

An die

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■

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

GZ: SCK-WA-24-005

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag. Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im Verfahren über die Beschwerde der ■■■■■■■■■■ beschlossen:

SPRUCH:

- I. Die Anträge ■■■■■■■■■■ vom ■■■■■■■■■■, die Schienen-Control Kommission möge
 - a. feststellen, dass ■■■■■■■■■■ bei der Festlegung der Entgelte für von ihr an Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitgestellten bzw bereitzustellenden 16,7 Hz-Bahnstrom die Bestimmungen des § 69b Abs 1 so einzuhalten hat, dass die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen hierfür an ■■■■■■■■■■ zu entrichtenden Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen;
 - b. feststellen, dass ■■■■■■■■■■ gemäß den Bestimmungen des § 58b Abs 2 EisbG sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das begehren, 16,7 Hz-Bahnstrom unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung bereitzustellen hat;
 - c. im Zuge eines Ermittlungsverfahrens gemäß §§ 37 ff AVG feststellen, ob die Festlegung der für die Bereitstellung von 16,7 Hz-Bahnstrom von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher an ■■■■■■■■■■ entrichteten Entgelte unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 69b Abs 1 und 58b Abs 2 EisbG erfolgte;

- d. [REDACTED] auftragen, ein durch nicht erfolgte oder durch unrichtige Anwendung der Bestimmungen der §§ 69b Abs 1 und 58a Abs 2 EisbG von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an [REDACTED] für die Bereitstellung von 16,7 Hz-Bahnstrom zu viel entrichtetes Entgelt an diese Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzuerstatten,

werden wegen Unzuständigkeit der Behörde **zurückgewiesen**.

Rechtsgrundlagen:

§ 6 Abs 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG);

§ 58b Abs 2 Z 2, § 62a Abs 1, § 69b Abs 1, § 74 Abs 1 Z 4 und § 81 Abs 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG).

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Gang des Verfahrens:

Am [REDACTED] brachte [REDACTED] eine Beschwerde gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EisbG bei der Schienen-Control Kommission ein. Die Antragstellerin stellte die im Spruch ersichtlichen Anträge. Auf das Wesentliche zusammengefasst sieht sich [REDACTED] bei der Preisbildung des Bahnstroms durch [REDACTED] in zwei Vorgehensweisen beschwert: Zum einen müsste laut [REDACTED] [REDACTED] bei der Preisfestlegung für 16,7 Hz-Bahnstrom das „cost+fee-Prinzip“ gemäß § 69b Abs 1 EisbG einhalten. Zum anderen bringt [REDACTED] vor, dass eine unsachliche Differenzierung von Entgelten für die Zusatzleistung der Bereitstellung von 16,7 Hz-Bahnstrom gemäß § 58b Abs 2 Z 2 EisbG unzulässig sei.

Mit Schreiben vom [REDACTED] teilte die Schienen-Control Kommission der [REDACTED] mit, dass nach vorläufigem Ermittlungsergebnis die Anträge a. bis c. zurückzuweisen und der Antrag 4 abzuweisen sein werden.

Mit Schriftsatz vom [REDACTED] nahm die Antragstellerin Stellung und trat dem Standpunkt der Schienen-Control Kommission entgegen.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte mit Schreiben vom [REDACTED], die [REDACTED] Stellung zu nehmen.

Die [REDACTED] nahm mit Schreiben vom [REDACTED] Stellung und brachte vor, dass im Jahr 2024 zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Strom von einem Drittlieferanten beziehen. Weiters führte [REDACTED] aus, dass es sich bei der Höhe des Energiepreises um ein nicht der Regulierung des § 69b Abs 1 erster Satz EisbG unterliegendes Entgelt handle; vielmehr unterliege das Bahnstromentgelt freien marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Darüber hinaus handle es sich bei der Frage, mit wem ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Energieliefervertrag abgeschlossen habe, um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen, weshalb diese Informationen von einer Akteneinsicht gemäß § 17 AVG auszunehmen seien.

Die Schienen-Control Kommission nahm mit Beschluss vom 01.10.2024 gemäß § 17 Abs 3 AVG die Information, mit wem die zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Energieliefervertrag abgeschlossen haben, aus der Stellungnahme [REDACTED] von der Akteneinsicht aus; begründend führte die Schienen-Control Kommission an, dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse – hier dritter Personen – berechnigte Interessen gemäß § 17 Abs 3 AVG darstellen können (VwGH 2011/04/0207; VfGH E706/2020). Weiters handle es sich bei dieser Information, die überdies dritte Personen betreffe, um keine für die Bescheidbegründung notwendige. Das Geheimhaltungsinteresse überwiege daher das Interesse an einer Akteneinsicht.

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

1. Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Betreiberin von Serviceeinrichtungen. Sie betreibt insbesondere ein bundesweites Bahnstromnetz.

In Österreich besteht neben dem öffentlichen Stromnetz (Frequenz: 50 Hz) ein **Bahnstromnetz (16,7 Hz)**, welches dem Transport und der Weiterverteilung von Fahrstrom durch das gesamte Bundesgebiet dient. Zur Frequenzumwandlung werden Umformer und Umrichter eingesetzt. Durch die Nutzung der Frequenzumformer und Frequenzumrichter [REDACTED] wird die Umformung und somit die Lieferung von 50 Hz-Strom aus dem Netz der Energieversorgungsunternehmen in das Bahnstromnetz und damit die Herstellung von Wettbewerb im Marktbereich der Bahnstromlieferung ermöglicht.

Die **Frequenzumformer und -umrichter** sind Teil des Bahnstromnetzes. Das österreichische Bahnstromnetz besteht neben den Frequenzumformern und -richtern aus den 132-, 110- und 55-kV-Bahnstromleitungen. Nicht zu verwechseln sind die Begriffe „Frequenzumformer“ sowie „Frequenzumrichter“, die die Frequenz des öffentlichen Netzes von 50 Hz auf 16,7 Hz des Bahnstromnetzes umformen (der Strom aus dem Netz der Energieversorger kommt auf diesem Weg in das Bahnstromnetz), und „**Unterwerke**“, die die 110 kV Spannung des Bahnstromnetzes auf 15 kV Fahrleitungsspannung umwandeln (der Strom wird über diesen Weg aus dem Bahnstromnetz entnommen und schlussendlich den Verbrauchern [„Triebkraftwagen“] über die Oberleitung zugeführt).

Kostenpositionen des **Netzbetriebs** des Bahnstromnetzes stehen mit dem Bezug bzw der Lieferung und der Übertragung von Strom in direktem Zusammenhang. Diese sich daraus ergebenden Verpflichtungen als Netzbetreiber des Bahnstromnetzes obliegen [REDACTED] [REDACTED]. Damit wird deutlich, dass die Kostenpositionen, die den Bahnstromnetznutzungsstarifen zugrunde liegen, mit der Bereitstellung von Fahrstrom verbunden sind und somit direkt durch diese verursacht sind. Die Verursachung dieser Kosten

ist unabhängig davon, ob der Strom durch den Infrastrukturbetreiber selbst oder einen dritten Lieferanten geliefert wird.

Das **Bahnstromnetz** ist essenziell für die Versorgung des Oberleitungsnetzes [REDACTED] mit elektrischer Energie.

Seit der Marktöffnung im Jahr 2016 ist der Strombezug grundsätzlich von allen Energieversorgern aus dem 50 Hz-Netz im Bahnstromnetz möglich. Durch das von [REDACTED] bereitgestellte Bahnstromnetz können Eisenbahnverkehrsunternehmen den Energielieferanten frei wählen, dh es steht jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, die benötigte elektrische Energie von [REDACTED] als Stromlieferant oder von einem alternativen („dritten“) Stromlieferanten zu beziehen. Das Bahnstromnetz verbindet die Energieerzeugungseinrichtungen (etwa Kraftwerke) mit dem Oberleitungsnetz und somit mit den Verbrauchern der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Energie aus dem Oberleitungsnetz beziehen.

Die Durchleitung der von Drittlieferanten an Eisenbahnverkehrsunternehmen für ihre Eisenbahnverkehrsdienste in Österreich bereitgestellte elektrische Energie erfolgt gemäß dem Bahnstromnetznutzungsvertrag und dem Durchleitungsvertrag [REDACTED]

Der **Bahnstromnetznutzungsvertrag** wird zwischen [REDACTED] und dem Kunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstigen Bahnstromnetznutzer) abgeschlossen. Der Bahnstromnetznutzungsvertrag beinhaltet die über § 10a EisbG hinausgehende Zurverfügungstellung des Bahnstromnetzes durch [REDACTED], damit die Kunden dieses nutzen und von einem Energielieferanten mit elektrischer Energie beliefert werden können.

Der **Durchleitungsvertrag** wird zwischen [REDACTED] und dem Drittlieferanten (Energieversorger) abgeschlossen. Vertragsgegenstand ist die Abwicklung, Bilanzierung und Abrechnung der Bahnstromlieferung des Energielieferanten an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bahnstromnetz (Durchleitung).

Bezieht ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die elektrische Energie über einen **Drittlieferanten**, so hat es mit diesem einen **Energieliefervertrag** abgeschlossen.

Bezieht das Eisenbahnverkehrsunternehmen die elektrische Energie von [REDACTED] selbst, schließt es mit [REDACTED] einen eigenen **Energieliefervertrag** ab. Gegenstand dieses Vertrages ist die Lieferung von elektrischer Energie durch [REDACTED]

Die Nutzung der Schieneninfrastruktur, welche insbesondere die Oberleitungs- und Unterwerksanlagen umfasst, ist nicht Vertragsgegenstand des Bahnstromnetznutzungsvertrages, sondern ist Bestandteil der Schieneninfrastruktur gemäß §10a EisbG. Über die Nutzung der Schieneninfrastruktur gemäß § 10a EisbG schließen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] einen gesonderten **Infrastrukturnetznutzungsvertrag** ab.

Nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen werden im Jahr 2024 von [REDACTED] mit Energie versorgt. Im Jahr 2024 beziehen **zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre elektrische Energie von einem Drittlieferanten**. Damit steht den Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr als ein Energielieferant für den Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz zur Verfügung.

2. Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die festgestellten Tatsachen bezüglich des Bahnstromnetzes sind amtsbekannt. Die Feststellungen zum Bahnstromnetz gründen sich weiters auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 [REDACTED], welche jeweils ein Kapitel über die Bahnstromnetznutzung enthalten (Kapitel 7.3.9.).¹

Die Feststellungen zum Bahnstromnetznutzungsvertrag und dem Durchleitungsvertrag basieren auf den diesbezüglichen Vertragsformblättern [REDACTED]. Die Feststellungen zum Inhalt des Infrastrukturnetznutzungsvertrages gründen sich auf Einsichtnahme in diesen. Ein Vertragsmuster zum Infrastrukturnutzungsvertrag ist in den Anhängen der SNNB enthalten.²

Die Stellungnahme der [REDACTED] dazu, dass es zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt, die im Jahr 2024 die elektrische Energie von Drittlieferanten beziehen, ist nachvollziehbar und deckt sich mit den sonstigen der Schienen-Control Kommission vorliegenden Informationen: Laut öffentlich zugänglichem Geschäftsbericht [REDACTED] aus dem Jahr 2022 hatten 57 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag mit [REDACTED] abgeschlossen, 54 davon auch einen Energielieferungsvertrag mit [REDACTED]. Laut öffentlich zugänglichem Geschäftsbericht der [REDACTED] aus dem Jahr 2023 hatten 56 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag mit der [REDACTED] abgeschlossen, 53 davon auch einen Energielieferungsvertrag mit dieser. Daraus ergibt sich, dass zwei bzw. drei Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Energieliefervertrag mit einem Drittlieferanten abgeschlossen hatten. Die nun von [REDACTED] angegebene Zahl von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen befindet sich in der Größenordnung der vergangenen Jahre. Diese Feststellung wird im Übrigen auch von der Antragstellerin nicht bestritten: Sie selbst führt in ihrer Stellungnahme vom [REDACTED] aus, dass nach ihrem Wissensstand ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seine elektrische Energie im Wege des Durchleitungsmodells von einem 50 Hz-Energieanbieter bezieht.

3. Rechtlich folgt:

¹ Abrufbar unter [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

² Eine Übersicht und Erklärung zu den einzelnen in den obigen Feststellungen genannten Vertragstypen sind ebenso wie die diesbezüglichen Vertragsformblätter hier abrufbar:
[REDACTED]

3.1. Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 2., 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil des EisbG zugewiesenen **Zuständigkeiten** (§ 81 Abs 2 EisbG).

Gemäß § 74 Abs 1 EisbG hat die **Schienen-Control Kommission** zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten **zu entscheiden**. Insbesondere hat sie gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EisbG 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 § 62a Abs 1 Satz 1 EisbG ist **Betreiber einer Serviceeinrichtung**, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen (s dazu § 58a Abs 1 EisbG bzw Art 3 Z 11 RL 2012/34/EU) betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt (s Art 3 Z 12 RL 2012/34/EU). **Serviceleistungen** sind gemäß § 62a Abs 1 Z 2 EisbG (unter anderem) die Zusatzleistungen gemäß § 58b Abs 2 EisbG. Erbringt jemand eine Zusatzleistung iSv § 58b Abs 2 EisbG für Eisenbahnverkehrsunternehmen, gilt er somit als „Betreiber einer Serviceeinrichtung“.

Laut § 58b Abs 2 Z 2 EisbG (s Anh II Z 3 lit a RL 2012/34/EU) handelt es sich bei der „**Bereitstellung von Fahrstrom**“ um eine **Zusatzleistung** und damit um eine Serviceleistung.

Die „Bereitstellung von Fahrstrom“ iSv § 58b Abs 2 Z 2 EisbG umfasst die **Bahnstromnetznutzung**, dh die Zurverfügungstellung des Bahnstromnetzes inklusive der Nutzung der Frequenzumformer und -umrichter, weil diese eine Bereitstellung von elektrischer Energie aus dem öffentlichen Netz überhaupt erst ermöglichen (*Müller*, Liberalisierung und Bahnstrom, SPWR 2020, 331 [333]). Durch die Zurverfügungstellung des Bahnstromnetzes inklusive Frequenzumformer und -umrichter wird ein Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz ermöglicht.

Das Bahnstromnetz (bis zum Eingang Unterwerk) ist nach ständiger Spruchpraxis der Schienen-Control Kommission unter den Bereich der Zusatzleistung gem Anh II Z 3 lit a RL 2012/34/EU bzw § 58b Abs 2 Z 2 EisbG („Bereitstellung von Fahrstrom“) zu subsumieren (s – nicht rechtskräftigen – Bescheid vom 28.11.2018 SCK-WA-18-004).

Das **Bahnstromnetz** wird einzig von [REDACTED] betrieben. Diese Zusatzleistung unterliegt somit der Regulierung der Schienen-Control Kommission (§ 69b Abs 1 Z 1 iVm § 74

Abs 1 Z 4 EisbG). Bezüglich der Bahnstromnetznutzung besteht folglich eine **Zuständigkeit** der Schienen-Control Kommission.

3.2. Zur sachlichen Unzuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Die Behörde hat gemäß § 6 Abs 1 AVG ihre Zuständigkeit zu prüfen und eine etwaige Unzuständigkeit von Amts wegen wahrzunehmen.

Die Schienen-Control Kommission ist aus folgenden Gründen sachlich unzuständig:

Von der „**Bereitstellung von Fahrstrom**“, die als Zusatzleistung in die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission fällt, ist der **Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz**, also die gelieferte elektrische Energie selbst, zu unterscheiden.

Der **Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz** ist **keine regulierte Leistung** und unterliegt **nicht der Regulierung der Schienen-Control Kommission**. Es gibt eine deutliche Trennung zwischen Netz und Energie selbst.

Dass der Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz selbst keine regulierte Leistung ist und die Schienen-Control Kommission nicht für die Überwachung seiner Höhe zuständig ist, zeigt sich auch an Folgendem: Anh II Z 3 lit a RL 2012/34/EU, der § 58b Abs 2 Z 2 EisbG (und § 69b Abs 5 EisbG) zugrunde liegt, enthält den Einschub „*unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/72/EG*“ (Elektrizitätsbinnenmarkt-RL). Die Richtlinie 2009/72/EG über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt wurde durch die Richtlinie 2019/944/EU mit gemeinsamen Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt neu gefasst (s deren ErwGr 1). Gemäß Art 5 Abs 1 RL 2019/944/EU steht es den Versorgern grundsätzlich frei, den Preis, zu dem sie ihre Kunden mit Elektrizität beliefern, zu bestimmen. Dem entspricht im Übrigen auch Art 3 lit a VO 2019/943/EU (Elektrizitätsbinnenmarkt-VO), wonach Preise auf Grundlage von Angebot und Nachfrage gebildet werden. Dies zeigt, dass auch eine gebotene unionsrechtskonforme Auslegung (s dazu EuGH in ständiger Rechtsprechung etwa in C-282/10 Rz 23 ff mwN; C-196/23 Rz 41 ff mwN) zu dem Ergebnis gelangt, dass der Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz selbst keine regulierte Leistung darstellt.

Diese Auslegung, also die Trennung der Zurverfügungstellung des Bahnstromnetzes als „Bereitstellung von Fahrstrom“ einerseits und der zur Verfügung gestellten elektrischen Energie andererseits, zeigt sich auch an der **Vertragsgestaltung** am heimischen Markt: Bezieht ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die elektrische Energie direkt von [REDACTED] gibt es zwischen den beiden Unternehmen drei verschiedene Verträge:

- Den Infrastrukturnutzungsvertrag (der die Nutzung der Schieneninfrastruktur - dh in diesem Fall Unterwerke und Oberleitung - beinhaltet),
- den Bahnstromnetznutzungsvertrag (als Grundlage für die Zurverfügungstellung des Bahnstromnetzes) und
- den Energieliefervertrag (über die elektrische Energie selbst).

Bezieht das Eisenbahnverkehrsunternehmen die elektrische Energie von einem Drittlieferanten, schließt es mit diesem den Energieliefervertrag ab und hat mit [REDACTED] nur

den Bahnstromnetznutzungsvertrag und den Infrastrukturnutzungsvertrag. Der Drittlieferant muss hierzu mit [REDACTED] einen Durchleitungsvertrag abschließen.

Für die Auffassung der Schienen-Control Kommission bezüglich der Trennung von „Bereitstellung von Fahrstrom“ iSv § 58b Abs 2 Z 2 EisbG und der elektrischen Energie selbst spricht weiters Folgendes: Wäre bereits die bloße Lieferung von elektrischer Energie eine Zusatzleistung iSv § 58b Abs 2 Z 2 EisbG, unterfielen Drittlieferanten, also Energieversorger aus dem 50 Hz-Netz, auch der Informations- und Nachweispflicht nach § 69c EisbG, dem § 71a EisbG, der die Behandlung von Begehren auf Gewährung von Serviceleistungen regelt, dem § 73 EisbG, der die Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtungen enthält, und der Vorlagepflicht von Verträgen an die Schienen-Control Kommission gemäß § 73a EisbG. Weiters müssten sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 59 Abs 6 EisbG genannten Informationen (etwa entgeltbezogene Informationen) entweder mitteilen oder diesem eine Internetseite bekanntgeben, auf der diese Informationen in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind.

Zusammengefasst unterliegt die Preisbildung des Strombezugs aus dem öffentlichen Versorgungsnetz nicht der Regulierung der Schienen-Control Kommission; eine Zuständigkeit für eine diesbezügliche Beschwerde besteht folglich nicht.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass auch keine Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission bestünde, wenn der Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz selbst als Zusatzleistung iSd EisbG zu qualifizieren wäre:

Käme man zu dem Ergebnis, dass es sich beim bloßen Erwerb von elektrischer Energie doch um die Zusatzleistung „Bereitstellung von Fahrstrom“ iSd § 58b Abs 2 Z 2 EisbG handle, unterläge die Höhe der elektrischen Energie ebenfalls nicht der Marktüberwachung der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 69b Abs 1 Satz 1 EisbG gilt bei Ermittlung der für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns (cost+fee-Prinzip), nicht übersteigen dürfen. Gemäß § 69b Abs 1 Satz 2 EisbG gilt dies auch für den Fall, dass die Gewährung von Zusatz- oder Nebenleistungen nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten wird.

Wenn **mehr als ein Anbieter** für den Strombezug aus dem öffentlichen Versorgungsnetz zur Verfügung steht, sind die Entgelte hierfür wegen der Marktöffnung **nicht (zwingend) nach einheitlichen Entgeltgrundsätzen iSv § 69b Abs 1 Satz 2 EisbG zu ermitteln**. Die Ausgestaltung des Preises unterliegt daher grundsätzlich der Vertragsfreiheit und der Vereinbarung zwischen dem Lieferanten und dem Bahnstromnutzer iS der Marktpreisbildung.

Laut Feststellungen beziehen nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen von [REDACTED] die Energie; vielmehr beziehen im Jahr 2024 zwei

Eisenbahnverkehrsunternehmen die Energie von Drittlieferanten. Es gibt daher mehrere Anbieter für den Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz und mindestens zwei Unternehmen, die im Jahr 2024 elektrische Energie an Eisenbahnverkehrsunternehmen liefern.

Die **Festsetzung der Höhe für den Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz** würde daher auch aus diesem Grund **nicht in den Zuständigkeitsbereich** der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EisbG fallen. Eine Prüfung der Höhe des Preises für den Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz durch die Schienen-Control Kommission würde daher auch dann entfallen, wenn der Strombezug aus dem allgemeinen Versorgungsnetz selbst in den Tatbestand des § 58b Abs 2 Z 2 EisbG fiele.

Die Schienen-Control Kommission ist somit zur Behandlung der Beschwerde nicht zuständig. Die Beschwerde der [REDACTED] ist zurückzuweisen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Anträge a., b. und c. auf die **Erlassung eines Feststellungsbescheides** gerichtet sind. Bei einem Feststellungsbescheid handelt es sich um einen **subsidiären Rechtsbehelf**. Wenn die Erlassung eines Leistungsbescheides möglich ist, darf kein Feststellungsbescheid erlassen werden (VwGH 21.05.2015, 2013/06/0182; 29.08.2017, Ra 2016/17/0170). Infolge seiner Subsidiarität unzulässig ist der Feststellungsbescheid allgemein immer dann, wenn die strittige Rechtsfrage im Rahmen eines anderen gesetzlich vorgesehenen Verfahrens entschieden werden kann (VwGH 09.09.2016, Ra 2016/02/0169 mwN).

Gegenstand eines – ohne ausdrückliche gesetzliche Grundlage – gestellten Feststellungsantrages kann grundsätzlich nur die Feststellung eines Rechtes oder Rechtsverhältnisses sein; darüber hinaus kann die Behörde weder über die Anwendbarkeit von gesetzlichen Vorschriften noch über ihre Auslegung und über das Vorliegen von Anspruchsvoraussetzungen spruchmäßig entscheiden. Die Behörde darf im Spruch eines Feststellungsbescheides nicht über abstrakte Rechtsfragen „entscheiden“, also weder über die Geltung bzw Anwendbarkeit von Gesetzen oder gesetzlichen Bestimmungen noch über ihre Auslegung (VwGH 19.09.2023, Ra 2022/12/0021 mwN).

Bei den im Spruch unter a. bis c. genannten Anträgen handelt es sich iSd zitierten Judikatur um Entscheidungen über abstrakte Rechtsfragen. Die Anträge a. bis c. sind daher auch aus diesem Grunde zurückzuweisen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung

der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der VwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 14.11.2024

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]
Schienen Control	[REDACTED] [REDACTED]
	[REDACTED] [REDACTED]
	[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

