie erforderlichenfalls den Ausbau des Übertragungsnetzes und gegebenenfalls der Verbindungsleitungen zu anderen Netzen sowie für die Sicherstellung der langfristigen Fähigkeit des Netzes, eine angemessene Nachfrage nach Übertragung von Elektrizität zu befriedigen, ist“.

Wird in diesem Zusammenhang berücksichtigt, dass das Bahnstromnetz ebenfalls ein Hochspannungsnetz mit einer Spannungshöhe von bis zu 110 kV ist, das dem überregionalen Transport von elektrischer Energie dient und durch eine juristische Person betrieben wird, die verantwortlich für den Betrieb, die Wartung sowie erforderlichenfalls den Ausbau des Übertragungsnetzes sowie für die Sicherstellung der langfristigen Fähigkeit des Netzes, eine angemessene Nachfrage nach Übertragung von Elektrizität zu befriedigen (vgl hier § 19 Abs 1 EisbG), ist, drängt sich eine Vergleichbarkeit der maßgeblichen technischen Betriebsanforderungen beider Systeme auf.

Die P1** unterliegt als Bahnstromnetzbetreiber damit zwar ausdrücklich nicht dem rechtlichen Anwendungsbereich des EIWOG 2010. Soweit dieses jedoch den maßgeblichen Standard für die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes und den jeweiligen Stand der Technik von Übertragungsnetzen festlegt, muss angenommen werden, dass die entsprechenden technischen Standards grundlegend auch für den Betrieb des Bahnstromnetzes Relevanz besitzen.

dd. Versorgungssicherheit und störungsfreier Betrieb

Aufgrund der angeführten Entflechtungsverpflichtungen für Übertragungsnetzbetreiber im öffentlichen Netz sind für den Betrieb des Bahnstromsystems außerdem noch jene Verpflichtungen hinzuzudenken, die im öffentlichen Netzbetrieb dem Regelzonenführer zukommen, und die sich gemäß der Bestimmungen des § 23 EIWOG 2010 in ihrer grundlegendsten Definition als die Bereitstellung der **Systemdienstleistung** oder Erhaltung der Leistungs-Frequenz-Regelung umschreiben lassen. Diese beinhaltet den Ausgleich von Aufbringung und Verbrauch und bezweckt unter Organisation und Einsatz von Regelenergie

die Netzfrequenz im Rahmen des Bahnstromsystems von 16,7 Hz zu jedem Zeitpunkt aufrechtzuerhalten.

Die Verpflichtungen der Systemdienstleistung und der Verlustenergiebeschaffung finden zT ausdrücklich in den detaillierten Bestimmungen des EIWOG 2010 zur Kostenfeststellung und Ermittlung der Systemnutzungsentgelte ihre Entsprechung, zT unterfallen Leistungen aufgrund Verpflichten gemäß § 40 EIWOG 2010 dem Netznutzungsentgelt ohne ausdrückliche Bezugnahme (vgl zur Auffangfunktion des Netznutzungsentgelts *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 742 f mwN).

Eine weitere spezifische Abgrenzung der Betriebspflichten gegeneinander, bzw eine Zusammenfassung unter allgemeine Begriffe gestaltet sich, insbesondere in Hinblick auf die Begriffe der Versorgungssicherheit und die Verpflichtungen zur Erhaltung eines störungsfreien Netzbetriebs, schwierig.

Grundsätzliche Verpflichtung eines Übertragungsnetzbetreibers ist neben der Bereitstellung der **Systemdienstleistung** zumindest die Aufrechterhaltung der **Versorgungssicherheit** und die **Verpflichtungen zur Erhaltung eines störungsfreien Netzbetriebs (Systemverantwortung)**, auch wenn sich eine weitere spezifische Abgrenzung der Betriebspflichten gegeneinander, bzw eine Zusammenfassung unter allgemeine Begriffe schwierig gestaltet.

Systemverantwortung kann dabei im Anschluss an die deutsche Lehre zum EnWG in jenem Sinne verstanden werden, der den Netzbetreiber zur Vermeidung von Großstörungen verpflichtet oder im Falle des Eintritts einer solchen den Netzwiederaufbau ermöglicht.

Daneben bilden Maßnahmen der Versorgungssicherheit im Sinne eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Betriebs des Systems den Maßstab der grundsätzlichen Verpflichtungen, die den Übertragungsnetzbetreiber zur Aufrechterhaltung des Netzbetriebs treffen.

In der deutschen Rechtswissenschaftlichen Literatur wird der Begriff der Versorgungssicherheit als „stets ausreichende und ununterbrochene Befriedigung der Nachfrage nach Energie“ (*Hellermann/Hermes* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG³ (2015) Rz 26 zu § 1) bzw, in Hinblick auf die Versorgungssicherheit des Übertragungsnetzbetreibers, deren gesetzlicher Verpflichtung als „der nachhaltigen Sicherstellung der Versorgung mit Elektrizität“ (*Sötebier* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG³ (2015) Rz 5 zu § 12) definiert.

In Hinblick auf den Betrieb eines Übertragungsnetzes beinhaltet der Begriff der Versorgungssicherheit zumindest Betriebs-, Wartungs- und Netzentwicklungspflichten (*Sötebier* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG³ (2015) Rz 5 zu § 12; vgl auch *B. Raschauer*, Handbuch Energierecht (2006) 125 ff).

Die für den Vollzug der Bestimmungen des EIWOG 2010 zuständige österreichische Energieregulierungsbehörde („E-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft (E-Control)“) geht in Auslegung der gesetzlichen Bestimmung mangels

einheitlicher gesetzlicher Definition von folgendem Begriffsverständnis für den Begriff der Versorgungssicherheit aus:

„Versorgungssicherheit bedeutet, dass Elektrizitätsverbraucher elektrische Energie mit definierter Qualität beziehen können, zu dem Zeitpunkt, wenn sie diese benötigen, und zu kostenorientierten und transparenten Preisen.“ (abrufbar unter <https://www.e-control.at/industrie/strom/versorgungssicherheit>, vgl auch *Sternig*, Versorgungssicherheit (2009) 170).

Die E-Control rückt den Begriff damit in die Nähe des Begriffs der Netzsicherheit iS eines sicheren Systembetriebs (vgl dazu auch E-Control, TOR, Teil A S 30).

Im Rahmen der Erlassung des „Energie-Versorgungssicherheitsgesetzes 2006“, BGBl I 106/2006 äußerten sich die Gesetzesmaterialien zur Versorgungssicherheit, die in diesem Zusammenhang auch als zentrale Aufgabe der Netzbetreiber angesehen wurde (*Urbantschitsch* in B. Raschauer (Hrsg), *Aktuelles Energierecht* (2011) 37).

Danach umfasst die Versorgungssicherheit in erster Linie die Aspekte der Sicherheit in Bezug auf den Zugang zu den Primärenergieträgern, Verfügbarkeit ausreichender Erzeugungskapazität und die Sicherheit der Netze (ErläutRV 1411 BlgNR 22.GP 9).

Die Erhaltung der Störungsfreiheit oder deren Beseitigung wird zT auch als „Systemverantwortung“ umschrieben und beinhaltet die Beseitigung von Engpässen und ähnliche Maßnahmen. Systemverantwortung meint in diesem Sinn die für die Übertragung der Elektrizität erforderlichen Systembedingungen zu erhalten und eine Gefährdung oder Störung des Elektrizitätsversorgungssystems zu vermeiden oder darauf mit Netz- und marktbezogenen Maßnahmen zu reagieren (*Sötebier* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), *EnWG*³ (2015) Rz 12 f zu § 12).

Aus den dargelegten Grundsätzen lässt sich somit prima facie jener Verpflichtungsbereich ableiten, der als grundlegende begriffliche Umschreibung der einen Übertragungsnetzbetreiber treffenden Verpflichtungen bezeichnet werden kann, und somit auch die maßgebliche Orientierung für den Betrieb des Bahnstromsystems liefert.

Im konkreten Fall ist es aufgrund der starken begrifflichen Divergenzen jedoch notwendig, **im Einzelfall auf konkrete vergleichbare Bestimmungen** Bezug zu nehmen. Die dargestellten Begriffe können daher nicht mehr als eine **Orientierung für die grundsätzlichen Pflichten des Netzbetriebs** bieten, im konkreten **Einzelfall muss auf spezifische Regelungen Bezug genommen werden** können.

ee. Ergebnis

Soweit daher eine spezifische auf das Bahnstromnetz bezogene Regelung im EisbG unterbleibt, zieht die Schienen-Control Kommission gegebenenfalls rechtliche oder technische Begriffe aus dem Bereich der Elektrizitätswirtschaft heran, um eine nachvollziehbare

Darstellung und Auslegung von Kostenpositionen zugrundeliegenden Netzbewirtschaftungsmaßnahmen zu gewährleisten, sofern diese unterschiedslos möglich ist.

Eine rechtliche Anwendung der entsprechenden energierechtlichen Bestimmungen auf die dem EisbG unterliegenden Sachverhalte erfolgt damit nicht, die Nachvollziehbarkeit der diesen zugrundeliegenden Erwägungen wird dadurch jedoch erleichtert.

Die **Einheitlichkeit der für den Betrieb eines Netzsystems grundlegenden Verpflichtungen** lassen sich in Ergänzung zu den eben angeführten Ausführungen auch durch einen Vergleich mit dem deutschen EnWG weiter veranschaulichen:

§ 11 EnWG legt die Versorgungssicherheit als zentrale Verpflichtung für den Betrieb von Energieversorgungsnetzen fest (*Sötebier* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG³ (2015) Rz 23 zu § 11). Die gesetzliche Verpflichtung bezieht sich in ihrem persönlichen Anwendungsbereich nicht auf eine bestimmte Kategorie von Netzbetreibern, sondern bezieht Betreiber von Übertragungs-, Verteiler- sowie Gas- und Stromnetzen gleichermaßen in den Anwendungsbereich der Norm mit ein (*Sötebier* in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG³ (2015) Rz 13 ff zu § 11).

Somit können durch die energieregulierungsrechtlichen Bestimmungen getroffene Regelungen – zusätzlich in Ermangelung anderer anwendbarer technischer Normen – als **technische Standards zur Auslegung der Leistungszuordnung im Rahmen der Bahnstromnetznutzungsentgelte**, wie gezeigt, hilfsweise herangezogen werden um den Umfang der betriebs- und verkehrstechnischen Sicherungspflichten, die die P1** gemäß § 10 iVm § 19 Abs 1 EisbG treffen, auszufüllen.

Eine solche Vorgehensweise kann zumindest bezüglich jener Leistungen, die unzweifelhaft und unstrittig als Kernverpflichtungen jedes Netzbetriebs angesehen werden müssen, wie zB der Erbringung der Regelleistung oder der Beschaffung von Netzverlusten, außer Diskussion bleiben. **Diese Leistungen werden von der Schienen-Control Kommission aus Gründen der einheitlichen Begriffsverwendung im gegenständlichen Bescheid zusammenfassend als „Systemdienstleistungen“ bezeichnet.**

Für die Beurteilung spezifischer Leistungen oder Teilleistungen ist eine Heranziehung der dargelegten Grundsätze zur Beurteilung der Kostenanerkennung jedenfalls zielführend.

In Hinblick auf die Anerkennung von Kosten im Rahmen der Bahnstromnetznutzung muss es aufgrund des bisher Gesagten zur Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 19 EisbG aber zuletzt darauf ankommen, dass es sich um eine **Leistung handelt, die rechtlich dem Betrieb des Bahnstromnetzes zugeordnet werden kann, und die sachlich nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass damit eine Beeinträchtigung des störungsfreien Betriebs des Bahnstromsystems einhergehen würde.** Zur inhaltlichen Auffüllung der so vorliegenden Voraussetzungen ist die Heranziehung der beschriebenen Grundsätze zweckmäßig und zielführend.

iii. Kostenermittlung als Grundlage der Entgeltbestimmung

a. Allgemeines

Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich zusammenfassend, dass im Anwendungsbereich des § 69b EisbG der Grundsatz der Kostenorientierung maßgeblich ist und für die Bestimmung der Entgelte die Kosten des Netzbetriebs heranzuziehen sind. Zwischen Kosten und Tarifen muss daher ein nachvollziehbarer Zusammenhang bestehen, insofern als die Kosten des Netzbetriebs grundsätzlich die Höhe der Tarife bestimmen (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 76).

Die weitere Anerkennung der Kostenpositionen dem Grunde nach erfolgt wie oben unter A.ii. ausführlich dargelegt wurde gemäß §§ 10, 19 iVm § 69b EisbG. Eine Kostenanerkennung erfolgt daher nur in Hinblick auf jene Kosten, die für den Netzbetrieb in seiner spezifischen eisenbahnrechtlichen und -technischen Ausprägung notwendig sind und dem Netzbetrieb als solchem zugerechnet werden können (Grundsatz der Kostenwahrheit; vgl dazu *Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 83; VwGH 18.11.2014, 2012/05/0092).

Der Grundsatz der Kostenwahrheit findet seinen spezifischen Ausdruck im EisbG sowohl im Rahmen des grundsätzlichen Nichtdiskriminierungsgebots, als auch positivrechtlich im Rahmen der Bestimmungen des § 54 EisbG und des § 58b Abs 4 EisbG, der bestimmt, dass ein Betreiber von Serviceeinrichtungen Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten hat, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.

Sowohl der Wortlaut des § 69b EisbG als auch der Grundsatz der Kostenorientierung in diesem allgemeinen Verständnis lassen jedoch die zeitliche Dimension der Kostenermittlung offen. Bestimmungen des österreichischen und deutschen Energierechts legen der Kostenermittlung eines Netzbetreibers regelmäßig die Kosten vergangener Geschäftsjahre zugrunde (§§ 59 ff ElWOG 2010; vgl auch *Ennser, Netzentgelte neu nach ElWOG 2010, ecolex* 2011, 759 (760); *K. Oberndorfer, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem ElWOG 2010* 4 (5); zur Kostenermittlung im EnWG vgl etwa *Groebel in Britz/Hellermann/Hermes (Hrsg), EnWG* (2015) § 21 Rz 76 ff).

Dabei ist jedoch unter Zugrundelegung des Legalitätsprinzips zu berücksichtigen, dass gleiche Rechtsbegriffe und gleiche Grundsätze in unterschiedlichen Rechtsbereichen und somit unter unterschiedlicher positivrechtlicher Ausgestaltung einen unterschiedlichen Inhalt aufgrund eines unterschiedlichen Normzwecks aufweisen können (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 80).

Für die Beurteilung der zeitlichen Bedingungen der Kostenermittlung und die weitere Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Bahnstromnetzentgeltkalkulation muss daher der einschlägige positivrechtliche Rahmen des EisbG herangezogen werden. In Ermangelung einer ausdrücklichen Regelung durch § 69b EisbG ist zur Bestimmung des zeitlichen Bezugspunktes

und damit zur Ermittlung des Normzwecks des Kostenmaßstabs zunächst, und vorrangig, auf die Bestimmungen zur Veröffentlichung der Netzentgelte zurückzugreifen.

b. Veröffentlichungspflicht und zeitlicher Vorlauf

Gemäß § 59 Abs 4 EisbG haben in Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten für den Zugang zu an ihre Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein. Darin haben gemäß § 59 Abs 4 Z 2 lit a EisbG auch die entsprechenden Informationen, die die Einzelheiten zur Entgeltregelung beinhalten, enthalten zu sein.

Die Verpflichtung, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über Entgelte und Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zu den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, mit enthalten müssen oder diesbezüglich auf eine Internetseite des Betreibers dieser Serviceeinrichtungen zu verweisen haben, stellt eine wesentliche Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage dar (ErläutRV 841 BlgNR 25. GP 8).

Die Bestimmung des § 59 EisbG setzt damit die dementsprechenden Vorgaben gemäß Art 27 und des Anhangs IV der RL 2012/34/EU um.

Die grundsätzliche Verpflichtung zur rechtzeitigen und transparenten Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wurde im Rahmen der Nov des EisbG, BGBl I 2004/38, eingeführt und ersetzte damit gleichzeitig den zuvor bestehenden Genehmigungsvorbehalt.

Hintergrund der Neuregelung waren Deregulierungserwägungen, Normzweck der damals neu eingeführten Veröffentlichungspflichten und der damit verbundenen Fristen die Anforderung, Transparenz und einen nicht diskriminierenden Zugang zur Schieneninfrastruktur für alle Zugangsberechtigten sicherzustellen (ErläutRV 349 BlgNR 22. Gp 8). Die Gewährleistung dieser Absicherung erfolgt im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht durch die Schienen-Control Kommission. Diesen Anforderungen an die Transparenz und Nichtdiskriminierung hat der Infrastrukturbetreiber formell durch Einhaltung der Fristen gemäß § 59 Abs 8 EisbG zu entsprechen.

Gemäß § 59 Abs 8 EisbG müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist gemäß § 65 Abs 4 EisbG veröffentlicht und der Schienen-Control Kommission vorgelegt werden. Gemäß § 59 Abs 2 EisbG hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

Der Zweck des 6. Teils des EisbG besteht in der Herstellung von Marktöffnung und Wettbewerb (*Liebmann*, EisbG (2004) Rz 1 zu § 54), insbesondere der wirtschaftlichen und effizienten Nutzung des Schienenverkehrsinfrastruktur (*Lewis*, Eisenbahnregulierungsrecht

(2002) 167). Die Regelung dieser Ziele im 6. Teil des EisbG dient zudem der Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums gemäß der Bestimmungen der RL 2012/34/EU idF RL (EU) 2370/2016.

c. Basis der Kostenermittlung

Den dargelegten Grundsätzen (A.iii.a.) lässt sich entnehmen, dass den Tarifen die Kosten des Netzbetriebs zugrunde zu legen sind und zwischen Kosten und Tarifen ein nachvollziehbarer Zusammenhang bestehen muss, die Tarife aber mit zeitlichen Vorlauf gemäß § 59 Abs 8 EisbG zu veröffentlichen sind (A.iii.b.).

Ausgangspunkt der Kostenermittlung sind die angefallenen Kosten des Netzbetreibers für den Betrieb seines Stromnetzes (für den 50 Hz-Bereich vgl zB *K. Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010 4 (6)). Die Entgeltermittlung erfolgt auf Grundlage dieser Kostenbasis für einen zukünftigen Zeitpunkt, der sich vom Veröffentlichungszeitpunkt und dem Zeitpunkt der Bestimmung der Entgelte unterscheidet.

Die gewählte Kostenbasis für die Bestimmung der Entgelte muss daher den rechtlichen Anforderungen des EisbG genügen, um im Ergebnis eine Kostenermittlung gewährleisten zu können, die

1. die Tariflast im Sinne der Verursachungsgerechtigkeit der Netznutzer iSd Nichtdiskriminierung gemäß § 54 EisbG sowie die Kostenorientierung und Kostenwahrheit gewährleistet
2. die grundrechtlich geschützten Rechtspositionen des Netzbetreibers in Hinblick auf Gleichheitssatz, Eigentumsgarantie und Erwerbsfreiheit im Rahmen der geltenden Bestimmungen des 6. Teils des EisbG berücksichtigt (zur grundrechtlichen Dimension sektorenspezifischer Preisregulierung in den Netzwirtschaften vgl *K. Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010 4 (FN 11) vgl auch *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 693 ff; eingehend *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 59 ff)
3. und somit eine gesetzes- und verfassungskonforme Grundlage für eine Prognoseentscheidung im Sinne einer Plankostenrechnung zur Entgeltbestimmung darstellt

Wie bereits weiter oben mehrfach dargelegt lässt sich aus dem Kostenmaßstab des § 69b EisbG, insbesondere aus dem Grundsatz der Kostenorientierung der Entgeltbestimmung ableiten, dass zwischen Kosten und Tarifen ein nachvollziehbarer Zusammenhang bestehen muss, insofern als die Kosten des Netzbetriebs grundsätzlich die Höhe der Tarife bestimmen.

Insofern wirkt der Kostenmaßstab des § 69b EisbG auch gegenüber den Nutzern der Serviceleistung als kostenbegrenzendes Element, weil keine Faktoren die Kostenermittlung zugunsten der Entgeltbestimmung verzerren dürfen, die auf Kostenebene zu einer Erlössteigerung des Betreibers führen würden. Dies gilt umso mehr, als die

Gewinnkomponente bereits durch § 69b EisbG abschließend geregelt und von der Kostenermittlung als Basis der Entgeltbestimmung getrennt ist.

Insbesondere die Zielbestimmung des § 54 EisbG normiert als grundsätzliche Regelungszwecke des 6. Teils des EisbG die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen, Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs und die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung.

Die Bestimmungen der Preisregulierung der §§ 69b und 67 ff EisbG sind positivrechtlicher Ausdruck dieser Normzwecke, denen somit zwar keine über den Wortlaut der Bestimmungen hinausgehende Bedeutung zukommen kann, die aber im Sinne der genannten Zielbestimmungen ausgelegt werden müssen.

Für den Zugang zu Serviceeinrichtungen ist somit zwar ausschließlich der Kostenmaßstab des § 69b EisbG maßgeblich, Kostenermittlung und Bestimmung des angemessenen Gewinns sind in Ansehung der Ziele und Normzwecke des 6. Teils des EisbG aber in der gebotenen Strenge auszulegen, um eine Verzerrung des Wettbewerbs durch die Tarifbestimmung zu vermeiden.

Insbesondere dieser Zusammenschau von Zielbestimmungen und positivrechtlicher Preisregelung in Verbindung mit den aus § 69b EisbG ableitbaren Kostengrundsätzen lässt sich daher entnehmen, dass die Entgeltbestimmung streng an die Kostenermittlung gekoppelt sein muss. Die Kostenermittlung als Tarifgrundlage muss daher trotz des zeitlichen Vorlaufs der Entgeltbestimmung eine exakte Orientierung der Entgelte an den Netzkosten gewährleisten.

Wie die Schienen-Control Kommission bereits oben unter A.i.e. dargelegt hat, vertritt die österreichische höchstgerichtliche Rechtsprechung die Auffassung, dass Maßnahmen der Preisregulierung den grundrechtlichen Anforderungen der Eigentumsgarantie und Erwerbsfreiheit unterliegen und kostendeckend sein und eine Gewinnkomponente enthalten müssen.

Der durch die §§ 69b EisbG iVm 59 Abs 8 EisbG verwirklichten ex-ante Entgeltbestimmung liegt somit auch ein Interessensausgleich zwischen der Herstellung eines funktionsfähigen Wettbewerbs und daraus entspringender Kostenbegrenzung über die tatsächlich angefallenen Kosten hinaus auf der einen Seite, als auch der grundrechtlichen geschützten Position des Betreibers zur Gewährleistung der Kostendeckung und der Zuerkennung eines angemessenen Gewinns auf der anderen Seite zugrunde, welcher durch die Kostenermittlung vorzunehmen ist.

Diese Anforderungen an die Kostenermittlung können durch die folgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

1. Die angesetzten Plankosten müssen den Ist-Kosten, die der zeitlich versetzten Tarifperiode zugrundeliegen möglichst genau entsprechen.
2. Der Entgeltbestimmung muss dazu eine möglichst genaue Datenbasis zugrunde gelegt werden.

Eine geeignete Kostendatenbasis, die diesen Anforderungen entspricht ist in Form der Kosten und Mengen der letzten Geschäftsjahre für die jeweilig geltend gemachte Kostenposition verfügbar und kann diesen Anforderungen entsprechend zur Bestimmung der Plankosten herangezogen werden.

Die Istwerte der abgelaufenen Geschäftsjahre bilden damit den Ausgangspunkt für die weitere Berechnung der Plankosten für die Entgeltbestimmung. Die Zugrundelegung von auf den Kosten- und Mengendaten vergangener Geschäftsjahre basierenden Planungskosten entspricht wie dargestellt auch den durch § 69b EisbG vorgegebenen Kostengrundsätzen.

Die jeweilige Kostenermittlung und Erstellung der Plankosten gründet auf der einer Kostenposition zugrundeliegenden Leistung und kann mengen- oder preisbezogen erfolgen, soweit es sich um Kostenpositionen beinhaltet, die arbeits- oder leistungsbezogene Stromlieferungen im Rahmen der Netzdienstleistungen zum Inhalt haben.

Anderen Kostenpositionen, die die zum Betrieb des Netzes notwendigen Infrastrukturleistungen abbilden, wie Anlagen-, Personal- oder sonstige netzbezogene Kostenbestandteile (zB Personal- oder IT-Kosten), kann ganz oder nur zum Teil auch eine Bewertung mit kalkulatorischen Kosten zugrunde liegen (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 78).

Langfristige Beschaffungsstrategien (Verlustenergiebeschaffung, Regelleistung) bestehen in Hinblick auf die Kostenermittlung wiederum aus den tatsächlichen Ist-Kosten der beschafften Produkte und enthalten lediglich im Rahmen der Bedarfsbewertung (zB HPFC-Bewertung) ein kalkulatorisches Prognoseelement in Hinblick auf Kosten- und Mengen der zu bestimmenden Tarifperiode.

Die Anpassung der so ermittelten, auf vergangenen Perioden beruhenden Kosten im Sinne einer auf die Entgeltbestimmung der jeweiligen Tarifperiode gerichteten Prognoseentscheidung erfolgt im gegenständlichen Verfahren durch den Netzbetreiber unterschiedlich und sachgerecht je nach geltend gemachter Kostenposition (eine eingehende Darstellung der Plankostenherleitung für jede Kostenposition erfolgt ab Punkt 2. des gegenständlichen Bescheids).

Dabei kann uU in Hinblick auf eine sachgerechte Kostenermittlung auch die Heranziehung eines mehrjährigen Durchschnitts mehrerer Rechnungsjahre zur Glättung der Kostenbasis als Datengrundlage zweckmäßig sein (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 79).

Letztlich muss es jedoch in jedem Fall Ziel der Kostenermittlung sein, unabhängig davon ob es sich um eine rein vergangenheitsbezogene Ist-Kosten Basis, eine rein planwertbezogene oder eine Mischform der Plankostenermittlung handelt, die Plankostenermittlung so anzusetzen, dass die der Entgeltbestimmung zugrundeliegenden Plankosten den Ist-Kosten der Tarifperiode möglichst genau entsprechen (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 92).

Um den gesetzlichen Anforderungen an eine sachgerechte und nichtdiskriminierende Kostenermittlung bestmöglich zu entsprechen sind daher nach Ansicht der Schienen-Control Kommission die folgenden Grundsätze als Voraussetzungen bzw Schranken der Plankostenermittlung zu berücksichtigen:

Unabhängig davon, ob es sich bei verwendeter Datengrundlage um Ist-Kosten vergangener Geschäftsjahre oder kalkulatorische Kosten handelt, hält die Schienen-Control Kommission fest, dass Plankosten nur dann als Kostengrundlage herangezogen werden können, wenn die folgenden Grundsätze Berücksichtigung finden (vgl dazu auch die deutsche Rechtslage und Rsp zur Kostenermittlung in *Scholtka/Brucker*, Entgeltregulierungs der Energienetze (2013) 33; *Groebel* in *Britz/Hellermann/Hermes* (Hrsg), EnWG (2015) § 21 Rz 78):

- 1. Den Plandaten müssen in Bezug auf die der Entgeltbestimmung der zugrundeliegenden Tarifperiode als Planungsperiode gesicherte Erkenntnisse zugrunde liegen.**
- 2. Der Kostenkalkulation muss dazu eine dem Grunde und der Höhe nach entsprechende sachliche Herleitung zugrunde liegen.**
- 3. Zudem muss sich aus objektiven Anhaltspunkten schlüssig ableiten lassen, dass diese Kosten auch entstehen werden.**

d. Prognoseentscheidung und Verursachungsgerechtigkeit

Der Plankostenermittlung als Prognoseentscheidung liegt notwendig auch ein Wahrscheinlichkeitselement zugrunde, da die Entgeltbestimmung auf der Basis von Plankosten Kosten abbilden muss, die erst in der Zukunft anfallen und deren tatsächliche Höhe zum Zeitpunkt der Entgeltbestimmung daher noch nicht feststeht.

Aus der dargestellten Systematik des EisbG und den dargelegten Grundsätzen der Kostenermittlung ergibt sich zwar, dass die Entgeltbestimmung gemäß § 69b EisbG iVm § 59 Abs 8 EisbG eine Prognoseentscheidung darstellen muss, die somit nicht dieselbe Rechtssicherheit bietet, die eine Kostenprüfung auf Basis der angefallenen Ist-Werte mit sich bringt.

Eine gewisse Unsicherheit ist einer vorausschauenden Tarifberechnung jedoch immer immanent und kann, gerade in Rechtsbereichen, die eine verlässliche Planungsgrundlage im Rahmen der Entgeltregulierung als Grundlage eines nichtdiskriminierenden Wettbewerbsumfelds sicherstellen sollen, grundsätzlich nicht vermieden werden.

Unter Beachtung der unter A.iii.c. dargelegten Grundsätze wird jedoch eine möglichst genaue Entsprechung der der Entgeltbestimmung zugrundegelegten Plankosten zu den in der Tarifperiode entstehenden Ist-Kosten, und somit eine Tariflastentscheidung sichergestellt, die die Sachlichkeit der Entgelte im Sinne der Verursachungsgerechtigkeit für die tarifunterworfenen Netznutzer gewährleistet (zum Begriff der Verursachungsgerechtigkeit vgl

OGH 05.04.2013, 8 Ob 29/13t mit Hinweis auf VfSlg 19700; *Leitl*, Regulierungsbehörden im österreichischen Recht (2006) 67).

Auch eine rein zukunftsorientierte Kostenprognose wäre - zum Vergleich - abgesehen von einem höheren Aufwand, mit ebensogroßen Unsicherheiten behaftet wie eine auf verfügbaren Daten der Vergangenheit beruhende Plankostenermittlung (*Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 78).

Darüber hinaus lässt sich dem EisbG an keiner Stelle die Berücksichtigung eines Effizienz- oder Anreizkriteriums bei der Kostenbestimmung entnehmen. Wie bereits soeben und oben unter A.iii.a. und A.iii.b. dargestellt wurde, ist jedoch dem Grundsatz der Kostenorientierung des EisbG in seinem Grundverständnis in verfassungskonformer Interpretation die Ausformung einer kostenorientierten Entgeltermittlung unter Berücksichtigung einer angemessenen Gewinnspanne zu entnehmen, weshalb ohne eine ausdrückliche positivrechtlich normierte Grundlage nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung Preis- oder Zielvorgaben im Sinne einer Effizienz- oder Anreizsetzung zugrunde zu legen sind (dazu noch unten B.ii. und B.iii.).

Ohne derartige produktivitätsbezogene Faktoren kann einer zukunftsorientierten Kostenprognose jedoch auch kein Mehrwert gegenüber einer auf vergangenen Kosten beruhenden Plankostenermittlung entnommen werden. Zudem wird, wie soeben dargestellt werden konnte, durch den zugrundegelegten Ansatz der Kostenermittlung aus gesicherten Erkenntnissen im Sinne einer sachlichen Herleitung, die auf objektiven Anhaltspunkten beruht, sichergestellt, dass die angesetzten Plankosten den anfallenden Kosten der Tarifperiode möglichst genau entsprechen und ein größtmöglicher Interessenausgleich sowohl auf Ebene der Tarifunterworfenen im Sinne der Nichtdiskriminierung, als auch des entgelterhebenden Unternehmens erreicht wird und die Tarifentscheidung der Nichtdiskriminierung und Sachgerechtigkeit (Verursachungsgerechtigkeit) entspricht.

Eine vielfältige Rechtsprechung zum rechtlichen Phänomen der Prognoseentscheidung geht in eben diesem Sinne, trotz der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen in denen eine Prognoseentscheidung aus unterschiedlichen rechtlichen Erwägungen vorgesehen sein kann, davon aus, dass eine sachliche Untermauerung der Prognoseelemente die Gesetzmäßigkeit und Sachgerechtigkeit der Prognoseentscheidung gewährleistet (vgl statt vieler zB die Anforderungen und rechtliche Beurteilung in VfSlg 11914/1988; 11629/1988; VwGH VwSlg 14191 A/1994; VwSlg 17301/ A/2007; dazu auch *B. Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) RZ 580).

iv. Zu den Grundsätzen der Beweiswürdigung

Sofern die Schienen-Control Kommission im Rahmen der Bescheidbegründung mit der Würdigung von Sachverständigengutachten befasst ist, müssen die entsprechenden Grundsätze, die bei der Beurteilung sachverständig beigebrachter Beweismittel zur Anwendung zu kommen haben, eingehalten werden.

Zwar unterliegen grundsätzlich auch Sachverständigengutachten der freien Beweiswürdigung, die Rsp des VwGH hat jedoch die folgenden maßgeblichen Rechtssätze zur Würdigung von, insbesondere widersprechenden, Sachverständigengutachten herausgearbeitet, die auch im Rahmen der folgenden rechtlichen Beurteilung des verfahrensgegenständlichen Sachverhalts und Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens heranzuziehen sind:

Die Behörde hat gem § 84 Abs 1 EiszG das AVG anzuwenden und gem § 45 AVG vom Grundsatz der freien Beweiswürdigung auszugehen. Dabei ist die Behörde bei der Beweiswürdigung nicht an feste Regeln gebunden (*Schulev-Steindl, Verwaltungsverfahrenrecht*⁶ (2017) 200) und hat unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist (*Kolonovits/Muzak/Stöger, Verwaltungsverfahrenrecht*¹⁰ (2014) Rz 325).

Mit diesem Grundsatz wird die Gleichwertigkeit aller Beweismittel festgelegt. Wesentlich ist, dass die Behörde bei der Würdigung des inneren Wahrheitsgehalts eines Beweismittels schlüssig im Sinne der logischen Denkgesetze vorzugehen hat. Die vorgenommenen Erwägungen müssen schlüssig sein und mit den Gesetzen der Logik und dem allgemeinen menschlichen Erfahrungsgut in Einklang stehen.

Insbesondere ist durch diesen Grundsatz festgelegt, dass die Behörde, und nicht ein Sachverständiger, nach freier Überzeugung beurteilt, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht (VwGH 25.6.1992, 91/09/0231).

Eine Überantwortung der Beweiswürdigung an Sachverständige wäre iSd § 45 Abs 2 AVG rechtswidrig, da ein Sachverständiger nicht dazu befugt ist, Rechtsfragen zu lösen oder eine Beweiswürdigung vorzunehmen (ausdrücklich VwGH 25.2.2004, 2003/12/0027).

Auch macht der Umstand, dass aus den einer Behörde vorliegenden Ermittlungsergebnissen auch andere Schlüsse gezogen werden könnten, die Beweiswürdigung nicht unschlüssig (VwGH 31.1.2012, 2010/05/0212).

Der Entschluss der Behörde, einem Gutachten zu folgen, bildet einen Akt der freien Beweiswürdigung gemäß § 45 Abs 2 AVG; der in der Beweiswürdigung gelegene Denkvorgang hat zu einem den Denkgesetzen entsprechenden Ergebnis zu führen, der Sachverhalt, der in dem Denkvorgang gewürdigt wurde, muss in einem ordnungsgemäßen Verfahren ermittelt worden sein (VwGH 04.10.2012, 2010/09/0232).

Die Behörde ist verhalten, im Rahmen ihrer freien Beweiswürdigung auch die Schlüssigkeit des Sachverständigengutachtens iS der Denkgesetze zu überprüfen (vgl zuletzt etwa VwGH 24.04.2003 2002/07/0018 mHw auf StammRS VwGH 10.12.1952, 2740/51, VwSlg 2778 A/1952).

Ein Sachverständigengutachten, das von der Behörde ihrer Entscheidung zugrunde gelegt wird, muss ausreichend begründet sowie schlüssig und nachvollziehbar sein (VwGH 27.04.2000, 98/06/0092 mHw auf StammRS VwGH 24.1.1983, 83/10/0160, VwSlg 10952 A/1983).

Die Behörde hat in diesem Sinn ein Gutachten auf seine Vollständigkeit, dh, ob es Befund und Gutachten im engeren Sinn enthält, und Schlüssigkeit zu überprüfen (VwGH 22.04.2010, 2008/09/0316). Auf eine förmliche Gliederung in Befundaufnahme und Gutachten im engeren Sinn kommt es jedoch nicht an, maßgebend sind vielmehr Vollständigkeit und Schlüssigkeit von Sachverhaltsaufnahme und Gutachten (VwGH 13.12.1995, 90/10/0018, VwSlg 14370 A/1995).

Wird von der Partei vorgebracht, das Gutachten stehe mit den Erfahrungen der in Betracht kommenden Wissenschaften in Widerspruch, so muss diese Behauptung grundsätzlich unter Darstellung der gegen das Gutachten gerichteten sachlichen Einwände durch das Gutachten eines anderen Sachverständigen unter Beweis gestellt werden; von diesem Erfordernis kann nur dann Abstand genommen werden, wenn unter Beweis gestellt werden kann, dass sich das Parteivorbringen auf der Höhe eines wissenschaftlichen Gutachtens bewegt (VwGH 90/10/0018 VwSlg 14370 A).

Zwar könnte eine Partei Unvollständigkeiten eines Gutachtens aufzeigen und dagegen relevante Einwendungen erheben, doch müsste dies durch auf gleicher fachlicher Ebene angesiedelte Argumente erfolgen. Durch bloße gegenteilige Behauptungen, in denen einzelne Einschätzungen und Schlussfolgerungen eines Amtssachverständigen als unrichtig bezeichnet werden, kann dessen Gutachten jedoch nicht entkräftet werden (VwGH 30.06.2010, 2009/12/0124).

Die Behörde kann ferner bei Vorliegen einander widersprechender Gutachten auf Grund eigener Überlegungen mit entsprechender Begründung einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit den Vorzug geben (VwGH 5.11.2015, 2013/06/0094; 4.8.2015, 2012/06/0139).

Sie hat bei einander widersprechenden Gutachten nach den Grundsätzen der freien Beweiswürdigung zu prüfen, welchem von ihnen höhere Glaubwürdigkeit beizumessen ist (VwGH 20.2.2014, Ro 2014/09/0004).

Dabei hat sie jene Gedankengänge aufzuzeigen, die sie veranlasst haben, von den an sich gleichwertigen Beweismitteln dem einen höheren Beweiswert zuzubilligen als dem anderen (vgl etwa zuletzt VwGH 24.2.2015, 2013/05/0020; 8.4.2014, 2011/05/0071; VwGH 29.4.2013, 2010/06/0270 mHw auf StRS).

Die Behörde muss Gutachten und Gegengutachten jedoch nicht gegeneinander abwägen, wenn sich das Gegengutachten mit der relevanten Sachverhaltsfrage gar nicht auseinander gesetzt hat (VwGH 21.09.1999, 95/08/0146).

Der Widerspruch eines Sachverständigengutachtens mit den Denkgesetzen oder mit den Erfahrungen des Lebens sowie Einwendungen gegen die Schlüssigkeit eines Gutachtens einschließlich der Behauptung, die Befundaufnahme sei unzureichend bzw der Sachverständige gehe von unrichtigen Voraussetzungen aus, kann auch von einem Laien ohne fachkundige Stütze eingewendet werden (VwGH 12.12.2013, 2012/06/0184; VwGH 20.12.1995, 90/12/0125; VwGH 353/67 VwSlg 7615 A).

B. Zum Vorbringen der P3**

i. Vorbringen

Die P3** (in Folge „P3**“) bringt mit ihrer Eingabe vom 22.08.2018 vor, die von der P1** im Rahmen ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 veröffentlichten Tarife zur Bahnstromnetznutzung stellten ein Problem für den Wettbewerb sowohl im Bereich der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen, als auch im Bereich der Bahnstromversorgung dar. Die P3** bemängelt insbesondere fehlenden Wettbewerbsdruck als auch überhöhte Bezugskosten und führt dies auf

1. Zu hohe tatsächliche Kosten, da der P1** im Rahmen des anwendbaren Kostenmaßstabs des § 69b EisbG eben die tatsächlichen Kosten zuerkannt würden und dadurch jeder Druck hinsichtlich effizienter Unternehmensführung genommen würde,
2. Die Aufgliederung der Tarife in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen in einen Tarif „Nutzung Umformung“ und „Verteilung“, mit welcher der Wettbewerb im Bereich der Versorgung mit Bahnstrom effektiv und strukturell unterbunden würde.

a. Ineffiziente Kostenermittlung als Basis überhöhter Entgelte

Die P3** führt dazu zunächst grundlegend aus, das Bestehen regulatorischer Vorschriften zur Preiskontrolle als Ausdruck sektorenspezifischer Wettbewerbsüberwachung schliesse die Anwendung der nationalen sowie – bei spürbarer Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels – der Wettbewerbsrechtsvorschriften der Europäischen Union nicht aus. Dazu referenziert die P3** weiter auf die Rsp des EuGH nach der eine parallele Anwendung von allgemeinem Wettbewerbs- und Regulierungsrecht grundsätzlich besteht. Das Verhalten der P1** bei Festsetzung der Bahnstromnetztarife unterläge daher auch im gegenständlichen Fall wettbewerbsrechtlichen Grundsätzen.

Im Folgenden geht die P3** auf die Bestimmungen der §§ 54 und 56, 58 EisbG sowie Art 102 AEUV ein und bringt diese mit dem allgemeinen unionsrechtlichen Diskriminierungsverbot in Zusammenhang.

§ 69b EisbG sei schließlich, unter Berücksichtigung von insbesondere § 54 EisbG, nach Auffassung der P3** so zu lesen, dass insbesondere mit dem durch § 69b EisbG bei der Entgeltbestimmung zuzustehenden angemessenen Gewinn „ein Gewinn gemeint sei, der von einem zumindest durchschnittlich effizienten Unternehmen erzielt werden kann und somit als angemessen einzustufen ist“. Die gegenteilige Annahme, dass die Effizienz des dienstleistungserbringenden Unternehmens nicht zu beachten sei, würde mit dem in § 54 EisbG niedergelegten Ziel der Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs konfliktieren.

In ihren weiteren Ausführungen nimmt die P3** auch auf das unionsrechtliche Effektivitätsgebot und die Bestimmungen der RL 2012/34/EU Bezug. Nach Ansicht der P3** wären insbesondere Art 30 Abs 1 RL 2012/34/EU, Art 30 Abs 4 RL 2012/34/EU und die Rsp des

EuGH zu dessen Vorgängerbestimmung in Art 6 Abs 2 RL 2001/14/EG zu berücksichtigen. Die daraus ableitbaren Grundsätze, nämlich die Anreizsetzung zur Senkung der Zugangsentgelte, der Schutz vor Ineffizienzen, und das Gebot zur effizienten Bewirtschaftung der Infrastruktur wären über Art 56 RL 2012/34/EU im Rahmen der Entgeltkontrolle auch auf die Prüfung der Bahnstromnetzentgelte anzuwenden.

Ein bloßes Abstellen auf die tatsächlichen Kosten eines Betreibers würde hingegen Gefahr laufen, Ineffizienzen unberücksichtigt zu lassen und diese dauerhaft zu verfestigen und damit nach Ansicht der P3** die durch die Richtlinie verfolgten Ziele wie auch die den Abnehmern eingeräumten Rechte praktisch verunmöglichen oder erheblich erschweren.

Als Zwischenergebnis hält die P3**, zunächst etwas widersprüchlich, fest, die Eisenbahnregulierungsbehörde hätte auch die wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen „anzuwenden“, referenziert aber sogleich auf regulierungsbehördliche Entscheidungen, nach welchen die spezifischen regulierungsrechtlichen Vorschriften lediglich „im Einklang mit wettbewerbsrechtlichen Tatbeständen“ auszulegen wären.

In weiterer Folge referenziert die P3** auf die vorläufige Ansicht der Kommission im Beschluss Deutsche Bahn I&II, die die Versorgung mit Bahnstrom als eigenständigen Markt definiert und dabei auch die Übertragung und den Verkauf als weitere eigenständige Märkte einschätzt. Die P3** nimmt im Anschluss an die Beurteilung der Kommission eine marktbeherrschende Stellung der P1** als natürlicher Monopolist im Bahnstromnetzbereich und aufgrund des von der P3** postulierten fehlenden Wettbewerbs auch für den Bereich der Lieferung von Bahnstrom an und weist auf das damit verbundene Verbot des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung und die mögliche Marktmachtübertragung auf verbundene Märkte hin.

Mit ihren weiteren Ausführungen leitet die P3** zunächst aus den §§ 56 ff EisbG, bzw aus einem Rekurs auf die wettbewerbsrechtliche „essential facilities“-Doktrin die Verpflichtung der P1** zur Umformung des von Drittanbietern bezogenen Stroms ab. Dementsprechend habe die Leistung der Umformung, der erwähnten „essential facilities“-Doktrin zufolge zu fairen und angemessenen Bedingungen zu erfolgen („fair and reasonable terms“).

Die P3** zieht in weiterer Folge zur Auslegung des allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Begriffs von „fairen und angemessenen Bedingungen“ eine Entscheidung des britischen Competition Appeal Tribunal eines monopolistisch organisierten Wasserversorgungsunternehmens heran. Anhand der referenzierten Entscheidung geht die P3** auf die dort beschriebenen Ansätze zur Kostenermittlung ein (Accounting costs plus (AAC+), Long-run Incremental Costs; Local Accounting Costs (LAC) und Efficient Component Pricing Rule (ECPR)).

Auch bezieht sich die P3** zur Begründung einer Überprüfung der objektiven Rechtfertigung tatsächlich entstandener Kosten auf ein Judikat des EuGH zur Kostenregulierung einer Verwertungsgesellschaft (EUGH 13.07.1989, C-395/87, Tournier). Insbesondere wären

demnach die Notwendigkeit und Wirksamkeit der Kosten und die Angemessenheit zur Vermeidung monopolbedingter Ineffizienzen zu berücksichtigen.

Schließlich betont die P3** in Anlehnung an das Telekommunikationsrecht die dort durch eine Empfehlung der Kommission anzuwendenden Kriterien um Anreize zu setzen, die Effizienz der Kosten zu erhöhen und verweist auf die Bestimmungen des Energieregulierungsrechts, insbesondere auf § 59 EIWOG 2010, welcher Durchschnittsbetrachtungen bei der Kostenbestimmung und eine Angemessenheitsprüfung der Kosten ausdrücklich für zulässig erklärt.

Schließlich macht die P3** geltend, es sei darauf zu achten, „dass den Leistungen nur jene Kosten und diese auch nur in jenem Umfang zugerechnet werden, der für die Erbringung dieser Leistungen (bei effizienter Vorgehensweise) erforderlich ist“. Daher wären Kosten aus der Erzeugung von 16,7 Hz-Energie und solche Kosten, die daraus entstehen, dass die Erzeugung von Bahnstrom gegenüber Strom aus dem 50 Hz-Bereich wettbewerbsfähig bleibt, nicht zu berücksichtigen.

Die P3** hält als Zwischenergebnis fest, dass sich nach der Entscheidungspraxis der (Europäischen) Wettbewerbsbehörden eine Kostenkontrolle nicht darauf beschränken dürfe, die tatsächlichen Kosten eines marktbeherrschenden Unternehmens nachzuvollziehen und diese dem verrechneten Preis gegenüberzustellen. Vielmehr wären den verrechneten Preisen die effizienten Kosten gegenüberzustellen, um zu verhindern, dass Monopolrenten bestehen bleiben.

Dadurch wären die Tarife zudem als Hindernis für das Entstehen von Wettbewerb verantwortlich und würden der P1** eine Monopolrente und die Möglichkeit, Bahnstrom zu suprakompetitiven Preisen abzusetzen, sichern. Damit würde auch der Tatbestand der Ausbeutung der Abnehmer der Leistungen der P1** (insbesondere der Bahnstrom beziehenden EUVs) realisiert.

b. Unzulässigkeit des Tarifs „Umformung“

Die P3** führt weiter aus, die Verrechnung des Umformungstarifs und die damit einhergehende Belastung führe dazu, dass die P1** mit ihrem Bahnstromangebot bei dieser Art der Tarifierung keinem ernstzunehmenden Wettbewerb ausgesetzt sei, zumal ihr Preisspielraum um den Umformtarif höher sei als jener von Drittanbietern. Insbesondere könne sich durch Umverlagerung der Kosten der P1** aus Produktion oder Verkauf in die Bereiche Verteilertarif oder Umformertarif der Preisspielraum der P1** im Bereich Produktion und Verkauf erhöhen.

Ineffizienzen im Bereich Verteilung und Umformung wären zudem über die aktuelle Tarifierung von den EVUs zu tragen und würden die Gesamtbezugskosten für Bahnstrom erhöhen. Weiters würden Ineffizienzen im Bereich Umformung den Preisspielraum der P1**

für die Energielieferung von Bahnstrom erhöhen, sodass der P1** eigene Ineffizienzen hier sogar zu einem zusätzlichen Wettbewerbsvorteil verhelfen könnten.

Die P3** beurteilt den Tarif „Umformung“ in ihren weiteren Ausführungen in Hinblick auf den Strommarktpreis bei Bezug von Drittstrom als „strukturelle Zusatzmarge“ der nach Ansicht der P3** ein unüberwindbares Hindernis für das Entstehen von Wettbewerb darstellt, da dieser um ein Vielfaches über der für einen Stromanbieter bei Marktpreisen erzielbaren durchschnittlichen Marge läge.

Die P3** ist weiter der Auffassung, der Tarif „Umformung“ sei dem Grunde nach nicht sachlich gerechtfertigt. Die P3** begründet dies mit dem Argument, dass die 16,7 Hz-Produktion den Gesamtbedarf der Bahnstromversorgung bei Weitem nicht decken könne, und somit die Frage, ob zur ausreichenden Bahnstromversorgung aller EVUs Strom aus dem öffentlichen Netz eingespeist werden muss, der diese „variablen Kosten“ erzeugt, nicht davon abhinge, ob ein bestimmtes EVU seinen Bahnstrom bei der P1** oder einem Drittanbieter bezieht, sodass diese Kosten auch nicht selektiv nur jenen EVUs angelastet werden könnten, die Drittstrom beziehen.

Die P3** zieht schließlich einen Vergleich mit den Kosten vorgelagerter Netzebenen im öffentlichen Stromnetz und führt aus, dass durch einen Wechsel des Bahnstromlieferanten die „variablen Kosten“ der Umformung durch einen Wechsel des Lieferanten weder verursacht noch vermieden werden, da diese dadurch verursacht würden, dass ein EVU die Schieneninfrastruktur (durch Befahren mit elektrischen Lokomotiven) in Anspruch nimmt und dafür den entsprechenden Bahnstrom benötigt, unabhängig von dessen Bezugsquelle.

Der Tarif „Umformung“ wäre zudem aufgrund mangelnden Kausalzusammenhangs zwischen dem Bezug von Bahnstrom von Drittanbietern und den dem Umformertarif zugrundeliegenden variablen Kosten und somit mangels sachlicher Rechtfertigung als diskriminierend und wettbewerbsverfälschend anzusehen.

Abschließend führt die P3** aus, sei durch den Tarif „Umformung“ der Tatbestand der unzulässigen Kopplung verwirklicht. Fallgegenständlich erfolge die Kopplung dadurch, dass die P1** – über die Tarifgestaltung finanzielle Anreize setzt, nicht nur die Bahnstromverteilungsleistung von ihr zu beziehen, sondern auch den Bahnstrom selbst.

Obwohl keine rechtliche Verpflichtung zum Strombezug von der P1** besteht, führe nach Ansicht der P3** die Notwendigkeit, eigene Umformungstarife zu bezahlen, wenn der Strom von Dritten bezogen wird, zu einer „anreizbasierten Kopplung“. Dadurch wäre es der P1** möglich, eine Nachfrage nach dem von ihr gelieferten Strom zu erzeugen, wodurch ein „faktischer Zwang“ erzeugt würde. Dies stellt nach Ansicht der P3** einen Marktmachtmissbrauch und einen Verstoß gegen Art 102 AEUV bzw § 5 KartG dar.

c. Anträge

Die P3** stellt daher die Anträge,

- aa. Der P1** zu untersagen, Tarife für die Durchleitung von Bahnstrom zu verrechnen, soweit diesen Tarifen Kosten zugrunde liegen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Durchleitung von Bahnstrom stehen oder, selbst wenn sie in einem derartigen Zusammenhang stehen, jene eines effizienten Bahnstromnetzbetreibers übersteigen, und
- bb. Der P1** zu untersagen, einen gesonderten Tarif „Nutzung Umformung“ für aus dem öffentlichen Netz eingespeiste Bahnstrommengen zu verrechnen.

ii. Rechtliche Beurteilung

a. Zum Verhältnis zwischen sektorenspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht

Die P3** verweist in ihrem Vorbringen ua auf eine Anwendung allgemeinwettbewerbsrechtlicher Grundsätze durch die Schienen-Control Kommission als Regulierungsbehörde, die in Anwendung der entsprechenden Bestimmungen des unionalen Wettbewerbsrechts bzw durch eine wettbewerbsrechtskonforme Auslegung insbesondere die Regelungen des Art 102 AEUV bzw § 5 KartG und die dazu ergangene Rechtsprechung anzuwenden hätte. Dazu hält die Schienen Control-Kommission einleitend folgendes fest:

Es ist zunächst zutreffend, dass die Rsp der Höchstgerichte und die überwiegende rechtswissenschaftliche Literatur eine Überschneidung von speziellem, sektorenspezifischen Wettbewerbsrecht und allgemeinem Wettbewerbsrecht (Kartellrecht) vertritt (zusammenfassend *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 1155 f). Diese Überschneidung wird als parallele Zuständigkeit verstanden und wird positivrechtlich insbesondere durch das Vorhandensein von „Unberührtheitsklauseln“ bzw dem kartellgesetzlichen Antragsrecht von Regulatoren begründet.

Grundsätzlich gehen die sektorenspezifischen netzwirtschaftlichen Regulierungsgesetze davon aus, dass neben den Zuständigkeiten der Regulierungsbehörden die Zuständigkeiten der Kartellgerichte unberührt bleiben (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 1154, 1156).

Andererseits bestimmt § 36 Abs 4 Z 2 KartG, dass durch bundesgesetzliche Vorschriften zur Regulierung bestimmter Wirtschaftszweige eingerichtete Behörden (Regulatoren) berechtigt sind, Kartellanträge zu stellen.

Es ist nicht Aufgabe der Schienen-Control Kommission im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens allgemeine Rechtsfragen zu lösen, die Schienen-Control Kommission weist in Hinblick auf ihre Zuständigkeiten aber auf die folgenden Grundsätze hin:

§ 74 Abs 4 EibG lässt als eine der angeführten Unberührtheitsklauseln die Zuständigkeit des Kartellgerichts unberührt.

Auch lässt sich aus den Vorschriften des 6. Teils des EibG und aus dem Zweck der regulatorischen Vorschriften, wie zB dem Gebot der Nichtdiskriminierung, ableiten, dass allgemeine wettbewerbsrechtliche bzw kartellrechtliche Grundsätze Berücksichtigung finden, soweit dies der sachliche und persönliche Anwendungsbereich des 6. Teils des EibG und der anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften im Rahmen einfacher, unionsrechtskonformer und verfassungskonformer Auslegung zulässt.

Dabei ist jedoch zu bedenken, dass die Tatbestände des 6. Teils des EibG und insbesondere die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß § 74 Abs 1 EibG als spezielle Normen einen erheblich engeren Anwendungsbereich aufweisen als die Zuständigkeiten der Kartellgerichte

und Wettbewerbsbehörden (vgl etwa *Potacs*, Parallele Anwendung von sektorspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht im TK-Sektor?, MR 2009, 335 (336, 338)).

Unbeschadet der Frage nach der Anwendung regulierungsrechtlicher Tatbestände durch die Kartellgerichte, besitzen letztere somit den weiteren Zuständigkeitsbereich und erfüllt das Kartellrecht gegenüber dem sektorenspezifischen Wettbewerbsrecht eine Auffangfunktion (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 1163).

Dabei muss insbesondere auch die Tatsache in systematischer Auslegung der regulierungsrechtlichen Bestimmungen Berücksichtigung finden, dass das Regulierungsrecht der Netzwirtschaften als solches sondergesetzlicher Ausdruck wettbewerbsrechtlicher Normzwecke ist (*Stockenhuber*, Wer entscheidet über den Netzzugang?, ÖZW 2001, 37; *Potacs*, Parallele Anwendung von sektorspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht im TK-Sektor?, MR 2009, 335 (336, 338)).

Auch im Bereich der Preisregulierung dienen regulierungsrechtliche Normen der Herstellung von Wettbewerb um durch einen positivrechtlich normierten Kostenmaßstab sektorales Sonderwettbewerbsrecht zu schaffen. Das sektorenspezifische Recht ist dadurch aber nicht nur eigenständig und vom Anwendungsbereich her enger auszulegen als das allgemeine Wettbewerbsrecht, es sind dadurch auch abschließende Regelungen getroffen, die als Teilmenge zwar der Auslegung allgemeiner wettbewerbsrechtlicher Grundsätze zugänglich sind, diese im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Behörden aber ersetzen.

Aufgrund der mitgliedstaatlichen Verfahrens- und Organisationshoheit in Verbindung mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Legalitätsprinzips kommt daher eine Anwendung der weiteren allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen im Rahmen der sondergesetzlichen engeren Zuständigkeiten der Regulierungsbehörden nicht ohne positivrechtliche Anordnung in Frage.

Mit anderen Worten kann die parallele Anwendung von sektorenspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht nicht in beide Richtungen beliebig verstanden werden, sondern hat nur für jene Behörden, die zum Vollzug des allgemeinen Wettbewerbsrechts zuständig sind, Bedeutung, da letzteres nach wie vor jene Normzwecke, deren sondergesetzlicher Ausdruck das sektorenspezifische Regulierungsrecht ist, mitumfasst.

Daraus ergibt sich aber für die Ausübung der wettbewerbsaufsichtsrechtlichen Befugnisse der Schienen-Control Kommission folgendes: soweit nämlich gesetzlich nicht durch entsprechende positivrechtliche Verweise oder Auslegungsspielräume auf kartellrechtliche Grundsätze zurückgegriffen werden kann, hat die Schienen-Control Kommission im Rahmen der Anwendung ihrer Befugnisse die Bestimmungen des EisbG zu vollziehen und dabei unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Legalitätsprinzips aufgrund der anwendbaren positivrechtlichen Bestimmungen zu handeln.

Im gegenständlichen Wettbewerbsaufsichtsverfahren kommen dabei gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EibG bei der Entgeltkontrolle des Betreibers einer Serviceeinrichtung insbesondere die Bestimmungen des 6. Teiles des EibG oder die unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften zur Anwendung.

Die im gegenständlichen Wettbewerbsüberwachungsverfahren anwendbaren Bestimmungen zur Entgeltbestimmung gemäß § 74 EibG iVm § 69b EibG iVm § 58 Abs 2 Z 2 EibG setzen die Vorschriften der Art 13 Abs 2, 31 Abs 7 und 56 Abs 9 RL 2012/34/EU um.

Die anwendbaren Bestimmungen des EibG beruhen somit auf den Bestimmungen einer Unionsrichtlinie, die in das nationale Recht umgesetzt wurde; maßgeblich für den behördlichen Vollzug sind damit prima facie die nationalen Gesetzesbestimmungen. Soweit der Wortlaut der einschlägigen Vorschriften dies zulässt, sind die Regelungen in richtlinienkonformer Interpretation jedoch grundsätzlich so auszulegen, dass sie der umzusetzenden Richtlinie nicht widersprechen (*B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht*⁵ (2017) Rz 479 ff).

Maßgeblich für das Verständnis des anwendbaren Kostenmaßstabs gemäß Art 31 Abs 7 RL 2012/34/EU iVm § 69b EibG ist daher Wortlaut und Zweck der umzusetzenden RL-Bestimmung (*Öhlinger/Potacs, EU-Recht und staatliches Recht*⁶ (2017) 98).

Art 31 Abs 7 und Abs 8 sehen für die Erbringung von Service- bzw Zusatz- und Nebenleistungen jedoch gleichermaßen vor, dass das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen darf.

Dieser Grundsatz wurde durch den nationalen Gesetzgeber fast unverändert übernommen und nur um eine nähere Beschreibung der Ermittlung des angemessenen Gewinns erweitert.

Mit dem Kostengrundsatz gemäß § 69b EibG iVm Art 31 Abs 8 RL 2012/34/EU hat der Unionsgesetzgeber damit jedoch die Grundsätze für die Entgeltbestimmung und die Kostenermittlung abschließend als Gegenstand der Wettbewerbsüberwachung geregelt.

Die Schienen-Control Kommission hat daher bei der Kostenprüfung im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung die unionsrechtlich und innerstaatlich festgelegten Bestimmungen zu vollziehen. Aufgrund der expliziten sondergesetzlichen Anordnung einer spezifischen Kostengrundlage ist jedoch davon auszugehen, dass der Unionsgesetzgeber damit die Grundlage der wettbewerbsrechtlichen Prüfung abschließend regelt, zumal damit auch die spezielleren Normen zur Anwendung gebracht werden (*Potacs, Parallele Anwendung von sektorspezifischem und allgemeinem Wettbewerbsrecht im TK-Sektor?*, MR 2009, 335 (338)).

Die dem Kostenrecht gemäß § 69b EibG zu entnehmenden Grundsätze werden mit Bezug auf das weitere inhaltliche Vorbringen der P3** daher im Folgenden näher dargestellt.

b. Kostenmaßstab und Grundsätze der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung

Wie die Schienen-Control Kommission bisher schon wiederholt dargelegt hat, normiert § 69b EisbG als anwendbarer Kostenmaßstab den Grundsatz der Kostenorientierung, welcher die Orientierung der Erlöse an den Kosten als Grundlage der Entgeltberechnung festlegt (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 706 ff; *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 76). Dieser Grundsatz wird in der Wettbewerbsökonomie auch als „cost plus fee“ oder „Mark up Regulierung“ bezeichnet, dessen Grundprinzip auch so ausgedrückt werden kann, dass die Erlöse eines regulierten Unternehmens auf einen Aufschlag (vgl den angemessenen Gewinn gemäß § 69b EisbG) auf die tatsächlichen Kosten der Produktion beschränkt werden (*Knieps*, Wettbewerbsökonomie³ (2008) 90 f).

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

Wie die Schienen-Control Kommission zudem bereits oben unter A.iii. dargelegt hat, erfolgt die Entgeltbestimmung aufgrund der Systematik des EisbG und der Vorschriften des § 58 EisbG ex-ante, da sich aus dem Veröffentlichungszeitpunkt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ein zeitlicher Vorlauf zur Tarifperiode ergibt.

Die Kostenermittlung hat daher als Prognoseentscheidung zu ergehen, der Plankosten zugrunde liegen. Kostengrundlage sind Ist-Kosten zurückliegender Geschäftsjahre sowie kalkulatorische Kosten. Sowohl die Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung, als auch die Berücksichtigung der grundrechtlich geschützten Positionen des Bahnstromnetzbetreibers bedingt jedoch eine Kostenermittlung, die im Ergebnis die angesetzten Plankosten den Ist-Kosten, die der zeitlich versetzten Tarifperiode zugrundeliegen, möglichst genau entsprechen lässt. Aus den dem Kostenmaßstab des § 69b EisbG zugrundeliegenden Grundsätzen ergibt sich daher in Bezug auf die Kostenermittlung ein strenger Maßstab in Hinblick auf die Plankosten und Kostenkalkulation.

Die Kostenermittlung stellt daher als Gegenstand der Wettbewerbsüberwachung durch die Schienen-Control Kommission eine Entscheidung dar, der ein schwieriger Interessenausgleich zugrunde liegt. Dabei ist nämlich zum einen das bereits wiederholt dargelegte Ziel des 6. Teils des EisbG zu berücksichtigen, welches, unter anderem, in § 54 EisbG Ausdruck findet und insbesondere die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zum Gegenstand hat.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Preisregelung stellen jedoch zum anderen auch einen erheblichen Eingriff in die Grundrechte der regulierten Unternehmen dar. Preisregelungen stellen nach der Rsp des VfGH dabei vor allem einen Eingriff in die Erwerbsfreiheit gemäß Art 6 StGG dar (*Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 59 ff mwN). Die

Zulässigkeit des gesetzlichen Eingriffs steht dabei jedoch aufgrund der gesetzlichen Zielvorgaben und dem Zweck des Regulierungsrechts der Netzwirtschaften sowie aufgrund der, im Vergleich zu anderen Sektoren wenig eingriffsintensiven, ex-post Kontrolle der Tarife gemäß § 74 EisbG außer Frage.

Dieser, der Bestimmung des § 69b EisbG zugrundeliegende, Interessenausgleich verdeutlicht daher bereits auf dieser sehr grundlegenden Ebene der Darstellung, dass die Anforderungen an die Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG nicht überspannt werden dürfen. Zwar sagt der Grundsatz der Kostenorientierung zunächst für sich genommen wenig darüber aus, ob die Entgeltbestimmung sich an den tatsächlichen oder zB, wie im Rahmen der Entgeltbestimmungen des EIWOG 2010, an durchschnittlichen Kosten rationell geführter Unternehmen, und daher nach Maßgabe der von der P3** dargelegten Argumente, zu orientieren hat.

Die Schienen-Control Kommission hat jedoch bereits auf die Rsp des VwGH und VfGH zum Preisrecht verwiesen, nach welcher die Höchstgerichte bei Eingriffen durch Maßnahmen der Preisregulierung grundsätzlich davon ausgehen, dass behördlich regulierte Preise kostendeckend sein und einen angemessenen Gewinnzuschlag enthalten müssen, sofern keine besondere Rechtfertigung für ein Abweichen von diesen Grundsätzen vorliegt (VwSlgNF 10.491 A; VfSlg 12564/1990; *Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 693; *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 67).

Bereits aus dem bisher gesagten ergibt sich daher, dass Preisregelungen als Eingriffe in die grundrechtlich geschützten Positionen der betroffenen Unternehmen in verfassungskonformer Auslegung nicht beliebig weit verstanden werden können, soweit der Wortlaut der gesetzlichen Bestimmung keine ausdrücklichen Hinweise auf eine Kostenermittlung enthält, die eine nicht an den Vollkosten orientierte Entgeltbestimmung ermöglichen.

c. Effizienzkriterien als regelungsbedürftige Kostenvorschriften

§ 69b EisbG bestimmt, dass die für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Der Wortlaut des gegenständlich anwendbaren Kostenmaßstabs geht somit ausdrücklich von angefallenen Kosten, dh den tatsächlichen Kosten im Sinne einer cost plus fee-Regulierung als Vollkostendeckung, aus.

Auf den Grundsatz der cost plus fee-Regulierung nimmt jedoch nicht nur die aktuelle Rechtslage durch den Wortlaut des § 69b EisbG Bezug, auch der Rechtslage vor der EisbG-Nov BGBI I 2015/137 lag bereits derselbe Kostenmaßstab zugrunde (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 683 mit Hinweis auf *Lewisch*, Eisenbahnregulierungsrecht (2002) 171, der unter Hinweis auf Knieps die „merkwürdige Gesetzeswendung“ des angemessenen

Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts auf den Begriff „cost plus fee“ (zutreffend zurückführt).

Die Schienen-Control Kommission hat bereits darauf hingewiesen, dass gleiche Rechtsbegriffe und gleiche Grundsätze in unterschiedlichen Rechtsbereichen und somit unter unterschiedlicher positivrechtlicher Ausgestaltung einen unterschiedlichen Inhalt aufgrund eines unterschiedlichen Normzwecks aufweisen können. In diesem Zusammenhang müssen auch das Legalitätsprinzip, welches die Ausübung des gesamten staatlichen Handelns nur aufgrund der Gesetze zulässt, und die Grenzen von Ermessensübung und unbestimmten Gesetzesbegriffen im Lichte des Art 18 B-VG gleichermaßen berücksichtigt werden.

Im gegenständlichen Zusammenhang kann sich eine Analyse ähnlicher Regelungsbereiche aus den angrenzenden Sektoren der Energiewirtschaft jedoch, auch im Lichte des bisher gesagten, als zielführend erweisen, insofern damit im Folgenden insbesondere gezeigt werden kann, dass die Kostenorientierung an den tatsächlichen Kosten als Vollkostendeckung im Sinn der cost plus fee-Regulierung auch einfachgesetzlich, ohne eine ausdrückliche gesetzliche Regelung, als Grundform der Preisregulierung angesehen werden kann.

Ein Vergleich mit der Genese der Entgeltbestimmungen des EIWOG aF und des EIWOG 2010 zeigt zum einen, dass auch im Bereich des öffentlichen Netzes eine reine auf tatsächlichen Kosten basierende Mark up-Regulierung am Beginn der Netzregulierung stand (dazu *K. Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010, ZTR 2011, 4 (7)), zum anderen lässt sich der zu den Entgeltbestimmungen des EIWOG aF ergangenen Rechtsprechung deutlich entnehmen, dass jegliche Berücksichtigung von Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien Elemente der Kostenbestimmung darstellen, die zur eigentlichen Kostenermittlung einschränkend hinzutreten und daher einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung bedürfen. Die Berücksichtigung zusätzlicher Erwägungen, die Angemessenheit, Produktivität oder Effizienz der Kostenentstehung berücksichtigen, stellt daher bereits ein Abgehen vom Grundsatz der cost plus fee Regulierung dar (so auch *K. Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010, ZTR 2011, 4 (7)).

Zusätzliche Elemente wie Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien bedürfen jedoch auch aus den folgenden Gründen einer expliziten gesetzlichen Regelung. So geht § 69b EibG ausdrücklich von den „anfallenden Kosten“ aus und zieht zur Kostenermittlung daher nur jene Kosten heran, die tatsächlich bei Betrieb der Serviceeinrichtung entstanden sind und trifft keine Aussage bezüglich der Kostenentstehung. Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien setzen jedoch bereits auf einer Ebene an, die den Kostenanfall beeinflusst und die somit bereits die Kostenentstehung einschränken möchte. Dass eine Begrenzung der Kostenentstehung mit dem Kostenmaßstab des § 69b EibG verbunden sein soll, kann dem Wortlaut der Bestimmung jedoch nicht entnommen werden.

Wie die Schienen-Control Kommission bereits oben unter A.iii. darlegen konnte, liegt dem Grundsatz der Kostenorientierung im Bereich der Regulierung der Netzwirtschaften bereits

der Grundsatz der Kostenwahrheit, welcher positivrechtlich aus den §§ 58b iVm 69b EisbG ableitbar ist, zugrunde, der eine Berücksichtigung von Kosten, die nicht dem tatsächlichen Netzbetrieb zurechenbar sind, nicht zulässt. Eine zusätzliche Beschneidung der Kostenentstehung stellt daher auch aus diesem Grund eine Anforderung an die Preisregulierung dar, die dem positiven Recht nicht entnommen werden kann.

Die durch Verordnung bestimmten Systemnutzungsentgelte gemäß EIWOG aF für die Nutzung des öffentlichen Netzes waren Gegenstand mehrerer grundlegender Erkenntnisse des VfGH. Dabei prüfte der VfGH eingehend die gesetzlichen Grundlagen der Kostenermittlung und hielt zunächst ausdrücklich fest, dass die Behörde die Systemnutzungstarife zunächst ausgehend von den Kostenstrukturen der Netzbetreiber kostenorientiert zu bestimmen hat (zB VfSlg 17661/2005).

Der VfGH stellt jedoch in seinen folgenden Ausführungen deutlich heraus, dass die Netzbetreiber **darüber hinaus** dazu angehalten werden können, ihre Unternehmen rationell zu führen, indem bei der amtlichen Preisbestimmung nicht auf die tatsächlichen Kosten des Netzbetreibers, sondern auf die typischen Verhältnisse von vergleichbaren Elektrizitätsversorgungsunternehmen abgestellt wird; diese Art der Preisbestimmung dient als mögliches Korrektiv dazu, eine wirtschaftliche Betriebsführung anzuregen und damit die Tarife zu senken; als eine dritte Kostenkomponente berücksichtigten Produktivitätsabschläge Einsparungspotentiale der Unternehmen und stellen damit auf die zukünftige Entwicklung der Netzbetreiber ab (VfSlg 17348/2004; VfSlg 17417/2004).

Daraus ergibt jedoch unmissverständlich, dass die angeführten Elemente der Kostenbestimmung, wie Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien

1. eine von der rein kostenorientierten Bestimmung der Kosten zu unterscheidende und über diese hinausgehende Form der Kostenermittlung (**Kostenbestimmung**) darstellt
2. **nicht mehr die tatsächlichen Kosten** sondern Vergleichs- und Durchschnittsbetrachtungen der Kostenbestimmung zugrunde liegen
3. und dadurch eine **korrigierende Wirkung** haben, die dazu dient die Tarife zu senken und die künftige Entwicklung des Netzbetriebs zu lenken

Bereits an dieser Stelle lässt sich somit festhalten, dass diese Grundsätze über den Wortlaut des § 69b EisbG hinausgehen und daher unter Zugrundelegung einer verfassungskonformen Auslegung einen unzulässigen Eingriff in die Kostenstrukturen darstellen.

Das Ergebnis, dass jegliche Form von Effizienzmaßstäben über den Grundsatz der Kostenorientierung als Grundlage einer auf tatsächliche Kosten abstellenden cost plus fee-Regulierung als Vollkostenmaßstab hinausgeht lässt sich jedoch auch aus einer Analyse der Rechtsgrundlagen für die Regulierung der Stromnetzentgelte (die gemäß § 3a EnWG auch das Bahnstromnetz beinhaltet) in Deutschland im Rahmen des EnWG bestätigen.

Die Netzentgelte im Energiesektor in Deutschland werden gemäß § 21 EnWG auf der Grundlage der Kosten einer Betriebsführung, die denen eines effizienten und strukturell

vergleichbaren Netzbetreibers entsprechen müssen, unter Berücksichtigung von Anreizen für eine effiziente Leistungserbringung und einer angemessenen, wettbewerbsfähigen und risikoangepassten Verzinsung des eingesetzten Kapitals gebildet, soweit in einer Rechtsverordnung nach § 24 EnWG nicht eine Abweichung von der kostenorientierten Entgeltbildung bestimmt ist. Soweit die Entgelte kostenorientiert gebildet werden, dürfen Kosten und Kostenbestandteile, die sich ihrem Umfang nach im Wettbewerb nicht einstellen würden, nicht berücksichtigt werden.

Die Bestimmung des § 21 EnWG legt nun zunächst in ihrem Wortlaut nahe, dass die Kostenermittlung zwar „kostenorientiert“ zu erfolgen habe, aber den Kosten einer Betriebsführung zu entsprechen haben, die denen eines effizienten und strukturell vergleichbaren Netzbetreibers entsprechen müssen, und Anreize für eine effiziente Leistungserbringung und einer angemessenen, wettbewerbsfähigen und risikoangepassten Verzinsung des eingesetzten Kapitals berücksichtigen soll.

Tatsächlich handelt es sich beim durch § 21 EnWG normierten Kostenmaßstab einer „kostenorientierten Entgeltbildung“ jedoch nicht um die „reine klassische Form einer Erstattung der tatsächlichen Kosten („Quasi-Vollkostenansatz“)" sondern um eine verschärfte Form einer Kostenregulierung mit Effizienzmaßstab, „die sich als **Mischform der Entgeltregulierung oder 1. Schritt auf dem Weg zur Anreizregulierung**“ versteht (so ausdrücklich *Groebel* in Britz/Hellermann/Hermes, EnWG³ (2015) § 21 Rz 6).

Schließlich darf auch nicht unberücksichtigt bleiben, dass auch die zur Verdeutlichung der verfassungsrechtlichen Grenzen der gesetzlichen Preisregulierung herangezogene Judikatur zum PreisG Preisregelungen zum Gegenstand hatte, die ihrerseits Effizienzelemente bei der Kostenermittlung in Form eines Vergleichs mit einer abstrakten, rationellen Betriebsführung enthielten (VwGH 29.04.1992, 89/17/0166; in diesem Sinne auch VwGH 26.05.1997, 92/17/0155). Auch die Bestimmungen des PreisG enthielten in dessen § 2 PreisG aF, bzw enthalten nunmehr in § 6 PreisG eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage zur Einbeziehung derartiger Vergleichsmaßstäbe in die Preisbestimmung.

Im Sinne der bisherigen Ausführungen lässt sich somit festhalten, dass die gesetzliche Bestimmung des § 69b EisbG als anwendbarer Kostenmaßstab dessen Wortlaut gemäß, und sofern nicht ausdrücklich anderes gesetzlich geregelt ist, vom Grundsatz der Kostenorientierung als Vollkostendeckung unter Berücksichtigung einer angemessenen Gewinnkomponente ausgeht. Die darüber hinausgehende Anwendung von Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien stellt jedoch als **Einschränkung der Kostenentstehung eine zusätzliche Ebene der Preisregulierung als behördliche Kostenbestimmung** dar, die einer besonderen Rechtfertigung und ausdrücklichen Verankerung im Gesetzestext bedürfte.

Die Schienen-Control Kommission hält daher ausdrücklich fest, dass § 69b Abs 1 EisbG im Rahmen der Kostenermittlung keine Berücksichtigung von Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien vorsieht. Eine Berücksichtigung von Angemessenheitskriterien ist als Vergleichsbetrachtung ausschließlich im Rahmen der Berücksichtigung des angemessenen

Gewinns gemäß § 69 EisbG vorgesehen. Dabei wird jedoch **nicht auf die Effizienz der Kostenentstehung**, sondern auf das Risiko hinsichtlich der Einnahmen als Faktor bei der Beurteilung der Angemessenheit der **Gewinnkomponente**, die nicht von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor abweichen sollte, abgestellt.

d. Bestimmtheitsgebot und Grenzen behördlicher Ermessensübung

aa. Verfassungsrechtliches Determinierungsgebot

Art 18 B-VG bindet die Behörde bei ihrer Entscheidung nicht nur als Ausdruck des Legalitätsprinzips an die anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen, sondern bindet auch den Gesetzgeber beim Erlass von Rechtsvorschriften an das Bestimmtheitsgebot. Danach muss der Gesetzgeber das Handeln der Vollziehung in einer dem jeweiligen Regelungsgegenstand entsprechenden Art und Weise hinreichend determinieren. Gesetzliche Regelungen, die zu unbestimmt sind oder das Handeln der Vollziehung nicht genau bestimmen, sondern diesem einen zu großen Spielraum lassen, sind verfassungswidrig (statt vieler *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹¹ (2016) Rz 601 ff).

Die erforderliche Bestimmtheit einer gesetzlichen Bestimmung lässt sich dabei jedoch nicht allgemein festlegen. Insbesondere muss nicht jedes Verwaltungshandeln bis ins letzte Detail vorherbestimmt sein (*Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹¹ (2016) Rz 603); damit hängt insbesondere die verfassungsrechtlich zulässige Einräumung von Ermessen zusammen (dazu sogleich noch unten).

Die Rsp des VfGH hat dabei insbesondere anerkannt, dass im Bereich des Wirtschaftsrechts (zB die gesetzliche Vorgabe von Zielbestimmungen) keine so weitgehende gesetzliche Vorherbestimmung erforderlich ist wie in anderen Rechtsbereichen (VfSlg 13785/1994; 16.625/2002; 19783/2013; vgl auch zum „volkswirtschaftlich gerechtfertigten Preis“ *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 56 mwN). Im gegenständlichen Fall ist vor allem die Beurteilung der Rsp des VfGH zu berücksichtigen, dass die Bestimmtheit eines Gesetzes eine Überprüfung des Verhaltens der zuständigen Behörde ermöglichen muss (VfSlg 11499/1987).

Auch hat der VfGH in seiner Rsp festgehalten, dass bei der Ermittlung des Inhalts einer gesetzlichen Regelung alle Interpretationsmethoden und Auslegungsmöglichkeiten heranzuziehen sind (VfSlg 8395/1978; 14466/1996; vgl auch *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹¹ (2016) Rz 604 mwN). Insbesondere sind bei der Auslegung der hinreichenden Bestimmtheit von Gesetzesbestimmungen die Grundrechtsbestimmungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet auch, dass bei grundrechtlichen Eingriffen der Eingriffstatbestand besonders deutlich umschrieben werden muss (VfSlg 10737/1985; 11455/1987; 13785/1994; mit Hinweis auf Art 5 StGG *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹¹ (2016) Rz 608).

Dass auch im Bereich des Wirtschaftsrechts im Rahmen der Vorschreibung von Zielbestimmungen das Bestimmtheitserfordernis berücksichtigt werden muss zeigt jedoch die Aufhebung der der Entgeltbestimmung zugrundeliegenden Bestimmung des § 25 EIWOG aF im Jahr 2001 durch den VfGH (*K. Oberdorfer* in Hauer/K. Oberdorfer, EIWOG Kommentar (2007) § 25 Rz 2). Insbesondere hatte der VfGH zur Aufhebung des § 25 EIWOG aF ausgesprochen, dass das verfassungsrechtliche Determinierungsgebot flexible Regelungen nur im Rahmen einer vom Gesetzgeber zu treffenden **Grundentscheidung** zulässt (VfSlg 15888/2000).

bb. Anforderungen an die behördliche Ermessensübung

Im Gegensatz zur gegenständlich anzuwendenden Bestimmung des § 69b EisbG enthält das EIWOG 2010 zahlreiche, detaillierte gesetzliche Bestimmungen zur Kostenermittlung und Entgeltbestimmung (§§ 48 – 64 EIWOG 2010). Die Bestimmungen des EIWOG 2010 sehen die Anwendung eines Systems der Anreizregulierung vor, und geben der Behörde bei der Kostenermittlung einen entsprechend weitgehenden Spielraum, der von einer auf mehreren Schichten angelegten Berücksichtigung von Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien geprägt ist.

Dementsprechend beurteilt der VwGH in seiner Rsp den behördlichen Spielraum bei der Kostenermittlung im Rahmen des EIWOG 2010 wie folgt (VwGH 18.11.2014, 2012/05/0092, Hervorhebungen hinzugefügt):

„Gemäß § 48 EIWOG 2010 hat die Regulierungsbehörde die Kosten, die Zielvorgaben und das Mengengerüst von Netzanbietern mit einer jährlichen Abgabemenge an Entnehmer von mehr als 50 GWh im Kalenderjahr 2008 mit Bescheid festzustellen, wobei die Kosten gemäß § 59 Abs 1 EIWOG 2010 dem Grundsatz der Kostenwahrheit zu entsprechen haben und differenziert nach Netzebenen zu ermitteln sind. Nach § 49 Abs. 1 EIWOG 2010 werden in weiterer Folge die Systemnutzungsentgelte auf Basis der festgestellten Kosten und des Mengengerüsts mit Verordnung bestimmt. Die dem Grunde und der Höhe nach angemessenen Kosten sind zu berücksichtigen, wobei als Ausgangspunkt geprüfte Jahresabschlüsse heranzuziehen sind. Es sind (im Rahmen der Umlageberechnung) nur jene Kosten über Netzentgelte zu verrechnen, die ursächlich mit der Netztätigkeit verbunden sind; dadurch wird dem Grundsatz der Kostenwahrheit entsprochen. **Im Rahmen der Kostenermittlung kann die Regulierungsbehörde durch allgemeine Angemessenheitsüberlegungen von den im Jahresbericht des Unternehmens dargelegten Kosten abgehen** (vgl. die Erläuterungen zur RV, 994 BlgNR, XXIV. GP, 19 f). Der Behörde ist somit ein **weiter Ermessensspielraum in Bezug auf die Festsetzung der Kosten eingeräumt**, weshalb die von der Behörde getroffene Ermessensentscheidung in einer Weise zu begründen ist, die es dem **Verwaltungsgerichtshof ermöglicht zu prüfen, ob die Behörde das Ermessen im Sinne des Gesetzes ausgeübt hat.**“

Der VwGH räumt der Behörde bei der Kostenermittlung gemäß § 48 ff EIWOG 2010 somit nicht nur einen weiten Ermessensspielraum ein, sondern weist auch ausdrücklich auf die Grenzen dieses Ermessens hin (vgl dazu auch A. Hauer, Systemnutzungsentgelt: Kostenfestsetzung als Ermessensentscheidung, ZTR 2015, 54). Wichtig ist es auch im gegenständlichen Zusammenhang nochmals hervorzuheben, dass die **Anwendung von Angemessenheitsüberlegungen ein Abgehen von den durch die Unternehmen dargelegten Kosten als Gegenstand der Ermessensübung darstellt.**

Wie sich insbesondere aus den bisherigen Ausführungen im gegenständlichen Abschnitt bzw aus den Ausführungen der Schienen-Control Kommission zu Kostenmaßstab, Kostenzurechnung und Kostenermittlung (oben A.) ergibt, eröffnet auch § 69b EISbG durch die Verwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe der Behörde bei der Überprüfung der Kostenermittlung einen (eingeschränkten) Beurteilungsspielraum. Dieser Beurteilungsspielraum ist jedoch durch die gesetzliche Grundentscheidung der kostenorientierten Entgeltbestimmung sachlich begrenzt und wird der Behörde daher lediglich im Rahmen der Frage, wie die Ermittlung der tatsächlichen Kosten in Hinblick auf ihre Eigenschaft als ex-ante Tariffestsetzung als Prognoseentscheidung vorzunehmen ist, eröffnet. Dass die Behörde von diesem Beurteilungsspielraum auch Gebrauch macht ergibt sich aus den bereits angeführten Begründungselementen des vorliegenden Bescheids.

Grundlegend geht der VwGH in ständiger Rsp davon aus, dass hinsichtlich einer behördlichen Entscheidung gemäß Art 130 Abs 3 B-VG Rechtswidrigkeit nicht vorliegt, soweit das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräumt und sie dieses im Sinne des Gesetzes geübt hat (zuletzt etwa statt vieler VwGH 26.07.2018, Ra 2017/11/0294; 22.03.2018, Ra 2017/15/0044). Auch dort nämlich, wo das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräumt, darf von diesem nur im Sinne des Gesetzes Gebrauch gemacht werden, widrigenfalls die Behörde sich einen Ermessensfehler als Ermessensüberschreitung oder Ermessensmissbrauch vorbehalten lassen muss (VwSlg 7225 A/1967 mwN). Dies prüft der VwGH ausschließlich daran, ob das Verfahren der Behörde den gesetzlichen Vorschriften entsprach (VwGH 11.10.1973, 0410/73).

Zudem stellt der VwGH die Anforderung an die behördliche Entscheidung, diese hinreichend zu begründen, um insbesondere die Gerichte in die Lage zu versetzen zu prüfen, ob die Behörde von ihrem Ermessen im Sinne des Gesetzes Gebrauch gemacht hat (VwGH 12.12.1991, 91/06/0167 mit Hinweis auf StammRS).

Dies ergibt sich nicht zuletzt aus der weiteren Rsp des VwGH, wonach dieser feststellt (VwGH 17.05.2001, 2000/16/0073 mwN), dass es sich bei einer Ermessensentscheidung ebenso wie bei einer gebundenen Entscheidung um einen Verwaltungsakt in Vollziehung eines Gesetzes handelt, für den das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit in gleicher Weise zu gelten hat. Die Beschlussfassung hat ebenso auf sorgfältig angestellten Überlegungen zu beruhen, wie in den Fällen, in denen das Gesetz im Einzelnen vorschreibt, worauf die Behörde Bedacht zu nehmen hat. Eine Ermessensentscheidung darf sohin erst dann getroffen werden, wenn eine die besonderen Verhältnisse des jeweiligen Einzelfalles voll berücksichtigende

Interessensabwägung vorangegangen ist (zur gegenständlichen Entscheidung als Interessenausgleich vgl nur die Ausführungen oben A.iii.a-c). Nur danach lässt sich verlässlich beurteilen, ob die Behörde vom Ermessen im Sinne des Gesetzes Gebrauch gemacht hat.

Schließlich kommt die Übung von Ermessen nur dann in Betracht, wenn die Gesetzgebung von einer bindenden Regelung des Verhaltens der Behörde absieht und die Bestimmung dieses Verhaltens der Behörde selbst überlässt, die Behörde aber von diesem Ermessen im Sinne des Gesetzes Gebrauch gemacht hat (VwSlg 7134 A/1967).

Abschließend ist anzumerken, dass nach der Rsp des VwGH die Beweiswürdigung ein Denkprozess nach den Gesetzen der Logik, das Ermessen hingegen ein Akt der Willensbildung "im Sinne des Gesetzes" ist; die freie Beweiswürdigung findet daher zeitlich auch vor der Handhabung des Ermessens statt (VwGH 27.04.1972; 0171/72).

Aus den dargestellten Grundsätzen über die Ermessensübung ergibt sich daher zunächst, dass auch im Wege der Ermessensübung im Wege des behördlichen Handelns nur entschieden werden kann, was im Sinne des Gesetzes als Entscheidungsspielraum vorgezeichnet ist. Ermessensüberschreitungen führen ebenso wie Fehler bei gebundenen Entscheidungen zur Rechtswidrigkeit einer Entscheidung. Die Rechtmäßigkeit der Ermessensübung ergibt sich nicht zuletzt, wie gegenständlichen oben unter A.iii.a-c dargestellt, aus einer Abwägung der zu berücksichtigenden Interessen.

Schließlich lässt sich der Ermessensübung rechtsdogmatisch auch, übereinstimmend mit der oben dargestellten Entscheidung des VwGH zum EIWOG 2010, entnehmen, dass die Kostenentscheidung als Ermessensentscheidung der Beweiswürdigung nachgelagert ist. Angewendet auf die gegenständlichen gesetzlichen Grundlagen lässt sich somit auch auf dieser Ebene der Prüfung festhalten, dass § 69b EiszG der Behörde keinerlei Grundlage an die Hand gibt, das Ergebnis der Kostenermittlung nach der Ebene der Beweiswürdigung durch Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien zu beschneiden.

Im Gegensatz zur Kostenermittlung nach EIWOG 2010, wo der Behörde bei der Festsetzung der Kosten ein weiter Ermessensspielraum eingeräumt ist, wird der Schienen-Control Kommission im Rahmen von § 69b EiszG nur hinsichtlich der Feststellung der Kostenarten (oben A.ii. „Kostenzurechnung“) und der Kostenermittlung (Plankosten, Ist-Kosten, oben A.iii.) ein Beurteilungsspielraum durch die gesetzlichen Grundlagen überantwortet (vgl zum Regulierungsermessen in diesem Zusammenhang B. *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 578).

Dabei spielt es im gegenständlichen Zusammenhang jedoch keine Rolle, ob der Tatbestand des § 69b Abs 1 EiszG in Hinblick auf die Grundlagen der Kostenermittlung als Ermessensspielraum oder als auslegungsbedürftiger unbestimmter Gesetzesbegriff begriffen wird, kommt es doch in beiden Fällen, wie ausführlich dargelegt wurde, nur darauf an, den anwendbaren Tatbestand bzw die gesetzliche Grundentscheidung gesetzes- und verfassungskonform zu interpretieren um die entsprechende Begründung auf Sach- und Rechtsebene

verfahrensrechtlich korrekt vorzunehmen (B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 588 und 601).

Die Schienen-Control Kommission hält daher abschließend in Hinblick auf den Kostenmaßstab des § 69b EisbG fest:

1. Die Bestimmung des § 69b EisbG legt den Grundsatz der Kostenorientierung zur Bestimmung der Entgelte fest. Dabei kann in der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG, die der Behörde jedenfalls einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet, in verfassungsrechtlich zulässiger Weise auch ein Ermessensspielraum („angefallene Kosten“) erblickt werden, der jedoch im Sinne einer hinreichend umschriebenen gesetzgeberischen Grundentscheidung klar umgrenzt festgelegt sein und insbesondere sicherstellen muss, dass, wie aus den dargestellten Ausführungen hervorgeht, auch ein etwaiger Ermessensspielraum im Sinne des Gesetzes nur soweit ausgeübt werden dürfte, als damit eine Kostenermittlung vorgenommen wird, der die tatsächlichen Kosten zur Entgeltbestimmung zugrundegelegt werden.
2. Eine darüber hinausgehende Ausweitung der Kostenermittlung, insbesondere im Sinne einer Einschränkung der Kostenbasis, findet im Gesetz keinerlei Deckung. Eine Erweiterung der rechtlichen Grundlage der Kostenermittlung, wie sie von der P3** vorgebracht wird, würde im Sinne der dargelegten verfassungsrechtlichen und einfachgesetzlichen Anforderungen an die Bestimmtheit von Gesetzen und an die Voraussetzungen der behördlichen Ermessensübung entweder auf eine verfassungsrechtlich unzulässige mangelnde Determinierung der Rechtsgrundlage bzw einen exzessiven Ermessensfehler der behördlichen Entscheidung bedeuten.

Die von der P3** vorgebrachten Elemente der Kostenfestsetzung stellen somit ein Ermessen der Behörde dar, dass der Bestimmung des § 69b EisbG nicht denkmöglich entnommen werden kann.

e. Ergebnis

§ 69b EisbG als anzuwendender **Kostenmaßstab** geht bei der **Kostenermittlung** von den Grundsätzen der **Kostenorientierung, Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit** aus (vgl oben Punkt A.ii.).

Insbesondere durch den Grundsatz der Kostenorientierung wird gewährleistet, dass **die tatsächlichen Kosten** des Unternehmens als **Grundlage für die Entgeltbestimmung** heranzuziehen sind. Der Grundsatz der **Kostenwahrheit** gewährleistet dabei spiegelbildlich, dass nur Kosten berücksichtigt werden, die **für den Netzbetrieb auch tatsächlich notwendig** sind.

Die Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts geht grundsätzlich davon aus, dass aufgrund **grundrechtlicher Anforderungen** der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte im Rahmen der gesetzlichen Preisregulierung **Kostendeckung und angemessener Gewinn** eines Unternehmens gewährleistet sein müssen.

Bei **Abweichen dieser grundsätzlichen Gewährleistung** der Erwerbsfreiheit müssen entsprechende rechtfertigende Umstände vorliegen. Diese Umstände müssen aufgrund der Bindung des Gesetzgebers an das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot **in den anwendbaren gesetzlichen Grundlagen ihren Ausdruck finden**.

Ein Vergleich mit den Bestimmungen der Preisregulierung gemäß der Bestimmungen des EIWOG bzw des PreisG und der dazu ergangenen Rechtsprechung zeigt, dass **entsprechende Abweichungen** von diesen Grundsätzen in verschiedener Eingriffsintensität und **auf verschiedener Ebene der Preisbestimmung** auftreten können: so beziehen die Bestimmungen des **EIWOG 2010** Effizienz-, Anreiz und Produktivitätskriterien auf **Ebene der Kostenermittlung** in die Preisregulierung ein, die Bestimmungen des **PreisG** sehen zB eine **Interessenabwägung erst auf Ebene des Endkundenpreises** vor, der über das Einfließen von Vergleichsmaßstäben einen Ausgleich zwischen Preis und Kosten vornimmt.

Betrachtet man die Struktur des § 69b EisbG anhand dieser Ergebnisse, lassen sich die folgenden Ergebnisse zweifelsfrei festhalten:

- § 69b Abs 1 EisbG schreibt auf Ebene der Kostenermittlung zunächst fest, dass die **tatsächlichen Kosten der Serviceleistung als Grundlage** für die Entgeltbestimmung heranzuziehen sind
- Daran anknüpfend wird dieser Maßstab um die Komponente eines angemessenen Gewinns ergänzt. § 69b Abs 2 EisbG bezieht **somit Angemessenheitskriterien und Vergleichsmaßstäbe** zwar in die Entgeltbestimmung mit ein, lässt die Berücksichtigung dieser aber lediglich **zur Begrenzung des angemessenen Gewinns** und somit erst auf Ebene der Gewinnkomponente zu.
- Die **Begrenzung der Ineffizienz** des Unternehmens auf Ebene der Kostenentstehung ist somit im Rahmen der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG als **Ausgleich einer möglichst exakten Annäherung von ex-ante Plankostenermittlung und der Kostenentstehung der Tarifperiode** im Rahmen der solcherart vorzunehmenden Prognoseentscheidung vorzunehmen und durch die Behörde zu prüfen.

Dem Vorbringen der P3** war daher aufgrund der dargelegten Gründe nicht zu folgen.

C. Zum Vorbringen der P2**

i. Allgemeines

Die Schienen-Control Kommission hält, bevor einige der von der P2** vorgebrachten Argumente noch eingehender behandelt werden, in Hinblick auf die Vorbringen der P2** folgende grundsätzliche Ausführungen fest:

Die P2** moniert wiederholt in zT äußerst ausufernder Form an zahlreichen Stellen ihrer Stellungnahme, insbesondere auf den Seiten 9-21 sowie den Seiten 32-36 ihrer Stellungnahme vom 25.07.2018, dem verfahrensgegenständlichen Ermittlungsverfahren lägen offenbar Tatsachen zugrunde, die eines weiteren sachverständigen Nachweises bedürften (zB S 12 und 13). Dabei greift die P2** an zahlreichen Stellen den ihrer Auffassung nach mangelhaften Sachverstand sowohl der Schienen-Control Kommission (S 32 ff; vgl dazu noch sogleich unten C.v.) als auch den Sachverstand der der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Geschäftsstelle beigegebenen Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH an (zB S 20; zu deren Qualifikation als Amtssachverständige vgl das sehr häufig von der P2** zitierte E des BVwG 05.07.2017, W110 2146830).

Auch kritisiert die P2** durchgehend die durch die P1** in früheren Verfahren zum gegenständlichen, grundlegenden Sachverhalt beigebrachten Sachverständigengutachten mit zT bedenklich scharfer Formulierung (vgl zB „völlig wertlos“ oder „gänzlich unbelegt“, S 14).

Schließlich aber referenziert die P2** in einer ebenso pauschalierenden Bewertung ausschließlich auf eigene, durch private Sachverständige beigebrachte Gutachten, um die dargelegten Punkte als sachverständigen Nachweis ihrer Sach- und Rechtsansicht zu belegen.

Weiters legt die P2** wiederholt dar, dass nach ihrer Auffassung ein „regulatorisches Kostenrechnungssystem“ (in variierender Formulierung) zur Anwendung kommen müsste (insbesondere S 7, S 19). Obwohl die P2** in ihren Ausführungen auf keine konkrete Rechtsgrundlage für ihre Forderung eines solchen regulatorischen Kostenrechnungssystems verweisen kann, stellt sie, abermals in bedenklicher Schärfe der Formulierung sehr verallgemeinernd fest, dass „auf Basis der bisherigen Verfahrensführung und der bisherigen Ermittlungsergebnisse“ das Verfahren „nicht einmal ansatzweise entscheidungsreif“ sei.

Die Schienen-Control Kommission hält daher an dieser Stelle zunächst fest, dass die P2** mit ihren soeben dargelegten Argumenten im Wesentlichen die von der Behörde gemäß § 45 Abs 2 AVG vorzunehmende Beweiswürdigung angreift bzw dieser durch die Zugrundelegung ihrer eigenen Ansichten vorgreift. Die Schienen-Control Kommission verweist deshalb in diesem Zusammenhang insbesondere auf die folgenden Ausführungen:

Dem gegenständlichen Bescheid, wie auch den Bescheiden der bisherigen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz liegt eine eingehende und detaillierte rechtliche Begründung zugrunde. Diese gliedert sich in eine genaue Darstellung und genau nach Kostenpositionen, der zugrundeliegenden Kostenplanung

(vgl dazu oben A.iii.) und einer der Darlegung der zugrundeliegenden Kostengrundlagen entsprechend gegliederten Struktur der verfahrensgegenständlichen Kostenermittlung.

Diese korreliert bzw korrelierte in vergangenen Verfahren mit einer eingehenden Darstellung der zur Begründung herangezogenen Beweise und, wo diese im Rahmen des Ermittlungsverfahrens beigebracht oder beauftragt worden waren, einer genauen Auseinandersetzung mit den zur Anerkennung bestimmter Kostenpositionen dem Grunde oder der Höhe nach herangezogenen gutachterlichen Stellungnahmen. Die Schienen-Control Kommission merkt an dieser Stelle an, dass eben diese detaillierte Auseinandersetzung, in abermals bedenklich scharfem Ausdruck, in der Beschwerde der P2** vom 27.03.2018 gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 19.02.2018, SCK-16-017 als „völlig unzureichend und nur floskelhaft“ bezeichnet bzw der Schienen-Control Kommission vorgeworfen wird, der Inhalt der Beweiswürdigung würde „mechanisch wiedergegeben, um den Anschein zu erwecken, dass die belangte Behörde sich damit wirklich vertieft auseinandergesetzt hat“ (sic).

Auch hat die Schienen-Control Kommission im Rahmen der gegenständlichen Bescheidbegründung wie auch in vergangenen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz die rechtlichen Grundlagen der Beweiswürdigung, die sie im Rahmen der Begründung der Ermittlungsergebnisse heranzuziehen hat, eingehend dargestellt. Abermals weist die Schienen-Control Kommission auf das Vorbringen der P2** in ihrer Beschwerde vom 27.03.2018 gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 19.02.2018, SCK-16-017 - mit wiederholt zweifelhafter Schärfe des Ausdrucks - hin, die Behörde reihe „teilweise aus dem Zusammenhang gerissen eine Reihe von Rechtssätzen aneinander und möchte damit begründen, dass sie ohne entsprechende Sachverständige bzw Amtssachverständige alle technischen und ökonomischen Sachverhalte, die das vorliegende Verfahren bereithält, selbst lösen kann“.

Schließlich stellt die P2** wiederholt auf die Tatsache ab, dass die von der Schienen-Control Kommission zur Beurteilung des gegenständlichen Sachverhalts, wie auch in vergangenen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz, herangezogenen und durch beide Parteien beigebrachten Gutachten („Privatgutachten“) zwar der freien Beweiswürdigung unterliegen, allerdings auf gleicher fachlicher Ebene behördlich durch einen (nicht-)amtlichen Sachverständigen überprüfen zu lassen wären.

Die Schienen-Control Kommission weist in diesem Zusammenhang auf folgendes hin:

Die Schienen-Control Kommission hat in den allgemeinen Ausführungen zur Beweiswürdigung die Rsp des VwGH zur Beweiswürdigung von Sachverständigengutachten durch eine Behörde eingehend dargestellt. Die Schienen-Control verweist daher auch an dieser Stelle nochmals auf

die Grundsätze der Beweiswürdigung, die im Rahmen der Heranziehung von durch die Parteien beigebrachten Gutachten zu berücksichtigen sind sowie auf die folgenden Ausführungen.

Privatgutachter werden im Verwaltungsrecht nicht als Sachverständige angesehen, da die Heranziehung von amtlichen wie nichtamtlichen Sachverständigen durch die Behörde erfolgt. Nach Ansicht des VwGH haben die Aussagen von Sachverständigen jedoch den gleichen verfahrensrechtlichen Beweiswert und es besteht zwischen dem Gutachten eines Amtssachverständigen und dem eines Privatsachverständigen kein verfahrensrechtlicher Wesensunterschied; bei einander widersprechenden Gutachten hat die Behörde die Gedankengänge aufzuzeigen, die sie veranlasst haben, von den an sich gleichwertigen Beweismitteln dem einen einen höheren Beweiswert zuzubilligen als dem anderen (statt vieler Schmidt in Krammer/Schiller/Schmidt/Tanczos, Sachverständige und ihre Gutachten² (2015) 96 mwN).

Auch spricht der VwGH im Rahmen seiner Rechtsprechung aus, dass nicht schon die amtliche Eigenschaft des einen Sachverständigen dessen Gutachten mehr Beweiswert zukomme, sondern es komme allein auf den inneren Wahrheitswert der Gutachten an (VwGH 10.04.1997, 95/09/0086). Nicht die Eigenschaft als Amtssachverständiger gibt daher den Ausschlag (VwGH 30.1.1950, 2077/49, VwSlg 1213 A/195). Einem Amtssachverständigen kommt in diesem Sinne daher insbesondere keine beweismachende „Monopolstellung“ zu (VwGH 16.2.1952, 0076/51, VwSlg 2453 A/1952; 29.05.1964, 1841/62).

Zudem ist darauf zu verweisen, dass sämtliche durch die Verfahrensparteien beigebrachten Beweismittel, insbesondere aber die durch die Parteien beigebrachten gutachterlichen Stellungnahmen („Privatgutachten“) einer umfassenden Überprüfung und Beurteilung durch die der Schienen-Control Kommission als Amtssachverständige beigegebenen (statt vieler Schulev-Steindl, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁶ (2018) Rz 223), fachkundigen Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH unterzogen werden und wurden. Die der Beschlussfassung der Schienen-Control Kommission und deren Begründung zugrundeliegenden fachlichen Ausführungen ergingen in den verfahrensgegenständlichen Sitzungen der Schienen-Control Kommission und ergeben sich aus den entsprechenden Sitzungsprotokollen.

Sämtliche Tatsachen wurden der P2** zudem als Ergebnis der Beweisaufnahme zwecks Stellungnahme als Gegenstand des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs 3 AVG zur Verfügung gestellt.

Die P2** hat in Ausübung dieser ihr gebotenen Möglichkeit im Rahmen des Parteiengehörs von den Ergebnissen der Beweisaufnahme Kenntnis und Stellung genommen und ihrerseits mehrfach zahlreiche Stellungnahmen und eigene gutachterliche Stellungnahmen eingebracht.

Schließlich legt die Schienen-Control Kommission der Bescheidbegründung die größtmögliche Sorgfalt zugrunde, um die Beurteilung der eingebrachten Beweismittel, einschließlich

sämtlicher beigebrachter Privatgutachten, einschließlich der zugrundeliegenden Beweiswürdigung in größtmöglicher Transparenz darzulegen, um für die Parteien die Verfolgung der ihnen zustehenden Rechtsschutzmöglichkeiten zu gewährleisten.

Die Schienen-Control Kommission hält weiter fest, dass die P2** die von der Behörde im Rahmen der Bescheidbegründung und insbesondere der Beweiswürdigung herangezogene umfassende rechtliche Herleitung und Darstellung der anwendbaren Rechtsgrundlagen unberücksichtigt lässt und statt dessen ihre eigene Rechtsauffassung in Form eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ ohne Darlegung einer anwendbaren Rechtsgrundlage der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt wissen möchte und insbesondere den Sachverstand sowohl der Mitglieder der Schienen-Control Kommission als auch der der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Geschäftsstelle der Schienen-Control GmbH als Amtssachverständige beigegebenen Mitarbeiter ihrer eigenen Beurteilung unterstellt.

Dabei verwechselt die P2** jedoch die sachverständige Beurteilung einer Tatsache im gutachterlichen Wege durch ein Mitglied der Behörde damit, dass die Mitglieder der Schienen-Control Kommission die ihr zur Beweiswürdigung durch das Gesetz überantworteten Beweismittel, und somit auch Gutachten, anhand der Denkgesetze beurteilen und gegeneinander abwägen muss.

Die Schienen-Control Kommission hat jedoch im Wege der gegenständlichen wie auch vergangener Bescheidbegründungen die verfahrens- und materiellrechtlichen Grundlagen ihrer Beweiswürdigung in Hinblick auf jede Kostenposition genau dargelegt und, wo solche vorgebracht wurden, auch die durch die Parteien vorgebrachten gutachterlichen Stellungnahmen eingehendst gewürdigt.

Wenn die P2** daher wiederholt darauf verweist, dass die Schienen-Control Kommission entsprechende technische, insbesondere elektrotechnische und ökonomische Fragen „da sie über keine ökonomische und keine technische, insbesondere keine elektrotechnische und finanzwirtschaftliche Ausbildung und Berufspraxis verfügen würde“ nicht lösen könne, trägt die P2** in unberechtigter Weise Fragen **über den zur Gutachtenserstellung notwendigen Sachverstand** einzelner Mitglieder der Behörde auf die **Ebene der Beweiswürdigung** und möchte mit dieser Argumentation **der Behörde offenbar die Möglichkeit der Beweiswürdigung im Verfahren absprechen**.

Es kann, abschließend auf diesen Punkt bezogen, jedenfalls nicht Aufgabe der Behörde in einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren sein, die Bescheidbegründung auf das Vorbringen und die persönlichen Vorstellungen einer einzelnen am Verfahren beteiligten Partei auszurichten. Die Begründung wird, ausgerichtet auf die formellen und materiellen Rechtsgrundlagen, und wo dies geboten scheint auch unter Einbeziehung grundlegender rechtlicher Voraussetzungen der Verfahrensführung und der anwendbaren Rechtsgrundlagen,

in einer Art und Weise wiedergegebenen, die einer rechtmäßigen Verfahrensführung und der Komplexität des Verfahrensgegenstandes entspricht.

Die Schienen-Control Kommission weist in diesem Zusammenhang insbesondere noch auf die folgende Judikatur des VwGH hin:

So spricht der VwGH in seiner Rsp aus, dass es einer gesonderten Anführung des Parteivorbringens in der Begründung eines Bescheides zur gesetzmäßigen Bescheidbegründung im Allgemeinen nicht bedarf (VwGH 5.3.1982, 81/08/0016).

Weiters spricht der VwGH aus, die belangte Behörde sei zwar gehalten, in der Begründung ihres Bescheides die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen (§ 60 AVG), sie ist aber nicht verpflichtet, allen sonst noch denkbaren, schlüssig begründbaren Sachverhaltsvarianten im Einzelnen nachzugehen, wenn sie sich nur mit allen Umständen schlüssig und nachvollziehbar auseinandergesetzt hat, die für und wider die von ihr tatsächlich getroffenen Sachverhaltsfeststellungen sprechen (VwGH 18. 2. 2004, 2000/08/0130; 26. 5. 2004, 2001/08/0026; 16. 6. 2004, 2001/08/0049).

Es ist daher nicht rechtswidrig, wenn die belangte Behörde Ausführungen der Partei nicht weiter erörtert, die ausschließlich beweiswürdigenden Inhalt haben oder Tatsachenbehauptungen enthalten, die bei Beachtung der Denkgesetze mit den Tatsachenfeststellungen der Behörde nicht in Widerspruch stehen (VwGH 19.10.1993, 92/08/0175; 30.11.1993, 90/08/0048; 18.10.2000, 99/08/0056; 16.5.2001, 96/08/0089; 27.7.2001, 96/08/0100).

An dieser Stelle weist die Schienen-Control Kommission zudem darauf hin, dass die Behörde nach den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts grundsätzlich nach der *Offizialmaxime* vorzugehen hat. Damit in Zusammenhang steht, richtigerweise von der *P2*** wiederholt betont, der Grundsatz der materiellen Wahrheit. Dem Grundsatz der arbiträren Ordnung folgend, hat die Behörde unter Beachtung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen, und nicht eine Partei, den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen.

Schließlich ist in diesem Zusammenhang auch zu betonen, dass die Frage, ob die Behörde das Vorbringen einer Partei bei der Ermittlung des Sachverhalts oder bei ihrer Entscheidung berücksichtigt, keine Frage des Parteiengehörs, sondern der ausreichenden Erforschung der materiellen Wahrheit und der ausreichenden Bescheidbegründung ist (statt vieler zusammenfassend *Hengstschläger/Leeb*, AVG zu § 45 Rz 30 mwN (Stand 1.7.2005, rdb.at)). Die Schienen-Control Kommission verweist in dieser Hinsicht daher auf die ausreichend dargelegte Rechtsprechung zu Bescheidbegründung und Sachverhaltsermittlung in den folgenden und übrigen Teilen der Bescheidbegründung.

Im Sinne der dargestellten Judikatur setzt sich die Schienen-Control Kommission angesichts des umfangreichen, jedoch - in Bezug auf das Vorbringen zu bisherigen Verfahren und den dazu eingebrachten Stellungnahmen - sehr repetitiven Vorbringens der P2** nur in jenen Punkten detailliert in gesonderten Begründungspunkten auseinander, die in Hinblick auf die verfahrenserheblichen Tatsachen ein neues und substantiiertes Vorbringen darstellen.

ii. Zum Vorbringen der Unbestimmtheit der Leistung „Durchleitung von Bahnstrom“

Die P2** bringt vor, das Verfahren bedürfte als eines „ersten Ermittlungsschrittes“ der Feststellung, ob die von der P1** als „Durchleitung von Bahnstrom“ beschriebenen Leistungen den unionsrechtlichen Vorgaben entsprechen bzw sei eine „eindeutige Abgrenzung“ der „Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom“ von den anderen „P1**-Produkten“ in den SNNB 2018 nötig.

Die Schienen-Control Kommission subsumiert den Verfahrensgegenstand bereits seit Erlassung des Bescheids vom 10.06.2016, SCK-WA-12-006 unter den Tatbestand Bereitstellung von Fahrstrom gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EibG, da die Schienen-Control Kommission in der Nutzung des Bahnstromnetzes die unabdingbare Voraussetzung für die Beziehung von Fahrstrom sieht.

Diese Entscheidung der Schienen-Control Kommission wurde von der P2** in ihrer Beschwerde zum Bescheid vom 10.06.2018, SCK-WA-12-006 sowie im Verfahren SCK-16-017 bestritten, als die P2** ihrerseits die Auffassung vertreten hatte, die Nutzung des Bahnstromsystems sei dem Tatbestand des § 58 Abs 1 Z 3 EibG als Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom zu subsumieren.

Entgegen der Auffassung der P2** ergibt sich bereits aus den Anhängen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 gemäß deren Punkt 2.3.4 im Rahmen der Beschreibung der Netzentgelte aus der dortigen genauen Auflistung der Kostenpositionen, welche Leistungen der Nutzung des Bahnstromnetzes und somit den Bahnstromnetznutzungsentgelten zugrunde liegen.

Zudem hat die Schienen-Control Kommission bereits im Rahmen des 3. Teilbescheids vom 27.11.2017, SCK-WA-12-006 im Detail festgehalten, dass die Nutzung des Bahnstromnetzes in der Einspeisung in die und Entnahme elektrischer Energie aus den 110-kV Bahnstromleitungen der P1** begründet liegt. Die Schienen-Control Kommission verweist daher diesbezüglich auf die näheren Ausführungen im bezeichneten Bescheid vom 27.11.2017, SCK-WA-12-006.

In weiterer Folge hatte sich die Schienen-Control Kommission sich im Bescheid vom 19.02.2018, SCK-16-017 eingehend damit auseinandergesetzt, welche Leistungen mit dem Netzbetrieb verbunden sind. Zugerechnet werden somit nur Kosten von Leistungen, die durch das Netz verursacht werden und daher mit der Netznutzung in untrennbarem Zusammenhang stehen (Grundsatz der Kostenwahrheit, vgl dazu *Würthinger*, Systemnutzungstarife für

Elektrizitätsnetz (2005) 84). Für eine detaillierte Herleitung und Darstellung der diesbezüglichen Ausführungen verweist die Schienen-Control Kommission auf den Bescheid vom 19.02.2018, SCK-16-017, sowie auf die Ausführungen unter Punkt A. des gegenständlichen Bescheids.

Den Ausführungen der P2**, wonach der Gegenstand der von der P1** als „Durchleitung von Bahnstrom“ beschriebenen Leistungen im gegenständlichen Verfahren näher bestimmt werden müsse, kann die Schienen-Control Kommission aus den dargestellten Gründen daher nicht folgen.

iii. Zum Vorbringen der Anwendung eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“

Die P2** bringt vor, unabhängig vom anzuwendenden Kostenmaßstab könne die Überprüfung der relevanten Kosten nur anhand eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ erfolgen, indem aus den „rechtlichen Vorschriften die Anforderungen an das Kostenrechnungssystem abzuleiten“ wären. Adressat der regulatorischen Kostenrechnung sei „die Regulierungsbehörde“, um im Fall von „Marktversagen volkswirtschaftlich effiziente Preise festzulegen bzw volkswirtschaftlich ineffizienten Preisen die Zustimmung zu verweigern“. Zielsetzungen wären Transparenz, Nichtdiskriminierung und Wettbewerb (siehe dazu auch §§ 54 und 58 Abs 2 EisbG).

Insofern von der Regulierungsbehörde vorgeschriebene „regulatorische Kostenrechnungssysteme“ dazu dienen sollen durch die Anwendung von Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien „volkswirtschaftlich effiziente Preise“ festzulegen so bedarf eben diese Anwendung aus den auf das Vorbringen der P3** eingehendst erläuterten Gründen einer expliziten gesetzlichen Regelung. § 69b EisbG geht jedoch ausdrücklich von den „anfallenden Kosten“ aus und zieht zur Kostenermittlung daher nur jene Kosten heran, die tatsächlich bei Betrieb der Serviceeinrichtung entstanden sind und trifft keine Aussage bezüglich der Kostenentstehung. Angemessenheits-, Produktivitäts- oder Effizienzkriterien setzen jedoch bereits auf einer Ebene an, die den Kostenanfall beeinflusst und die somit bereits die Kostenentstehung einschränken möchte. Dass eine Begrenzung der Kostenentstehung mit dem Kostenmaßstab des § 69b EisbG verbunden sein soll, kann dem Wortlaut der Bestimmung jedoch nicht entnommen werden.

§ 69b EisbG bestimmt, dass die für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Der Wortlaut des gegenständlich anwendbaren Kostenmaßstabs geht somit ausdrücklich von angefallenen Kosten, dh den tatsächlichen Kosten im Sinne einer cost plus fee-Regulierung als Vollkostendeckung, aus.

Die Schienen-Control Kommission hält daher fest, dass das Gesetz den anzuwendenden Kostenmaßstab vorgibt. Es besteht jedoch entgegen der Behauptung der P2** kein Anhaltspunkt im positiven Recht, welcher eine Abweichung vom Kostenmaßstab zugunsten des von der P2** vorgebrachten und im Übrigen nicht weiter konkretisierten „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ rechtfertigen würde. Die Schienen-Control Kommission ist aber im Rahmen ihrer Entscheidung an die anwendbaren Rechtsvorschriften gebunden.

Die Grundsätze der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung ergeben sich aus den rechtlichen Vorschriften des EisbG, gegenständlich insbesondere § 69b EisbG, der Nachweis der behaupteten Kosten beruht auf den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens und hat den Vorschriften über den Beweis gemäß den Vorschriften des AVG zu folgen.

Adressat der behaupteten rechtlichen Bestimmung über die Kostenrechnung kann entgegen der Behauptung der P2** auch nicht die Schienen-Control Kommission sein. Der Schienen-Control Kommission als Regulierungsbehörde obliegt gem § 74 EisbG die Aufsicht über die Einhaltung der Bestimmungen des 6. Teils des EisbG. Normadressat sind neben der als Behörde, der genau bestimmte Zuständigkeiten und Befugnisse übertragen werden, die in § 74 Abs 1 genannten Marktteilnehmer, deren Verhalten oder Vertragsgrundlagen gemäß dem 6. Teil des EisbG sodann den Befugnissen der Regulierungsbehörde unterliegen.

Der Schienen-Control Kommission kommt dabei im Rahmen der Vollziehung bestimmter Vorschriften bzw der Auswahl der Abstellungsmaßnahmen zweifellos ein Ermessensspielraum zu. Die jeweilige Ermessensübung muss jedoch im Sinne des Gesetzes erfolgen, Maßstab der Ermessensübung bleibt das positive Recht (vgl dazu auch die Ausführungen unter B.ii.d.).

Findet eine Ermessensentscheidung keine Deckung mehr im Gesetz ist eine Nachprüfbarkeit der Entscheidung anhand der gesetzlich geregelten Grundentscheidung, kann nicht mehr von einem rechtmäßigen Handeln der Regulierungsbehörde ausgegangen werden. Die Anwendung der vorgebrachten Implementierung eines im positiven Recht keine Deckung findenden Kostenrechnungssystems überschreitet daher den Handlungsspielraum der behördlichen Befugnisse gemäß § 74 EisbG (vgl dazu noch unten C.vi. und oben B.ii.d.).

Die Schienen-Control Kommission zum Normadressaten eines „regulatorischen Kostenrechnungssystems“ zu machen widerspricht zudem offen dem eindeutigen Wortlaut des EisbG.

Zutreffend ist in diesem Zusammenhang sicher, dass die regulatorische Kostenprüfung in ihrer gesetzlichen Ausgestaltung auch allgemeinen Grundsätzen folgen kann (Kostenorientierung, Kostenwahrheit, Kostenverursachung, vgl *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetz (2005) 76, 83). Diese Grundsätze (vgl oben A.iii.) liegen jedoch der anwendbaren Bestimmung des § 69b EisbG selber im Wortlaut zugrunde (Kostenorientierung), ergeben sich aus der Eigenschaft der der Kostenentstehung zugrundeliegenden Leistung (Kostenwahrheit) oder sind in verfassungskonformer Interpretation den gesetzlichen

Vorschriften zugrunde zu legen (Gleichbehandlung der Netznutzer und Verursachungsgerechtigkeit).

Die vorgebrachte Forderung nach einer von den gesetzlichen Bestimmungen abweichenden Genehmigung eines Kostenrechnungssystems entspricht jedoch nicht den gesetzlichen Anforderungen und verfassungsrechtlichen Grundlagen der Vollziehung, sondern bringt im Ergebnis eine im Parteieninteresse gelegene Idealvorstellung eines Kostenrechnungssystems vor, welche den Zwecken der P2** bestmöglich entgegenkommen sollte, um ihre rechtlichen Ansprüche nach ihren Vorgaben verfolgen zu können. Das Ansinnen der P2** ist dabei sicherlich nachvollziehbar, aus rechtsdogmatischer Perspektive einer gesetz- und verfassungsmäßigen Vollziehung aber lediglich als Vorbringen de lege ferenda zu beurteilen.

Zudem hält die Schienen-Control Kommission fest, dass dem von der P2** kritisierten Dokument „Master 2018“ eine Kostenstellenübersicht zugrunde liegt, dem die Darstellung der geltend gemachten Kosten folgt. Da diese Kostenstellen auch der Entscheidung der Schienen-Control Kommission zugrunde liegen, kann im Ergebnis nicht nachvollzogen werden, warum eine solche Darstellung den Forderungen der P2** nach einer regulatorisch anerkannten und überwachten Kostenrechnung im Rahmen der Kostenermittlung der Bahnstromnetznutzungstarife nicht gerecht werden sollte.

Auch zum vorgebrachten Begriff des „volkswirtschaftlich effizienten Preises“ ist Ähnliches auszuführen. Der anwendbare Kostenmaßstab des EisbG geht vom Grundsatz der Kostenorientierung aus, der im Wortlaut der gesetzlichen Regelung die Berücksichtigung der angefallenen (tatsächlichen) Kosten anordnet. Für den grundlegenden Zweck der Entgeltregulierung in den Netzwirtschaften (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 637) gilt ähnliches wie bereits in Hinblick auf das übrige Vorbringen der P2** in gesagte.

Die zugrundeliegenden Normzwecke der Nichtdiskriminierung ergeben sich systematisch aus dem Inhalt des 6. Teils des EisbG und der korrespondierenden rechtlichen Ausgestaltung der Befugnisse der Regulierungsbehörde im Rahmen der ihr zukommenden Wettbewerbsaufsicht gem § 74 EisbG. Damit ist jedoch der Spielraum der Entgeltbestimmung klar geregelt.

Die Kostenermittlung, die als Basis dient ist, ist durch den Grundsatz der Kostenorientierung gem § 69b EisbG normiert und richtet sich an den Betreiber der Serviceeinrichtung als Normadressaten.

Die Entgeltfestsetzung hat darüber hinaus gegenüber den Tarifunterworfenen den Grundsätzen von Wettbewerb, Transparenz und Nichtdiskriminierung (§ 54 EisbG) zu entsprechen, ergänzt durch gleichheitsrechtliche Erwägungen wo der Grundsatz der Gleichbehandlung der Netznutzer und der Verursachungsgerechtigkeit zu tragen kommen.

Der von der P2** vorgebrachte Begriff des „volkswirtschaftlich effizienten Preises“ findet keinerlei Deckung in den anwendbaren Rechtsgrundlagen des EisbG und des zugrundeliegenden Unionsrechts und findet lediglich in den Bestimmungen des PreisG, welches gemäß § 2 PreisG den Begriff des „volkswirtschaftlich gerechtfertigten“ Preises regelt, ein Tatbestandsmerkmal mit vergleichbarem Wortlaut.

Der gemäß § 2 PreisG geregelte „volkswirtschaftlich gerechtfertigte Preis“ diene bzw dient in den dem PreisG unterworfenen Wirtschaftszweigen der Regulierung der **Endkundenentgelte**. Ziel der Preisregulierung gemäß PreisG war und ist daher die Lage der Verbraucher (*Puck* in B.Raschauer (Hrsg), *Wirtschaftsrecht*³ (2010) Rz 625).

Die Liberalisierung der Netzwirtschaften verfolgt im Rahmen der für jeden Sektor gesondert geregelten Preisregulierung jedoch ein völlig anderes Ziel. Dies erhellt auch aus der im Rahmen der Liberalisierung des Energiesektors erfolgten Ausnahme der Endkundenpreisregulierung für Energie- und Telekommunikationsentgelte aus dem Anwendungsbereich des PreisG (*Schneider*, *Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I* (2013) 638). Im Rahmen der spezifischen sektoralen Regelungen der Netzwirtschaftsregulierung erfolgt nun eine Regulierung der Netztarife zum Zwecke Gewährleistung eines **Wettbewerbs am Endkundenmarkt**, nicht mehr zwecks Regulierung der Endkundenentgelte. Aus dieser, die deregulierte Endkundenpreisbildung erst ermöglichenden, Netzentgeltregulierung ergibt sich aber, dass die Tarifregulierung dem Zweck der Aufrechterhaltung des Wettbewerbs innerhalb der gesetzlichen Ausgestaltung des jeweiligen Sektors dienen soll, welche auch die Grundsätze der Entgeltbestimmung festlegt.

Für eine Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Preismaßstäbe als Ausdruck der preisrechtlichen, verbraucherbezogenen Wirtschaftslenkung (§§ 1, 2 PreisG) ist daher aufgrund des Bestehens der regulierungsrechtlichen Vorschriften des EisbG kein Raum. Auch eines Rückgriffs auf allgemeine und im Übrigen nicht näher definierbare Begriffe wie „volkswirtschaftlich effizienter Preise“, die dem positiven Rechtsbestand nicht zu entnehmen sind, bedarf es daher nicht. Zudem ist anzumerken, dass die P2** mit der Bezugnahme auf volkswirtschaftliche Preismaßstäbe eben die Zielsetzungen des Regulierungsrechts der Netzwirtschaften, durch Entgeltregulierung auf Netzebene einen Endkundenwettbewerb herzustellen, verkennt.

An dieser Stelle hält die Schienen-Control Kommission zudem weiters fest, dass eine Auslegung des dem Begriff der „volkswirtschaftlich effizienten Preise“ am nächsten kommenden Begriffs, des volkswirtschaftlich gerechtfertigten Preises gemäß § 2 PreisG, dem bisherigen Vorbringen der P2** in Bezug auf den anzuwenden Kostenmaßstab widerspricht. So brachte die P2** in bisherigen Verfahren (und gegenständlichen in ihrer Stellungnahme vom 25.07.2018) wiederholt vor, die Entgeltbestimmung der Bahnstromnetznutzungsentgelte und die zugrundeliegende Kostenermittlung würden dem Kostenmaßstab des § 67 EisbG und somit dem Prinzip der direkten Kosten unterliegen.

Die Anlegung eines Maßstabs, der auf volkswirtschaftliche Interessen abstellt, scheint aber das genaue Gegenteil zu implizieren (...), geht doch die Preisregulierung im Rahmen des PreisG und die dazu ergangene Judikatur (*Schneider*, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 693) grundsätzlich von kostendeckenden Preisen inklusive eines angemessenen Gewinns aus (*Puck* in B. Raschauer (Hrsg), *Wirtschaftsrecht*³ (2010) Rz 625; zu berücksichtigen sind freilich die unterschiedlichen Ansätze der Kostendeckung durch die unterschiedliche positivrechtliche Ausgestaltung der § 2 PreisG bzw § 69b EisbG). Vergleichbare Ziele liegen aber eben dem Kostenmaßstab des § 69b EisbG zugrunde, dessen Wortlaut vom Grundsatz der Kostenorientierung, wie auch von der Möglichkeit, einen angemessenen Gewinn zu erzielen, ausgeht.

Im Ergebnis kann die Schienen-Control Kommission den Ausführungen der P2** zum „regulatorischen Kostenrechnungssystem“ bzw zum „volkswirtschaftlich effizienten Preis“ nicht folgen. Zum einen kann die P2** keine anwendbare Rechtsgrundlage zu ihrem Vorbringen anführen, zum anderen scheint eine Auslegung der den angeführten Begriffen am nächsten kommenden Rechtsbegriffe sogar in die gegenteilige Richtung des geltend gemachten Vorbringens zu weisen.

iv. Zum Vorbringen der mangelhaften Kostengrundlage

Die P2** bringt weiter vor, es bestünden Abweichungen zwischen den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 veröffentlichten Tarifen, und zwar sowohl hinsichtlich der veröffentlichten Version 1.0 als auch der Version 2.0, und der kostenrechnerischen Darlegung, die mit dem in der Eingabe der P1** vom 05.03.2018 vorgelegten Dokument „Master 2018“ dargestellt würde.

Zudem bringt die P2** vor, die durch die P1** in Form des „Master 2018“ vorgelegten Kostenunterlagen wären für die Kostenermittlung grundsätzlich ungeeignet und würden eines sachverständigen Nachweises ihrer Verursachung entbehren.

Bezüglich der in diesem Zusammenhang immer wieder vorgebrachten Aussage, die bisherigen Angaben zu den einzelnen Kostenpositionen im „Master 2018“ sowie auch in der Vergangenheit in den Bahnstromverfahren 2016 und 2017 würden „eines sachverständigen Nachweises ihrer Verursachung entbehren, weshalb die Schienen-Control Kommission auf dieser Basis nicht in der Lage ist, ihre Kontrollpflichten auszuüben, und die Verfahrensparteien nicht in der Lage sind, die Ausübung dieser Kontrollpflichten einer nachprüfenden Kontrolle durch die Gerichte des öffentlichen Rechts zu unterziehen“ verweist die Schienen-Control Kommission auf die eingangs zu diesem Begründungsteil angeführten Ausführungen, auf die Ausführungen zur Beweiswürdigung in diesem Bescheid, sowie auf die Ausführungen zu Kostenmaßstab (A.i.), Kostenzurechnung (A.ii.) und Kostenermittlung (A.iii.) und wiederholt die Feststellung, dass es nicht Aufgabe der Wettbewerbsüberwachungsbehörde sein kann, die Bescheidbegründung ausschließlich auf das Vorbringen und die persönlichen Vorstellungen

einer einzelnen am Verfahren beteiligten Partei auszurichten. Dass die Schienen-Control Kommission im Rahmen der Bescheidbegründung die Einhaltung der verfahrensrechtlichen Voraussetzungen eines den Grundsätzen des AVG entsprechenden Ermittlungsverfahrens und der Beweiswürdigung in einer Form darstellt, die dem Rechtsschutzbedürfnis der Parteien bestmöglich entspricht kann hingegen den oben angeführten Begründungselementen deutlich entnommen werden.

Bezüglich des Vorbringens des beigebrachten Dokuments „Master 2018“ und dem Vorwurf der nicht (sachverständig) erfolgten Begründung der Kostenpositionen sowie der Ungeeignetheit zum Nachweis verweist die Schienen-Control Kommission auf die, auch dem gegenständlichen Verfahren zugrundeliegenden, bisher durch die Parteien eingebrachten Gutachten sowie insbesondere die, in Zusammenschau mit den im ersten Teil der gegenständlichen Bescheidbegründung zu lesende, Darstellung der Grundlagen der Kostenermittlung (A.iii.).

Die veröffentlichten Tarife schließlich entsprechen der mit Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 19.01.2018, SCK-16-017, aufgetragenen zu veröffentlichenden Version 1.0 vom 09.12.2016. Soweit die P2** mit ihrem Vorbringen geltend machen möchte, dass die dem Dokument „Master 2018“ zugrunde liegenden Daten zu einer anderen Tarifhöhe führen würden ist dem zu entgegnen, dass eine Korrektur überhöhter geltend gemachter Kosten im Wege der Nichtanerkennung durch die Schienen-Control Kommission Gegenstand des Wettbewerbsaufsichtsverfahrens ist und somit von Amts wegen als Ziel des gegenständlichen Verfahrens erfolgt. Die im Dokument „Master 2018“ angeführten Ausführungen sind gerade deshalb Verfahrensgegenstand.

Den Ausführungen der P2** kann daher aus den dargelegten Gründen nicht gefolgt werden.

v. Zum Vorbringen des mangelnden Sachverstands der Mitglieder der Schienen-Control Kommission

Die P2** legt in weiterer Folge der Einrichtung der Schienen-Control Kommission gemäß § 82 EisbG die Auslegung zugrunde, der Zweck der von den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission geforderten fachlichen Voraussetzungen läge darin „dass die Behördenmitglieder als Sachverständige ‚für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche‘ die Beiziehung von Amtssachverständigen ersetzen sollen“ (Stellungnahme vom 25.07.2018 S 33). Dazu führt die P2** weiter aus, die Mitglieder der Schienen-Control Kommission müssten in dieser „Doppelfunktion als Entscheidungsorgan und Sachverständiger“ dieselben rechtlichen Anforderungen erfüllen, wie dies von Amtssachverständigen gefordert würde (Stellungnahme vom 25.07.2018 S 33).

Andererseits verweist die P2** wiederholt darauf, dass die Schienen-Control Kommission entsprechende technische, insbesondere elektrotechnische und ökonomische Fragen „da sie über keine ökonomische und keine technische, insbesondere keine elektrotechnische und finanzwirtschaftliche Ausbildung und Berufspraxis verfügen würde“ nicht lösen könne (Stellungnahme vom 25.07.2018 S 34).

Wiederum an anderer Stelle ihrer Stellungnahme vom 25.07.2018 trifft die P2** die Aussage, die von der Schienen-Control Kommission vorzunehmenden Ermittlungen hätten inhaltlich der Qualität eines Gutachtens zu genügen.

Die Schienen-Control Kommission verweist in diesem Zusammenhang auf die eingangs dargelegten Ausführungen zum diesbezüglichen Vorbringen und hält fest, dass das Vorbringen der P2** mehrere organisations- und verfahrensrechtliche Fragen miteinander vermischt bzw diese verwechselt.

Die Schienen-Control Kommission wurde ursprünglich, wie zahlreiche andere Behörden, als Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag eingerichtet. Aufgrund der besonderen verfassungsrechtlichen Stellung dieser Behörden waren diese nur in Ausnahmefällen, und im Bereich des Regulierungsrechts der Netzwirtschaften spezifisch zur Herstellung eines „institutionalisierten Sachverständes“ (VfSlg 17941/2006), zulässigerweise einzurichten (VfSlg 15886/2000; 15427/1999).

In diesem Zusammenhang stellte der VfGH unter anderem zu einer Entscheidung der E-Control Kommission fest, die Beurteilung der Schlüssigkeit von Gutachten sei allein deshalb nicht zu beanstanden, da die Konstruktion der Energie-Control Kommission mit Fachleuten aus verschiedenen Sachgebieten einen institutionalisierten Sachverstand gewährleiste, der sie dazu jedenfalls befähigen würde (VfSlg 17941/2006).

An anderer Stelle stellt der VfGH jedoch auch unmissverständlich klar, dass dieser besondere Sachverstand jedoch nicht bewirke, dass die Mitglieder der Behörde dadurch im Kollegialorgan als Sachverständige iSd § 52 AVG tätig würden (VfSlg 17525/2005).

Die jüngere Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts stellt zudem unmissverständlich klar, dass es unzulässig ist, dass Mitglieder einer Kollegialbehörde zugleich als Sachverständige tätig werden, da damit die Unbefangenheit der Behörde nicht mehr gewährleistet ist (vgl bereits VfSlg 17525/2005; VwGH 23.09.2004, 2004/07/0075; *Schulev-Steindl*, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁶ (2018) Rz 224 mwN). Aufgabe der Behörde ist vielmehr im Sinne der dargestellten Judikatur die Beurteilung von Sachverständigengutachten und diese auf ihre Schlüssigkeit zu prüfen (ausdrücklich etwa nochmals VwGH 23.09.2004, 2004/07/0075; VfSlg 17941/2006).

Die Schienen-Control Kommission verweist in diesem Zusammenhang eben auf die Neutralität als informeller Sachverständiger einerseits und seine Unbefangenheit als Entscheidungsträger

andererseits, die im behördlichen Ermittlungsverfahren zu wahren ist (VwGH 04.09.2014, 2010/12/0123). Zu dieser Verpflichtung der Unbefangenheit als Entscheidungsträger gehört es unter anderem, die Schlüssigkeit der eingeholten Sachverständigengutachten zu beurteilen; in diesem Sinne ist auch das bezeichnete Judikat des VfGH zu verstehen (VfSlg 17941/2006).

Die P2** verwechselt somit die Ebene der behördlichen Willensbildung im Rahmen der Beweiswürdigung im Kollegialorgan, zu der der institutionalisierte Sachverständige der Behörde in erster Linie dient, mit der sachverständigen Begutachtung auf Ebene der Tatsachenfeststellung, die durch die Schienen-Control Kommission, soweit dies nicht ausdrücklich aus entsprechenden Bescheiden im Rahmen derer Begründung hervorgeht, gerade nicht vorgenommen wird.

Die Behörde wird jedoch nur dann der Anforderung, ihre Beurteilung auf ein schlüssiges und widerspruchsfreies Sachverständigengutachten zu stützen, nicht gerecht, wenn sie dann, wenn sie ein Sachverständigengutachten für nicht schlüssig erachtet, ihre fachliche Beurteilung an die Stelle der Sachverständigenbeurteilung setzt (VwGH 04.09.2014, 2010/12/0123).

Vielmehr ist die Behörde in einem solchen Fall gehalten, den Sachverständigen unter Vorhalt ihrer Überlegungen zur Ergänzung seines Gutachtens aufzufordern oder erforderlichenfalls ein weiteres Gutachten einzuholen (VwGH 5.03.2014, 2012/05/0086; VwGH 24.04.2013, 2011/03/0208).

Wie bereits dargelegt legt die Schienen-Control Kommission ihre Überlegungen, wenn oder welcher von mehreren gutachterlichen Stellungnahmen sie folgt detailliert in der Begründung dar. Zudem werden, wie die Schienen-Control Kommission bereits dargelegt hat, auch Privatgutachten einer umfassenden Überprüfung und Beurteilung durch die der Schienen-Control Kommission als Amtssachverständige beigegebenen, fachkundigen Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH unterzogen.

Davon losgelöst ist die Möglichkeit zu sehen, dass die Behörde insofern, als die Sachverhaltsfeststellung einen besonderen Sachverständigen voraussetzt, auf die Einholung eines Sachverständigengutachtens verzichten und der Entscheidung ihr eigenes Fachwissen zugrunde legen kann, wenn sie ausnahmsweise selbst über ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen verfügt (statt vieler Hengstschläger/Leeb, AVG § 52 Rz 16 mwN (Stand 1.7.2005, rdb.at))

Wenn die P2** daher zum einen verlangt, die von der Schienen-Control Kommission vorzunehmenden Ermittlungen hätten inhaltlich der Qualität eines Gutachtens zu genügen, andererseits aber verlangt, auch zur Beurteilung von Sachverständigengutachten als Beweismittel seien wiederum Sachverständigengutachten einzuholen, verkennt diese die Rechtslage. Die diesbezüglichen Ausführungen der P2** können daher nicht nachvollzogen werden.

vi. Zum weiteren Vorbringen der P2**

Die Schienen-Control Kommission hält eingangs fest, dass die weitere Stellungnahme der P2** vom 13.09.2018 fast ausschließlich Vorbringen enthält, welche beweismäßig Charakter oder Ausführungen zur rechtlichen Beurteilung bzw zur Führung des Ermittlungsverfahrens aufweisen (vgl dazu die Kapitel 1, 3, insbesondere aber die Kapitel 4, 5 und 6 der gegenständlichen Stellungnahme). Wie die Behörde bereits wiederholt ausgeführt hat, ist auf entsprechendes Vorbringen im Rahmen der Bescheidbegründung nicht gesondert einzugehen.

Im Folgenden wird daher lediglich auf die Ausführungen zum „regulatorischen Kostenmaßstab“, sowie an gegebener Stelle im Rahmen der Begründung der Kostenposition „erwartete Zusatzkosten“ auf die gutachterliche Stellungnahme O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“ gesondert eingegangen.

Insbesondere wird das Vorbringen des nach Ansicht der P2** anzuwendenden Maßstabs der „regulatorischen Kostenrechnung“ nochmals eingehend behandelt, um darzustellen, dass die diesbezüglichen Ausführungen der P2** sowohl auf Ebene der anwendbaren Rechtsgrundlagen, der Grundlagen des Ermittlungsverfahrens im Rahmen der Kostenermittlung, als auch auf verfahrensrechtlicher Ebene der Beweiswürdigung nicht haltbar sind.

a. Ebene der rechtlichen Beurteilung

Die Schienen-Control Kommission hält nochmals an dieser Stelle fest, dass Maßstab des behördlichen Handelns in Vollziehung der Gesetze gemäß Art 18 B-VG ausschließlich das Gesetz und somit das positive Recht ist. Zuständigkeiten und Handlungsermächtigungen werden ausschließlich durch das Gesetz begründet, ohne gesetzliche Grundlage kann und darf die Verwaltung nicht tätig werden, insofern ist das Gesetz zugleich als Ermächtigung und Schranke zu sehen (*B. Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 558, 559).

Die solcherart verstandene Wirkung des Legalitätsprinzips wird in weiterer Folge auch auf Ebene der Gesetzesauslegung sichtbar. So spricht der VwGH in ständiger Rechtsprechung aus (vgl zB VwGH 22.02.1994, 93/12/0204 mHw auf StRS):

„Die Bindung der Verwaltung an das Gesetz nach Art 18 B-VG bewirkt einen Vorrang des Gesetzeswortlautes aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit und der demokratischen Legitimation der Norm. Aus der Funktion des Verwaltungsrechts, das Handeln der Verwaltung an das Gesetz zu binden, ergibt sich die allgemeine Tendenz, das Gesetz der Disposition durch die ihm unterworfenen Organe möglichst zu entziehen. Dies bedeutet einen Vorrang der Wortinterpretation in Verbindung mit der grammatikalischen und der systematischen Auslegung sowie äußerste Zurückhaltung gegenüber der Anwendung sogenannter „korrigierender Auslegungsmethoden“.

Zur Anwendung der Wortinterpretation führt der VwGH weiter aus (vgl zB VwGH 20.02.2003, 2001/06/0057, Hervorhebung hinzugefügt):

„Dabei ist grundsätzlich zu fragen, welche Bedeutung einem Ausdruck nach dem allgemeinen Sprachgebrauch oder nach dem Sprachgebrauch des Gesetzgebers zukommt. **Dafür müssen die objektiven, jedermann zugänglichen Kriterien des Verständnisses statt des subjektiven Verständnishorizonts der einzelnen Beteiligten im Vordergrund stehen.**“

Wie die P2** in ihrem weiteren Vorbringen jedoch selber ausdrücklich festhält, finden sich die von ihr benutzten Begriffe und Interpretationen in keiner von der Schienen-Control Kommission in ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwendenden Rechtsgrundlage, darüber hinaus in keiner positivrechtlichen Bestimmung des geltenden Rechts.

Die Schienen-Control Kommission weist daher an dieser Stelle, ebenfalls zum wiederholten Mal, auf die Aussage Würthingers zur Vergleichbarkeit verschiedener regulierungsrechtlicher Normen hin, dass gleiche Rechtsbegriffe in verschiedenen Normbereichen in Hinblick auf unterschiedliche Normzwecke einen unterschiedlichen Inhalt aufweisen können (*Würthinger, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze* (2005) 80).

In diesem Zusammenhang verweist die Schienen-Control Kommission auf die wesentlichen Unterschiede in den maßgeblichen Ebenen der Entgeltbestimmung zwischen den gesetzlichen Regelungen der netzgebundenen Sektoren. So kommt es im Rahmen des EIWOG 2010 beispielsweise zu einer Entkoppelung zwischen Kostenermittlung und Entgeltbestimmung, zudem werden die Entgelte durch die Behörde im Verordnungsweg ex-ante festgelegt. An mehreren Stellen des EIWOG (Verbot der Quersubventionierung §§ 8 ff EIWOG 2010; Feststellung der Kostenbasis §§ 48 ff EIWOG) nimmt das Gesetz zudem Bezug auf die geprüften Jahresabschlüsse der Netzbetreiber als Grundlage der regulatorischen Tätigkeit. § 8 Abs 1 EIWOG 2010 regelt in diesem Zusammenhang zB:

„Elektrizitätsunternehmen haben, ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse und ihrer Rechtsform, Jahresabschlüsse zu erstellen, diese von einem Abschlussprüfer überprüfen zu lassen und, soweit sie hierzu nach den Bestimmungen des Rechnungslegungsgesetzes verpflichtet sind, zu veröffentlichen. Die Erstellung, die Prüfung sowie die Veröffentlichung der Jahresabschlüsse haben nach den Bestimmungen des Rechnungslegungsgesetzes zu erfolgen.“

Der Ansicht der P2**, ein Unterschied zwischen „regulatorischer Kostenrechnung“ und „unternehmerischer Kostenrechnung“ sei „sämtlichen Regulierungsgesetzen“ gemein und diesen zugrunde zu legen, kann daher aufgrund der offenkundigen Voraussetzung der unternehmensrechtlichen Anforderungen an die Rechnungslegung durch das EIWOG 2010 allein schon deshalb nicht gefolgt werden.

Dies wird auch durch die einschlägige Literatur zum EIWOG 2010 bestätigt, nach der das EIWOG 2010 von einem betriebswirtschaftlichen Kostenbegriff ausgeht (*K. Oberndorfer, Das*

neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010, ZTR 2011, 4 (6) *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 76 ff). *Würthinger* bezieht sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die „interne Kostenrechnung“ als Grundlage der Kostenermittlung (*Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 78).

Die Schienen-Control Kommission verweist an dieser Stelle weiters auf ihre Ausführungen unter B.ii.d. zu den strengen verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit gesetzlicher Regelungen, insbesondere, dass bei grundrechtlichen Eingriffen der Eingriffstatbestand besonders deutlich umschrieben werden muss. Dass gesetzliche Preisregelungen am verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht der Erwerbsfreiheit gemessen werden müssen hat der VfGH regelmäßig in seiner Rechtsprechung bestätigt (etwa VfSlg 12379/1990; 12481/1990; 15509/1999; 16538/2002).

Der erforderliche Detaillierungsgrad, mit welchem eine solche gesetzliche Regelung ausgestaltet sein müsste, lässt am Beispiel der deutschen Rechtslage des § 21 EnWG in Verbindung mit den Bestimmungen der Stromnetzentgelteverordnung (StromNEV) aufzeigen.

Der deutsche Gesetzgeber hat sich im Rahmen der StromNEV, die die Grundlagen der Kostenermittlung für die Regulierungsbehörde regelt, dazu entschlossen, den Elektrizitätsnetzbetreibern eine spezifische Art der Kostenrechnung vorzuschreiben, die die Kostenarten-, Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung als Grundlage der Entgeltermittlung detailliert vorgibt. Die auf Betreiben der Branche zurückgehenden Regelungen stellen jedoch auch für die deutsche Rechtslage eine einzigartige Regelungstiefe dar (Groebel in Britz/Hellermann/Hermes, EnWG3 (2015) § 21 Rz 79 ff).

Selbst bei Vorliegen entsprechender gesetzlicher Regelungen einer speziellen Kostenrechnung für regulierte Unternehmen ist für das gegenständliche Vorbringen jedoch die Tatsache ausschlaggebend, dass die eigentliche Ermittlung der angefallenen Kosten (Kostenartenrechnung - welche Kosten sind angefallen?) und Erfassung der entstandenen Kosten als Gegenstand des behördlichen Ermittlungsverfahrens nach wie vor Grundlage der Kostenermittlung bleibt.

In diesem Sinne können gesetzliche Zuständigkeiten für das behördliche Handeln oder inhaltliche Determinanten des gesetzmäßigen behördlichen Vollzugs auch nicht durch Ausführungen aus der ökonomischen Fachliteratur begründet werden. So führt die P2** beispielsweise aus, „Adressat einer Preisbildungsrechnung“ sei „für Seicht [Anm.: Autor des zitierten Lehrbuchs] nicht das Unternehmen, sondern die Behörde“.

b. Ebenen der Sachverhaltsermittlung

Die Schienen-Control Kommission möchte an dieser Stelle nochmals auf die grundlegenden Maßstäbe und Verfahrensebenen hinweisen, um den Fehler im Grundverständnis der P2** in

Hinblick auf die im gegenständlichen Verfahren zur Anwendung kommenden Rechtsgrundlagen aufzuzeigen (vgl dazu eingehend oben unter Punkt A. i.-iii.).

§ 69b legt den Kostenmaßstab für die gegenständliche Leistung der Bahnstromnetznutzung fest. Aus der gesetzlichen Bestimmung des § 69b EibG können in weiterer Folge in verfassungskonformer und systematischer Gesetzesinterpretation die **Grundsätze der Kostenorientierung, der Kostenwahrheit und der Gleichbehandlung aller Netznutzer iSd Verursachungsgerechtigkeit** abgeleitet werden. Diese Grundsätze gelten für die **Kostenermittlung. Normadressat** der Kostenermittlung ist gem § 59 iVm § 69b iVm § 58b Abs 2 Z 2 EibG der **Betreiber der Serviceeinrichtung**.

Demgegenüber kommt bei der Kostenermittlung der Weegeentgelte gem §§ 67 ff EibG der Grundsatz der Kostenverursachung zur Anwendung (Grundsatz der Kostenverursachung bzw Verursachungsgerechtigkeit gemäß Inanspruchnahme, vgl dazu *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) 193 f). Dies stellt einen wesentlichen Unterschied bei der Anwendung und Auslegung der Kostenmaßstäbe des EibG dar. Dies lässt die P2** jedoch offenbar unberücksichtigt.

Gegenstand der Kostenermittlung sind die Kostengrundlagen der zu verrechnenden Leistungen. Die Entgelte sind aufgrund der durch § 59 Abs 8 EibG gesetzlich normierten Veröffentlichungsfrist für die Entgelte in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ex-ante zu bestimmen. **Gegenstand der Entgeltbestimmung** sind daher die auf Ist-Kosten der Vergangenheit oder auf erst künftig entstehenden Plandaten basierenden **Plankosten**.

Gegenstand der behördlichen Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EibG ist in erster Linie die Einhaltung der Bestimmungen des 6. Teiles oder der unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften und somit die **Rechtmäßigkeit der Kostenermittlung und der Entgeltbestimmung**.

Die Schienen-Control Kommission hat anhand der Bestimmungen des 6. Teils des EibG und der verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Wettbewerbsüberwachung als behördlichen Eingriff insbesondere die **Grundsätze abgeleitet, denen die Plankostenermittlung durch den Betreiber der Serviceeinrichtung als Grundlage der Entgeltbestimmung zu entsprechen hat**.

Dieser soeben dargelegten **Ebene der rechtlichen Beurteilung** folgt die Ebene der Sachverhaltsermittlung und schließlich die **Ebene der Beweiswürdigung der vorgelegten Kostengrundlagen durch die Behörde**.

An dieser Stelle ist besonders auf die **wesentlichen Unterschiede der behördlichen Kostenermittlung** einzugehen, bevor anschließend die **Prüfung der beigebrachten Kostengrundlagen als Gegenstand der Beweiswürdigung** durch die Behörde nochmals näher erläutert wird.

Die Aufgabe der Behörde im Rahmen der Kostenermittlung und Tarifbestimmung der Netzbetreiber in gesetzlich geregelten Regulierungsverfahren differiert, wie bereits in Bezug auf das EIWOG 2010 gezeigt wurde, zT sehr stark. Zentrales Element der behördlichen Entgeltkontrolle ist jedoch die - verschieden ausgestaltete - Kostenermittlung.

Den Behörden kommt dabei ein zT sehr weiter Ermessensspielraum zu (dabei kommt der Regulierungsbehörde gemäß § 42 TKG der weiteste Ermessensspielraum sowohl bezüglich der Auswahl als auch der Kontrolle der Preisgestaltungsmaßnahmen zu, der auch die Auswahl der entsprechenden Kontrollmittel mit einschließt, vgl etwa *Polster* in *Stratil* (Hrsg) TKG 2003⁴ (2013) § 42, 244).

In Hinblick auf die, in den wesentlichen Grundsätzen der Kostenermittlung gemäß § 69b EibG ähnliche, Kostenermittlung bei der Festsetzung der Systemnutzungsentgelte gemäß EIWOG 2010 (aber auch bereits in Hinblick auf das EIWOG aF), haben Literatur und Rechtsprechung einhellig ausgesprochen, dass der Behörde im Rahmen der Kostenermittlung ein sehr weiter Ermessensspielraum zukomme („Kostenfeststellung“; vgl etwa VwGH 18.11.2014, 2012/05/0092; A. *Hauer*, Systemnutzungsentgelt: Kostenfestsetzung als Ermessensentscheidung, ZTR 2015, 54; K. *Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010, ZTR 2011, 4 (6); vgl zum EIWOG aF A. *Hauer/K.Oberndorfer*, EIWOG (2007) § 25 Rz 25 ff).

Der VwGH spricht zur Begründung des zugestandenen Ermessens in seinem Erkenntnis (VwGH 18.11.2014, 2012/05/0092) in Bezug auf die anzuwendenden Rechtsgrundlagen aus:

„Die dem Grunde und der Höhe nach angemessenen Kosten sind zu berücksichtigen, wobei als Ausgangspunkt geprüfte Jahresabschlüsse heranzuziehen sind. Es sind (im Rahmen der Umlageberechnung) nur jene Kosten über Netzentgelte zu verrechnen, die ursächlich mit der Netz Tätigkeit verbunden sind; dadurch wird dem Grundsatz der Kostenwahrheit entsprochen. Im Rahmen der Kostenermittlung kann die Regulierungsbehörde durch allgemeine Angemessenheitsüberlegungen von den im Jahresbericht des Unternehmens dargelegten Kosten abgehen.“

Die Schienen-Control Kommission hält vorerst in dieser Hinsicht fest, dass die mit der Kostenermittlung verbundenen Angemessenheitsüberlegungen positivrechtlich im EIWOG 2010 geregelt sind und somit abweichend davon § 69b EibG nur in Hinblick auf die grundlegenden Kostengrundsätze mit der Kostenermittlung im Rahmen des EIWOG 2010 vergleichbar ist (vgl dazu die Ausführungen oben B.iic.). Es kann jedoch kein Zweifel daran bestehen, dass der Kostenermittlung gemäß § 69b iVm § 74 EibG in Hinblick auf die Ermittlung der „angefallenen Kosten“ im Sinne der tatsächlichen Kosten („cost plus fee“, vgl dazu oben unter A.ii. und an anderer Stelle der Bescheidbegründung) rechtsdogmatisch dasselbe Verständnis in Hinblick auf den Ermittlungsaufwand zugrunde zu legen ist.

Dabei ist es jedoch in Hinblick auf das der Kostenermittlung zugrundezulegende Ermittlungsverfahren unerheblich, ob § 69b EisbG tatsächlich einen Ermessensspielraum eröffnet oder der Behörde sehr große Bewertungsspielräume infolge unbestimmter Gesetzesbegriffe (so A. Hauer, Systemnutzungsentgelt: Kostenfestsetzung als Ermessensentscheidung, ZTR 2015, 54) zugesteht. Wo die Behörde im Falle von Ermessensentscheidungen erhöhten Begründungsanforderungen unterliegt (vgl dazu bereits unter B.ii.d.), hat sie die sich durch unbestimmte Gesetzesbegriffe stellenden Rechts- und Tatsachenfragen als Beurteilungsvorgänge der Rechtsfindung ebenso sorgfältig zu beurteilen (B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 601).

Ausschlaggebend ist jedoch in Hinblick auf das gegenständliche Vorbringen nicht die rechtsdogmatische Qualifikation der anzuwendenden Gesetzesbegriffe, sondern die Ermittlung der zugrundeliegenden Kostennachweise. Dabei ist abermals zu betonen, dass Tatsachen- und Rechtsfragen streng voneinander zu trennen sind und nur zu ersterem das Parteiengehör zu gewähren ist (B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 601).

Das Vorbringen der P2** vermischt mit ihrer Forderung nach einem nicht näher beschriebenen aus der ökonomischen Literatur übernommenen „regulatorischen Kostenrechnungssystem“ als „Ermittlungs- bzw Prüfungsmaßstab der Behörde“ dabei die Ebene der rechtlichen Beurteilung, der Tatsachenfeststellung und der Beweiswürdigung. Die Ebene der rechtlichen Beurteilung hat die Schienen-Control Kommission hierorts bereits auseinandergesetzt.

Auch hat die Schienen-Control Kommission bereits darauf hingewiesen, dass die Annahme der P2**, die Anwendung eines „regulatorischen Kostenrechnungssystem“ liege allen Gesetzen zur Preisregulierung der Netzwirtschaften zugrunde, nicht zutreffend ist. Die Auferlegung eines behördlich vorgegebenen Kostenrechnungssystems ist gemäß § 42 TKG durch die Telekom-Regulierungsbehörde zwar möglich, stellt jedoch eine spezielle gesetzlich geregelte behördliche Eingriffsmaßnahme im sachlichen und persönlichen Anwendungsbereich des TKG dar (vgl dazu Polster in Stratil (Hrsg) TKG 2003⁴ (2013) § 42, 251). Auch in diesem Fall ist die abweichende Kostenrechnung somit **Ergebnis und nicht Voraussetzung der behördlichen Kontrolle**.

Auf der darauf folgenden Ebene der Kostenermittlung hat die Behörde, je nach gesetzlicher Ausgestaltung, entweder die Kosten selber (EIWOG) zu ermitteln, oder - weniger eingriffsintensiv (Schneider, Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I (2013) 656) - die Kostenermittlung durch den Betreiber der Einrichtung zu prüfen.

Die inhaltlichen Ermittlungshandlungen der Behörde im Rahmen der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG unterscheiden sich somit qualitativ nicht vom üblichen Vorgehen einer Behörde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens gemäß §§ 37 ff AVG. Dies kann auch ein Vergleich mit dem Vorgehen der Kostenermittlung im Anwendungsbereich der Bestimmungen des EIWOG

aF verdeutlichen (eingehend A. Hauer/K.Oberndorfer, EIWOG (2007) § 25 Rz 28). § 25 Abs 2 Satz 1 EIWOG aF bestimmte:

„Die Systemnutzungstarife sind kostenorientiert zu bestimmen und haben dem Grundsatz der Kostenwahrheit zu entsprechen.“

Die Bestimmung des § 25 Abs 2 Satz 1 EIWOG aF ist damit in der Tiefe ihres Regelungsgehalts und Wortlauts der Bestimmung des § 69b EibG vergleichbar, kann insbesondere aber aufgrund der inhaltlichen Kostengrundsätze zum Vergleich der Ermittlungshandlungen herangezogen werden. Die Literatur fasst die zur Kostenermittlung unter anderem erforderlichen Ermittlungshandlungen wie folgt zusammen (A. Hauer/K.Oberndorfer, EIWOG (2007) § 25 Rz 28):

- Als Grundlage der Kostenermittlung wurden demnach die Kosten zunächst den Leistungen, die durch die Tarifkomponenten abgedeckt werden, zugeordnet (vgl oben eingehend unter Punkt A.ii.)
- Im eigentlichen Ermittlungsverfahren sind die Kosten im Dialog mit den Netzbetreibern zu ermitteln, Einsicht und Auskünfte dabei umfassend und jederzeit zu gewähren
- Über unklare Kostenpositionen ist der Behörde jederzeit Aufklärung zu leisten, die Behörde hat entsprechenden Unklarheiten damit im Rahmen ihrer Befugnisse nachzugehen

Die Schienen-Control Kommission kann daher keinesfalls nachvollziehen, wie es im Rahmen der weniger eingriffsintensiv gesetzlich ausgestalteten Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EibG, die eine ex-post Prüfung der Entgeltbestimmung vorschreibt, notwendig sein soll, wesentlich eingriffsintensivere Maßnahmen - ohne bestehende rechtliche Grundlagen - vorzusehen, als sie sogar im Rahmen der behördlichen Kostenermittlung und Entgeltbestimmung im Rahmen eines Anreizregulierungssystems notwendig sein sollten.

Zudem stellt die Vorschreibung einer sondergesetzlichen Kostenrechnung mangels jeglicher Rechtsgrundlage, aus Sicht des Behördenhandelns das Ergebnis eines behördlichen Verfahrens, **nicht jedoch einen Gegenstand des Ermittlungsverfahrens dar**. Gegenstand des Verfahrens zur Überprüfung der Kostenermittlung kann nur sein, die Kostengrundlagen, anhand derer die Entgeltbestimmung erfolgt, zu ermitteln und in weiterer Folge auf ihre Richtigkeit und Gesetzmäßigkeit zu überprüfen.

Schließlich weist die Schienen-Control Kommission ausdrücklich darauf hin, dass **im Rahmen einer behördlichen Preiskontrolle der Entgeltbestimmung gegebenenfalls eine Abweichung von der konkreten Kostenrechnung des Netzbetreibers vorzunehmen ist**. Wenn nämlich eine verursachungsgerechte Abgrenzung zwischen den netzbezogenen Kosten und etwaigen sonstigen Tätigkeiten vorzunehmen ist, muss im Rahmen einer behördlichen Preiskontrolle der Entgeltbestimmung gegebenenfalls eine **Abweichung von der konkreten Kostenrechnung**

des Netzbetreibers möglich sein, um eine Zuordnung durch die Preisbehörde auch abweichend von den Daten der konkreten Kostenrechnung zu ermöglichen (VfSlg 17517/2005; 17797/2006).

Da somit eine möglichst den Grundsätzen von Kostenorientierung, Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit entsprechende **Kostenermittlung gerade die Möglichkeit beinhalten muss, im Sinne der netzbezogenen Kostenwahrheit im Einzelfall von der geprüften Kostenrechnung abzuweichen, kann die Schienen-Control Kommission auch unter diesem Aspekt des Ermittlungsverfahrens das Vorbringen der P2** nicht nachvollziehen.**

Die soeben dargelegte Judikatur des VfGH verdeutlicht vielmehr die wesentliche Aussage der hier dargestellten Argumentation, weshalb das Vorbringen der P2** in Hinblick auf die österreichische Rechtslage als Gegenstand des Ermittlungsverfahrens funktionell ins Leere geht:

Grundsätzlich dient die Kostenrechnung der Überprüfung des Produktionsprozesses und ermöglicht durch die Kostenverteilung auf einzelne Produkte eine Erfolgskontrolle und die Steuerung betrieblicher Prozesse, die Kostenrechnung kann deshalb an dem jeweiligen Zweck ausgerichtet werden und unterliegt grundsätzlich keinen normativen Vorgaben, sodass Begriffe und Konzepte unterschiedlich ausgelegt und angewendet werden (*Grün*, Kosten in der Entgeltregulierung von Stromnetzen (2018) 160).

Wie die Schienen-Control Kommission bereits dargelegt hat, bedarf es dafür jedoch detaillierter gesetzlicher Regelungen als Rechtsrahmen, wie zB der hier dargelegte vergleichsweise Blick auf die deutsche StromNEV verdeutlicht (dazu nochmals *Groebel* in Britz/Hellermann/Hermes, EnWG³ (2015) § 21 Rz 79 ff).

Die Kostenrechnung ist in diesem Sinne streng von der Finanzbuchhaltung zu trennen. Im Unterschied zu den Kosten, die in der Betriebsbuchhaltung erfasst werden, sind von der Finanzbuchhaltung die Aufwendungen umfasst, die betriebsfremde oder zeitlich nicht richtig zugeordnete Positionen enthalten, und für die Entgeltbestimmung nicht heranzuziehen sind (*Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 77 f; *Grün*, Kosten in der Entgeltregulierung von Stromnetzen (2018) 161).

Zweck der kostenorientierten Entgeltbestimmung ist aber eine verursachungsgerechte und betriebsbezogene Ermittlung der Netznutzungskosten (Grundsatz der Kostenwahrheit), im Sinne einer kalkulatorischen Rechnung (*Grün*, Kosten in der Entgeltregulierung von Stromnetzen (2018) 161). Kosten stellen somit den sachzielbezogenen, bewerteten und ordentlichen Güterverzehr innerhalb einer (Tarif)Periode dar, während der unternehmerische Aufwand auch sachzielfremde, periodenfremde oder außerordentlichen Güterverzehr abbildet (*Grün*, Kosten in der Entgeltregulierung von Stromnetzen (2018) 161; *Würthinger*, Systemnutzungstarife für Elektrizitätsnetze (2005) 77 f).

Ausschlaggebend für eine den Grundsätzen von Kostenorientierung, Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit entsprechende Kostenermittlung und Entgeltbestimmung ist allgemein in Hinblick auf den Maßstab der Feststellung von tatsächlichen Kosten die verursachungsgerechte und betriebsbezogene Ermittlung der Netznutzungskosten.

Zur Erreichung dieses Ziels ist jedoch ein statisches Modell, bei dem Gesetz- bzw. Ordnungsgeber die Zuordnung der entsprechenden Positionen zunächst genauestens vorgeben, nicht zwingend notwendig (kritisch zum EnWG vgl. *Groebel* in Britz/Hellermann/Hermes, EnWG³ (2015) § 21 Rz 80).

Die österreichische Rechtslage stellt demgegenüber die Ermittlung der verursachungsgerechten und betriebsbezogenen Kostenermittlung funktionell durch die Befugnisse der behördlichen Wettbewerbsüberwachung bzw, in anderen Rechtsbereichen, der Tarifbestimmung sicher. Die Schienen-Control Kommission hat bereits die einschlägige Rechtsprechung des VfGH näher dargelegt, im Rahmen derer der VfGH der Energieregulierungsbehörde diese funktionelle Zuordnung im Rahmen der Befugnisausübung der Kostenermittlung bei Anwendung einer Gesetzesbestimmung zu kostenorientierten Kostenermittlung bestätigt.

Eine Anforderung, der Tariffestsetzung ausschließlich die Aufwände gemäß der konkreten Kostenrechnung des Netzbetreibers zugrunde zu legen konnte der VfGH in den gesetzlichen Bestimmungen zur kostenorientierten Kostenermittlung nicht erblicken (VfSlg 17517/2005 Rz 2.3.3.).

Der Gerichtshof hatte hingegen eine die gesetzlichen Bestimmungen präzisierende Verordnungsbestimmung zur Verdeutlichung der funktionellen Kostenprüfung durch die Behörde hervorgehoben, nach der die Netzbetreiber verpflichtet waren die anfallenden Kosten der Elektrizitätsnetze jährlich und differenziert nach Netzebenen und Netzbereichen direkt und nur in jenen Fällen, in denen dies nicht möglich ist, auf Basis innerbetrieblicher Leistungsverrechnung oder durch Kostenschlüsselung zu ermitteln (**Grundsatz der direkten Kostenermittlung**).

Das Konzept der direkten Kostenzuordnung möchte dabei eine Zuordnung auf Ebene des Einzelkontos bzw des Einzelbelegs gewährleisten, da die Zuordnung der Kosten der einzelnen Unternehmen zu den jeweiligen Tätigkeitsbereichen historisch nicht durchgängig auf transparente und nachvollziehbare Weise geschieht (vgl die Erläuterungen zur Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2003, abrufbar unter <https://www.e-control.at/documents/20903/-/-/fb854250-dcc7-4dff-883e-398c7cb955fb>).

Damit ist aber lediglich der Kern der behördlichen Preisregulierungsbefugnis im Regulierungsrecht der Netzwirtschaften spezifisch ausgedrückt, dessen Zweck eben die

Trennung der einer Leistung zuordenbaren Kosten von anderen Aufwänden gewährleisten soll, um dem regulierten Unternehmen die Erwirtschaftung von Monopolrenten über eine diskriminierende Kostenzurechnung unmöglich zu machen.

Insbesondere im Fall von Unternehmen, deren Tätigkeit sich nicht im Betrieb eines Stromnetzes erschöpft ist die direkte Kostenzuordnung daher nicht nur zielführender, sondern gewährleistet in diesen Fällen auch dass weder zu wenige Kosten (Gebot der Substanzerhaltung), noch zu hohe Kosten dem Netz zugeordnet werden (vgl in Hinblick auf die Netzkostenermittlung auch *Grün*, Kosten in der Entgeltregulierung von Stromnetzen (2018) 161).

Dieselben Erwägungen sind daher auch auf den Kostenmaßstab des § 69b EisbG zu übertragen, wodurch sich die Auferlegung statischer Kostenrechnungsvorschriften durch den Gesetzgeber zugunsten einer funktionellen, flexiblen Befugnisausübung durch die Behörde erübrigen kann.

c. Ebene der Beweiswürdigung

Die Schienen-Control Kommission verweist abschließend nochmals auf die Beachtung der folgenden, dem AVG zugrundeliegenden, Verfahrensgrundsätze (statt vieler zusammenfassend Hengstschläger/Leeb, AVG zu § 45, 46 mwN (Stand 1.7.2005, rdb.at)):

Die Behörde unterliegt im Verwaltungsverfahren dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Dabei bedürfen alle Tatsachen, die nicht offenkundig sind, eines Beweises.

Ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist, unterliegt jedoch der freien Beweiswürdigung durch die Behörde, dh, ob ihr diese die erforderliche Überzeugung vom Vorliegen oder Nichtvorliegen des maßgeblichen Sachverhalts vermitteln.

Dabei hat allein die Behörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht.

Der Wert der aufgenommenen Beweise ist dabei nach deren innerem Wahrheitsgehalt nach bestem Wissen und Gewissen zu beurteilen und dabei schlüssig zu erwägen, dass diese mit den Gesetzen der Logik und dem allgemeinen menschlichen Erfahrungsgut in Einklang stehen.

Der Umstand, dass aus den der Behörde vorliegenden Ermittlungsergebnissen auch andere Schlüsse gezogen werden können, macht die Beweiswürdigung jedoch nicht unschlüssig.

Das alleinige Abstellen auf den inneren Wahrheitsgehalt eines Beweismittels gemäß dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung bewirkt auch, dass alle Beweismittel grundsätzlich gleichwertig sind.

Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung bedingt in dieser Hinsicht jedoch die Verpflichtung zur Durchführung eines ordentlichen Ermittlungsverfahrens.

Unter Beweismittel werden grundsätzlich alle Mittel verstanden, die dem zur Entscheidung berufenen Organ die sinnlichen Wahrnehmungen bieten, aus denen er die erforderliche Überzeugung über das Vorliegen des maßgeblichen Sachverhalts gewinnen soll.

Daher kommt als Beweismittel alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhalts geeignet und nach der Lage des Falls zweckdienlich ist (sofern die Verwaltungsvorschriften nicht ausdrücklich anderes bestimmen).

Das Verwaltungsverfahren wird demnach vom Grundsatz der Unbeschränktheit der Beweismittel beherrscht.

Insbesondere widerspricht dem Grundsatz der Gleichwertigkeit aller Beweismittel zudem ein Verständnis, dass von vornherein nur bestimmte Beweismittel in Betracht kommen können (vgl hierzu deutlich VwGH 23.12.1994, 94/02/0457).

Wie insbesondere dargelegt wurde, konnten die Ausführungen zur „regulatorischen Kostenrechnung“ materiell auf den Ebenen der rechtlichen Beurteilung und der Sachverhaltsermittlung keine haltbaren Annahmen aufzeigen. Soweit die Ausführungen bezüglich der „regulatorischen Kostenrechnung“ jedoch in die Richtung weisen, die Ergebnisse der behördlichen Sachverhaltsermittlung und Beweiswürdigung den eigenen Annahmen der P2** zu unterstellen, sind diese bereits im Lichte der dargelegten Grundsätze der Beweiswürdigung nicht zu berücksichtigen.

Den diesbezüglichen Ausführungen war daher nicht zu folgen.

vii. Zu den weiteren Anträgen der P2**

a. Gestellte Anträge

Die P2** stellt im Laufe des Ermittlungsverfahrens zahlreiche Anträge, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

Dabei stellt die P2** unter anderem Anträge, die sich auf bereits mit Bescheid der Schienen-Control Kommission abgesprochene Verfahrensgegenstände beziehen und über die somit nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens SCK-18-004 zu entscheiden ist.

Die folgenden Anträge, die durch die P2** im gegenständlichen Verfahren gestellt wurden und sich auf den Verfahrensgegenstand beziehen, wurden nicht bereits mit Verfahrensanordnungen im Rahmen des Ermittlungsverfahrens ausdrücklich inhaltlich behandelt. Auf sie bezieht sich die folgende rechtliche Begründung.

Die P2** stellt mit Stellungnahme vom 25.07.2018 die verfahrensleitenden Anträge, die Schienen-Control Kommission möge

1. das Dokument „Master 2018“ und die Gutachterliche Stellungnahme zu den „Erwarteten Zusatzkosten“ zurückweisen
2. der P1** die vollständige und transparente Offenlegung der P1**-internen Vertragsgrundlagen zwischen der P1** und der P5** sowie zwischen der P5** und der P6** bzw der P7** hinsichtlich des Restsummenverfahrens auftragen

Weiters stellt die P2** mit Stellungnahme vom 25.07.2018 die auf das Ermittlungsverfahren bezogenen Anträge, die Schienen-Control Kommission möge

3. die P1** letztmalig auffordern, im Detail anzugeben und durch Vorlage entsprechender geeigneter Unterlagen im Detail nachzuweisen, welche tatsächlichen Leistungen der „Durchleitung von Bahnstrom“ bzw der „Nutzung der Frequenzumformer („Tarif Nutzung Umformung“)" und der „Nutzung des Bahnsystems („Tarif Verteilung“)" zugrunde liegen und ob bzw inwieweit diese tatsächlichen Leistungen der P1** unter die gesetzlichen Leistungen des § 58 Abs 1 Z 3 EisbG bzw des Anhangs II, Punkt 1. lit. e) der Richtlinie 2012/34/EU fallen
4. die P1** auf Basis der ermittelten und durch die Schienen-Control Kommission überprüften tatsächlichen gesetzlichen Leistungen, letztmalig unter Verweis auf ihre besondere gesetzliche Mitwirkungspflicht auffordern, die diesen Leistungen korrespondierenden Kosten die den verfahrensmaßgeblichen, am 09.12.2016 veröffentlichten Bahnstromnetznutzungsstarifen in der Version 1.0 zugrunde liegen, (a) dem Grunde nach durch sachverständige Nachweise ihrer Verursachung und (b) der Höhe nach mit entsprechenden Belegen versehen, die den Grundsätzen der regulatorischen Kostenrechnung entsprechen transparent sowie nachvollziehbar offenzulegen, so dass die Schienen-Control Kommission in der Lage ist, festzustellen, ob die Struktur des Kostenrechnungsmodells die regulatorischen Vorgaben erfüllt und alle hier verfahrensgegenständlich relevanten Leistungen der P1** umfasst
5. die P1** auffordern, im Detail anzugeben und durch Vorlage entsprechender geeigneter Unterlagen im Detail nachzuweisen, in welcher Höhe die vertraglich vereinbarten Bundeszuschüsse gemäß § 55b EisbG und § 42 Abs 2 BBG für die Rahmenplanperiode 2016-2021 bei der Festsetzung der verfahrensmaßgeblichen Bahnstromnetznutzungsstarife iSv 2. Berücksichtigung finden
6. für den Fall, dass sich die P1** als reguliertes Unternehmen weiterhin beharrlich und mutwillig weigern sollte, verfahrensmaßgebliche Kostenunterlagen und -nachweise, die ausschließlich in ihrer Verfügungsgewalt liegen, nicht oder in nicht überprüfbarer Form der Schienen-Control Kommission vorzulegen, sämtliche „Entgeltbestandteile“ die nicht transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt iSv § 58 Abs 2 EisbG angeboten werden oder hinsichtlich derer die P1**

gegen ihre Informations- und Auskunftspflichten iSv § 69c, § 74 Abs 2 und § 84a EisbG gegenüber der Schienen-Control Kommission verstößt, für unwirksam zu erklären und der P1** eine Einhebung dieser für unwirksam erklärten Entgelte solange zu untersagen, bis sich die P1** rechtskonform verhält und ein Verfahren der Schienen-Control Kommission auf Basis vollständiger rechtskonformer Informationen und Auskünfte rechtskräftig abgeschlossen ist

7. eine Prüfung und Zertifizierung des Kostenrechnungssystems (Kostenstellen, Bezugsgrößen, Kostenträger) der P1** iSe „Gesamt-Audits“ durchführen oder durch geeignete (Amts-)Sachverständige, durchführen lassen, in der die sachliche und rechtliche Korrektheit der Zuordnung und der Höhe der Kosten der von der P1** tatsächlich angebotenen bzw erbrachten Leistungen überprüft werden und die Trennung von den übrigen Produkten der P1** nachgeprüft werden können

In weiterer Folge stellt die P2** mit Stellungnahme vom 25.07.2018 die Anträge, die Schienen-Control Kommission möge

8. bis zur Entscheidung in dieser Verwaltungssache oder bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in den Rechtssachen GZ. W179 2136719-1 und GZ. W179 2136717-1 oder GZ. W249 2195017-1 und GZ. W249 2194696-1 die Bahnstromnetznutzungsstarife der P1** für die Leistungen „Umformung“ und „Verteilung“ in der Version 1.0, hinsichtlich des „Tarifs Nutzung Umformung“, soweit er die mit Bescheid vom 10.06.2016, SCK-WA-12-006, angeordneten Entgeltobergrenzen in Höhe von EUR 4,54 / MWh (Hochtarif) bzw EUR 3,78 / MWh (Niedertarif) übersteigt, in eventu, soweit er die in den SNNB 2017 von der P1** festgelegten Tarife in Höhe von EUR 4,43 / MWh (Hochtarif) bzw EUR 3,69 / MWh (Niedertarif) übersteigt und hinsichtlich des „Tarifs Verteilung“, soweit er die mit Bescheid vom 19.02.2018, SCK-WA-16-017, angeordneten Entgeltobergrenzen in Höhe von EUR 29,68 / MWh (Hochtarif) bzw EUR 24,73 / MWh (Niedertarif) übersteigt, für unwirksam erklären, und
9. der P1** auftragen, es ab Unwirksamklärung der Tarife gemäß 5. zu unterlassen, sich gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die für unwirksam erklärten Tarife zu berufen, etwa indem sie Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt, in denen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Leistung dieser Tarife verpflichtet werden, indem sie die Gewährung der Leistung von der Zahlung dieser Tarife abhängig macht oder indem sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Zahlung dieser Tarife auffordert.

Mit Stellungnahme vom 13.09.2018 stellt die P2** die weiteren Anträge, die Schienen-Control Kommission möge

10. die Kostenpositionen „Erwartete Zusatzkosten“ und „Risikopositionen“ zur Gänze nicht berücksichtigen bzw für unwirksam erklären und deren weitere Verrechnung untersagen
11. das Dokument „Master 2018“ und das Gutachten von N** vom 25.07.2018 nicht berücksichtigen
12. mangels eigenen Sachverstands der Schienen-Control Kommission zu diesem Thema einen Sachverständigen bzw Amtssachverständigen bestellen, der die anrechenbaren Kosten für die „Schwarzstartfähigkeit KW“ der P1** ermittelt, da die Schienen-Control Kommission dem Antrag bisher nicht nachgekommen wäre und „kritiklos der P1** und ihrem Gutachter“ gefolgt wäre
13. einen Sachverständigen bzw Amtssachverständigen bestellen, der die Spezifikation der Simulationen und die Validierung der Simulationsläufe im Zusammenhang mit der Kostenposition „Spannungshaltung Lindau“ gutachterlich untersucht und beurteilt

Bei den unter der fortlaufenden Nummerierung 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 12 und 13 wiedergegebenen Anträge handelt es sich um Anträge, die überwiegend den Inhalt haben, die Behörde zur Aufnahme bestimmter Unterlagen, Dokumente oder zu Aufnahme gutachterlicher Stellungnahmen zu bestimmten, im Interesse der P2** gelegenen, Sachverhaltselementen zu verhalten. Die entsprechenden Anträge der P2** stellen daher zumindest im bezeichneten Umfang Beweisanträge dar und sind als solche verfahrensrechtlich zu behandeln.

Soweit mit den bezeichneten Anträgen der P2** noch die weitere Forderung nach entsprechenden Konsequenzen, insbesondere bei Nichtentsprechung oder Nichtvornahme der durch die Anträge geforderten Ermittlungshandlungen, verbunden ist, kommt den Anträgen darüber hinaus im jeweiligen Ausmaß ein materiellrechtlicher Inhalt gemäß des der P2** als Eisenbahnverkehrsunternehmen zukommenden Antragsrechts gemäß § 74 Abs 1 EiszG zu.

Die Schienen-Control Kommission verweist bezüglich der im Verfahren durch die P2** gestellten diesbezüglichen Anträge grundlegend auf die unter Punkt I.A.-H. des gegenständlichen Bescheids wiedergegebene Begründung.

Insbesondere über die hier unter der fortlaufenden Nummerierung 3, 4, 6, 7, 8, 10 und 11 wiedergegebenen Anträge wurde durch die Spruchpunkte I. und II. des gegenständlichen Bescheids vollinhaltlich abgesprochen.

Soweit den angeführten Anträgen der P2** dabei nicht vollständig gefolgt wurde, insbesondere bezüglich des Umfangs und der Art der gestellten Anträge und soweit es sich dabei - zumindest teilweise - um Beweisanträge handelt, verweist die Schienen-Control Kommission auf die folgenden Ausführungen zu den so mit Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheids abgewiesenen Anträgen der P2**.

b. Allgemeine Ausführungen zu Beweisanträgen und Anforderungen an die Bescheidbegründung

Das Verwaltungsverfahren und insbesondere das Ermittlungsverfahren ist gemäß § 39 Abs 2 AVG vom Grundsatz der Officialmaxime geprägt, der der Behörde auferlegt, grundsätzlich von Amts wegen vorzugehen. Ausdruck der Officialmaxime ist ferner der durch § 39 Abs 2 AVG normierte Grundsatz der arbiträren Ordnung, nach dem der Gang des Ermittlungsverfahrens durch die Behörde zu bestimmen ist.

Die Gestaltung des Ablaufs des Verwaltungs- und Ermittlungsverfahrens ist nach den dargelegten Grundsätzen der Disposition der Parteien entzogen und wird durch die Behörde bestimmt (vgl etwa VwGH 04.12.2014, 2013/03/0149; 19.05.1992, 91/08/0189, VwSlg 13.635 A/1992).

Allgemein hat die Behörde gemäß dem Grundsatz der arbiträren Ordnung zu bestimmen, welche Tatsachen zu beweisen sind und somit das Beweisthema festzulegen, und zu bestimmen, worin der maßgebende Sachverhalt besteht und die aufzunehmenden Beweise festzulegen.

Die Behörde ist jedoch schon von Amts wegen nicht verpflichtet, Ermittlungen anzustellen, die aller Voraussicht nach überflüssig sind (VwGH 19.09.1985, 85/06/0063).

Den Parteien steht die Möglichkeit offen Beweisanträge zu stellen, diese müssen jedoch das Beweisthema und das dazu passende Beweismittel konkret darlegen. Entscheidend für einen ordnungsgemäßen Beweisantrag ist, dass er als solcher beachtlich ist und dementsprechend Beweismittel und Beweisthema, dh jene Punkte und Tatsachen, die durch das angegebene Beweismittel geklärt werden sollen, angibt (VwGH 24.01.1996, 94/13/0152). Zudem muss das im Beweisantrag genannte Beweisthema bestimmt dargelegt werden (VwGH 17.11.2015, Ra 2015/02/0141).

Die Behörde hat dabei Beweisanträgen soweit zu entsprechen, als diese für die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich sind und im Interesse der Wahrheitsfindung notwendig scheinen. Erheblich ist ein gestellter Beweisantrag dann, wenn Beweisthema eine Tatsache ist - wenn nicht schon diese selbst sachverhaltserheblich ist - deren Klärung zumindest mittelbar dazu beitragen kann, Klarheit über eine sachverhaltserhebliche Tatsache zu gewinnen (VwGH 24.01.1996, 94/13/0152; zuletzt etwa 23.10.2014; 2011/07/0202).

Die belangte Behörde muss daher, wenn einem Beweisantrag nicht entsprochen wird, in der Bescheidbegründung darlegen, aus welchen Gründen der Aufnahme eines Beweises keine Bedeutung für die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts zukommt (VwGH 03.07.1991, 91/03/0033). Andererseits besteht keine Veranlassung alle Tatsachen, für die den Verwaltungsakten und Verfahrensergebnissen zufolge keine Anhaltspunkte für ihre Sachrelevanz bestehen, in ein Ermittlungsverfahren einzubeziehen oder auf unbestimmte und nur allgemein gehaltene Beweisanträge einzugehen (VwGH 19.06.1989, 88/15/0130).

Schließlich darf die Behörde, um sich einerseits der Gefahr einer unzulässigen vorgehenden Beweiswürdigung nicht auszusetzen, andererseits dem verfahrensökonomisch bedingten Gebot der Zweckmäßigkeit unter Beschränkung des Beweisverfahrens auf geeignete Beweismittel Rechnung zu tragen, auf vom Beweisthema erfasste Beweise nur dann verzichten, wenn diese von vornherein unzweifelhaft unerheblich sind, weil die Art des Beweismittels oder der Erkenntnisstand eine andere Beurteilung des Verfahrensgegenstandes mit Bestimmtheit ausschließen oder wenn diese nach Art des Beweismittels der Beurteilung der erkennbaren und von vornherein unzweifelhaften Gegebenheiten zufolge mit Gewissheit zur weiteren Erkenntnis nichts beizutragen vermögen, wenn die Beweise für die Erhebung der Abgaben sohin nicht wesentlich sein können (VwGH 24.11.2008, 2008/05/0179).

Die soeben dargelegten Anforderungen an die Entscheidung bezüglich gestellter Beweisanträge werden von den Voraussetzungen ergänzt, denen die Bescheidbegründung allgemein zu entsprechen hat.

So muss nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH die Bescheidbegründung erkennen lassen, welcher Sachverhalt der Entscheidung zugrunde gelegt wurde, aus welchen Erwägungen die belangte Behörde zur Einsicht gelangt ist, dass gerade dieser Sachverhalt vorliegt, und aus welchen Gründen die Behörde die Subsumtion des Sachverhaltes unter einen bestimmten Tatbestand für zutreffend erachtet (zuletzt etwa VwGH 28.02.2018, Ra 201715/0054; grundlegend VwGH 24.11.1981, 81/11/0009).

Dementsprechend sind auch in der Begründung des Bescheids die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen und muss in einer eindeutigen, die Rechtsverfolgung durch die Partei ermöglichenden und einer nachprüfenden Kontrolle durch die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts zugänglichen Weise dargetan werden, welcher (für die Erledigung der Verwaltungssache maßgebende) Sachverhalt der Entscheidung zu Grunde gelegt wurde, aus welchen Erwägungen die Behörde zu der Ansicht gelangte, dass gerade dieser Sachverhalt vorliege, und aus welchen Gründen sie die Subsumtion dieses Sachverhaltes unter einen bestimmten Tatbestand für zutreffend erachtete; bei einander inhaltlich widerstreitenden Ermittlungsergebnissen ist sie deshalb verpflichtet, eindeutig auszusprechen, welche der verschiedenen Versionen sie folgt, und hat schlüssig darzulegen, aus welchen Gründen sie eine Version als erwiesen erachtet (VwGH 30.06.2005, 2002/20/0596 mHw auf StRS).

Die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens sind daher in einer zusammenhängenden Sachverhaltsdarstellung der Bescheidbegründung so zugrunde zu legen, dass den antragstellenden Parteien auch in dieser Hinsicht die Rechtsverfolgung im Sinne einer nachprüfenden Kontrolle durch die Verwaltungsgerichte ermöglicht wird.

Die Erledigung von Beweisanträgen erfolgt im Rahmen des Verwaltungsverfahrens in Form von Verfahrensanordnungen, die als solche nicht selbständig anfechtbar sind (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 39 Rz 22 (Stand 1.7.2005, rdb.at)). Jedoch ist den Parteien in

Zusammenhang mit den dargelegten Anforderungen an die diesbezügliche Bescheidbegründung dadurch eine entsprechende Rechtsverfolgung mit dem verfahrensbeendenden Bescheid jedenfalls möglich.

Ergänzend tritt hinzu, dass im Verwaltungsverfahren keine Vorschrift besteht, nach der Beweisanträge förmlich abzuweisen wären (VwGH 23.02.1994, 93/09/0095; 20.11.1990, 90/18/0147).

c. Zu den einzelnen Anträgen

Mit dem unter der fortlaufenden Nummerierung 1 und 10 wiedergegebenen Antrag beantragt die P2**, das Dokument „Master 2018“ sowie die gutachterliche Stellungnahme zur Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ „zurückzuweisen“.

Die Schienen-Control Kommission führt zu diesem Antrag aus, dass insbesondere nach den dargelegten verfahrensrechtlichen Grundsätzen über die Stellung von Beweisanträgen, der Antrag ein Beweismittel nicht zu berücksichtigen („zurückzuweisen“) gegen den Grundsatz der Gleichwertigkeit aller Beweismittel und das Parteiengehör der das Beweismittel vorlegenden Partei verstößt. Zudem würde eine bewusste Nichtberücksichtigung beigebrachter Beweismittel jedenfalls eine unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung und somit einen Verstoß gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung darstellen.

Die Schienen-Control Kommission hat daher vielmehr die durch die P1** als Verfahrenspartei, auf die sich die amtswegige Tätigkeit der Behörde bezieht, beigebrachten Beweismittel nach dem durch § 46 AVG normierten Grundsatz der Gleichwertigkeit aller Beweismittel und dem aus durch §§ 37 und 39 AVG festgelten Grundsatz der materiellen Wahrheit nach dem durch § 45 Abs 2 AVG festgelegten Grundsatz der freien Beweiswürdigung einer solchen zu unterziehen und die dementsprechenden Ergebnisse wie bereits näher dargelegt wurde in der Bescheidbegründung festzuhalten. Dem Antrag war daher nicht stattzugeben.

Mit dem unter der fortlaufenden Nummerierung 2 wiedergegebenen Antrag beantragt die P2** die Offenlegung von Vertragsunterlagen bezüglich eines konzerninternen Verrechnungsmodells zwischen der P1** und Personen- bzw Güterverkehrsunternehmen des P1**-Konzerns.

Die Schienen-Control Kommission führt zu diesem Antrag aus, dass der gegenständliche Antrag bereits Gegenstand des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, war und dort bereits unter dem Hinweis abgewiesen worden war, dass der in Rede stehende Antrag sich inhaltlich sämtlich auf die Gegenstände bezieht, die unter Spruchpunkt III. des Bescheids der Schienen-Control Kommission vom 10.06.2016, SCK-WA-12-006 einer gesonderten Entscheidung vorbehalten wurde und im Rahmen des 2. Teilbescheids vom 13.06.2017, GZ: SCK-WA-12-006, über die bezüglichen Anträge der P2** abgesprochen worden war, wie insbesondere aus dem

Verfahrenshergang des Bescheids und der Bezugnahme auf die GZ SCK-WA-12-006 in der Stellungnahme der P2** hervorgeht. Dem Antrag war daher nicht stattzugeben.

Bezüglich des unter der fortlaufenden Nummerierung 3 wiedergegebenen Antrags der P2** verweist die Schienen-Control Kommission auf Punkt I.C.ii. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

Bezüglich des unter der fortlaufenden Nummerierung 4 wiedergegebenen Antrags der P2** verweist die Schienen-Control Kommission auf Punkt I.C.iii. und I.C.vi. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

Mit dem unter der fortlaufenden Nummerierung 5 wiedergegebenen Antrag beantragt die P2** die detaillierte Vorlage von Unterlagen zur Offenlegung von Bundeszuschüssen an die P1** gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG) um festzustellen, in welcher Höhe diese bei der Bestimmung der Bahnstromnetznutzungsentgelte Berücksichtigung finden.

Die Schienen-Control Kommission führt zu diesem Antrag aus, dass der gegenständliche Antrag bereits Gegenstand des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, war. Die P1** hatte insbesondere mit Stellungnahme vom 26.05.2017 ausgeführt, dass das Bahnstromnetz keine Schieneninfrastrukturanlage im Sinne des § 42 Abs 1 BBG sei, und die P1** dafür auch keine Zuschüsse aus Bundesmitteln gemäß § 42 Abs 2 BBG für Instandhaltung bzw Revision erhalte. Das Netzentgelt werde daher grundsätzlich aufwandsdeckend kalkuliert und verrechnet. Dieses Vorbringen wiederholte die P1** mit ihrer Stellungnahme vom 22.10.2018.

Die Schienen-Control Kommission hält in Übereinstimmung mit den Ausführungen zur Beweiswürdigung im Rahmen der gegenständlichen Bescheidbegründung auch im gegenständlichen Zusammenhang nochmals fest, dass, soweit es sich nicht um Kostenpositionen handelt, deren Beurteilung den Sachverhalt des gegenständlichen Verfahrens darstellt und die somit ausdrücklich Gegenstand des vorliegenden Ermittlungsverfahrens waren, und nicht ausdrücklich anders festgestellt wird, dem gegenständlichen Verfahren auch der im Bescheid vom 10.06.2016, GZ: SCK-WA-12-006, bzw im Bescheid vom 19.02.2018, SCK-16-017 festgestellte Sachverhalt zugrunde gelegt wird.

Nachdem der gegenständliche Antrag bereits Teil des mit Bescheid vom 19.02.2018 abgeschlossenen Verfahrens SCK-16-017 war und dort bereits inhaltlich über den vorliegenden Antrag abgesprochen wurde, war dem Antrag nicht stattzugeben.

Bezüglich des unter der fortlaufenden Nummerierung 6 wiedergegebenen Antrags der P2** verweist die Schienen-Control Kommission auf Punkt I.C.i. und I.A. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

Bezüglich des unter der fortlaufenden Nummerierung 7 wiedergegebenen Antrags der P2** verweist die Schienen-Control Kommission auf Punkt I.C.iii. und I.C.vi. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

Bezüglich des unter der fortlaufenden Nummerierung 10 wiedergegebenen Antrags der P2** verweist die Schienen-Control Kommission auf Punkt I.F. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

Mit dem unter der fortlaufenden Nummerierung 5 wiedergegebenen Antrag beantragt die P2** die ergänzende Aufnahme eines Sachverständigenbeweises zu den Kostenpositionen „Schwarzstartfähigkeit“ und Spannungshaltung Lindau.

Die Schienen-Control Kommission führt zu diesem Antrag aus, dass der gegenständliche Antrag bereits Gegenstand des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, war. Die Schienen-Control Kommission hat insbesondere unter Punkt II. der Begründung des Bescheids vom 19.02.2018, SCK-16-017 eingehend begründet, warum den Beweisanträgen der P2** nicht zu folgen war. Neben dem inhaltlichen Abspruch über die gestellten Anträge hat sich die maßgebliche Sach- und Rechtslage seitdem bezüglich der Anerkennung der Kostenposition dem Grunde nach nicht verändert, sodass ein neuerlicher Abspruch auch nicht notwendig erscheint.

Die Schienen-Control Kommission führt abschließend aus, dass die P2** insbesondere nicht in der Lage war, mit den in Rede stehenden Beweisanträgen aufzuzeigen, wodurch gerade in Hinblick auf die antragsgegenständlichen Kostenpositionen gegenüber der dem Verfahren SCK-16-017 zugrundeliegenden Tatsachenfeststellung und Beweiswürdigung unzweifelhaft und mit Gewissheit zur weiteren Erkenntnis eine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme eines Sachverständigen beitragen könnte. Den Anträgen war daher nicht stattzugeben.

D. Zum Vorbringen der P1 (Zum Einfließen der SNE-VO 2018 in die Kostengrundlagen)**

Die P1** hält in ihrer Stellungnahme vom 05.03.2018 eingangs fest, die Darlegung der Kostenpositionen und die Höhe der Tarife Verteilung und Umformung orientierten an der am 16.11.2017 veröffentlichten Version 2.0 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018.

Damit spricht die P1** die den Bahnstromnetznutzungsentgelten zugrundeliegende Kalkulationsgrundlage an. Die P1** hatte mit 09.11.2017 die ursprünglich mit 09.12.2016 gesetzmäßig kundgemachten Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 geändert und die darin gemäß Punkt 2.3.4. im Anhang 4 „Bahnstromnetznutzung“ unter Punkt 3. Lit a und lit b enthaltenen, verfahrensgegenständlichen, Tarife „Nutzung Umformung 16,7 Hz Bahnstrom“ und „Verteilung 16,7 Hz Bahnstrom“ nachträglich erhöht.

Die P1** hatte die Erhöhung der Bahnstromnetznutzungsentgelte insbesondere mit Inkrafttreten der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 der E-Control Austria mit 01.01.2018 und der damit verbundenen Erhöhung der vorgelagerten Netzkosten auf den Netzebenen 1 und 2 begründet.

Die Schienen-Control Kommission hatte in weiterer Folge ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren eingeleitet und mit Bescheid vom 16.01.2018, SCK-17-016, die Bahnstromnetznutzungsentgelte in Form der Tarife „Nutzung Umformung 16,7 Hz Bahnstrom“ und „Verteilung 16,7 Hz Bahnstrom“ in ihrer mit 16.11.2017 geänderten und veröffentlichten Fassung in der Version 2.0 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 für unwirksam erklärt und der P1** aufgetragen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das Jahr 2018 in ihrer mit 16.11.2017 geänderten und veröffentlichten Fassung in der Version 2.0 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die in ihrer mit 09.12.2016 veröffentlichten Fassung der Version 1.0 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 zu ersetzen.

Die Schienen-Control Kommission hält an dieser Stelle fest, dass die Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 in die Version 2.0 unter Zugrundelegung der Kosten der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 bereits mit 09.11.2017 erfolgte.

Die Verordnung der Regulierungskommission der E-Control, mit der die Entgelte für die Systemnutzung bestimmt werden (Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 – SNE-V 2018), BGBl II 2017/398, wurde mit 21.12.2017 kundgemacht und ist mit 01.01.2018 in Kraft getreten.

Wie die Schienen-Control Kommission bereits an anderer Stellen der Bescheidbegründung im Detail ausgeführt hat, haben für die Kostenermittlung von Plankosten in Form von Plandaten künftiger Kostenpositionen die entsprechenden Grundsätze zur Anwendung zu gelangen (oben Punkt A.iii.c.). Den Plandaten müssen insbesondere in Bezug auf die der Entgeltbestimmung der zugrundeliegenden Tarifperiode als Planungsperiode gesicherte Erkenntnisse zugrunde liegen, dazu muss der Kostenkalkulation eine dem Grunde und der

Höhe nach entsprechende sachliche Herleitung zugrunde liegen und sich aus objektiven Anhaltspunkten schlüssig ableiten lassen, dass diese Kosten auch entstehen werden.

Die Schienen-Control Kommission verkennt daher auch nicht, dass die Kosten, die aus der Erhöhung der Systemnutzungsentgelte im 50 Hz-Netz aufgrund der SNE-V 2018 entstehen werden, mit Inkrafttreten der SNE-V am 01.01.2018 auch tatsächlich entstehen werden. Die diesbezüglichen Kosten beruhen auf einer ausdrücklichen rechtlichen Verpflichtung, die für den zeitlichen Anwendungsbereich der SNE-V 2018 offenkundig besteht und daher außer Frage steht.

Maßgeblich ist im gegenständlichen Zusammenhang allerdings der Entstehungszeitpunkt des Kostenanfalls, der der geltend gemachten Kostenposition der vorgelagerten Netzkosten im Rahmen der Kostenermittlung für die Entgeltbestimmung der Tarifperiode 2018 zugrunde liegt.

Da die Veröffentlichung der Entgelte gemäß § 59 Abs 4 Z 2 EibG durch den gesetzlich bestimmten Veröffentlichungszeitpunkt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Entgeltbestimmung ex-ante als Prognoseentscheidung darstellt und der Veröffentlichungszeitpunkt gesetzlich festgelegt ist, hat der Entgeltbestimmung auch die Rechts- und Sachlage zum Veröffentlichungszeitpunkt zugrunde zu liegen.

Bei der Kostenermittlung berücksichtigungswürdige kalkulatorische Kosten müssen daher bereits zum Zeitpunkt der Entgeltbestimmung als gesicherte Erkenntnisse vorhanden sein. Mit anderen Worten müssen die der Prognose zugrundeliegenden Tatsachen (spätestens) bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorliegen.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 mit 09.12.2016 stand noch die SNE-V 2012 idF der Nov 2016, BGBl II 2015/428, in Geltung, die mit 01.01.2016 kundgemacht worden war. Mit 01.01.2017 trat die SNE-V 2012 idF der Nov 2017, BGBl II 2016/426, in Kraft, die am 22.12.2016 kundgemacht worden war.

Die Schienen-Control Kommission verkennt weiters nicht, dass der Kundmachung und dem Inkrafttreten der SNE-V in ihrer nächstfolgenden Fassung im Rahmen der zweistufigen Entgeltbestimmung gemäß EIWOG 2010 (*K. Oberndorfer*, Das neue Systemnutzungsentgelte-Regime nach dem EIWOG 2010, ZTR 2011, 4 (13); *Ennser*, Netzentgelte neu nach EIWOG 2010, *ecolex* 2011, 759 (762)) ein umfangreiches Verfahren und eine entsprechende Begutachtung der für die Folgeperiode zu bestimmenden Tarife vorangeht (vgl in diesem Zusammenhang auch die Bestimmungen der §§ 19 und 20 E-ControlG), die es auch betroffenen Tarifunterworfenen ermöglicht, bereits vor der Kundmachung die Entwicklung der Systemnutzungsentgelte für die nächste Tarifperiode zu verfolgen.

Die Schienen-Control Kommission ist der Auffassung, dass maßgeblicher Zeitpunkt der Berücksichtigung von durch die SNE-V verursachten Kosten im Rahmen der Entgeltbestimmung gemäß § 69b EibG der Zeitpunkt der Kundmachung der SNE-V im Bundesgesetzblatt ist. Erst durch die Kundmachung tritt die im Beschluss der E-Control

Regulierungskommission gefasste Willensbildung in verbindlicher und gesicherter Form als Rechtsakt nach außen. Zu einem früheren Zeitpunkt ist jedoch nicht gewährleistet, dass es im Rahmen der behördlichen Willensbildung nicht noch zu abweichenden Tarifen kommen kann.

Die Heranziehung aktueller Entwicklungen oder auch bereits kundgemachter neuerer Fassungen der SNE-V zu einem Zeitpunkt, der nach der gemäß § 59 Abs 8 EisbG festgelegten Veröffentlichung der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 59 Abs 4 Z 2 EisbG enthaltenen Tarife liegt ist daher aufgrund der dargelegten Grundsätze der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG nicht zulässig.

Im Übrigen verweist die Schienen-Control Kommission auf die Begründung des Bescheids der Schienen-Control Kommission vom 16.01.2018, SCK-17-016 soweit damit keinerlei Vorbringen oder Feststellungen zum gegenständlichen Verfahren verbunden sind.

E. Verlustpreisenergiebeschaffung - Teilkostenposition zur Geltendmachung von Kosten aufgrund der Auswirkungen der Strompreiszonentrennung

i. Ausgangslage

Der im Durchleitungsmodell verrechnete Tarif „Verteilung“ enthält die Kostenposition „Verlustenergiebeschaffung“, die, vergleichbar den Beschaffungsmethoden durch die APG im öffentlichen Netz, zu einem großen Teil aus Einkaufsmengen (langfristig rollierende Beschaffung und Kurzfristbeschaffung der Residualmengen) aus dem 50 Hz-Netz gedeckt wird.

Teil der Kostenposition „Verlustenergiebeschaffung“ für das Jahr 2018 ist die neue Teilposition „Preiszonentrennung AT-DE“ die als Teil der „sonstigen Kosten“ im Rahmen der Kostenposition „Verlustenergiebeschaffung“ zur Anwendung gelangt und pauschal mit EUR ***/MWh veranschlagt wird.

Mit der ACER Opinion 09/2015 vom 23.09.2015 zur Übereinstimmung der Entscheidungen der nationalen Regulierungsbehörden zur Genehmigung von Methoden der grenzüberschreitenden Kapazitätszuweisung in der CEE-Region gemäß der VO (EU) 714/2009 wurde von der Agentur zur Zusammenarbeit der Energieregulierungsbehörden (ACER) ein Verfahren zur Prüfung des Bestehens eines möglichen Engpasses zwischen den grenzüberschreitenden Verbindungsleitungen an der deutsch-österreichischen Grenze gemäß Art 7 Abs 4 VO (EU) 713/2009 eingeleitet.

Ungeachtet der folgenden Verfahrensschritte kam die ACER zu dem Ergebnis, dass zwischen den Verbindungsleitungen der nationalen Netze zwischen Österreich und Deutschland ein struktureller Engpass gemäß Art 2 Abs 2 lit c iVm Anhang I, Punkt 1.2 und 1.4 VO (EG) 714/2009 vorliegt, der die Einführung von Engpassmanagementmaßnahmen in Form von Kapazitätsvergabeverfahren für grenzüberschreitende Stromlieferungen gemäß Art 16 iVm Anhang I, Punkt 3.1 VO (EG) 714/2009 bedingt (ACER Opinion 09/2015 S 42 f).

Mit Schreiben vom 11.06.2018 ersuchte die Schienen-Control Kommission die E-Control Austria im Wege der Amtshilfe um eine sachverständige Stellungnahme zu den Auswirkungen der durch die ACER-Opinion zu erwartenden Maßnahmen („Preiszonentrennung“) und deren Auswirkungen auf den Großhandelsmarkt und die Beschaffung von Großhandelsprodukten.

ii. Gutachterliche Bewertung zu den Auswirkungen der Preiszonentrennung

Mit Schreiben vom 31.08.2018, eingelangt am 03.09.2018, übermittelte die E-Control Austria der Schienen-Control Kommission ein Gutachten im Rahmen der Amtshilfe für die Schienen-Control zu den Auswirkungen der Strompreiszonentrennung AT-DE-LU auf die Beschaffung an den Großhandelsmärkten (in Folge „E-Control, Strompreiszonentrennung“).

Die E-Control hält dazu eingangs die wesentlichen Aussagen ihrer gutachterlichen Stellungnahme fest und führt aus (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 1.),

1. die Strompreiszonentrennung wird aufgrund deutlich niedrigerer Liquidität auf den neu geschaffenen Märkten, zusätzlicher Risikoabsicherung und höherer Transportkosten zu tendenziell höheren Beschaffungspreisen für österreichische Marktteilnehmer führen,
2. aufgrund der Abhängigkeit der individuellen Beschaffungsstrategie sowie mangels belastbarer Preissignale ist es äußerst schwierig die Höhe der zu erwartenden Mehrkosten abzuschätzen,
3. Höhe und Häufigkeit von Preisunterschieden zwischen den beiden zukünftigen Preiszonen Österreich und Deutschland-Luxemburg werden wesentlich von derzeitigen und zukünftigen Implementierungen und Ausgestaltungen relevanter Unionsrechtlicher Vorgaben und von Ausbaumaßnahmen der Stromnetze abhängen, und
4. Kosten können nur auf Basis einer eingehenden Prüfung des Grundes und der Höhe anerkannt werden, eine Kostenprüfung der Verlustenergiebeschaffung verlangt aufgrund der Komplexität moderner Energiemärkte nach einer ausführlichen und detaillierten Darstellung der Beschaffungsstrategie unter Berücksichtigung transparenter Preissignale

In weiterer Folge geht die E-Control auf die Organisation der europäischen Strommärkte ein und erläutert die geographische Organisation, zeitliche Struktur und Möglichkeit der Beschaffung an den Strommärkten (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.).

Die E-Control stellt dazu den Aufbau und die Funktion von Gebotszonen (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.1.), die Untergliederung der Märkte in Spot-, Intraday und Day-Ahead sowie Terminmärkte und die Unterschiede zwischen finanziellen und physischen Produkten dar (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.2.).

Anschließend erfolgt eine Analyse der Beschaffungsmöglichkeiten innerhalb der dargestellten Marktstrukturen (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.3.), insbesondere die Beschaffung über Eigenproduktion (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.3.1.), börse- und OTC-basierte Beschaffung (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.3.2.) und die Beschaffung von Transportrechten (Kapazitätsvergabe; E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 2.3.2.).

Unter dem folgenden Abschnitt stellt die E-Control die zu erwartenden Auswirkungen der Gebotszonentrennung eingehend dar (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.). Dazu stellt die E-Control zunächst die Restrukturierung des österreichischen Großhandelsmarktes dar (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.1.) und verweist insbesondere auf die Restrukturierung der Spot- und Terminmärkte (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.1.1.) und die Einführung der Grenzkapazitätsbewirtschaftung (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.1.2.).

Die Reduktion von Liquidität und Wettbewerb wird daran anknüpfend eingehend anhand einer modellhaften Darstellung der Gebotszonentrennung anhand eines Vergleichs der Preisbildung im Rahmen der Merit-Order-List erläutert (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.2.). Vor diesem Hintergrund wären Preiserhöhungen in Österreich als wahrscheinlich anzunehmen.

Die E-Control hält schließlich fest, dass es durch illiquidere Märkte zu komplexeren Beschaffungsstrategien kommen kann, die im Wege der Beschaffung über andere Gebotszonen auch höhere Kosten durch vermehrten Erwerb der entsprechenden Übertragungskapazitäten bedeuten (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.3.). Sämtliche Prognosen auf künftige Preisunterschiede müssten jedoch aufgrund der äußerst geringen Liquidität der im Moment verfügbaren Produkte und der geringen Belastbarkeit der bisherigen Abschlüsse für das österreichische Marktgebiet. mit Vorsicht interpretiert werden (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 3.4.).

Die E-Control beschließt ihre gutachterliche Stellungnahme mit einer Darstellung der rechtlichen Grundlagen zur Kostenanerkennung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen des EIWOG 2010 (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 4.) und einer Einschätzung der künftigen Entwicklungen verfügbarer Übertragungskapazität und der Anbindung an benachbarte Märkte (E-Control, Strompreiszonentrennung Punkt 5.).

iii. Rechtliche Beurteilung

Die Schienen-Control Kommission hat die im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht zu überwachenden Grundlagen der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG eingehend unter Punkt A. der gegenständlichen Bescheidbegründung dargestellt. Insbesondere die bei der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG zu berücksichtigenden Grundsätze und Voraussetzungen der Plankostenermittlung wurden dabei eingehend behandelt (oben A.iii.).

Die Schienen-Control Kommission hält in Hinblick auf die diesbezüglichen Grundsätze der Kostenermittlung die folgenden, den Stellungnahmen der P1** und der gutachterlichen Stellungnahme der E-Control zu entnehmenden Tatsachen fest:

- Unter Punkt 3.1. ihres Gutachtens hält die E-Control fest, die Einführung neuer Märkte könne initial auch zu Umstellungen bei handels- und abrechnungsrelevanten Prozessen und IT-Systemen und potentiell zu - zumeist einmaligen - Mehrkosten führen.
- Unter Punkt 3.1.1. ihres Gutachtens hält die E-Control fest, den rein physikalischen Kurzfristhandel für die künftigen Gebotszonen AT und DE-LU werde es tatsächlich erst ab dem 1.10.2018 geben, was eine Bewertung Futuresprodukte, deren Abrechnungsgrundlage sie darstellen, erschwert.
- Unter Punkt 3.2. ihres Gutachtens hält die E-Control fest, die exakten monetären Auswirkungen der gerade beschriebenen Grenzkapazitätsbewirtschaftung auf die österreichischen Großhandelspreise seien derzeit nicht kalkulierbar, was auch durch

die hohe Streuung in Bezug auf die berechneten Preiseffekte in bisher dazu veröffentlichten Studien belegt wird.

- Unter Punkt 3.3. ihres Gutachtens hält die E-Control fest, dass die Preiszonentrennung eine zusätzliche Komplexität in die Beschaffungsstrategie eines Unternehmens bringe, wesentlicher Kosten- und Risikotreiber sei dabei aber die konkrete Ausgestaltung der implementierten Beschaffungsstrategie zu der es eine Vielzahl von Möglichkeiten gäbe.
- Schließlich hält die E-Control unter Punkt 4. ihres Gutachtens fest, dem Grunde nach seien Kosten dahingehend zu prüfen, inwiefern die Verursachung durch den gesetzlichen Auftrag des Netzbetreibers gedeckt ist, die Prüfung der Höhe nach könne unter anderem auf Belegbasis erfolgen, sei jedoch sehr tiefgehend und ressourcenaufwendig bzw stichprobenartig bei kurzem Prüfungszeitraum vorzunehmen.
- Insbesondere mit ihrer Stellungnahme vom 29.05.2018 bezieht sich die P1** auf die Handelssituation und die ihr zur Verfügung stehenden Methoden der Preisfindung. Die P1** verweist insbesondere auf Analysen, Studien und Abrechnungspreise der EEX, die ihr zum damaligen Zeitpunkt vorgelegen wären. Auch die P1** hält in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2018 fest, dass die vorliegenden Abrechnungspreise nur bedingt aussagekräftig wären.
- Mit Stellungnahme vom 10.08.2018 führt die P1** insbesondere aus, dass ihr die Analysen und Studien der EEX, auf die sie in ihrer Stellungnahme vom 29.05.2018 Bezug genommen hatte, nicht im Originaltext vorliegen. Zum Zeitpunkt der Plankostenerstellung für den Verlustenergiepreis 2018 hätte zum einen noch kein funktionierender Strommarkt für die Absicherung von rein österreichischen Stromprodukten existiert, zudem macht die P1** in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2018 geltend, würde immer noch kein liquider und funktionierender physischer OTC-Markt für österreichische Stromprodukte existieren, die Absicherung erfolge daher weiterhin mit physischen deutschen Stromprodukten.
- Abschließend hält die Schienen-Control Kommission noch fest, dass die P1** das zur Absicherung der beantragten Kosten beschaffte Produktportfolio bis zuletzt nicht offengelegt hat.
- Mit Stellungnahme vom 17.09.2018 gab die P1** den aktuellen Abschluss von OTC-Absicherungsprodukten, die eine Teilmenge zur Absicherung der Preisdifferenz für das 4. Quartal 2018 darstellt, bekannt. Der Abschluss konnte in einer Höhe von EUR ***/MWh getätigt werden. Die P1** weist in diesem Zusammenhang zudem darauf hin, dass die aktuelle Preisdifferenz zwischen AT- und DE-Futuresprodukten an der EEX „in den letzten Wochen/Monaten bei ca. EUR ***/MWh“ lag.

Die Schienen-Control Kommission hält aufgrund der dargelegten Ausführungen, insbesondere der gutachterlichen Stellungnahme der E-Control Austria, fest, dass etwaige anfallende

Kosten, die durch die Auftrennung der Gebotszonen zwischen AT und DE-LU verursacht werden können, **dem Grunde nach als für die Bahnstromnetznutzung anfallende Kosten gerechtfertigt sind**. Die Zurechnung der Teilkostenposition folgt dabei denselben Gesichtspunkten, wie sie für die Beschaffung von Energie, die zur Deckung von Energieverlusten und Kapazitätsreserven im Bahnstromnetz verwendet wird, ausschlaggebend waren (vgl insbesondere unter Punkt A.ii. der gegenständlichen Bescheidbegründung).

Die bisher dargelegten Ausführungen, insbesondere die gutachterliche Stellungnahme der E-Control Austria sowie die Stellungnahmen der P1**, bedingen jedoch die Berücksichtigung der folgenden Tatsachen:

- a. Die im Rahmen der Kostenermittlung für die Entgeltbestimmung der Bahnstromnetznutzungsstarife 2018 geltend gemachten Kosten waren zum Zeitpunkt der Kostenermittlung nicht bestimmbar.
- b. Die Schienen-Control Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Gebotszonentrennung als solche bereits zum Zeitpunkt der Tarifveröffentlichung für Verunsicherung gesorgt hat. Die Folgen der Trennung stellen aber lediglich einen zusätzlichen Faktor bei der Bestimmung der Beschaffungsstrategie eines Unternehmens dar.
- c. Dieser Faktor kann in Form verschiedener Zusatzkosten konkretisiert werden, die entweder in Form von liquiditätsbedingten Preissteigerungen oder dem notwendigen Erwerb von Übertragungsrechten auftreten können.
- d. Die tatsächliche Trennung der Gebotszone wird, den Ausführungen der E-Control entsprechend, erst mit 01.10.2018 wirksam werden. Die Schienen-Control Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Versorgung und Absicherung mit, insbesondere langfristigen, Stromprodukten bereits im Vorfeld einer marktverändernden Eingriffsmaßnahme Kosten verursachen kann. Diese Verursachung muss jedoch in Form von konkreten Nachweisen, wie dies die E-Control auch unter Punkt 4. ihres Gutachtens ausführt, vorgelegt werden, um eine entsprechende Berücksichtigung zu ermöglichen.
- e. Die P1** führt jedoch in ihrer Stellungnahme vom 17.09.2018 aus, dass erst zu diesem Zeitpunkt (September 2018) entsprechende konkrete Kosten und Produktbeschaffungen dargelegt werden konnten.

Die diesbezüglich geltend gemachten Kosten können für den Zeitraum der Kostenermittlung, die der Entgeltbestimmung für die Tarifperiode 2018 zugrunde liegt, daher nicht als angefallen betrachtet werden. Auch entsprechen die geltend gemachten Kosten nicht den rechtlichen Anforderungen an die Plankostenbestimmung für die Entgeltbestimmung gemäß § 69b EiszG, da der Kostenermittlung zum Zeitpunkt der Entgeltbestimmung insbesondere keinerlei gesicherte Erkenntnisse zugrunde lagen und sich auch aus objektiven Anhaltspunkten nicht schlüssig ableiten ließ, dass diese Kosten auch entstehen werden.

Die Schienen-Control Kommission hält daher aufgrund der dargelegten Ausführungen, insbesondere der gutachterlichen Stellungnahme der E-Control Austria und der Stellungnahmen der P1**, fest, dass die geltend gemachten Kosten, die durch die Auftrennung der Gebotszonen zwischen AT und DE-LU verursacht werden können, **der Höhe nach für die Tarifperiode 2018 nicht gerechtfertigt sind.**

F. Erwartete Zusatzkosten

i. Ausgangslage

Im Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, machte die P1** erstmalig „Risikopositionen“ als der Entgeltermittlung zugrunde liegende Kosten geltend. Diese beinhalteten eine Abdeckung von Risiken für gesteigerte Verlustenergiekosten und –mengen, ein Auseinanderfallen von Plan- und Bezugsmengen sowie „sonstige Unsicherheiten wie Erhöhung von vorgelagerten Kostenpositionen“.

Mit Eingabe vom 05.03.2018 im gegenständlichen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2018 gab die P1** an, die Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ sei inhaltlich ident mit der im Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, geltend gemachten „Risikopositionen“.

Die als „Erwartete Zusatzkosten“ nunmehr geltend gemachten Kosten beinhalten als Teilkostenpositionen die Risikopositionen „Verlustenergiepreisrisiko“, „Absatzrisiko“ und „Sonstige Unsicherheiten“.

Die Schienen-Control Kommission hatte die Kostenposition „Risikomanagement“ im Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, unter der Begründung nicht anerkannt, dass die Schienen-Control Kommission letztlich keinen tatsächlichen Zusammenhang zwischen den geltend gemachten Kosten und den dargestellten Grundsätzen der Entgeltberechnung feststellen konnte. Weder die Position der Kosten für Regulierungsmanagement, noch für Risikopositionen wären der Leistung der Bahnstromnetznutzung zuzurechnen gewesen.

Im Gegensatz zu jenen Kosten, die durch die Nutzung des Bahnstromsystems aufgrund gesetzlicher Bestimmungen genau umgrenzt sind und technischen Gesichtspunkten folgen, würden Kosten wie die geltend gemachten Risikopositionen letztlich im Ermessen des regulierten Unternehmens liegen, weshalb die Anerkennung einer solchen Kostenposition auf die Schaffung eines Auffangtatbestands hinauslaufen würde, welcher über den Kostenmaßstab des § 69b EisbG hinausgehen und der P1** die Zurechnung von Kosten über die Nutzung der spezifischen Serviceleistung hinaus ermöglichen würde. Dies würde jedoch dem Kostengrundsatz des § 69b EisbG widersprechen.

ii. Gutachterliche Bewertung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“

Die P1** legt mit Eingabe vom 25.07.2018 ein Gutachten der N** mit dem Titel „Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen“ (in Folge: „N**, Zusatzkosten“) vom 25.07.2018 vor. Das Gutachten dient der Validierung und im Rahmen der Kostenermittlung somit der Anerkennung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ im gegenständlichen Wettbewerbsüberwachungsverfahren.

Das Gutachten geht einleitend auf die Grundsätze der Entgeltermittlung und die durch die Schienen-Control Kommission geführten Kostenverfahren ein und erläutert die Grundsätze und methodische Herangehensweise der gutachterlichen Stellungnahme (N**, Zusatzkosten 1).

Im Anschluss erfolgt eine kurze Darstellung der historischen „Standards“ staatlicher Monopolregulierung und eine Darlegung der in § 69b EisbG enthaltenen Grundsätze der Berechnung des angemessenen Gewinns über die CAPM Methode über die Heranziehung eines WACC Modells (N**, Zusatzkosten 2, 3).

Dazu nimmt N** Bezug auf die Grundsätze der Kostenermittlung im Rahmen des § 69b EisbG als Kosten- und Mengenprognose der ex-ante Tarifbestimmung und damit zusammenhängende Kosten- und Mengenabweichungen der Planwerte und setzt diese in Zusammenhang mit einem schwankungsbezogenen Investorenrisiko und nimmt als Zweck des WACC an, dieses zu kompensieren. Die gegenständlichen Kostenpositionen wären nach den weiteren Ausführungen nur dann zu berücksichtigen, wenn sie asymmetrische Schwankungen kompensieren oder wenn sie systematische Unterschiede zwischen Plan- und Ist-Mengen ausgleichen. Die ökonomische Angemessenheitsprüfung der Kostenpositionen des Gutachtens orientiert sich in weiterer Folge an diesem Maßstab (N**, Zusatzkosten 3).

Die weiteren Ausführungen des Gutachtens gliedern sich der Zusammensetzung der von der P1** im gegenständlichen Verfahren geltend gemachten Kostenposition „erwartete Zusatzkosten“ entsprechen den Kapiteln „Verlustenergiepreisrisiko“ (N**, Zusatzkosten 4 ff), „Absatzrisiko“ (N**, Zusatzkosten 9 ff) und „Sonstige Unsicherheiten“ (N**, Zusatzkosten 15 ff).

Die Beurteilung der Angemessenheit der jeweiligen Teilkostenpositionen gliedert sich wiederum in eine eingehende Beschreibung des Vorgehens der P1**. Diese Beschreibung des Vorgehens fasst im Wesentlichen die Zusammensetzung der zugrundeliegenden Kostenposition bzw der geltend gemachten Kosten sowie die entsprechende rechtliche Beurteilung durch die Schienen-Control Kommission im Rahmen der vergangenen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, im Rahmen dessen die dort noch als „Risikopositionen“ bezeichnete Kostenposition zum ersten Mal durch die P1** geltend gemacht wurde, zusammen.

Daran anschließend nimmt N** eine ökonomische Beurteilung der jeweiligen Kosten vor und gliedert diese in eine Beurteilung nach „Angemessenheit dem Grunde nach“ und „Angemessenheit der Höhe nach“.

In Hinblick auf die erwarteten Zusatzkosten zur Kostenposition der Verlustenergie („Verlustenergiepreisrisiko“) stellt N** zunächst bei ihrer Beurteilung der Angemessenheit dem Grunde nach fest, dass **„mögliche Kostenschwankungen nicht per se als zusätzliche Positionen zu berücksichtigen“** sind (N**, Zusatzkosten 6). Der Prognosemechanismus der P1** entspricht nach Ansicht von N** „im Wesentlichen einer Durchschnittsbildung über die realisierten Werte dreier Vorjahre ..., die aber schon zum Beginn des Tarifjahres nicht mehr vollständig aktuell ist“. Der Prognosemechanismus der P1** für das Jahr 2016 hätte jedoch zu einer ca. *** prozentigen Unterdeckung der Verlustenergiemengen geführt. N** hält nun abschließend zu ihrer Beurteilung dem Grunde nach fest, dass sich unter der Prämisse strukturell höherer Verlustenergiemengen ab 2016 relativ zum Zeitraum bis 2015 eine einmalige Zusatzkostenposition für Verlustenergie begründen ließe (N**, Zusatzkosten 6, 7).

Weiter stellt N** bei ihrer Beurteilung der Angemessenheit der Höhe nach fest, „dass die gegenständliche Position als Kompensation bestimmter Schwankungsszenarien dem Grunde nach nicht per se angemessen“ sei. Gesetzt den Fall jedoch, dass die Kostenposition einen strukturellen Anstieg der Verlustenergiemenge auffängt, wie er über die Jahre 2014 bis 2016 zu beobachten ist, wäre eine einmalige Zusatzkostenposition angemessen. **Abschließend stellt N** zu ihrer Beurteilung der Höhe nach jedoch fest, dass keine Anhaltspunkte für einen strukturellen Anstieg des Verlustenergiepreises vorlägen, der bei der Ermittlung durch die P1** nicht erfasst werden würde. Diese wären vielmehr bereits in die Tarifberechnung eingeflossen** (N**, Zusatzkosten 7).

Bezüglich der als „Absatzrisiko“ geltend gemachten Kosten hält N** einleitend fest, dass die durch die P1** geltend gemachten Planmengen bereits bekannte Veränderungen gegenüber historischen Mengen bereits berücksichtigen würden. In Folge beschreibt N** jedoch relevante Faktoren, die, sofern es sich um asymmetrische Abweichungen handelt, zu einer Abweichung führen können, die die Anerkennung zusätzlicher Kosten dem Grunde nach rechtfertigen könnten. N** identifiziert mit den Faktoren „Zugausfälle“ und „strategische Anreize EVUs“ zwei asymmetrische Faktoren gegenüber den als symmetrisch anerkannten Faktoren „Konjunktur“, „Wetter“, „Verzögerungen im Betriebsablauf“ und „Effizienzmaßnahmen und Rückspeisung“ (N**, Zusatzkosten 10 f).

Im Ergebnis hält N** in Bezug auf die Angemessenheit der Höhe nach fest, die von der P1** für das Jahr 2017 angegebene Kostenposition **wäre gerechtfertigt, sofern sich die zu erwartende asymmetrische Differenz zwischen Plan- und Ist-Menge auf „ungefähr *** % bis *** %“ beläuft** (N**, Zusatzkosten 12).

N** merkt dazu jedoch an, dass diese Abweichung grundsätzlich empirisch als langfristiger Durchschnitt der Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Mengen zu ermitteln gewesen wäre, da sich die symmetrischen Einflüsse, die die asymmetrischen Faktoren auf Jahresbasis

regelmäßig überlagern, in einer solchen Langfristbetrachtung gegenseitig aufheben. Für die Plan-Ist-Abweichungen sein N** aber nur vier Datenpunkte für (2014: *** %, 2015: *** %, 2016: *** %, 2017: *** %) vorgelegen, eine einfache Durchschnittsbildung sei nach Angaben von N** aber weder ein geeignetes noch präzises Maß für die erwartbare asymmetrische Abweichung (N**, Zusatzkosten 13).

N** legt in Hinblick auf die Kosten des Absatzrisikos ein Szenario zur Bestimmung der angemessenen Höhe der Zusatzkostenposition vor, hält jedoch auch diesbezüglich fest, „**dass aufgrund der Datenlage erhebliche Unsicherheit über die angemessene Höhe besteht**“.

Bezüglich der als „sonstige Unsicherheiten“ geltend gemachten Kosten führt N** zunächst einleitend aus, dass derartige Kosten „ex-ante in ihrem Auftreten und in ihrer Höhe nicht näher spezifiziert werden“ könnten. Nach Ansicht N**s finge die vorliegende Kostenposition „im Wesentlichen erfahrungsbasierte Mehrkosten auf, die ex-ante in aller Regel gerade nicht benennbar und nicht quantifizierbar sind“ (N**, Zusatzkosten 15).

In Hinblick auf die Beurteilung der Kosten dem Grunde nach hält N** fest, es erscheine „bei einer solchen Planung plausibel, dass im Zusammenhang mit dem Bahnstromnetz regelmäßig außerplanmäßige Mehrkosten entstehen, denen keine außerplanmäßig wegfallenden Kostenpositionen gegenüberstehen“. **Die P1** würde derartige Mehrkosten jedoch nicht in den (geplanten) Betriebskosten der zugehörigen Anlagen berücksichtigen** (N**, Zusatzkosten 15).

N** führt zudem vorgelagerte Netzkosten, Kosten die durch die Trennung der deutsch-österreichischen Preiszone entstehen können, Vertragsanpassungen und außerplanmäßige Anlagenkosten als Beispiele an und hält dazu fest, dass alle genannten Zusatzkosten zum Zeitpunkt der Erstellung der Tarifberechnung noch nicht bekannt und somit weder einer Kostenposition zuzuordnen noch quantifizierbar waren. Abschließend hält N** zur Angemessenheit dem Grunde nach fest, **dass eine zusätzliche Kostenposition angemessen schiene, da derartige Mehrkosten nicht anderweitig in der Tarifberechnung berücksichtigt werden können, obwohl die einzelnen Kostenpositionen ex-ante unbekannt sind** (N**, Zusatzkosten 16).

Die Beurteilung der Position der „sonstigen Unsicherheiten“ schätzt N** eingangs als unsicher ein, da die einzelnen Positionen ex-ante unbekannt sind. Zudem würde die durch die P1** vorgenommene Berechnung nicht die Logik der beschriebenen Kosten widerspiegeln, da außerplanmäßige Zusatzkosten bei den Betriebskosten („Opex“) inklusive Instandhaltungsmaßnahmen und nicht bei den Kapitalkosten („Capex“) zu erwarten wären (N**, Zusatzkosten 16).

Abschließend hält N** in Bezug auf die Beurteilung der Kostenposition der „sonstigen Unsicherheiten“ fest, dass **trotz der wenigen verfügbaren Daten die durchschnittliche Höhe der außerplanmäßigen Zusatzkosten als sinnvoller Anhaltspunkt für die angemessene Höhe der „Sonstigen Unsicherheiten“ zu sein schiene**. Der ermittelte Durchschnittswert erschiene

folglich, unter Fortbestehen einer **Schätzunsicherheit**, als plausibler Wert für die angemessene Höhe der gegenständlichen Kostenposition (N**, Zusatzkosten 18).

iii. Gegenposition zur gutachterlichen Stellungnahme von N**

Die P2** legt mit Stellungnahme vom 13.09.2018 ihrerseits das Gutachten O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“ (in Folge „Replik zu Stellungnahme N**“) vor.

Das Gutachten nimmt einleitend und zusammenfassend Bezug auf das von der P1** vorgelegte Gutachten und legt als Gutachtensauftrag dar, die Aussagen von N** wissenschaftlich zu beleuchten und einzuordnen (Replik zu Stellungnahme N**, 1).

Die gutachterliche Stellungnahme folgt in ihrer Gliederung nach einigen allgemeinen Ausführungen („Grundlagen“, Replik zu Stellungnahme N**, 1-4) der Darstellung der Teilkostenpositionen wie sie im Gutachten von N** auseinandergesetzt werden.

Dabei nimmt die gutachterliche Stellungnahme zunächst unter deren Punkt 2.1. ausführlicher, in weiterer Folge jedoch auch unter der Behandlung der Teilkostenpositionen (Replik zu Stellungnahme N**, 5, 6, 7) die rechtliche Beurteilung und Subsumtion der Leistung der Bahnstromnetznutzung unter die Vorschriften des EisbG vor. Die Schienen-Control Kommission verweist daher an dieser Stelle auf die bereits wiederholt dargelegten Grundsätze der Beweiswürdigung von Sachverständigengutachten in diesem Zusammenhang:

- Insbesondere sind Rechtsfragen nicht durch Sachverständige, sondern durch die erkennende Behörde zu beantworten und in aller Regel nicht Gegenstand des Parteiengehörs (VwGH 30.10.1972, 0199/72, VwGH 15.03.1988, 87/07/0144, VwGH 14.06.2005, 2004/02/0347, VwSlg 16643 A/2005)
- Der Sachverständige hat Tatsachen klarzustellen und auf Grund seiner Sachkenntnisse deren allfällige Ursachen oder Wirkungen festzustellen; er muss aber immer im Bereich der Tatsachen bleiben und darf nicht Rechtsfragen lösen (VwGH 28.06.2017, Ra 2016/09/0091)
- Der Sachverständige kann daher lediglich bei der Ermittlung für eine rechtliche Beurteilung einschlägiger Tatsachen behilflich sein, ob diese dann unter die genannten Bestimmungen zu subsumieren sind, ist eine im Rahmen der rechtlichen Beurteilung vorzunehmende Wertungsfrage (VwGH 03.05.2017, Ro 2016/03/0003)
- Schließlich ist es allein Aufgabe der Behörde, Rechtsfragen zu beantworten und zu befinden, welche Grundlagen auf sachverständiger Ebene für ihre Entscheidung notwendig sind (28.03.2017, Ro 2016/09/0009).

Die diesbezüglichen Ausführungen der Replik zu Stellungnahme N** können daher unter Bezugnahme auf die dargelegte Rechtsprechung keine Berücksichtigung finden.

Die gutachterliche Stellungnahme führt im Anschluss an die eingangs referierte Rechtsansicht der Gutachter weitere grundlegende Überlegungen zur Vorgangsweise von N** an. Dabei geht die gutachterliche Stellungnahme insbesondere auf die Beurteilung der symmetrischen und asymmetrischen Schwankungen ein und führt an, dass symmetrische Renditeschwankungen in beide Richtungen gleich wahrscheinlich wären, asymmetrische Schwankungen hingegen nicht im Rahmen des WACC erfasst würden (Replik zu Stellungnahme N**, 3).

Die korrekte Vorgangsweise bei einer nachträglichen Korrektur von falschen Prognosen durch Risikopositionen wäre nach Ansicht des Gutachtens hingegen darin zu erblicken, alle relevanten Faktoren in das Prognosemodell aufzunehmen und als erwartungstreue Schätzungen samt dem zugrundeliegenden Modell darzustellen (Replik zu Stellungnahme N**, 3).

Die Prüfung der von N** vorgebrachten Argumente in den folgenden Kapiteln ergäbe jedenfalls nach Ansicht der gutachterlichen Stellungnahme unter Anführung einer einschlägigen Literaturstelle, dass die kostenrechnerisch korrekte Vorgangsweise für die Berücksichtigung derartiger Risiken eine erwartungstreue Prognose der unter störungsfreiem Betrieb anfallenden Kosten und eine erwartungstreue Prognose der kalkulatorischen Wagniskosten sei, zudem könne das allgemeine Unternehmerrisiko, welches in den Kapitalkosten (WACC) abgedeckt ist, ebenfalls nicht angesetzt werden (Replik zu Stellungnahme N**, 4).

Zur Teilkostenposition des Verlustpreisrisikos führt die gutachterliche Stellungnahme weiter aus, dass der von der P1** verwendete Planungsmechanismus nur unter Zugrundelegung einer Fiktion zu einer Abweichung und somit zu einem Mengenrisiko führen würde, einen Nachweis, dass die zugrundegelegten Abweichungen nicht nur zufällig wären, könne N** nach Ansicht des Gutachten jedoch nicht erbringen (Replik zu Stellungnahme N**, 4 f). Selbst wenn dieser Nachweis erbracht werden könnte, wäre ein solcher Strukturbruch in der Planung aber nicht kalkulierbar und müsste somit als Teil des allgemeinen Unternehmensrisikos und im Rahmen des WACC abgegolten werden (Replik zu Stellungnahme N**, 5).

In weiterer Folge geht die gutachterliche Stellungnahme auf die Darstellung des Absatzrisikos durch N** ein und hält dazu fest, dass N** zwar eine Klassifikation der Einflussfaktoren auf die Absatzplanung darlegt. In Hinblick auf die überhöhten Angaben der EVUs würde jedoch nicht näher beschrieben, durch welche Indikatoren die beschriebenen Einflussfaktoren operationalisiert wurden und welches Prognosemodell verwendet wurde, insbesondere wäre ein Nachweis durch geglättete und fortgeschriebene Prognosewerte nicht erfolgt (Replik zu Stellungnahme N**, 6).

Auch sei die Korrektur der als unzureichend erkannten Datenpunkte durch Konjunktur- und Wetterveränderungen keine geeignete Vorgangsweise um die von N** getätigten Aussagen zu validieren (Replik zu Stellungnahme N**, 6).

Schließlich hält die gutachterliche Stellungnahme in Hinblick auf die Teilkostenposition der sonstigen Unsicherheiten fest, dass Kosten, die keiner Kostenposition zugeordnet werden können und nicht quantifizierbar sind, lege artis allgemeines Unternehmerrisiko darstellen würden und nicht als kalkulatorische Wagnisse angesetzt werden könnten (Replik zu Stellungnahme N**, 7). Zudem sei bei der Diskussion von „sonstigen Unsicherheiten“ unverständlich, warum dem Risiko allfälliger Mehrkosten nicht die Möglichkeit von Effizienzgewinnen und damit verbundenen Kostenreduktionen gegenübergestellt wird (Replik zu Stellungnahme N**, 7).

Das Gutachten hält abschließend in einer kurzen Zusammenfassung die Ergebnisse der Darlegungen bezüglich der einzelnen Teilkostenpositionen fest (Replik zu Stellungnahme N**, 7).

iv. Rechtliche Beurteilung

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die „Angemessenheit“ der Kosten aus rechtlicher Sicht nicht Gegenstand des anwendbaren gesetzlichen Kostenmaßstabs, der durch § 69b EisbG normiert wird, ist. Maßstab kann nur sein, welche Kosten im Sinne der Grundsätze von Kostenorientierung, Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit tatsächlich als angefallen gelten können. Eine Methode der Plankostenberechnung ist, insbesondere im Rahmen der Anforderungen des zeitlichen Vorlaufs der Tarifberechnung, eine valide Methode der Kostenermittlung. Die Datengrundlage muss jedoch, um den gesetzlichen Anforderungen entsprechen zu können, besonders strengen Anforderungen entsprechen (oben A.iii.c.).

Die Schienen-Control Kommission kann sich bei der Anerkennung von Kosten aufgrund des Legalitätsprinzips gemäß Art 18 B-VG nur an die gesetzlichen Grundlagen halten. Aufgrund der Knappheit der Gesetzesbestimmung sind Gesetzessystematik sowie allgemeine, aus dem Normzweck von § 69b EisbG und den verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen ableitbare Grundsätze zwar zur Auslegung von § 69b EisbG im Rahmen der Kostenermittlung anzulegen. Aus dem Erfordernis der möglichststen Entsprechung der ermittelten Plankosten an die Ist-Kosten der Tarifperiode (oben A.iii.) ergibt sich jedoch ein strenges Anerkennungserfordernis an Plankosten, insbesondere an Plandaten für künftig entstehende Kosten.

Die Schienen-Control Kommission berücksichtigt bei der Prüfung der Kostenermittlung auch die grundrechtlich geschützten Positionen der P1**, die sich insbesondere aus Gleichheitssatz, Eigentumsgarantie und Erwerbsfreiheit ergeben und bezieht eine dementsprechende verfassungskonforme Auslegung der gesetzlichen Kostenbestimmungen in ihre Überlegungen ausdrücklich mit ein (oben A.iii.).

Soweit das Vorgehen zur Kostenermittlung der P1** jedoch nicht ausdrücklich eine rechtliche Grundlage in den Bestimmungen des EisbG zur Kostenermittlung oder den daraus im Wege der Auslegung ableitbaren Grundsätzen Deckung findet, können regulierungsökonomische Erwägungen nur in diesem engen Rahmen Berücksichtigung finden.

Die Einschätzung der N** bezüglich der im Rahmen der Kostenermittlung zur Anwendung kommenden Methode der ex-ante Tarifbestimmung aus Kosten- und Mengenprognosen und deren Abweichungen trifft grundsätzlich zu. Aus den oben unter A.iii. dargelegten Grundsätzen ergibt sich jedoch, dass es Ziel der Kostenermittlung im Rahmen der Entgeltbestimmung sein muss, dass die Plankosten den Ist-Kosten der Tarifperiode möglichst genau entsprechen müssen.

Aufgrund der gesetzlichen Ausgestaltung des Kostenmaßstabs des § 69b EisbG müssen die entsprechenden Zuordnungen jedoch bereits auf Ebene der Kostenermittlung im Wege einer den Grundsätzen der Kostenorientierung, Kostenwahrheit und Verursachungsgerechtigkeit entsprechenden Tariflastentscheidung getroffen werden. Weder lässt nämlich § 69b EisbG, oder die übrigen Bestimmungen des 6. Teils des EisbG, Raum für einen Ausgleich von Abweichungen zwischen den Prognosewerten und den Erlösen der Tarifperiode, noch für Angemessenheitserwägungen (vgl. soeben oben und sogleich folgend unten), die ohne tatsächlichen Zusammenhang zwischen den geltend gemachten Kosten und den dargestellten Grundsätzen der Entgeltberechnung, über die strengen Anforderungen der Kostenermittlung hinausgehen.

Diese Einschätzung ergibt sich auch aus gesetzlich ableitbaren regulierungsrechtlichen Erwägungen, die Monopolrente des natürlichen Monopolisten möglichst gering zu halten. Die gesetzlichen Anforderungen an die Regulierung von Stromnetzen im öffentlichen Netzbereich, aber auch die deutsche Rechtslage vor Einführung der Anreizregulierung, sehen durchgehend die Ergänzung des Grundsatzes der Kostenorientierung durch Effizienz- oder Angemessenheitserfordernisse („Produktivitätsabschläge, vgl. dazu Würthinger) vor.

Derartige Anforderungen kommen im Rahmen der Regulierung des Bahnstromnetzes mangels gesetzlicher Anordnung nicht zur Anwendung. Regelungszweck der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zur Netzregulierung ist aber, und dieser Normzweck liegt auch dem EisbG zugrunde, im Wesentlichen die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs (vgl. § 54 Z 1 EisbG).

Ziel der behördlichen Entgeltfestlegung als Instrument der Preisregulierung ist die Beseitigung der Ineffizienz des natürlichen Monopols durch die Verhinderung von monopolistischen Kostenaufschlägen und die Gewährung der Leistungserbringung durch einen effizienten Mitteleinsatz (Leitl, *Regulierungsbehörden im österreichischen Recht* (2006) 67). Das Regulierungsrecht der Netzwirtschaften will als solches daher in seinem grundlegendem Regelungszweck ein Wettbewerbsumfeld schaffen und Monopolaufschläge und Diskriminierung verhindern (Leitl, *Regulierungsbehörden im österreichischen Recht* (2006) 68; Schneider, *Regulierungsrecht der Netzwirtschaften I* (2013) 637).

Keinesfalls kann den Bestimmungen des EisbG zur Preisregulierung, insbesondere § 69b Abs 1 EisbG, daher der Ausgleich von Renditeschwankungen zugunsten des Infrastrukturbetreibers über die Bestimmungen der Kostenermittlung zugesonnen werden. Soweit Risiken in Hinblick auf die Einnahmen auf Ebene der Gewinnkomponente des Kostenmaßstabs des § 69b EisbG zu

berücksichtigen sind, wird diesen durch § 69b EisbG abschließend Rechnung getragen. Die Berücksichtigung von Renditeschwankungen auf Ebene der Kostenermittlung kann dem Kostenmaßstab des § 69b EisbG aber nicht entnommen werden.

Eine inhaltliche Würdigung und Auseinandersetzung mit den Ausführungen des gegenständlichen Gutachtens auf sachverständiger Ebene könnte nach Ansicht der Schienen-Control Kommission daher grundsätzlich dahingestellt bleiben, da die im Gutachten erfolgenden „regulierungsökonomischen“ Ausführungen keine Kosten betreffen, die im Rahmen des Kostenmaßstabs gemäß § 69b EisbG bei der Kostenermittlung aus den dargelegten Gründen Berücksichtigung finden können.

Die Schienen-Control Kommission kommt aber auch bei einer inhaltlichen Würdigung der gutachterlichen Stellungnahme der N** und entsprechender Subsumtion des so gewonnenen Sachverhalts unter die Bestimmungen zur Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG zu keinem abweichenden Ergebnis.

So lässt sich zunächst in Hinblick auf die Teilkostenposition des „Verlustenergiepreisrisiko“ festhalten, dass N** in ihrem Gutachten ausdrücklich festhält, dass „mögliche Kostenschwankungen nicht per se als zusätzliche Positionen zu berücksichtigen“ sind und nur unter einer bestimmten Prämisse zur Anerkennung führen könnten. Dementsprechend führt N** zur Beurteilung der Höhe nach aus, es würden keine Anhaltspunkte für einen strukturellen Anstieg des Verlustenergiepreises vorliegen, diese wären vielmehr bereits in die Tarifberechnung eingeflossen.

Auch bezüglich der Teilkostenposition „Absatzrisiko“ ist die Beurteilung der Angemessenheit der Kostenposition mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. So stellt N** fest, dass die Planmengen bereits Veränderungen gegenüber historischen Mengen berücksichtigen würden und kann in der anschließenden Analyse der Abweichungsfaktoren lediglich zwei asymmetrische Faktoren den übrigen vier symmetrischen Faktoren gegenüber stellen.

Dazu hält N** zwar ausdrücklich fest, dass sich die symmetrischen die asymmetrischen Faktoren überlagern können und es so auch zu sowohl positiven als auch negativen Abweichungen von der Planmenge kommen kann. Daran anschließend führt N** jedoch - ohne jegliche nähere Begründung - aus, die asymmetrischen Faktoren würden nichtsdestotrotz dazu führen, dass die realisierte Bahnstrommenge im Erwartungswert unterhalb der Planmenge aus den Marktabfragen liege und daher eine zusätzliche Kostenposition bezüglich der Absatzmenge dem Grunde nach angemessen sei.

Auch die Ausführungen von N** zur Angemessenheit der Höhe nach können keine widerspruchsfreie Aussage liefern. So stellt N** ausdrücklich die mangelnde Datengrundlage und die Ungeeignetheit einer einfachen Durchschnittsbildung sowie die Tatsache fest, dass eine gegebene Abweichung empirisch grundsätzlich als langfristiger Durchschnitt der Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Mengen zu ermitteln wäre.

Dennoch attestiert N** der P1**, dass die Kostenposition gerechtfertigt wäre, sofern sich die zu erwartende asymmetrische Differenz zwischen Plan- und Ist-Menge auf „ungefähr *** % bis *** %“ beläuft. Abschließend hält N** unter Berufung auf eine Berechnung der Überlagerung auf Basis von Daten des Jahres 2016 nochmals fest, dass aufgrund der Datenlage erhebliche Unsicherheit über die angemessene Höhe besteht.

Schließlich ist bezüglich der gutachterlichen Beurteilung der Teilkostenposition „Sonstige Unsicherheiten“ insbesondere auf die Ausführungen von N** Bezug zu nehmen, mit welchen diese ausdrücklich darauf hinweist, dass

- die dort geltend gemachten Kosten ex-ante in ihrem Auftreten und in ihrer Höhe nicht näher spezifiziert werden könnten (N**, Zusatzkosten 15)
- die geltend gemachten Kosten erfahrungsbasierte Mehrkosten darstellen, sie ex-ante in aller Regel nicht benennbar und nicht quantifizierbar sind (N**, Zusatzkosten 15)
- zum Zeitpunkt der Tarifberechnung noch nicht bekannt und somit weder einer Kostenposition zuzuordnen noch quantifizierbar wären (N**, Zusatzkosten 16)
- die Position dazu dient Kosten aufzufangen, die außerplanmäßig und ex-ante unbekannt sind (N**, Zusatzkosten 16, 17)

Somit ergibt sich für alle drei geltend gemachten Teilkostenpositionen „Verlustenergiepreisrisiko“, „Absatzrisiko“ und „Sonstige Unsicherheiten“ der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“ bereits aus den ausdrücklichen Ausführungen der gutachterlichen Stellungnahme von N** eindeutig, dass keine der geltend gemachten Kostenpositionen den Anforderungen des § 69b EisebG an die Kostenermittlung, wie sie insbesondere oben unter A.iii.C. dargelegt wurden, entspricht.

Die Ausführungen von N** legen unmissverständlich dar, dass

- die Beurteilung des Verlustenergiepreisrisikos keine Kosten aufzuzeigen vermag, die - ohne Zugrundelegung vorkonstruierter zusätzlicher Voraussetzungen - nicht bereits in die Kostenermittlung bezüglich des Verlustenergiepreises eingeflossen wären,
- die Beurteilung des Absatzrisikos dem Grunde wie der Höhe nach mit erheblichen, deutlich herausgestellten Unsicherheiten behaftet ist, auf einer mangelhaften Datengrundlage beruht, zudem kann der Beurteilung der Angemessenheit der Höhe nach keine widerspruchsfreie Aussage entnommen werden, die über eine Modellbetrachtung, die auf nicht belegbaren Annahmen beruht, hinausgeht, und
- die sachverständige Beurteilung der sonstigen Unsicherheiten deutlich betont, dass die zu beurteilenden Kosten in keiner den Anforderungen der Kostenermittlung entsprechenden Form spezifizierbar, benennbar oder quantifizierbar wären.

Die gutachterliche Stellungnahme O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“ vermag dabei in eine ähnliche Richtung zu weisen.

Die Schienen-Control Kommission hält in Hinblick auf das durch die P2** mit Stellungnahme vom 13.09.2018 vorgelegte Gutachten zwar fest, dass der eingangs in der gutachterlichen Stellungnahme propagierte Zweck einer wissenschaftlichen Beleuchtung der Aussagen von N** nicht erreicht wird.

So findet sich in der ca sieben Vollseiten (die achte Seite umfasst lediglich einen Satz) langen Stellungnahme lediglich eine Bezugnahme auf eine Literaturstelle (Replik zu Stellungnahme N**, 4). Auch die fachlichen Ausführungen zur Tarifbestimmung gemäß § 69b EisbG auf Basis der dargelegten Gleichung verweisen lediglich auf mehrere unionsrechtliche und nationale Rechtsnormen, vermögen aber darüber hinaus zum einen nicht darzulegen, aufgrund welcher fachlicher Überlegungen die Gutachter zu den angegebenen Gleichungen gefunden haben, noch warum die angegebenen Gleichungen der Darstellung von N** vorzuziehen wäre.

Auch im Rahmen der folgenden Darstellungen weist das vorgelegte Gutachten von O**/T**/Z** tatsächlich lediglich replizierenden Charakter insofern auf, als ohne methodische Herleitung der in Frage kommenden Wissenschaften die Ausführungen von N** bewertet werden.

Das Gutachten O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“ vermag jedoch an mehreren Stellen Unschlüssigkeiten in der gutachterlichen Stellungnahme von N** aufzuzeigen. Die Schienen-Control Kommission muss an dieser Stelle jedoch im Lichte des bisher gesagten darauf hinweisen, dass mangels der fachlichen Begründung und methodischen Ableitungen der getätigten Aussagen den Ausführungen von N** nicht auf derselben fachlichen Ebene begegnet wird (in diesem Zusammenhang ausdrücklich VwGH 06.05.1996, 94/10/0069).

Die Schienen-Control Kommission nimmt die im Gutachten O**/T**/Z**, „Replik zu Ökonomische Stellungnahme zu Zusatzkosten und Risikopositionen von N**, 25.07.2018“ dargelegten Hinweise jedoch zur Kenntnis.

Abschließend ist jedoch festzuhalten, dass trotz der elaborierten Ausführungen im Gutachten von N**, die Kostenposition der „erwarteten Zusatzkosten“ keine Kosten darstellt, die im Rahmen der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG berücksichtigt werden kann. Wie die Schienen-Control Kommission bereits wiederholt dargelegt hat, dient die Methode der Plankostenbewertung im Rahmen der Kostenermittlung bereits dem Zweck, Kosten- und Mengensteigerungen, und damit jene Unsicherheiten, die die P1** bereits mit den so bestimmten Entgelten abgegolten erhält, in den Tarifen zu berücksichtigen.

Die Ansicht, diese, der Entgeltbestimmung auch als Risiken der Kosten- und Mengenermittlung zu Lasten der Marktteilnehmer enthaltenen, Unsicherheiten auch nochmals als gesicherten Kostenbestandteil innerhalb der gegenständlichen Kostenposition abzubilden würde nicht nur zu einer Doppelverrechnung der geltend gemachten Kosten führen, sondern auch die Plankostenermittlung zu Lasten der Marktteilnehmer verzerren und damit gegen die Ziele des 6. Teils des EisbG verstoßen.

Zudem machen die Ausführungen N**s bezüglich der geltend gemachten Teilkostenpositionen „Verlustenergiepreisrisiko“ und „Absatzrisiko“ deutlich, dass die so geltend gemachten Kosten auch in ihrer gutachterlichen Beurteilung dem Grunde und der Höhe nach nicht den oben unter A.iii. dargelegten Grundsätzen der Kostenermittlung entsprechen, da diese nach gutachterlicher Einschätzung von N** gerade in Bezug auf die der Entgeltbestimmung zugrundeliegenden Tarifperiode als Planungsperiode nicht als gesicherte Erkenntnisse zugrunde liegen und ihnen zudem dem Grunde und der Höhe nach keine entsprechende sachliche Herleitung zugrunde liegt, aus der sich aus objektiven Anhaltspunkten schlüssig ableiten lässt, dass diese Kosten auch entstehen werden.

G. Strombezugsverträge „T**“ der P1**

i. Ausgangslage

Die P1** hat mit dem gegenständlichen, auf einem ursprünglich abgeschlossenen Langfristvertrag und mehreren sukzessiven Änderungen des Grundvertrags beruhenden, Vertragskonvolut eine Grundlage zunächst mehrerer Kostenpositionen vorgelegt.

Dem Vertragswerk wie auch den geltend gemachten Kosten liegen dabei mehrere Leistungen zugrunde, die in verschiedenem Ausmaß einem unterschiedlichen Zweck dienen. Wesentlicher Vertragsgegenstand war die Errichtung eines Umformers zum Zweck der Bahnstromversorgung und der Abschluss eines Langfriststromlieferungsvertrags mit der E**.

Davon abgeleitet sind als Kostenpositionen der Bahnstromnetznutzungsstarife die Anlagenkosten Umrichter T**, die Netzkosten T**vertrag und die im Umfang des Redispatcheinsatzes zur Netzverlustminimierung geltend gemachten Vermarktungskosten T** Gegenstand der bisherigen sowie des gegenständlichen Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz 2018.

Die Schienen-Control Kommission hatte sich im Rahmen des Wettbewerbsaufsichtsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2016 (SCK-WA-12-006) erstmalig mit den aus den gegenständlichen Verträgen erwachsenden Kosten (nicht jedoch der Anlagenkosten) auseinandergesetzt und dazu in der Bescheidbegründung des 1. Teilbescheids vom 13.06.2016, SCK-WA-12-006, ausgesprochen:

„Aufgrund der Direktleitung fallen – da das 50 Hz-Netz der APG nicht in Anspruch genommen wird – keine APG-Netzkosten an. Zwischen den beiden Vertragsparteien besteht eine vertragliche Vereinbarung darüber, dass der daraus resultierende Kostenvorteil für die P1** (Einsparung von APG-Netzkosten des öffentlichen Netzes, Details zu den APG-Netzkosten siehe unter Punkt 7.2) insoweit geschmälert wird, als dass die P1** an die E** (anteilig) sogenannte „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ in Höhe von *** EUR zu entrichten hat, die um *** % geringer sind, als sie bei alternativer Bereitstellung von Strom aus dem 50 Hz-Netz wären. Zur Ermittlung der „vorgelagerten vermiedenen Netzkosten“ wurden durch die P1** sowohl die Systemnutzungsentgeltverordnung als auch die Ökostromförderbeitragsverordnung zugrundegelegt, wobei nur *** % der ermittelten Kosten angesetzt wurden.

Der Kostenbestandteil „Vermarktungsaufwand T**“ ist ebenfalls auf das Vertragsverhältnis zwischen der E** und der P1** zurückzuführen: Laut dem zwischen den Vertragsparteien abgeschlossenen Langfristbezugsvertrag können fest kontrahierte, aber von der P1** aus beispielsweise technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht abgerufene Stromliefermengen von der E** im Auftrag und auf Kosten sowie Risiko der P1** gegen Leistung eines Vermarktungsentgeltes, dessen Höhe sich nach einem vertraglich fixierten Prozentsatz pro vermarkteter MWh richtet, verwertet werden. Für den „Vermarktungsaufwand T**“ wurde für das Jahr 2016 ein Planaufwand von *** EUR

festgesetzt. Die Ermittlung des Planwertes erfolgte auf Grundlage von Erfahrungswerten unter Anwendung einer jährlichen Valorisierung.

Sowohl der Aufwand für „vermiedene vorgelagerte Netzkosten“ in der Höhe von *** EUR als auch der „Vermarktungsaufwand T**“ in der Höhe von *** EUR wurden dem Bereich Netz (Tarif „Verteilung“) zugeordnet.“

Der für den Vermarktungsaufwand T** geltend gemachte Kostenaufwand wurde jedoch, mangels eines entsprechenden Nachweises des für den Netzbereich aufgetretenen Kostenanfalls, zunächst nicht anerkannt. Dementsprechend hatte die Schienen-Control Kommission in der Bescheidbegründung des 1. Teilbescheids vom 13.06.2016, SCK-WA-12-006 festgehalten:

„Mit dem Kostenbestandteil „Vermarktungsaufwand T**“ werden Kosten geltend gemacht, die ausschließlich dem Energiebereich zuzuordnen sind.“

Die P1** hatte im darauffolgenden Wettbewerbsaufsichtsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB, SCK-16-017, eine mit einer gutachterlichen Stellungnahme versehene eingehende Begründung, warum der Vermarktungsaufwand dem Netzbereich zuzuordnen sei, vorgelegt.

Die im Umfang des Redispatcheinsatzes zur Netzverlustminimierung geltend gemachten Vermarktungskosten T** waren insbesondere Gegenstand des Wettbewerbsaufsichtsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017 (SCK-16-017) und wurden unter entsprechender Berücksichtigung des von der P1** vorgelegten Gutachtens von DI B** „Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1**“ dem Grunde nach als Teilkostenposition der Kostenposition „Netzkosten T**vertrag anerkannt.

Die P1** legt im Rahmen des gegenständlichen Wettbewerbsaufsichtsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2018 das Gutachten von DI B** „Strombezugsverträge ,T**‘ der P1**“ (in Folge „B**, Strombezugsverträge“) vor. Das Gutachten soll insbesondere nachweisen, dass Kosten, die aus der Nichtinanspruchnahme von vertraglich abgenommenen, aber nicht gelieferten Strommengen („Take or Pay“ Verpflichtung) entstehen, als Bahnstromnetzkosten bei der Bestimmung der Bahnstromnetznutzungsentgelte 2018 zu berücksichtigen sind.

ii. Gutachterliche Bewertung der Kostenposition „Erwartete Zusatzkosten“

a. Gutachterliche Stellungnahme der P1**

Das Gutachten legt zunächst die der gutachterlichen Stellungnahme zugrundeliegende Ausgangslage und die zu beurteilende Sachlage näher dar (B**, Strombezugsverträge 4) und beschreibt im Anschluss die Methodik und Herangehensweise der Begutachtung, die in einer Analyse der einzelnen Bestandteile der T**-Verträge sowie einem Kostenvergleich, bei dem die Belieferung aus den Verträgen einer Belieferung zu „Marktkonditionen“ (gemeint ist die Beschaffung der entsprechenden Mengen über das 50 Hz-Netz) gegenübergestellt wird (B**, Strombezugsverträge 6).

In weiterer Folge geht die gutachterliche Stellungnahme auf die Überlegungen ein, die der Errichtung des Umrichterwerks T** und dem damit zusammenhängenden Abschluss des Langfristvertrags zugrunde liegen und stellt die maßgeblichen Gründe unter einer Auflistung der das Vertragskonvolut der „T**-Verträge“ bildenden ursprünglichen Vereinbarung sowie der folgenden Novellierungen des Vertragswerks dar. (B**, Strombezugsverträge 7).

Dabei geht das Gutachten zunächst auf den ursprünglichen Vertrag vom 20.06.2006 ein und beschreibt die arbeits- und leistungsbezogenen Rahmenbedingungen des Vertrags, dabei geht die Analyse auch auf abweichende Einspeisepunkte, Verwendungsänderungen der Vermarktung bei Nichtabnahme, Stillstandszeiten, Übergabepunkt und die der Energiepreisbestimmung zugrundeliegende Preisformel ein (B**, Strombezugsverträge 8-10).

Daran anschließend werden jeweils die folgenden Vertragsänderungen der Eigenbedarfsanpassung vom 10.07.2009 (B**, Strombezugsverträge 11), zur Anpassung der Preisformel vom 10.07.2009 (B**, Strombezugsverträge), die Vertragsanpassung zur Unterstützung der netztechnisch erforderlichen Reduktion des Bezugs und der damit zusammenhängenden Vermarktungsmengen (B**, Strombezugsverträge 13), die Änderung zur Reduktion der physischen Bezugsleistung vom 18.04.2014 (B**, Strombezugsverträge 13, 14), die abermalige Änderung zur Reduktion der physischen Bezugsleistung mit der auch Änderungen der Systemnutzungsentgelte auf den Netzebenen 1-3 berücksichtigt wurden vom 23.11.2015 (B**, Strombezugsverträge 14), eine weitere Vertragsänderung zur Reduktion der physischen Bezugsleistung unter Berücksichtigung der Änderungen der Systemnutzungsentgelte auf den Netzebenen 1-3 vom 27.06.2016 (B**, Strombezugsverträge 15) und schließlich die abermalige und letzte Vertragsänderung zur Reduktion der physischen Bezugsleistung, die wiederum unter Berücksichtigung der Änderungen der Systemnutzungsentgelte auf den Netzebenen 1-3 erfolgte, vom 18.04.2017 (B**, Strombezugsverträge 17).

Das Gutachten fasst in weiterer Folge (B**, Strombezugsverträge 18, 19) die Entwicklung der Vertragsänderungen zusammen und stellt dabei insbesondere die Tatsachen heraus, dass der Abschluss langfristiger Bezugsverträge mit Take-or-Pay Klauseln zum Abschlusszeitpunkt des ursprünglichen Vertrages üblich war und die Entwicklungen im Rahmen der Liberalisierung des

Strommarktes seit 2006 zu signifikanten Änderungen geführt hätten. Insbesondere jedoch habe der verringerte Bedarf für Strombezug zu vermehrten Vermarktungskosten für die P1** geführt. **Bei der Vermarktung nicht bezogener Strommengen könne jedoch nur der Strompreis beim Verkauf an den Börsen erzielt werden, ein Betrag in Höhe des Netzanteils von *** % der Kosten der Netzebene 1 zuzüglich des Vermarktungsentgelts und der Vermarktungsvergütung iHv *** EUR/MWh verbliebe jedoch als Kostenfaktor bei der P1**.**

In diesem Zusammenhang hält die gutachterliche Stellungnahme fest, die diesbezüglich entstandenen Kosten würden „regelmäßig als Netzkosten im Tarifverfahren geltend gemacht“. Diese Vorgangsweise wäre nach Ansicht des Gutachters sachlich richtig, da die **Zahlungsverpflichtung durch Liefereinschränkungen auf Initiative des Netzes entstehen würde, weshalb diese Kosten als Engpassmanagementkosten zu klassifizieren wären** (B**, Strombezugsverträge 19).

Zudem wären nach den weiteren Ausführungen der gutachterlichen Stellungnahme (B**, Strombezugsverträge 19) die „gesamten Kosten für P1** (auch die Netzkosten) höher“ wären, würden die „T**-Verträge nicht existieren“ und der benötigte Strom daher ausschließlich über andere Frequenzumformer/Umrichter zu Marktpreisen zugekauft. Die anfallenden Netzkosten bei einer Marktbeschaffung würden nach Einschätzung der weiteren Ausführungen sogar deutlich höher ausfallen, da die „Strombezüge dann über verschiedene Lieferpunkte mit unterschiedlichen Netzebenen erfolgen würden und somit ein Mix aus Netzebene 1 und der deutlich teureren Netzebene 3 anfallen würde“.

Aus diesen Gründen sei nach abschließender Einschätzung der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme die „bisherige Praxis der Verrechnung des Restbetrages (Take-or-Pay Verpflichtung abzüglich „Vermarktungserlös“ zuzüglich *** EUR „Vermarktungsgebühr“) als sachgerecht und jedenfalls eine für die Netzkunden günstigere Variante als eine Beschaffung über das öffentliche Netz“ zu bewerten (B**, Strombezugsverträge 19).

Einleitend zur folgenden Darstellung des Kostenvergleichs als Methode der gegenständlichen Begutachtung fasst die gutachterliche Stellungnahme die bisherigen Ergebnisse nochmals zusammen und hält in Hinblick auf die abgeschlossenen Verträge fest, bei der Vereinbarung der Take-or-Pay Verpflichtung wären **die Netzkosten einer alternativen Beschaffung, wie sie insbesondere am Ende der vorstehenden Ausführungen eingehend dargestellt wurden, berücksichtigt worden** (B**, Strombezugsverträge 20).

Im Rahmen der folgenden Ausführungen werden zunächst die methodischen Annahmen getroffen. Dazu wurden die aus der Take-or-Pay Verpflichtung erwachsenden Kosten als durch die Leistungsbereitstellung des Netzes verursachte, verbrauchsunabhängige Fixkosten bewertet (B**, Strombezugsverträge 21). Diese wurden in weiterer Folge mit verbrauchsunabhängigen Leistungs- sowie verbrauchsabhängigen Netzkosten für einen Bezug über das öffentliche 50-Hz Netz verglichen (B**, Strombezugsverträge 21). Dazu hält das Gutachten fest, dass in Hinblick auf die Take-or-Pay Verpflichtung unabhängig vom tatsächlichen Bezug die gesamten Netzkosten zu bezahlen, während im öffentlichen 50 Hz

Netz nur bestimmte Netzkosten bei einem Nicht-Bezug anfallen (B**, Strombezugsverträge 19).

Im Anschluss werden die entsprechenden Kosten aus der Take-or-Pay Verpflichtung mit den arbeitsunabhängigen Bestandteilen der für den Bereich des 50 Hz-Netzes durch die Systemnutzungsentgelte-Verordnung der E-Control Austria festgelegten Systemnutzungsentgelte in Form des Leistungspreises des Netznutzungsentgelts, des Netzverlustentgelts, des Netzbereitstellungsentgelts und des Messentgelts für den Zeitraum des Jahres 2016 verglichen (B**, Strombezugsverträge 22-26).

Die gutachterliche Stellungnahme zieht aus diesem Vergleich den Schluss, dass die Belieferung auf Basis der T**-Verträge die für P1** günstigsten Netzkosten enthält und jede Belieferung aus dem öffentlichen Netz zu höheren (Netz-)Kosten führen würde und die bestehenden T**-Verträge somit die geringsten Netzkosten verursachen würden und zu wirtschaftlichen Vorteilen für P1** sowie daraus abgeleitet auch für „Kunden von P1**“ führen würden (B**, Strombezugsverträge 24).

Abschließend erfolgt eine Darstellung der Funktionsweise und Kostenverursachung von Redispatchmaßnahmen als Engpassmanagementmaßnahmen, sowie die (zutreffende) Feststellung, Engpassmanagementmaßnahmen wären in diesem Sinne auch unterschiedslos im 16,7 Hz Bahnstromsystem vorzunehmen (B**, Strombezugsverträge 27, 28). In diesem Zusammenhang hält die gutachterliche Stellungnahme schließlich fest, die T**-Verträge würden eine Begrenzung der wirtschaftlichen Verluste durch die Vornahme von Engpassmanagementmaßnahmen im Wege der Vermarktung ermöglichen (B**, Strombezugsverträge 28).

Nach der Vermarktung verbleibende Kosten in Form der Vermarktungsgebühr und „fixen Netznutzungsgebühren“ müssten jedenfalls vom Netzbetreiber getragen werden, **da diese „den sogenannten Netzengpasskosten entsprechen und auch in Analogie zum öffentlichen 50 Hz vom Netzbetreiber getragen“ und in weiterer Folge durch die verordneten Netztarife kompensiert würden** (B**, Strombezugsverträge 29).

Die gutachterliche Stellungnahme schließt mit einer Zusammenfassung der dargelegten Ausführungen und betont insbesondere nochmals, dass es sich bei den aus der Take-or-Pay Verpflichtung entstehenden Kosten „nicht um ‚Netzkosten für nicht erfolgte Lieferungen‘, sondern um die Begleichung der Netzkosten, die beim technisch erforderlichen Einschränken der Lieferung am Lieferort T** entstehen“ handle (B**, Strombezugsverträge 31).

b. Gutachterliche Stellungnahme der P2**

Die P2** legt mit Eingabe vom 25.07.2018 die „Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten von DI B** mit dem Titel: Strombezugsverträge „T**“ der P1** vom 27.02.2018 (einschließlich Anhangs mit den einschlägigen Verträgen und Vertragsanpassungen)“ (in Folge „Stellungnahme zum Gutachten B**“) vor.

Die von der P2** vorgelegte gutachterliche Stellungnahme bezieht eingangs ausdrücklich eine neuerliche Beurteilung der mit der Vermarktung der Strombezugsmengen aus den T** Verträgen verbundenen Redispatchmaßnahmen und der damit verursachten Kosten in die Darstellung mit ein (Stellungnahme zum Gutachten B**, 2). Dazu werden auch die im mit Bescheid vom 19.02.2018 abgeschlossenen Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz 2017, SCK-16-017 und die von der P1** eingebrachten Gutachten (B**, Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1** und B**, Nicht nutzbare Kraftwerksleistungen durch Netzengpässe im Stromnetz der P1**) einer nochmaligen gutachterlichen Bewertung unterzogen (Stellungnahme zum Gutachten B**, 2).

Die Gutachterliche Stellungnahme geht zunächst auf die im Gutachten B** beschriebenen Verträge ein (Stellungnahme zum Gutachten B**, 3-6). Insbesondere die für den Redispatch relevanten Bestimmungen der Verträge vom 20.06.2006 und 10.07.2009 und die der Stromlieferung zugrundeliegenden Preisformel wurden einer eingehenderen Beurteilung unterzogen (Stellungnahme zum Gutachten B**, 3-5). Das Gutachten beschließt die Analyse der Vertragsgrundlagen mit einer tabellarischen Darstellung der Entwicklung der gemäß den Vertragsbestimmungen möglichen Leistungsreduktionen anhand der physikalischen Höchstlast in ** MW Schritten gegenüber der möglichen zu erzielenden Gutschrift pro Jahr (Stellungnahme zum Gutachten B**, 6).

In weiterer Folge setzt sich die gutachterliche Stellungnahme mit Kapitel 4 des verfahrensgegenständlichen B** Gutachtens auseinander. Insbesondere wird dabei die Methode des Netzkostenvergleichs einer Bewertung durch den Gutachter unterzogen (Stellungnahme zum Gutachten B**, 7).

Die weitere Darstellung des Gutachtens geht schließlich detailliert auf die eingangs erwähnten Gutachten (B**, Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1** und B**, Nicht nutzbare Kraftwerksleistungen durch Netzengpässe im Stromnetz der P1**) ein. Dabei wird zunächst die Berechnungsmethode der Kostenersparnis im Rahmen des Gutachtens zur Netzverlustminimierung eingehend erörtert (Stellungnahme zum Gutachten B**, 7-11) um im Anschluss Schlussfolgerungen aus der Analyse des Gutachtens zur Netzverlustminimierung in Hinblick auf das Gutachten von B** zu nicht nutzbaren Kraftwerksleistungen durch Netzengpässe zu ziehen (Stellungnahme zum Gutachten B**, 11-15).

iii. Rechtliche Beurteilung

a. Allgemeines

Die Schienen-Control Kommission hält einleitend die wesentlichen Aussagen der gutachterlichen Stellungnahme fest:

- Aufgrund der vertraglich vereinbarten, auch nach mehrmaliger Änderung der Vertragsgrundlagen verbleibenden Take-or-Pay Verpflichtung verbleibt auch nach der Vermarktung nicht bezogener Strommengen ein Betrag in Höhe des Netzanteils von *** % der Kosten der Netzebene 1 zuzüglich des Vermarktungsentgelts und der Vermarktungsvergütung iHv *** EUR/MWh als Kostenfaktor bei der P1** (B**, Strombezugsverträge 18).
- Die Geltendmachung dieser verbliebenen Kosten im Tarifverfahren sei nach Ansicht der gutachterlichen Stellungnahme sachlich richtig, da die Zahlungsverpflichtung durch Liefereinschränkungen auf Initiative des Netzes entstehen würde, weshalb diese Kosten als Engpassmanagementkosten zu klassifizieren wären (B**, Strombezugsverträge 19).
- Die Verrechnung des Restbetrages (Take-or-Pay Verpflichtung abzüglich Vermarktungserlös zuzüglich *** EUR Vermarktungsgebühr) sei sachgerecht und würde eine für die Netzkunden günstigere Variante als eine Beschaffung über das öffentliche Netz darstellen (B**, Strombezugsverträge 19).
- Die gutachterliche Stellungnahme zieht aus einem Vergleich dieser Kosten mit verbrauchsunabhängigen Leistungs- sowie verbrauchsabhängigen Netzkosten für einen Bezug über das öffentliche 50-Hz Netz den Schluss, dass die Belieferung auf Basis der T**-Verträge die für P1** günstigsten Netzkosten enthält und jede Belieferung aus dem öffentlichen Netz zu höheren Kosten führen müsste. Die T**-Verträge würden somit die geringsten Netzkosten verursachen und zu wirtschaftlichen Vorteilen sowohl für die P1** als auch die Kunden der P1** führen (B**, Strombezugsverträge 21, 24).
- Die T**-Verträge ermöglichten eine Begrenzung der wirtschaftlichen Verluste durch die Vornahme von Engpassmanagementmaßnahmen im Wege der Vermarktung (B**, Strombezugsverträge 28)
- Nach der Vermarktung verbleibende Kosten wären vom Netzbetreiber zu tragen, da diese Netzengpasskosten entsprechen, in Analogie zum öffentlichen 50 Hz vom Netzbetreiber getragen und in weiterer Folge durch die verordneten Netztarife kompensiert würden (B**, Strombezugsverträge 29)

Die Schienen-Control Kommission verweist an dieser Stelle auch nochmals an die oben unter Punkt A.iv. dargelegten Grundsätze, die die Behörde bei der Beweiswürdigung von Sachverständigengutachten zu berücksichtigen hat, insbesondere

- Ist die Behörde verhalten, im Rahmen ihrer freien Beweiswürdigung auch die Schlüssigkeit des Sachverständigengutachtens iS der Denkgesetze zu überprüfen

- Ein Sachverständigengutachten, das von der Behörde ihrer Entscheidung zugrunde gelegt wird, muss ausreichend begründet sowie schlüssig und nachvollziehbar sein
- Die Behörde hat in diesem Sinn ein Gutachten auf seine Vollständigkeit, dh, ob es Befund und Gutachten im engeren Sinn enthält, und Schlüssigkeit zu überprüfen
- Der Widerspruch eines Sachverständigengutachtens mit den Denkgesetzen oder mit den Erfahrungen des Lebens sowie Einwendungen gegen die Schlüssigkeit eines Gutachtens einschließlich der Behauptung, die Befundaufnahme sei unzureichend bzw der Sachverständige gehe von unrichtigen Voraussetzungen aus, kann auch von einem Laien ohne fachkundige Stütze eingewendet werden

Schließlich weist die Schienen-Control Kommission nochmals auf die im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung zu prüfenden und bei der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung anzuwendenden Grundsätze in Form der folgenden Prüfungsebenen hin:

1. Maßgeblicher Grundsatz der Entgeltbestimmung ist gemäß § 69b EisbG der Grundsatz der Kostenorientierung, welcher die Orientierung der Erlöse an den Kosten als Grundlage der Entgeltberechnung festlegt (Kostenmaßstab, oben A.i.)
2. In Hinblick auf die Anerkennung von Kosten im Rahmen der Bahnstromnetznutzung muss es sich um Leistungen handeln, die für die den Betrieb und die Sicherheit des Bahnstromnetzes auszuübenden Betriebspflichten gemäß § 19 Abs 1 EisbG erbracht werden müssen und die somit rechtlich dem Betrieb des Bahnstromnetzes zugeordnet werden und die sachlich nicht hinweggedacht werden können, ohne dass damit eine Beeinträchtigung des störungsfreien Betriebs des Bahnstromsystems einhergehen würde (Kostenzurechnung, oben A.ii.)
3. Den solcherart dem Netzbetrieb zurechenbaren und in dessen Rahmen tatsächlich anfallenden Kosten müssen, sofern es sich um Plankosten handelt, schließlich in Bezug auf die der Entgeltbestimmung der zugrundeliegenden Tarifperiode als für die Planungsperiode gesicherte Erkenntnisse zugrunde liegen und auf einer dem Grunde und der Höhe nach entsprechenden sachlichen Herleitung beruhen, zudem muss sich aus objektiven Anhaltspunkten schlüssig ableiten lassen, dass diese Kosten auch entstehen werden (Kostenermittlung, oben A.iii.)

b. Inhaltliche Würdigung Gutachten B**

Die Schienen-Control Kommission verweist zunächst auf die einleitende Feststellung des Gutachtens, mit der festgehalten wird, dass der Abschluss der T**-Verträge dem Zweck diene „eine stetige Stromversorgung zu gewährleisten“, weshalb eine langfristig gesicherte Beschaffungsstrategie erforderlich war (B**, Strombezugsverträge 6).

Daran anknüpfend nimmt die Schienen-Control Kommission zunächst auf jene Feststellung im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme Bezug, die in Zusammenhang mit der Analyse der Take-or-Pay Verpflichtung der T**-Verträge wiederholt darauf Bezug nimmt, dass aus Sicht der anfallenden Gesamtkosten die „Beschaffung“ bzw der „Bezug“ über die T**-Verträge (in

Hinblick auf die dabei entstehenden Netzkosten) wesentlich günstiger wäre (B**, Strombezugsverträge 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25).

Die Schienen-Control Kommission hält an dieser Stelle zunächst fest, dass im Rahmen des der gutachterlichen Stellungnahme zugrundeliegenden Vergleichs der aus dem T**-Vertrag resultierenden Kosten bei Nichtbezug mit den arbeitsunabhängigen Kosten bei Bezug über das 50 Hz-Netz **keinerlei Beurteilung, Aufgliederung, Differenzierung oder Beschreibung vorgenommen wird, welche Leistungen mit den Strommengen, die über T** bezogen werden, erbracht werden sollen.** Insbesondere erfolgt keinerlei Zuordnung oder Begründung, ob die Zeiten des Nichtbezugs und somit jene Ereignisse, die mit der Entstehung der nach Vermarktung verbleibenden Take-or-Pay Kosten, ursächlich mit Leistungen verbunden sind, die dem Bahnstromnetzbetrieb zurechenbar sind.

Entsprechende Ausführungen waren zum Beispiel in dem im Rahmen des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, vorgelegten Gutachten von DI B** „Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1**“ enthalten und dementsprechend im Umfang des netztechnisch notwendigen Einsatzes des mit dem Bezug über das Umrichterwerk T** verbundenen Redispatches in Höhe der Vermarktungskosten anerkannt.

Entsprechende Ausführungen sind dem gegenständlichen Gutachten jedoch nicht zu entnehmen. Dass die nach Vermarktung verbleibenden Kosten bei der P1** als Verlust verbleiben wird, zwar festgehalten. Dass diese Kosten in dieser Hinsicht jedoch auch, ähnlich den als Redispatchkosten den Bahnstromnetznutzungsentgelten zugerechneten Vermarktungskosten, durch Maßnahmen der für den Betrieb und die Sicherheit des Bahnstromnetzes auszuübenden Betriebspflichten gemäß § 19 EisbG verursacht wären, wird im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme auch nicht behauptet.

Zwar hält die gutachterliche Stellungnahme im Rahmen der Darlegung von Engpassmanagementmaßnahmen fest, dass diese Kosten „den sogenannten Netzengpasskosten entsprechen und auch in Analogie zum öffentlichen 50 Hz vom Netzbetreiber getragen“ und in weiterer Folge durch die verordneten Netztarife kompensiert werden müssten (B**, Strombezugsverträge 29). An anderer Stelle der gutachterlichen Stellungnahme heißt es auch, dass die Zahlungsverpflichtung durch Liefereinschränkungen auf Initiative des Netzes entstehen würde, weshalb diese Kosten als Engpassmanagementkosten zu klassifizieren wären (B**, Strombezugsverträge 19).

Die Schienen-Control Kommission hält jedoch ausdrücklich fest, dass das Gutachten **an keiner Stelle genau auseinandersetzt, welche Mengen (vgl B**, Strombezugsverträge 28) zu welchen Zeitpunkten (nicht-)kontrahiert werden.** Schwerer wiegt in dieser Hinsicht jedoch noch die Tatsache, dass die gutachterliche Stellungnahme **an keiner Stelle darauf eingeht, welche Engpässe im Bahnstromnetz mit dem Nichtbezug von Mengen aus den T**-Verträgen über die bereits anerkannten Kostenpositionen (vgl dazu B****

„Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1“) hinaus tatsächlich bekämpft werden.**

Die Schienen-Control Kommission verweist daher insbesondere unter Bezug auf das im Rahmen des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens betreffend Zugang zum Bahnstromnetz gemäß SNNB 2017, SCK-16-017, vorgelegte Gutachten von DI B** „Nicht nutzbare Kraftwerksleistungen durch Netzengpässe im Stromnetz der P1**“ darauf, dass derartige Ausführungen zur Plausibilisierung von Netzkosten für Engpassmanagementmaßnahmen und zum Nachweis der entsprechenden Kosten zumindest in Form einer entsprechenden sachlichen Herleitung vorliegen müssten.

Zudem lässt das Gutachten an dieser Stelle offen, warum die Kosten dem Engpassmanagement zugerechnet werden können. Die verbleibenden Kosten würden zwar nach Vermarktung den sogenannten Netzengpasskosten entsprechen und müssten nach Auffassung des Gutachtens auch in Analogie zum öffentlichen 50 Hz-Netz vom Netzbetreiber getragen und durch die verordneten Netztarife kompensiert werden, **jedoch handelt es sich dabei um bloße Kosten nach Vermarktung, denen somit das erforderliche Systemdienstleistungselement fehlt, aufgrund dessen die Kosten dem Engpassmanagement zugerechnet werden können.**

Die Schienen-Control Kommission hält zudem in Hinblick auf den durchgeführten Kostenvergleich der Netzkosten aus den T**-Verträgen mit einer öffentlichen Beschaffung folgendes fest:

Die Schienen-Control Kommission möchte zunächst den durchgeführten Vergleich an sich keinerlei Beurteilung in Hinblick auf dessen fachliche Richtigkeit unterziehen. Der durchgeführte Vergleich begegnet jedoch aus Sicht der **rechtlichen Beurteilung** durch die Schienen-Control Kommission als Wettbewerbsüberwachungs**behörde** folgenden Bedenken.

Die in der gutachterlichen Stellungnahme herangezogenen Bestandteile der Systemdienstleistungsentgelte, die gemäß §§ 48 ff EIWOG 2010 im Rahmen der Systemdienstleistungsentgelte-Verordnung verordnet werden, nämlich Teile des Netznutzungsentgelts (Leistungspreis), das Netzverlustentgelt, das Netzbereitstellungsentgelt und das Messentgelt (vgl dazu auch A. Hauer/K. Oberndorfer, EIWOG (2007) § 25 Rz 12, 13, 14, 17), werden gemäß der anwendbaren Bestimmungen des EIWOG 2010 anhand der gesetzlichen Grundsätze der Kostenermittlung und Entgeltbestimmung, eben wie wiederholt dargelegt ähnlich wie im Anwendungsbereich des EisbG, behördlich festgelegt.

Die im Rahmen des Kostenvergleichs herangezogenen Entgeltbestandteile unterliegen den im Anwendungsbereich des EIWOG 2010 einschlägigen Kostenbestimmungsmethoden gemäß §§ 48 ff EIWOG 2010 und gehen dabei über die im Rahmen der Kostenermittlung gemäß § 69b EisbG geregelten Grundsätze hinaus (vgl zB die Zugrundelegung von Durchschnittsbetrachtungen gemäß § 59 Abs 1 EIWOG 2010 oder die Berücksichtigung von Produktivitätsabschlägen gemäß § 59 Abs 2 EIWOG 2010).

In Hinblick auf die Zuordnung der ermittelten Kosten zu den entsprechenden, gesetzlich geregelten Entgeltbestandteilen ist es jedoch wesentlich, die festgestellten Kosten den jeweiligen Leistungen, die durch die jeweiligen Tarifkomponenten abgedeckt werden, zuzuordnen, was aufgrund der unterschiedlichen Schuldner dieser Tarifkomponenten **unbedingt erforderlich ist** (A. Hauer/K. Oberndorfer, ElWOG (2007) § 25 Rz 28). Mit anderen Worten sind es im Anwendungsbereich der Kostenermittlung des ElWOG auch die Grundsätze der Kostenorientierung, der Kostenwahrheit und der Verursachungsgerechtigkeit zu berücksichtigen (A. Hauer/K. Oberndorfer, ElWOG (2007) § 25 Rz 28). Im Unterschied zur Tarifstruktur des Bahnstrommarktes unterliegt die Zuordnung der Kosten jedoch erheblich komplexeren Anforderungen.

Trotz der soeben dargestellten Unterschiede zwischen der Tarifstruktur des ElWOG und des EisbG im Einzelnen, ist unter Anwendung der heranzuziehenden Kostengrundsätze die Zuordnung der entstandenen Kosten zum Netzbetrieb im Wege der Kostenwahrheit vorzunehmen.

Die gutachterliche Stellungnahme hat nun zwar als gewählte Methode einen Kostenvergleich zwischen den nach Vermarktung verbleibenden Kosten aus den T**-Verträgen und den dargestellten Entgeltbestandteilen der Systemdienstleistungsentgelte gemäß ElWOG 2010 angestellt, es dabei jedoch **unterlassen eingehend und nachvollziehbar darzulegen, warum die entsprechenden Entgeltbestandteile der Systemdienstleistungsentgelte, abgesehen von ihrer Eigenschaft als nicht leistungsbezogene Kosten, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Kostenwahrheit und der Verursachungsgerechtigkeit auch tatsächlich miteinander vergleichbar sind.**

Die Schienen-Control Kommission hält daher abschließend die folgenden Tatsachen fest:

- Im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme zwar zunächst festgehalten wird, dass der Abschluss der T**-Verträge dem Zweck diene „eine stetige Stromversorgung zu gewährleisten“, ansonsten aber keinerlei Beurteilung, Aufgliederung, Differenzierung oder Beschreibung vorgenommen wird, welche Leistungen mit den Strommengen, die über T** bezogen werden, erbracht werden sollen. Insbesondere kann dem Gutachten daher nicht entnommen werden, ob es sich um Leistungen handelt die dem Bahnstromnetzbetrieb oder der Lieferung von Traktionsstrom zuzurechnen ist.
- Trotz des Vergleichs mit durch Engpassmanagementmaßnahmen entstehende Kosten wird an keiner Stelle der gutachterlichen Stellungnahme darauf eingegangen, welche Engpässe im Bahnstromnetz mit dem Nichtbezug von Mengen aus den T**-Verträgen über die bereits anerkannten Kostenpositionen hinaus tatsächlich bekämpft werden, oder ob es sich abseits der bloßen Verlustkostenentstehung tatsächlich überhaupt um eine Netzdienstleistung handelt.
- Schließlich kann dem in der gutachterlichen Stellungnahme angestellten Kostenvergleich keine eingehende und nachvollziehbare Darstellung entnommen

werden, warum die herangezogenen Entgeltbestandteile der Systemdienstleistungsentgelte gemäß EIWOG 2010, abgesehen von ihrer Eigenschaft als nicht leistungsbezogene Kosten, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Kostenwahrheit und der Verursachungsgerechtigkeit auch tatsächlich miteinander vergleichbar sind.

Die vorgelegte Gutachterliche Stellungnahme kann in den dargelegten Punkten, die jedoch erheblich für die dargelegte Argumentation sind, inhaltlich nicht nachvollzogen werden, da wesentliche Begründungsmomente der dargestellten Argumentationsketten, die für die Nachvollziehbarkeit der aus den dargelegten Tatsachen gezogenen Schlüsse unbedingt notwendig sind, nicht entsprechend dargestellt wurden. Die gutachterliche Stellungnahme leidet daher im Umfang der dargestellten Begründungselemente an Unschlüssigkeit der Darstellung und steht daher in Widerspruch mit den Denkgesetzen.

Die Schienen-Control Kommission hält zudem fest, dass selbst bei entsprechender Schlüssigkeit der Darstellung an keiner Stelle der gutachterlichen Stellungnahme eine sachlich begründete Zurechnung der dargestellten Kosten als Maßnahme, die für die den Betrieb und die Sicherheit des Bahnstromnetzes auszuübenden Betriebspflichten gemäß § 19 Abs 1 EisbG notwendig erbracht werden müsste, erfolgt ist. Die Darlegungen des Gutachtens beschränken sich lediglich auf eine Komponente, die die Wirtschaftlichkeit der entstandenen Kosten gegenüber dem Bezug aus dem 50 Hz Netz nachweist. Damit erfolgt jedoch keine Zurechnung der Kosten, wie sie im Rahmen des § 69b EisbG für die Kostenanerkennung im Rahmen des Grundsatzes der Kostenwahrheit gefordert ist.

c. Inhaltliche Würdigung Gutachten O**

Die Schienen-Control Kommission hält einleitend fest, dass das Recht auf Parteiengehör, im Rahmen von dessen Ausübung das vorliegende Gutachten von der P2** vorgelegt wurde, sich gemäß § 45 Abs 3 AVG auf den von der Behörde gem § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 24 (Stand 1.7.2005, rdb.at)) bezieht.

Die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts ist Zweck des Ermittlungsverfahrens gemäß § 37 AVG, in dessen Rahmen den Parteien auch Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben ist (*Schulev-Steindl*, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁶ (2018) 156).

Die Feststellung des maßgebenden Sachverhalts umfasst sämtliche aufgrund der anwendbaren Verwaltungsvorschriften in Betracht kommenden Tatsachen und deren Erhärtung durch Beweise (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 37 Rz 4 (Stand 1.7.2005, rdb.at)).

Insbesondere im Rahmen der Bescheidbegründung muss die Behörde erkennen lassen, welchen konkreten, für die Erledigung der Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt die Behörde im Einzelnen als erwiesen angenommen und daher ihrer Entscheidung in Gestalt

ihrer rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt hat (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 60 Rz 18 (Stand 1.7.2005, rdb.at)).

Zwingender Gegenstand des Parteienghört sind, zusammenfassend, die Ergebnisse der Beweisaufnahme (*Kolonovits/Muzak/Stöger*, *Verwaltungsverfahrensrecht*¹⁰ (2014) Rz 268).

Maßgebender (Teil)Sachverhalt in Hinblick auf das durch die P1** beigebrachte Gutachten von DI B** ist die Geltendmachung zusätzlicher Kosten dem Grunde nach für die (Nicht)Nutzung des Strombezugs aus den T**-Verträgen im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018, wie sie insbesondere auch im Rahmen des beigebrachten Gutachtens dargelegt werden. Wie die Schienen-Control Kommission soeben dargelegt hat, kann dem Gutachten auch keine weitere Aussage entnommen werden.

Die von der P2** eingebrachte gutachterliche Stellungnahme setzt sich auf insgesamt etwa 7-8 Seiten, also in etwa der Hälfte des gesamten Gutachtens, mit den im Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Zugang zum Bahnstromnetz 2017, SCK-16-017, und von der P1** eingebrachten Gutachten „B**, Netzverlustminimierung im 110 kV Bahnstromnetz der P1**“ und „B**, Nicht nutzbare Kraftwerksleistungen durch Netzengpässe im Stromnetz der P1**“ auseinander.

Die diesbezüglichen Ausführungen weisen auch keinen inhaltlichen Bezug zum Gegenstand des verfahrensgegenständlichen, vorliegenden Gutachtens von DI B** auf, insofern als die diesbezüglichen Ausführungen des Gutachtens von O** ausschließlich die grundsätzliche Rentabilität von Engpassmanagementmaßnahmen spezifisch in Bezug auf die beiden Gutachten von DI B** aus dem Jahr 2017, sowohl in Hinblick auf das jeweilige Gutachten, als auch auf die Zusammenhänge zwischen diesen, betreffen.

Die bezeichneten Gutachten waren somit in einem vergangenen Verfahren bereits Gegenstand der Beweisaufnahme und Gegenstand des Parteienghört im Rahmen der Geltendmachung der Kostenpositionen „Engpassmanagement“ sowie als Engpassmanagementmaßnahmen in Form von Redispatch als Teilkostenposition im Rahmen der Kostenposition „Netzkosten T**vertrag“ (jeweils dem Grunde nach). Für den maßgebenden Sachverhalt ist jedoch lediglich die Geltendmachung der zusätzlichen Kosten im Rahmen der Kostenposition T** maßgeblich, wie sie dem Ergebnis des Gutachtens von DI B** zugrunde liegen.

In dem Umfang, in dem sich die Ausführungen des von der P2** vorgelegten Gutachtens daher auf die Beweisaufnahme eines bereits abgeschlossenen Ermittlungsverfahrens beziehen, im Rahmen dessen die P2** bereits zum Ergebnis der Beweisaufnahme Stellung nehmen konnte, und über dessen Gegenstand insbesondere bereits mit Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 19.02.2018, SCK-16-017, abgesprochen wurde, können diese im Rahmen des gegenständlichen Ermittlungsverfahrens nicht berücksichtigt werden.

Die Schienen-Control Kommission hält der Vollständigkeit der Darstellung halber jedoch fest, dass auch eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Ausführungen der gutachterlichen Stellungnahme zu keinem abweichenden Ergebnis führen könnte.

So nimmt das Gutachten im Rahmen der Bewertung der Redispatchmaßnahmen zB Bezug darauf, dass die Variante eines Vergleichs der Produktionsreduktion der Speicherkraftwerke der P1** nicht diskutiert wurde (Stellungnahme zum Gutachten B**, 11). Eine sachverständige Darstellung der Netztopologie, der Ursachen der Engpässe und der elektrotechnischen Einschätzung der Wirkungen einer solchen Alternativvariante werden jedoch nicht dargelegt (vgl hierzu VwGH 14.06.20115, 2004/02/0347).

Die Beurteilung der netztechnischen Situation, die Grundlage der Engpassmaßnahmen durch die P1** sind, erfolgt in vergleichbarer Art und Weise auch an den anderen wesentlichen Punkten der gutachterlichen Schlussfolgerungen. So werden Aussagen aus den referierten Gutachten von DI B** aus dem Jahr 2017 herangezogen, um zu verdeutlichen, dass ein Widerspruch zwischen der ursprünglichen Intention für die Errichtung von T** und der späteren, neuerlichen Setzung von Engpassmanagementmaßnahmen vorliege (Stellungnahme zum Gutachten B**, 13). Dabei werden jedoch die zeitliche Entwicklung und eine Analyse der gesamten Netzlastsituation weder berücksichtigt, noch auf sachverständiger, technischer Ebene einer eigenständigen Begutachtung unterzogen.

Ähnlich werden die Auswirkungen der Einspeisung von 50 Hz Strom in den östlichen Bereich des 110 kV Bahnstromnetzes zwar geltend gemacht und behauptet, jedoch erfolgt keinerlei sachverständige Herleitung dieser Behauptungen auf technischer Ebene (Stellungnahme zum Gutachten B**, 13).

Soweit die durch die P2** vorgelegte gutachterliche Stellungnahme über eine deskriptive Darstellung der T**-Verträge bzw einzelner Teile derselben hinausgeht, hält die Schienen-Control Kommission insbesondere Folgendes fest.

Die Darstellung des Netzkostenvergleichs im Gutachten von DI B** stellt den Kern des von der P1** im gegenständlichen Verfahren vorgelegten Gutachtens (B**, Strombezugsverträge 20 ff) und die wesentliche Methodik der gutachterlichen Bewertung der Fragestellung dar (B**, Strombezugsverträge 6).

Die von der P2** vorgelegte gutachterliche Stellungnahme setzt sich mit dieser, für die Geltendmachung der Kosten im gegenständlichen Verfahren, zentralen Argumentation lediglich **im Rahmen eines einzelnen Absatzes auseinander** (Stellungnahme zum Gutachten B**, 7).

Dazu führt das Gutachten aus, die Argumentation der Vergleichsmethodik greife „wesentlich zu kurz und führt zu völlig falschen Resultaten“. Dabei kann die gutachterliche Stellungnahme weder anführen, worin der Fehler in der Grundannahme im Rahmen der vorgenommenen

Beurteilung läge, noch enthält sie eine sachverständige Beschreibung einer alternativen Methodik, die zu anderen vertretbaren Ergebnissen führen würde.

Die gutachterliche Stellungnahme erschöpft sich lediglich in der Aussage, der Abgleich mit Kosten der Gegenwart wäre falsch und demgegenüber „die historische Ausgangssituation heranzuziehen“, zudem hätte die getroffene „Standortwahl“ eine Standortwahl ausgeschlossen, die die höheren Kosten der Netzebene 3 verursachen würde. Ähnlich beschränkt sich die gutachterliche Stellungnahme im Rahmen ihrer Schlussfolgerung auf sehr allgemeine Feststellungen (Stellungnahme zum Gutachten B**, 7).

Insgesamt mangelt es der Darstellung grundsätzlich an den einschlägigen fachlichen Kenntnissen des 110 kV Netzbetriebs, der technischen Bedingungen und Anforderungen der Anlagen wie Umformer und Leitungen und einschlägigem Befund und sachverständiger Auseinandersetzung der behandelten Netzengpässe (vgl hierzu nochmals VwGH 14.06.20115, 2004/02/0347). Die gezogenen Schlüsse werden weder aus netztechnischer, noch aus elektrotechnischer Sicht begründet.

Tatsächlich begibt sich die gutachterliche Stellungnahme auch ihrem Wortlaut und der Art ihrer Darstellung nach, wiederholt der für eine sachverständige Darstellung erforderlichen Sachlichkeit. So wird zB in Hinblick auf den zeitlichen Vergleichsrahmen lediglich angeführt, die Annahme einer Standortwahl sei „sinnwidrig“, zudem wird die vermeintliche Qualifikation der Irrationalität der Entscheidung lediglich unterstellt und findet sich als solche nicht im Wortlaut des referenzierten Gutachtens (Stellungnahme zum Gutachten B**, 7).

Gröblich unsachlich wird die Darstellung schließlich, wenn der Gutachter sich auf die Aussage beschränkt, die Erwägungen zur Kostenberechnung und die gewählte Vergleichsmethodik wären „völlig unsinnig“ (sic, Stellungnahme zum Gutachten B**, 7 und 15) bzw wird das gesamte Gutachten pauschal als „völlig wertlos“ bezeichnet (sic, Stellungnahme zum Gutachten B**, 15).

Die Schienen-Control Kommission weist im Rahmen der Bewertung der Aussagen des beigebrachten Gutachtens von O** auf die bereits wiederholt dargelegte Rechtsprechung des VwGH zur Beweiswürdigung von Sachverständigengutachten hin, insbesondere jedoch auf die folgenden Grundsätze:

Grundsätzlich kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht in Widerspruch stehendes Gutachten in seiner Beweiskraft nur durch ein gleichwertiges Gutachten bekämpft werden (VwGH 21.09.1995, 93/07/0005).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann die Behörde im Rahmen der freien Beweiswürdigung das Fachwissen Sachverständiger der mangelnden Vorbildung einer diesem Sachverständigen widersprechenden Person gegenüberstellen und dabei den Äußerungen des Fachmannes folgen (VwGH 28.11.1991, 91/09/0135).

Allerdings können Einwendungen von Laien auch ohne fachkundige Stütze Gewicht besitzen, wie zB konkrete Äußerungen zur Anamnese, Einwendungen gegen die Schlüssigkeit des Denkvorganges oder auch Hinweise auf den Stand der Wissenschaft, **wenn sie entsprechend belegt sind** (zuletzt etwa VwGH 29.04.2011, 2010/12/0072).

Im Einzelnen kann die Beweiskraft eines Sachverständigengutachtens zB durch den Nachweis erschüttert werden, dass dieses mit den Denkgesetzen oder mit den Erfahrungen des täglichen Lebens in Widerspruch steht; wird jedoch vorgebracht, das Gutachten stehe mit den Erfahrungen der in Betracht kommenden Wissenschaft im Widerspruch, so muss diese Behauptung - und zwar tunlichst unter präziser Darstellung der gegen das Gutachten gerichteten sachlichen Einwände - durch das Gutachten eines anderen Sachverständigen unter Beweis gestellt werden, eine bloße gegenteilige Behauptung genügt nicht (VwGH 16.10.1986, 85/16/0102; 14.06.2005, 2004/02/0347).

Einem schlüssigen Sachverständigengutachten kann mit bloßen Behauptungen ohne Argumentation auf gleicher Ebene in tauglicher Art und Weise im Übrigen jedenfalls nicht entgegengetreten werden (VwGH 18.01.1988, 87/10/0143; 24.10.1995, 94/07/0153).

In entsprechender Würdigung der Rechtsgrundlagen zur Beweiswürdigung von beigebrachten Sachverständigenbeweisen, insbesondere unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Rechtsprechung, nimmt die Schienen-Control Kommission die Aussagen der durch die P2** vorgebrachten gutachterlichen Stellungnahme zur Kenntnis. Die diesbezüglichen Aussagen waren jedoch, wie eingehend dargelegt wurde, nicht geeignet dem durch die P1** vorgelegten Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene zu begegnen; stellenweise musste den Aussagen bedauerlicherweise sogar äußerste Unsachlichkeit in der Form ihrer Darreichung attestiert werden.

Wie die Schienen-Control Kommission jedoch bereits oben unter Punkt b. darstellen konnte, waren auch die Aussagen des von der P1** vorgelegten Gutachtens mangels Schlüssigkeit der gutachterlichen Aussagen nicht geeignet, die geltend gemachten Kosten dem Grund nach zu validieren und nachzuweisen.

H. WACC

i. Ausgangslage

Die Kostenposition bezüglich der Festsetzung des WACC wurde sowohl von der P1**, als auch von der P2** unter Vorlage entsprechender sachverständiger gutachterlicher Stellungnahmen unterschiedlich beurteilt.

Vorgelegt wurden die folgenden gutachterlichen Stellungnahmen:

- von der P1** mit Schreiben vom 31.01.2017 vorgelegte gutachterliche Stellungnahme der N** vom 31.01.2017 „Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“, in Folge: N**, Kapitalkosten und dessen mit Schreiben vom 30.06.2017 vorgelegten Ergänzung vom „Bewertung der Kapitalkosten für das Bahnstromnetz der P1**“, in Folge: N**, Kapitalkosten II,
- von der P2** mit Schreiben vom 29.05.2017 vorgelegte gutachterliche Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. Z** vom 27.05.2017 „Gutachten zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“, in Folge: Z** Kapitalkosten, und dessen Ergänzungen vom 27.06.2017 „Ergänzung zum Gutachten vom 27. Mai 2017 zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018“, in Folge: Z**, Ergänzung Kapitalkosten sowie vom 21.07.2017 „Ergänzung zum Gutachten vom 27. Mai 2017 zur Quantifizierung der Kapitalkosten des Bahnstromnetzes der P1** für 2017 und 2018 – Bewertung der Erwiderung durch N**“, in Folge: Ergänzung Kapitalkosten II)

Soweit sich die Schienen-Control Kommission im Folgenden auf die beigebrachten Gutachten bezieht, werden diese jeweils einheitlich zusammengefasst bezeichnet, da die Ausführungen der ergänzenden Gutachten die Argumente des Grundgutachtens nicht erneut darlegen, sondern lediglich wiederholt ausführen.

Beiden Vorbringen war aus Sicht der Schienen-Control Kommission jedoch nicht zu folgen.

ii. Kapitalstruktur

Beide Parteien setzen wie im Jahr 2017 auch für das Jahr 2018 eine Zielkapitalquote von *** % Eigenkapital und *** % Fremdkapital an. Da beide Parteien dieselben Werte ansetzen, können diese als sachgerecht angesehen werden.

Im Jahr 2016 wurden bereits sehr ähnliche Werte mit *** % Eigenkapital zu *** % Fremdkapital angesetzt. Z** berechnet in seinem Gutachten noch eine alternative Kapitalstruktur, welche er aus dem Geschäftsbericht der P1** ableitet, und in welcher das gesamte Eigenkapital und das gesamte Fremdkapital der P1** angesetzt wurden.

Die P1** verfügt über mehrere Geschäftsbereiche, von denen nur einige reguliert sind. Da teilweise für Geschäftsbereiche auch Zuschüsse geleistet werden, kann die Risikosituation der

Geschäftsbereiche nicht miteinander verglichen werden. Insbesondere trifft dies auf den Bereich der Eisenbahninfrastruktur zu, deren Bau durch staatlich garantierte Anleihen finanziert wird.

Die hierdurch finanzierten Projekte sind im Rahmenplan abgebildet, welcher die Grundlage für die Zuschüsse darstellt. Im Rahmenplan sind keine Bauprojekte des Bahnstromnetzes abgebildet. Würde dennoch diese Kapitalstruktur angesetzt werden, ergäbe sich eine Verschiebung zu Lasten des Fremdkapitals und somit würde sich durch einen falschen WACC ein negativer Investitionsanreiz ergeben.

iii. Risikoloser Zinssatz

Bei der Ermittlung des risikolosen Zinssatzes ziehen beide Parteien die Rendite von österreichischen Staatsanleihen mit einer Restlaufzeit von 10 Jahren heran.

Während das Gutachten von N** bei der Ermittlung der Rendite von einem 10 Jahresdurchschnitt ausgeht, nimmt Z** in seinem Gutachten eine Stichtagsbewertung zum 31.12.2016 vor.

Die Verwendung eines längeren Zeitraums ist in der Regulierung üblich, so zieht etwa auch die E-Control in ihren Regulierungsperioden einen 5 Jahresdurchschnitt heran. Gegen die Verwendung eines 10 Jahresdurchschnitts spricht, dass ob des langen Betrachtungszeitraums die Orientierung am aktuellen Marktgeschehen verloren geht, was sich im vorliegenden Fall in einem übermäßig hohen risikolosen Zinssatz ausdrückt. Andererseits bildet die Stichtagsbewertung von Z** nur den risikolosen Zinssatz an einem bestimmten Tag ab und erscheint für eine regulatorische Entscheidung nicht angemessen.

Auch Z** erwähnt in seinem Gutachten, dass die Berechnung des risikolosen Zinssatzes für die Unternehmensbewertung mittels Stichtagsbewertung üblich ist, in der Regulierungsökonomie jedoch Mehrjahresdurchschnitte angenommen werden, um starke Schwankungen zu vermeiden. Eine Stichtagsbewertung wird daher auch von der Schienen-Control Kommission nicht als angemessen betrachtet.

Gegen die Verwendung einer Stichtagsbewertung spricht weiter, dass gem. § 69b Abs 2 bei der Berechnung nicht maßgeblich von der durchschnittlichen Rendite des Sektors in den letzten Jahren abgewichen werden soll. Das Abstellen auf eine Stichtagsbewertung widerspricht hier der gesetzlichen Vorgabe.

Aus den genannten Gründen sieht die Schienen-Control Kommission einen 5 Jahresdurchschnitt einer österreichischen Staatsanleihe mit einer Restlaufzeit von 10 Jahren für die Ermittlung des risikolosen Zinssatzes sachgerecht an und wird daher mit *** % festgesetzt.

iv. Marktrisikoprämie

Das Gutachten von N** verwendet für die Ermittlung des Marktrisikos einen Total Market Return Ansatz. Da dieser Ansatz in der Literatur kaum diskutiert und in der Praxis nicht verwendet wird, stellt dieser keine taugliche oder erprobte Methode zur Ermittlung des Marktrisikos dar.

Z** verweist hier im Gegensatz dazu auf die Studie von Fernandez/Pizzaro/Acín (2016): „Market Risk Premium Used in 71 Countries in 2016: A Survey with 6,932 Answers“ aus welcher er für Österreich einen Wert von *** % für das Marktrisiko für das Jahr 2018 ableitet. In dieser Studie findet sich für jedes untersuchte Land ein Wert, welcher mittels Expertenbefragungen ermittelt wird. Die Studie wird jedes Jahr aktualisiert. In Anbetracht dessen, dass beim risikolosen Zinssatz und beim (nachfolgend besprochenen) Beta-Wert eine vergangenheitsorientierte Betrachtungsweise zu Tragen kommt, ist es durchaus von Vorteil, eine Komponente des WACC auch aus einer zukunftsorientierten Betrachtung zu ermitteln. Hiermit kann sichergestellt werden, dass bei sich ändernden aktuellen Bedingungen nicht nur historische Werte Einfluss nehmen, die aktuelle Entwicklungen per definitionem nicht vorrangig wieder zu geben vermögen.

Bei der von Z** referenzierten Studie handelt sich um eine anerkannte wirtschaftswissenschaftliche Publikation, welche auch im Regulierungsbereich bei der Ermittlung der Kapitalkosten herangezogen wird. Daher ist die Verwendung dieser Studie sachgerecht. Für die Festsetzung der Marktrisikoprämie 2018 greift die Schienen-Control Kommission jedoch auf die neuere Studie 2017 von Fernandez/Pizzaro/Acín (2017): „Discount Rate (Risk-Free Rate and Market Risk Premium) used for 41 countries in 2017: a survey“ zurück, aus welcher für Österreich ein Wert von *** % hervorgeht.

v. Beta

Für die Ermittlung des Beta zielen N** und Z** auf Vergleichsunternehmen ab. Nachdem die P1** nicht börsennotiert ist, kann – wie Z** in seinem Gutachten ausführt – ihr systematisches Risiko nicht direkt geschätzt werden. Da es sich überdies hinaus bei der Bahnstrombereitstellung durch den Schieneninfrastrukturbetreiber um einen Sektor handelt, der sich in dieser Form kaum in der Welt wiederfindet – so fällt die Bahnstromregulierung in Deutschland in die Zuständigkeit des Energiewirtschaftsgesetzes und ist die Bahnstromproduktion ist überdies nur in einigen wenigen europäischen Ländern existent – wählt N** in ihrem Gutachten folgenden Ansatz zur Bestimmung der Beta-Bandbreite: Zunächst identifiziert sie einen in Schienenpersonen- (SPV) und Schienengüterverkehr (SGV) unterteilten Bereich „Nachfrage“ und einen Bereich „Regulierung“. Anschließend ermittelt sie jeweils 1-,3- und 5-Jahres-Beta-Bandbreiten in den Bereichen „Nachfrage“ (für den SPV und SGV) und „Regulierung“. Um unternehmensspezifische Extremwerte auszuschließen, wird das 25 % Perzentil als Unter- und das 75 % Perzentil als Obergrenze der Bandbreiten festgelegt.

Die daraus entstehenden Beta-Bandbreiten für den SPV und den SGV werden anschließend entsprechend des anteiligen Bahnstromverbrauchs in Österreich gewichtet (***/***) und zu einer „Nachfrage-Beta-Bandbreite“ zusammengefasst. Aus beiden Bandbreiten wird für alle 3 Betrachtungszeiträume eine Schnittmenge, aus diesen Schnittmengen wiederum eine finale Bandbreite ermittelt. N** empfiehlt sodann eine Beta-Bandbreite zwischen *** und ***.

Auch Z** impliziert in seinem Gutachten, dass sich keine exakt für den vorliegenden Fall passende Peer Group finden lässt: *„Die am besten geeignete Peer Gruppe BI Europe Electricity Network Utilities Competitive Peers enthält nur fünf börsennotierte Unternehmen. Um robuste Ergebnisse der Analysen zu erhalten, wird daher auch die Peer Gruppe BI Europe Utility Networks Valuation Peers betrachtet“*. In seiner Stellungnahme zu Teilen des Bescheids GZ:SCK-WA-16-017 führt Z** aus, dass die erste Vergleichsgruppe ausschließlich Vergleichsunternehmen für Stromnetzbetreiber enthalte. Die zweite Gruppe sei von Bloomberg definiert, um Vergleichsunternehmen für europäische Netzbetreiber zu bestimmen. Diese Auswahl spiegelt den Bahnstrommarkt allerdings nur bedingt wider, da das Risiko hier aufgrund einiger Besonderheiten wie dem Fehlen eines Regulierungskontos höher liegt. Daher ist die Ermittlung des Beta in diesem Segment nicht als sachgerecht einzustufen. Der Umstand, dass Z** in seinem Gutachten auf einer Beta-Bandbreite von *** bis *** zu liegen kommt, die E-Control aber für die 3. Regulierungsperiode der Gasverteilernetzbetreiber ein Beta von *** festlegt, bestätigt die Einschätzung, dass die angesetzten Vergleichsunternehmen nicht angemessen sind, ist das Risiko des Bahnstromnetzbetreibers doch als höher einzustufen als jenes der Gasverteilernetzbetreiber.

Die von der Schienen-Control Kommission in den Bescheiden vom 10.06.2016, SCK-WA-12-006 sowie vom 27.02.2018, GZ: SCK-WA-16-017 für die Ermittlung des Beta-Wertes herangezogenen Daten von Damodaran „Power“ scheinen für den gegenständlichen Bescheid nicht mehr angemessen zu sein, da sich eine stärkere Schwankung eingestellt hat. Um im Sinne einer guten Planbarkeit frei von allzu starken Schwankungen des WACC entscheiden zu können, erachtet die Schienen-Control Kommission die Herangehensweise von N** in Bezug auf die Vergleichsunternehmensauswahl als angemessen. Da der Gesetzgeber im § 69b Abs 2 EisbG vorsieht, dass eine Eigenkapitalrendite nicht wesentlich von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren abweichen soll, erachtet die Schienen-Control Kommission auch hier einen 5-Jahres Betrachtungszeitraum als angemessen und setzt den Beta-Wert für das Jahr 2018 mit *** fest. Dies ist der Mittelwert aus den 5-Jahres-Bandbreiten der Betas der „Nachfrage“ und der „Regulierung“ aus dem N** Gutachten.

vi. Fremdkapitalkosten

Bei der Ermittlung der Fremdkapitalkosten zieht N** einen Vergleich mit Unternehmensanleihen der Bonität A/BBB heran. Da jedoch die Bonität der P1** deutlich besser als A/BBB ist, ergeben sich dadurch zu hohe Kosten für das Fremdkapital. Insbesondere

muss hier noch angemerkt werden, dass die begebenen Anleihen mit einer Staatsgarantie besichert werden und sich hierdurch auch ein positiver Effekt für die gesamte Fremdkapitalsituation ergibt. Des Weiteren hat die P1** verlautbart, dass ihre Finanzierung ab 2017 in Abstimmung mit der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) vor allem über Darlehen der Republik Österreich erfolgen soll.

Dadurch erhält die P1** auch für nicht besicherte Verbindlichkeiten sehr gute Finanzierungskonditionen, wie dies auch im Geschäftsbericht 2015 der P1** erwähnt wird. Diese Konditionen stellen sich grundsätzlich günstiger dar als jene für von mit A/BBB bewerteten Unternehmen begebenen Anleihen.

Im Gegensatz hierzu zieht Z** die 5-Jahres-Durchschnittsrendite von österreichischen Bundesanleihen heran. Es wird implizit davon ausgegangen, dass hier Fremdkapital zu Konditionen der Bundesanleihen mit Staatsgarantie aufgenommen werden kann.

Anzumerken ist, dass die Kapitalkosten des Bahnstromnetzes nicht mit denen für die Eisenbahninfrastruktur vergleichbar sind. Das Heranziehen der Rendite von österreichischen Staatsanleihen gibt die Finanzierungssituation des Bahnstromnetzes inadäquat wieder.

Aus oben genannten Gründen hat die Schienen-Control Kommission zusätzlich zu dem von Z** errechneten Wert analog zu den Entscheidungen 2016 und 2017 ein Spread in der Höhe von *** berücksichtigt. Auch die E-Control zieht in ihrer Entscheidung zur Regulierungssystematik für die dritte Regulierungsperiode der Gasverteiler netzbetreiber einen ähnlich hohen Aufschlag von *** % heran. Dies lässt sich als Bestätigung der Höhe des von der Schienen-Control Kommission angewandten Aufschlags sehen, weshalb eine Abkehr von diesem Wert als nicht erforderlich angesehen wird.

Rechtsmittelbelehrung:

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

Schienen-Control Kommission

Wien, am 28.11.2018

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller