

GZ: SCK-25-009

Bescheid

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Steller als Vorsitzenden sowie Dr.ⁱⁿ Nicola Gattermig-Spitzky und Mag.^a Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Wegeentgelte¹ in den Fahrplanjahren 2011 bis 2017 zur GZ SCK-25-009 zu Recht erkannt:

Spruch

A) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2011 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,7558 je Zugkm² für Reiseverkehr,
- EUR 1,5609 je Zugkm für Güterverkehr und Dienstzüge, inkl Leersonnenzüge) und
- EUR 0,001129 je Btkm³

¹ Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (§ 67 Abs 1 EisbG).

Synonym: Infrastrukturbenutzungsentgelte, Basisentgelte, Entgelte.

² Abkürzung für die zurückgelegte bzw gefahrene Strecke einer Zugfahrt in Kilometern.

³ Abkürzung für Bruttotonnenkilometer. Btkm entsprechen der zurückgelegten Strecke in Kilometer multipliziert mit der beförderten Zugmasse in Tonnen.

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

- B) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2012 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von EUR

- EUR 1,7997 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,4983 je Zugkm für Güterzüge und Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und
- EUR 0,001157 je Btkm

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

- C) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2013 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,8447 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,4886 je Zugkm für Güterzüge,
- EUR 1,4886 je Zugkm für Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und
- EUR 0,001185 je Btkm

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

- D) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2014 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,8908 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,6043 je Zugkm für Güterzüge,
- EUR 1,2878 je Zugkm für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr,
- EUR 1,6043 je Zugkm für Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und
- EUR 0,001214 je Btkm

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

- E) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2015 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,9381 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,6520 je Zugkm für Güterzüge,
- EUR 1,3388 je Zugkm für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr,
- EUR 1,6520 je Zugkm für Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und
- EUR 0,001244 je Btkm

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

- F) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2016 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,9769 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,6735 je Zugkm für Güterzüge,
- EUR 1,3563 je Zugkm für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr,
- EUR 1,6735 je Zugkm für Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und
- EUR 0,001268 je Btkm

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

- G) Gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG wird festgestellt, dass die Wegeentgelte für das Fahrplanjahr 2017 gemäß den für dieses Fahrplanjahr in Entwurfsform vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) in Höhe von

- EUR 1,9769 je Zugkm für Reisezüge,
- EUR 1,6735 je Zugkm für Güterzüge,
- EUR 1,3563 je Zugkm für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr,
- EUR 1,6735 je Zugkm für Dienstzüge inkl Leerpersonenzüge und

- EUR 0,001268 je Btkm

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

Inhaltsverzeichnis

1	Maßgeblicher Verfahrensgang.....	8
2	Sachverhalt.....	10
2.1	Wegeentgelte gemäß ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen ...	10
2.2	Wegeentgelte gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen	19
2.3	Produkt Zugtrasse	27
2.3.1	Leistungen des Produkts Zugtrasse.....	27
2.3.2	Kosten des Produkts Zugtrasse als Basis für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (uZK).....	28
2.3.3	Kostenpositionen, die in die Kosten des Produkts Zugtrasse einfließen...	33
2.3.4	Höhe der Kosten des Produkts Zugtrasse	38
2.4	Höhe der uZK.....	38
2.4.1	uZK in den Bereichen „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“	39
2.4.2	uZK im Bereich „Betriebsführung“	44
2.5	Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK	45
2.5.1	Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung	45
2.5.2	Festlegung der Wegeentgelte durch Modulierung je Verkehrsart.....	50
2.5.3	Festlegung der durchschnittlichen indexierten Wegeentgelte	53
2.5.4	Gegenüberstellung und Abgleich der uZK mit den Wegeentgelten	54
3	Beweiswürdigung.....	57
3.1	Beweiswürdigung zu den Wegeentgelten gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen	57
3.2	Beweiswürdigung zum Produkt Zugtrasse.....	57
3.2.1	Prüfung der Rechnungswesensysteme	58
3.2.2	Produktabgrenzung.....	59
3.2.3	Prüfung der Kosten des Produkts Zugtrasse	59
3.2.4	Überleitung der Vollkosten zur Kostenbasis	72
3.2.5	Würdigung der Gutachten F und G	75
3.2.6	Zusammenfassende Schlussfolgerung	76
3.3	Beweiswürdigung zur Höhe der uZK	76
3.3.1	uZK der Eisenbahninfrastruktur und Netzzugang.....	76
3.3.2	uZK der Betriebsführung	84

3.4	Beweiswürdigung zu den Wegeentgelten je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK	91
3.4.1	Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung.....	92
3.4.2	Festlegung der durchschnittlichen indexierten Wegeentgelte sowie Gegenüberstellung und Abgleich der uZK mit den Wegeentgelten	96
4	Rechtliche Beurteilung	98
4.1	Zur Zuständigkeit.....	98
4.2	In der Sache.....	99
4.2.1	Zur Ausnahme von der Akteneinsicht.....	99
4.2.2	Zur maßgebliche Europäische Rechtslage und Rechtsprechung	102
4.2.3	Zur Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.....	103
4.2.4	Zum Produkt Zugtrasse und Mindestzugangspaket	104
4.2.5	Zu den Wegeentgelten gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen	106
5	Rechtmittelbelehrung	112

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2011 (Version 6).....	11
Abbildung 2: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2012 (Version 6).....	12
Abbildung 3: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2013 (Version 4).....	13
Abbildung 4: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2014 (Version 5).....	14
Abbildung 5: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2015 (Version 3).....	15
Abbildung 6: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2016 (Version 3).....	16
Abbildung 7: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2017 (Version 2).....	17
Abbildung 8: Schematische Darstellung der "Achsen"	18
Abbildung 9: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2011 (Version 6.1).....	20
Abbildung 10: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2012 (Version 6.1).....	21
Abbildung 11: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2013 (Version 4.1).....	22
Abbildung 12: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2014 (Version 5.1).....	23
Abbildung 13: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2015 (Version 3.1).....	24
Abbildung 14: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2016 (Version 3.1).....	25
Abbildung 15: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse 2017 (Version 2.1).....	26
Abbildung 16: Kostenblöcke und Kostenpositionen des DB II.....	34
Abbildung 17: Schätzergebnisse der Kostenfunktion	41
Abbildung 18: Lebenszykluskosten	47
Abbildung 19: Modellinfrastruktur Privatgutachten E.....	48
Abbildung 20: Konzeptionelle Darstellung der Kostenzuscheidung.....	50
Abbildung 21: Beispielhafte Berechnung des Anpassungsschlüssels	51
Abbildung 22: Darstellung des Anpassungsschlüssels	51
Abbildung 23: Darstellung Vorverteilung und Zuschedungsarten.....	52
Abbildung 24: Entwicklung der vereinnahmten Erlöse.	55
Abbildung 25: Gegenüberstellung von uZK und vereinnahmte Erlöse.....	56
Abbildung 26: Notwendige Korrekturen der Vollkosten	64
Abbildung 27: Kürzungen Vollkosten	65
Abbildung 28: Abgleich des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT).	64
Abbildung 29: Abgleich des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT).	66
Abbildung 30: Abstimmung des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT).....	67
Abbildung 31: Abstimmung des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT).....	68
Abbildung 32: Variable Kosten (kvar) im Vergleich zur Kostenelastizität (KE) 1	80
Abbildung 33: Variable Kosten (kvar) im Vergleich zur Kostenelastizität (KE) 2	81
Abbildung 34: Berechnung der Kostenelastizität	82
Abbildung 35: Entwicklung der Kosten der Betriebsführung.	89

Begründung

1 Maßgeblicher Verfahrensgang

Zu den Infrastrukturbenützungsentgelten für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 gemäß der in diesem Zeitraum veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren der Schienen-Control Kommission nach § 74 EisbG anhängig (SCK-WA-12-002).

Im Februar 2024 teilte die XXXX der Schienen-Control Kommission mit, dass sie beabsichtige, mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten, der YYYY, Verhandlungen gemäß § 68a EisbG führen zu wollen, um einen Ausgleich der widersprechenden Ansprüche zu erreichen. In der Folge wurden die Verhandlungen unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission zur GZ SCK-24-034 geführt. Gegenstand dieser Verhandlungen waren unter anderem die Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten wurden informiert und eingebunden. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde ein Ausgleich mit den öffentlichen Interessen und den Interessen der Parteien erreicht.

Die XXXX legte darauffolgend mit Schreiben vom 20.01.2025 der Schienen-Control Kommission folgende Entwürfe geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand November 2024) vor:

- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 der XXXX (Seiten 1-27 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 der XXXX (Seiten 28-55 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 der XXXX (Seiten 56-85 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 der XXXX (Seiten 86-115 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 der XXXX (Seiten 116-146 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 der XXXX (Seiten 147-178 der PDF-Datei)
- Produktkatalog Netzzugang – Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 der XXXX (Seiten 179-210 der PDF-Datei)

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

Mit Schreiben vom 25.01.2025 zog die YYYY im Verfahren zur GZ SCK-WA-12-002 unter Bezugnahme auf das Verfahren gemäß § 68a EisbG zur GZ SCK-24-034 sämtliche Anträge und Parteivorbringen zurück, gab ihre Verfahrenspositionen auf und äußerte sich dahingehend, dass sie die von der XXXX am 20.01.2025 vorgelegten Entwürfe neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 aufgrund der ihr vorliegenden Informationen als rechtskonform erachte.

Mit Schreiben vom 04.03.2025 brachte die XXXX eine ergänzende Stellungnahme bei der Schienen-Control Kommission ein, in der sie unter Beilegung diverser Beweise zusammengefasst die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs im verfahrensgegenständlichem Zeitraum anfielen, die Festlegung der in den Entwürfen der geänderten Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegten Wegeentgelte sowie eine Gegenüberstellung der Kosten und durch Wegeentgelte vereinnahmten Erlöse darlegte.

Aufgrund des sich hierdurch im Vergleich zum Verfahren SCK-WA-12-002 geänderten maßgeblichen Sachverhalts leitete die Schienen-Control Kommission am 11.02.2025 von Amts wegen über diese Entwürfe geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die darin dargelegten Kosten und Wegeentgelte ein eigenes Wettbewerbsüberwachungsverfahren gemäß § 74 Abs 1 Z 8 EisbG ein. Aus dem Verfahren SCK-WA-12-002 wurden in der Folge für den gegenständlichen Sachverhalt relevante Aktenbestandteile übernommen. Das beinhaltet unter anderem mehrere Privatgutachten und gutachterliche Stellungnahmen sowie von der Behörde in Auftrag gegebene Gutachten.

Die Behörde informierte die Verfahrensparteien mit Schreiben vom 25.03.2025 über die amtswegige Eröffnung des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens, forderte diese auf, Akteneinsicht zu nehmen und gab ihnen die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer Frist von 2 Wochen ab Zustellung. Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen ein.

2 Sachverhalt

2.1 Wegeentgelte gemäß den ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die XXXX veröffentlichte als Eisenbahninfrastrukturunternehmen iSd § 1a EisbG, Zuweisungsstelle iSd § 62 Abs 1 Z 1 EisbG und entgelterhebende Stelle iSd § 62b Abs 1 Z 1 EisbG für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 auf ihrer Internetseite⁴ im jeweils relevanten Zeitraum Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Diese umfassen zusammengefasst als Anlage unter anderem die „Produktkataloge Netzzugang Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen“. Bei diesen Produktkatalogen bzw Dokumenten handelt es sich um Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und folglich Bestandteile ebendieser. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bot in den verfahrensgegenständlichen Fahrplanjahren zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen über diese Schienennetz-Nutzungsbedingungen das Produkt „Zugtrasse und Zugfahrt“⁵ an.⁶ Gegenstand dieses Verfahrens sind daher das Produkt Zugtrasse bzw dessen Leistungen, die hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die XXXX zu entrichtenden Entgelte sowie die Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, da die Wegeentgelte in deren Höhe festzulegen⁷ sind. Im Folgenden werden die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ursprünglich, das heißt vor Vorlage der Entwürfe neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen, festgelegten Wegeentgelte festgestellt.

⁴ <https://XXXX>

⁵ Im Folgenden „Produkt Zugtrasse“.

⁶ In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen bzw den genannten Anlagen wird auch von „Mindestzugangspaket“ gesprochen.

⁷ Die Richtlinie 2012/34/EU spricht von „Festlegung“, das die Richtlinie umsetzende EisbG von „Festsetzung“. Beides ist daher synonym zu verstehen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20 % USt)
Standardpaket Zugtrasse und Zugfahrt				
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie (Dienstzüge und Reiseverkehr)				
1.1.1.1	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zk _B	3,0947
1.1.1.2	Ergänzungsnetz	Zugkm	zk _E	0,9202
1.1.1.3	Schmalspurbahnen	Zugkm	zk _{SSb}	0,7663
1.1.1.4	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zk _{SiA}	1,7162
1.1.1.5	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zk _{SK}	1,2526
1.1.1.6	Westbahn	Zugkm	zk _W	2,5361
je Streckenkategorie (Güterverkehr)				
1.1.1.7	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zk _B	2,3520
1.1.1.8	Ergänzungsnetz	Zugkm	zk _E	0,6994
1.1.1.9	Schmalspurbahnen	Zugkm	zk _{SSb}	0,5824
1.1.1.10	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zk _{SiA}	1,3043
1.1.1.11	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zk _{SK}	0,9520
1.1.1.12	Westbahn	Zugkm	zk _W	1,9274
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001129

Abbildung 1: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 6), der für die Netzfahrplanperiode 2011 von 12.12.2010 bis 10.12.2011 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20 % USt)
-----	--------------------	---------	--------	-----------------------------------

BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Dienstzüge und Reisezüge				
1.1.1.1	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	3,1720
1.1.1.2	Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	0,9432
1.1.1.4	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	1,7591
1.1.1.5	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	1,2839
1.1.1.6	Westbahn	Zugkm	zp _W	2,5995
je Streckenkategorie für Güterzüge				
1.1.1.7	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,2331
1.1.1.8	Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,6640
1.1.1.10	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,2384
1.1.1.11	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9039
1.1.1.12	Westbahn	Zugkm	zg _W	1,8300
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001157

Abbildung 2: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 6) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2012 von 11.12.2011 bis 08.12.2012 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	3,4756
1.1.1.2	Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	1,0334
1.1.1.4	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	1,9274
1.1.1.5	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	1,4067
1.1.1.6	Westbahn	Zugkm	zp _W	2,8482
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,2889
1.1.1.8	Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,6806
1.1.1.10	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,2693
1.1.1.11	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9264
1.1.1.12	Westbahn	Zugkm	zg _W	1,8757
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)				
1.1.1.13	Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,2889
1.1.1.14	Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,6806
1.1.1.15	Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,2693
1.1.1.16	Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9264
1.1.1.17	Westbahn	Zugkm	zg _W	1,8757
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001185

Abbildung 3: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 (Version 4) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2013 von 09.12.2012 bis 14.12.2013 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	3,5624
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	1,0592
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	1,9755
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	1,4418
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp _W	2,9194
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,3461
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,6975
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,3010
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9495
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg _W	1,9226
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse	Zugkm	zewfv _B	2,0411
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfv _E	0,6068
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfv _{SiA}	1,1319
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfv _{SK}	0,8261
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfv _W	1,6727
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenenzüge)				
1.1.1.13	DZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zd _B	2,3461
1.1.1.14	DZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zd _E	0,6975
1.1.1.15	DZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zd _{SiA}	1,3010
1.1.1.16	DZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zd _{SK}	0,9495
1.1.1.17	DZ Westachse	Zugkm	zd _W	1,9226
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001214

Abbildung 4: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 5) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2014 von 15.12.2013 bis 13.12.2014 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp_B	3,6514
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp_E	1,0856
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp_{SiA}	2,0248
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp_{SK}	1,4778
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp_W	2,9923
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg_B	2,4047
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg_E	0,7149
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg_{SiA}	1,3335
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg_{SK}	0,9732
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg_W	1,9706
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse	Zugkm	zewfv_B	2,1041
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfv_E	0,6255
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfv_{SiA}	1,1668
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfv_{SK}	0,8515
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfv_W	1,7243
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)				
1.1.1.13	DZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zd_B	2,4047
1.1.1.14	DZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zd_E	0,7149
1.1.1.15	DZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zd_{SiA}	1,3335
1.1.1.16	DZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zd_{SK}	0,9732
1.1.1.17	DZ Westachse	Zugkm	zd_W	1,9706
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001244

Abbildung 5: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 (Version 3) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2015 von 14.12.2014 bis 12.12.2015 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	3,7244
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	1,1073
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	2,0652
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	1,5073
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp _W	3,0521
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,4527
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,7291
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,3601
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9926
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg _W	2,0100
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewfv _B	2,1461
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfv _E	0,6380
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfv _{SiA}	1,1901
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfv _{SK}	0,8685
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfv _W	1,7587
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)				
1.1.1.13	DZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zd _B	2,4527
1.1.1.14	DZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zd _E	0,7291
1.1.1.15	DZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zd _{SiA}	1,3601
1.1.1.16	DZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zd _{SK}	0,9926
1.1.1.17	DZ Westachse	Zugkm	zd _W	2,0100
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001268

Abbildung 6: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 (Version 3) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2016 von 13.12.2015 bis 10.12.2016 galt.

1. Zugtrasse und Zugfahrt				
Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	3,7244
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	1,1073
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	2,0652
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	1,5073
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp _W	3,0521
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	2,4527
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	0,7291
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	1,3601
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	0,9926
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg _W	2,0100
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewfv _B	2,1461
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfv _E	0,6380
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfv _{SiA}	1,1901
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfv _{SK}	0,8685
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfv _W	1,7587
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenenzüge)				
1.1.1.13	DZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zd _B	2,4527
1.1.1.14	DZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zd _E	0,7291
1.1.1.15	DZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zd _{SiA}	1,3601
1.1.1.16	DZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zd _{SK}	0,9926
1.1.1.17	DZ Westachse	Zugkm	zd _W	2,0100
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001268

Abbildung 7: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 (Version 2) der XXXX, der für die Netzfahrplanperiode 2017 von 11.12.2016 bis 09.12.2017 galt.

Wie aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ersichtlich, wurden die Entgelte von der XXXX zunächst nach

- Zugklassen (bzw synonym Zugsegment oder Zuggattung), das sind im Wesentlichen Personenverkehre, Güterverkehre und Dienstzügen inkl Leerpersonenzüge,
- „Achsen“ (synonym auch: Streckenkategorien), das sind im Wesentlichen bestimmte, geographisch abgegrenzte Streckenabschnitte im Eisenbahninfrastruktur- bzw Schienennetz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, nämlich Brennerachse, Westachse, Ergänzungsnetz, sonstige internationale Achsen sowie sonstiges Kernnetz,

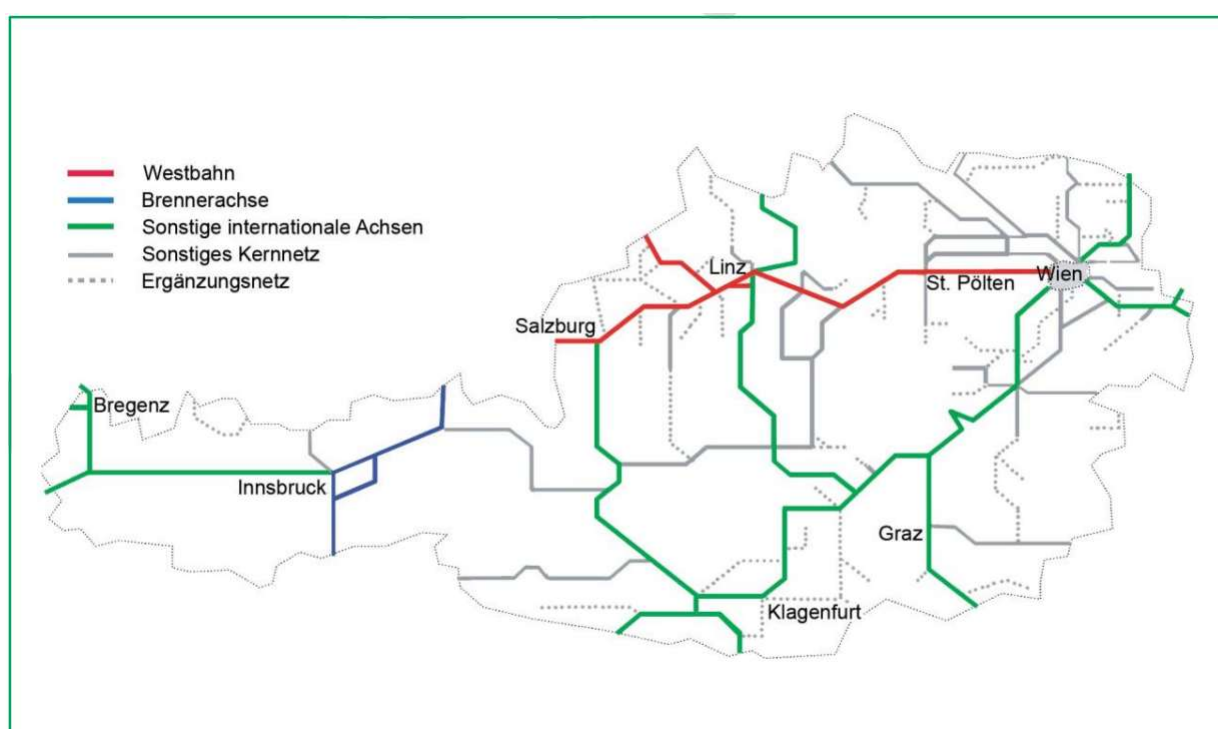


Abbildung 8: Schematische Darstellung der "Achsen" im Eisenbahnnetz der XXXX; Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das Fahrplanjahr 2012.

- und einem einheitlicher Entgeltsatz je Bruttotonnenkilometer differenziert und festgesetzt.

Das Infrastrukturbenützungsentgelt errechnet sich abhängig von der Zugklasse und befahrenen Streckenkategorie je Zugfahrt gemäß folgender Formel:

$$IBE_{Zugfahrt} = \text{Wegstrecke in km} * ((\text{Bruttogewicht} * btk) + (z))$$

Hierbei bezeichnen „z“ (in Zugkm) bzw „btk“ (in Btkm) die jeweiligen Entgeltfaktoren gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen in der Spalte „Faktor“. Der Faktor „btk“ wird dabei immer gleich verrechnet, der Faktor „z“ hängt von der befahrenen Streckenkategorie und der Zugklasse ab.

Im Folgenden wird auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit dem bisherigen Inhalt

- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 6)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 6)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 (Version 4)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 5)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 (Version 3)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 (Version 3)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 (Version 2)

unter dem Begriff „ursprüngliche Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ Bezug genommen.

2.2 Wegeentgelte gemäß dem Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Als Ergebnis der Verhandlungen mit Fahrwegkapazitätsberechtigten gemäß § 68a EisebG, erstellte die XXXX einen Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die bescheidgegenständlichen Fahrplanjahre 2011 bis 2017 und legte diese mit Eingabe vom 20.01.2025 der Behörde vor. Darin legte sie im Wesentlichen die folgenden neuen Wegeentgelte fest.

1. Zugtrasse und Zugfahrt				
Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie (Reiseverkehr)				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zk _B	1,7558
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zk _E	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zk _{SIA}	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zk _{SK}	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zk _W	
Je Streckenkategorie (Güterverkehr und Dienstzüge, inkl. Leersonnenzüge)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zk _B	1,5609
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zk _E	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zk _{SIA}	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zk _{SK}	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zk _W	
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001129

Abbildung 9: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 6.1) gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

III Übersicht Preise 2012

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	1,7997
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SIA}	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp _W	
je Streckenkategorie für Güterzüge und Dienstzüge (inkl. Leerpersonenzüge)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	1,4983
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SIA}	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg _W	
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001157

Abbildung 10: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 6.1)
gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
-----	--------------------	---------	--------	-------------------------------------

BASISENTGELT

je Streckenkategorie für Reisezüge

1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp_B	1,8447
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp_E	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp_{SIA}	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp_{SK}	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp_W	

je Streckenkategorie für Güterzüge *)

1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg_B	1,4886
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg_E	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg_{SIA}	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg_{SK}	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg_W	

je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leerpersonenzüge)

1.1.1.13	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg_B	1,4886
1.1.1.14	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg_E	
1.1.1.15	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg_{SIA}	
1.1.1.16	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg_{SK}	
1.1.1.17	GZ Westachse	Zugkm	zg_W	

je Bruttotonnenkilometer

1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001185
-------	-----------------------	------	------------	----------

*) keine Verrechnung Zugkm-Preis zur Förderung des Güternahverkehrs (gilt für die Zugklassen VG, BED, SVG, SBED)

Abbildung 11: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 (Version 4.1)
gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zpb	1,8908
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zpe	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zpsia	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zpsk	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zpw	
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zgb	1,6043
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zge	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zgsia	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zgsK	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zgw	
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewfvb	1,2878
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfve	
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfvsia	
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfvsk	
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfvw	
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leerpersonenzüge)				
1.1.1.13	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zdb	1,6043
1.1.1.14	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zde	
1.1.1.15	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zdsia	
1.1.1.16	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zdsK	
1.1.1.17	GZ Westachse	Zugkm	zdw	
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001214

*) keine Verrechnung Zugkm-Preis zur Unterstützung des Einzelwagennahverkehrs (Zugklassen VG, SVG, BED, SBED, NG, SNG).

Abbildung 12: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 5.1) gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
-----	--------------------	---------	--------	-------------------------------------

BASISENTGELT

je Streckenkategorie für Reisezüge

1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zpb	1,9381
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zpe	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zpsia	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zpsk	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zpw	

je Streckenkategorie für Güterzüge *)

1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zgb	1,6520
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zge	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zgsia	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zgsK	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zgw	

je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr

1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewfvB	1,3388
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfvE	
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfvSi	
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfvS	
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfvW	

je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)

1.1.1.13	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zdB	1,6520
1.1.1.14	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zDE	
1.1.1.15	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zdsia	
1.1.1.16	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zdsK	
1.1.1.17	GZ Westachse	Zugkm	zdw	

je Bruttotonnenkilometer

1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	bt	0,001244
-------	-----------------------	------	----	----------

*) keine Verrechnung Zugkm-Preis zur Unterstützung des Einzelwagennahverkehrs (Zugklassen VG, SVG, BED, SBED, NG, SNG).

Abbildung 13: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 (Version 3.1) gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zp _B	1,9769
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zp _E	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zp _{SiA}	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zp _{SK}	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	zp _W	
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zg _B	1,6735
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zg _E	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zg _{SiA}	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zg _{SK}	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	zg _W	
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewfv _B	1,3563
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewfv _E	
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewfv _{SiA}	
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewfv _{SK}	
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewfv _W	
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)				
1.1.1.13	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zd _B	1,6735
1.1.1.14	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	zd _E	
1.1.1.15	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zd _{SiA}	
1.1.1.16	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zd _{SK}	
1.1.1.17	GZ Westachse	Zugkm	zd _W	
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001268

*) keine Verrechnung Zugkm-Preis zur Unterstützung des Einzelwagennahverkehrs (Zugklassen VG, SVG, BED, SBED, NG, SNG).

Abbildung 14: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 (Version 3.1) gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

1. Zugtrasse und Zugfahrt

Nr.	Produkt / Leistung	Einheit	Faktor	Entgelt in Euro (exkl. 20 % USt)
BASISENTGELT				
je Streckenkategorie für Reisezüge				
1.1.1.1	RZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	z_{PB}	1,9769
1.1.1.2	RZ Ergänzungsnetz	Zugkm	z_{PE}	
1.1.1.4	RZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	z_{PSIA}	
1.1.1.5	RZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	z_{PSK}	
1.1.1.6	RZ Westachse	Zugkm	z_{PW}	
je Streckenkategorie für Güterzüge *)				
1.1.1.7	GZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	z_{GB}	1,6735
1.1.1.8	GZ Ergänzungsnetz	Zugkm	z_{GE}	
1.1.1.10	GZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	z_{GSIA}	
1.1.1.11	GZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	z_{GSK}	
1.1.1.12	GZ Westachse	Zugkm	z_{GW}	
je Streckenkategorie für Einzelwagenfernverkehr im Güterverkehr				
1.1.1.18	EWfV Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	zewf_{VB}	1,3563
1.1.1.19	EWfV Ergänzungsnetz	Zugkm	zewf_{VE}	
1.1.1.20	EWfV Sonstige internationale Achsen	Zugkm	zewf_{VSIA}	
1.1.1.21	EWfV Sonstiges Kernnetz	Zugkm	zewf_{VSK}	
1.1.1.22	EWfV Westachse	Zugkm	zewf_{VW}	
je Streckenkategorie für Dienstzüge (inkl. Leersonenzüge)				
1.1.1.13	DZ Brennerachse (Kufstein-Innsbruck-Brenner)	Zugkm	z_{DB}	1,6735
1.1.1.14	DZ Ergänzungsnetz	Zugkm	z_{DE}	
1.1.1.15	DZ Sonstige internationale Achsen	Zugkm	z_{DSIA}	
1.1.1.16	DZ Sonstiges Kernnetz	Zugkm	z_{DSK}	
1.1.1.17	DZ Westachse	Zugkm	z_{DW}	
je Bruttotonnenkilometer				
1.1.2	Bruttotonnenkilometer	Btkm	btk	0,001268

*) keine Verrechnung Zugkm-Entgelt zur Unterstützung des Einzelwagennahverkehrs
(Zugklassen VG, SVG, BED, SBED, NG, SNG; Produktnummern 1.1.1.23 bis 1.1.1.32).

Abbildung 15: Entgelte gemäß Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 (Version 2.1) gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Abweichend von den ursprünglichen Entgelten werden die neuen Wegentgelte nicht länger nach „Achsen“ differenziert. Stattdessen wird nur noch je Zugklasse ein jeweils einheitliches Entgelt je Zugkm und ein einheitlicher Entgeltsatz nach Bruttotonnenkilometer verrechnet. Ein konkretes Entgelt für eine Zugfahrt errechnet sich unter Berücksichtigung dieser Anpassung weiterhin nach obiger Formel.

Im Folgenden wird auf den vorgelegten Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit dem geänderten Inhalt

- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 6.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 6.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 (Version 4.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 5.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 (Version 3.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 (Version 3.1)
- Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 (Version 2.1)

unter dem Begriff „Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ Bezug genommen.

2.3 Produkt Zugtrasse

2.3.1 Leistungen des Produkts Zugtrasse

Die XXXX bietet gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen und ihrem Vorbringen das Mindestzugangspaket unter dem Namen „Produkt Zugtrasse“ den Eisenbahnverkehrsunternehmen an und zieht dessen Leistungsumfang für die Festsetzung des Entgelts für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur heran. Das Produkt Zugtrasse setzt sich gemäß Definition der Eisenbahninfrastrukturunternehmerin zusammengefasst aus folgenden Leistungen zusammen und umfasst daher in allen verfahrensgegenständlichen Fahrplanjahren diese an Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen⁸:

Zuweisung von Fahrwegkapazität für Regelzüge:

- Bearbeitung der Anfragen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung auf deren Umsetzbarkeit, erforderliche Konfliktlösungen und die Ausarbeitung eines Zugtrassenangebots.
- Ausarbeitung der Buchfahrpläne und Fahrplananordnungen.

⁸ Vgl. Produktkatalog Netzzugang 2011, 6 ff; Produktkatalog Netzzugang 2012, 6 ff; Produktkatalog Netzzugang 2013, 5 ff; Produktkatalog Netzzugang 2014, 5 ff; Produktkatalog Netzzugang 2015, 5 ff; Produktkatalog Netzzugang 2016, 5 ff; Produktkatalog Netzzugang 2017, 5 ff.

- Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese auf Grund der bei der XXXX vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind.

Zuweisung von Fahrwegkapazität für Sonder- und Ad-hoc-Züge bei Bestellung weniger als fünf Werktage vor Abfahrt:

- Zuweisung von Fahrwegkapazität innerhalb eines Zeitrahmens jedoch ohne konkreter definierter nutzbarer Fahrplanlage (Entfall Zeit und Ortsbezug wie bei Regeltrassen) zur Ermöglichung der Durchführung der Zugfahrt oder
- Zuweisung der Fahrwegkapazität unter Angabe der frühesten Abfahrt und spätesten Ankunft für die beantragte Relation oder
- Zuweisung der Fahrwegkapazitäten laufend während der Durchführung der Fahrt für den jeweils nachfolgenden Abschnitt zum aktuellen Standpunkt.
- Erstellung der Fahrplananordnungen.
- Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese auf Grund der bei der XXXX vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind.

Durchführung der Zugfahrt:

- Benützung der für die Zugfahrt erforderlichen Gleise, Weichen und Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) während den, in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, verlautbarten Streckenöffnungszeiten.
- Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Benützung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen.
- Überwachung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen.
- Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen.

2.3.2 Kosten des Produkts Zugtrasse als Basis für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (uZK)

Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Die durch das Produkt Zugtrasse entstehenden Kosten, die in den Rechnungswesen-Systemen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfasst, verarbeitet und aufbereitet werden, sind Grundlage für die Berechnung der uZK und infolge der Festsetzung der Wegeentgelte – aufgeteilt in Entgelt je Zugkilometer (Zugkm) und Bruttotonnenkilometer (Btkm) – für das Produkt Zugtrasse.

2.3.2.1 Erfassung der Kosten

Ausgangspunkt für die Berechnung der uZK der XXXX sind die gesamten Kosten des Produkts Zugtrasse, das heißt, grundsätzlich dessen „Vollkosten“, also alle Kosten, die für das Produkt Zugtrasse in einem bestimmten Zeitraum angefallen sind. Die uZK stellen dann nach mehreren Berechnungs- bzw. Bearbeitungsschritten, in denen ua die Kostenbasis ermittelt wird, eine „Teilmenge“ dieser Vollkosten dar.

Eine Vollkostenrechnung erfasst alle Kosten, unabhängig davon, wie sie weiter differenziert werden könnten. Vollkosten sind dabei als die Summe der einer Einheit eines einzelnen Kostenträgers zugerechneten Einzelkosten, anteiligen Gemeinkosten, variablen Kosten und anteiligen fixen Kosten zu verstehen.⁹ Als gegenständlich relevanter Kostenträger ist das Produkt Zugtrasse der XXXX zu sehen. Die Vollkosten sind dementsprechend die gesamten für das Produkt Zugtrasse angefallenen Kosten.

Grundlage für die Erfassung der Vollkosten sind die Saldenlisten der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) für die Geschäftsjahre 2011 bis 2017 des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, welche auch die Basis für die geprüften IFRS-Jahresabschlüsse dieser Geschäftsjahre waren. Bei dieser Kostendatenbasis handelt es sich also um jenes Zahlenwerk, welches auch in die Erstellung des Jahresabschlusses des Teilkonzerns der XXXX einfließt. Der geprüfte und veröffentlichte Jahresabschluss nach IFRS für den Teilkonzern umfasst dabei alle Konzerngesellschaften des Teilkonzerns XXXX. Der geprüfte und veröffentlichte Jahresabschluss für die XXXX wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben erstellt.

Die gesamte Buchhaltung der XXXX erfolgt in einem SAP-System, einem in der Wirtschaft gängigen IT-System, in dem das Finanzwesen inkl. Buchhaltung digital abgebildet und abgewickelt wird.¹⁰ In SAP sind alle Aufwendungen gebucht und mit einem entsprechenden Buchungsbeleg hinterlegt. Diese Daten werden in der Folge für die Ermittlung der Vollkosten verwendet, wobei von den verbuchten Aufwänden gegebenenfalls Kosten ausgeschieden, nicht jedoch hinzugefügt werden. Das heißt, bei der Ermittlung der Kostendaten, aus denen die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, errechnet werden, finden keine die Kosten erhöhenden kalkulatorischen Korrekturen der Aufwände aus der Buchhaltung statt (zum Beispiel Risikoaufschläge im Sinne von „kalkulatorischen Kosten“ bzw. „Anderskosten“ oder „Zusatzkosten“ in betriebswirtschaftlicher Diktion). Die Kosten entsprechen also grundsätzlich den verbuchten Aufwänden, gegebenenfalls kommt es zu Reduktionen.

⁹ Die Summe sämtlicher Vollkosten ergibt wiederum die Gesamtkosten des Unternehmens. Vgl. <https://www.gabler-banklexikon.de/definition/vollkosten-62393>, abgerufen am 23.03.2025.

¹⁰ <https://www.sap.com/austria/products/financial-management.html>, abgerufen am 23.03.2025.

Bei der Erfassung in SAP werden die Aufwände auf Buchhaltungskonten gebucht. Durch Mitkontierung weiterer Merkmale, wie Kostenstellen, Anlagennummern, Aufträgen etc werden diese Aufwände mit Informationen hinterlegt und als Kosten strukturiert. Diese Merkmale sind so aufgebaut, dass sich bei Aggregation über mehrere Stufen organisatorische Teilbereiche, Geschäftsbereiche oder auch die gesamte XXXX abbilden lassen. Über Buchung der Aufwände auf Kostenstellen ist in SAP sichergestellt, dass nur auf ein bestimmtes Produkt – zum Beispiel „Verkehrsstationen¹¹“ oder (gegenständlich nur relevant) „Zugtrasse“ – gebucht wird. Sämtliche Kostenstellen für ein Produkt sind so einem Produkt als Kostenträger zuordenbar. Hierbei wird zwischen Kostenstellen, auf denen direkt verursachte Kosten gebucht werden, und Kostenstellen, die für eine andere Kostenstelle Leistungen erbringen, unterschieden. Letztere werden über die sogenannte interne Leistungsverrechnung (ILV)¹² abgebildet. Über die ILV werden Kosten von einer leistungserbringenden Kostenstelle zu einer Kostenstelle, die diese Leistungen empfängt, weiterverrechnet. Das heißt, die Verrechnung von den leistenden Kostenstellen zu den leistungsempfangenden Streckenkostenstellen erfolgt im Wege der ILV mit definierten ILV-Konten auf den jeweils relevanten Kostenträger. So wird im Ergebnis sichergestellt, dass Kosten auf Ebene ihres Kostenträgers, das heißt auf Ebene eines Produkts, zusammengefasst werden und so eindeutig zuordenbar und auswertbar sind.

Für jede Kostenstelle gibt es einen Kostenstellenverantwortlichen, der monatlich die auf der Kostenstelle gebuchten Belege auf ihre sachlich korrekte Zuordnung überwacht. Der zuständige Geschäftsbereich führt außerdem eine monatliche Durchsicht der Kostenstellen auf etwaige unplausible Entwicklungen/Ausreißer durch. Dadurch ist eine korrekte und vollständige Erfassung der Kosten sichergestellt.

2.3.2.2 Verarbeitung der Kosten

Für die Ableitung der für die uZK relevanten Kosten werden nach vollständiger Verbuchung in SAP in einem weiteren Schritt sämtliche SAP-Daten mittels eines automatisierten Prozesses in einem zentralen Datensystem digital gespeichert. Die herangezogenen Daten der GuV basieren dabei auf allen Buchungsperioden eines testierten Jahresabschlusses, das heißt, es sind nicht nur die Buchungen aller Monate des Geschäftsjahres (Perioden 1 bis 12), sondern auch sämtliche Jahresabschlussbuchungen (Perioden 13 bis 16 in SAP) enthalten. In weiterer Folge greift das System Cognos¹³ auf

¹¹ Das sind Serviceeinrichtungen im Sinne des § 58a Abs 1 EisbG und daher nicht Teil des Mindestzugangspakets.

¹² Die innerbetriebliche Leistungsverrechnung (ILV) hat in Unternehmen als sekundäre Kostenverrechnung die Aufgabe, die zwischen mehreren Kostenstellen auftretenden innerbetrieblichen Leistungen zu verrechnen. Vgl unter vielen Becker/Lutz, Gabler Kompakt-Lexikon Modernes Rechnungswesen (2007) oder Schönsleben, Integrales Informationsmanagement (2001).

¹³ Cognos ist ein Softwareunternehmen, das Lösungen für Business Intelligence, Planung, Performance Management und Unternehmenskonsolidierung anbietet. <https://www.ibm.com/products?q=cognos> ; zuletzt abgerufen am 24.03.2025.

diese Daten zu. Dabei werden die Daten durch einen standardisierten Prozess überprüft und freigegeben. Das ist notwendig, weil die einzelnen Bearbeitungsschritte bei der folgenden Strukturierung der Kosten des Produkts Zugtrasse im System Cognos in der Applikation „Infra-Erfolgs-Rechnung“ (IER) bzw. „Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung“ (SAER)¹⁴ durchgeführt wird.

Eine vollständige und insbesondere aus Sicht der Regulierung korrekte Zuordnung der für das Produkt Zugtrasse relevanten Kosten ist durch SAP aber noch nicht erfolgt, weil in SAP in erster Linie die Buchhaltung und korrekte Bilanzierung dargestellt wird. Für die Kostenrechnung, die als Grundlage der Ermittlung der uZK dient, wird jedoch eine feinere Zuordnung benötigt, die in Cognos erfolgt. Dabei wird zwischen folgenden Kosten unterschieden:

- Direkt zurechenbare Kostenstellen: die Kosten, welche auf diesen Kostenstellen erfasst werden, sind direkt und zur Gänze dem Produkt zuordenbar;
- Zu allozierende Kostenstellen: hierbei handelt es sich um Sammelkostenstellen (Nebenkostenstellen), welcher der zugrundeliegenden Hauptkostenstelle zugeordnet werden;
- Zu schlüsselnde Kostenstellen: hierbei handelt es sich um Kostenstellen, auf welchen Leistungen für diverse Kostenstellen erfasst werden;
- Leistungsbezogene Kostenzuscheidung: hierbei handelt es sich um Kostenstellen, auf welchen Leistungen für verschiedene Hauptkostenstellen innerhalb des Produktes Zugtrasse erfasst werden; diese werden entsprechend einem definierten Schlüssel nach Inanspruchnahme der Leistungen auf die zugrundeliegenden Hauptkostenstellen innerhalb des Produktes Zugtrasse verteilt.

Die skizzierten Kostenzuordnungen erfolgen automatisch durch einen hinterlegten Algorithmus, sodass sichergestellt ist, dass keine Eingabe- und Rechenfehler passieren können.

Für die weiteren Bearbeitungsschritte erfolgt außerdem eine Aufgliederung nach sogenannten Deckungsbeitragsstufen (DB), wofür die Kostenkonten diesen zugeschrieben werden. Diese Deckungsbeitragsstufenrechnung dient dabei aber nicht der Ermittlung des Deckungsbeitrages im Sinne der betriebswirtschaftlichen Lehre und Theorie¹⁵, sondern

¹⁴ Die Kostenermittlung erfolgte im Jahr 2011 mittels IER (Infra-Ergebnis-Rechnung). Ab dem Jahr 2012 werden die Kosten der Produkte aufgrund einer Systemumstellung mittels der Applikation SAER (Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung) ermittelt.

¹⁵ Deckungsbeitrag im „klassischen“ Sinne der Betriebswirtschaftslehre entspricht dem Umsatz abzüglich der variablen Kosten.

ausschließlich zur Abgrenzung der Kosten; insbesondere spielen Erlöse hierbei keine Rolle. Unterschieden werden¹⁶:

- Deckungsbeitrag I: Aufwand, der anfällt, sobald ein Zug fährt, wie zum Beispiel Betriebsführung, Entstörung und Instandsetzung;
- Deckungsbeitrag II: Aufwand, der entsteht, sobald eine Anlage normgemäß bereitgestellt wird, wie zum Beispiel Inspektion, Wartung, Winterdienst, Service, Sicherheit, Mieten und Betriebskosten, sowie Ergebnis der Geschäftsbereiche Anlagenmanagement (AM), Strecken und Anlagenentwicklung (SAE), Netzzugang (NZ). Die Geschäftsbereiche AM, SAE und NZ erbringen Managementleistungen für die Strecke. Die daraus entstandenen Kosten stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Zugbetriebes. Die XXXX legt das Ergebnis der Geschäftsbereiche, welches sich aus Erträgen abzüglich Kosten errechnet, auf die Strecke um;
- Deckungsbeitrag III: Abschreibung für Abnutzung der Eisenbahninfrastruktur (kurz auch: Afa) und sogenannte Buchwertzinsen;
- Die weiteren Deckungsbeitragsstufen IV und V dienen in erster Linie der Abstimmung mit der GuV und enthalten im Wesentlichen Aufwand, welcher das Management (Vorstand, Stäbe) und das Ergebnis der Geschäftsbereiche betrifft sowie nicht zuordenbare Konten.

Die Kostenkonten werden dabei zusammengefasst wie folgt strukturiert:

- Zuschreibung der Konten zu Deckungsbeitragsstufen
- Darstellung der den Produkten zugeordneten Kosten
- Leistungsgerechte Kostenzuschreibung und Schlüsselung

Im Detail werden mit Hilfe der Auswertung in Cognos die Kosten aus der IER bzw SAER entsprechend ihrer Zugehörigkeit zu einem Produkt (gegenständlich: Zugtrasse) dargestellt. Diese Produktzugehörigkeit resultiert aus der oben ausgeführten Hinterlegung einer Kostenstelle und der Zuordnung der Kostenstellen zu den einzelnen Produkten. Durch Einschränkung der Datengrundgesamtheit aus Cognos auf das Produkt Zugtrasse und Ausscheidung nicht für die Ermittlung der uZK relevanter Kosten¹⁷ aus den Vollkosten, wird die Kostenbasis für die weitere Bearbeitung festgelegt. Die Einschränkung auf das Produkt Zugtrasse passiert dabei zusammengefasst wie folgt:

- Einschränkung der Deckungsbeitragsstufe auf Deckungsbeitrag I bis II, da es sich bei diesen Deckungsbeiträgen um die für das Produkt Zugtrasse für die

¹⁶ Der Vollständigkeit halber werden alle DB erläutert. Gegenständlich sind aber nur DB I und II relevant. Vgl hierzu das gleich Folgende.

¹⁷ Vgl Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 30.06.2021.

Ermittlung der uZK-relevanten Deckungsbetragsstufen handelt. Die restlichen Deckungsbetragsstufen spielen für die weitere Betrachtung keine Rolle mehr.

- Einschränkung des Produkts durch Filterung (in Bezug auf die Produkthinterlegung in den Stammdaten), um eine produktbezogene Auswertung der Kosten sicherzustellen. Hierdurch wird sichergestellt, dass ausschließlich Kosten des Produkts Zugtrasse und nicht Kosten, für welche ein anderes Produkt (zum Beispiel Verkehrsstation) hinterlegt ist, berücksichtigt werden. Die korrekte Produkthinterlegung wird bereits in den Stammdaten der Kostenstellen sichergestellt.

Die Deckungsbetragsrechnung der XXXX ist geeignet, das Produkt Zugtrasse von anderen Produkten abzugrenzen, sodass den Eisenbahnverkehrs-unternehmen nur Kosten verrechnet werden, die damit korrespondieren. Dem Produkt Zugtrasse werden kostenrechnerisch also nur die für das Produkt Zugtrasse erforderlichen Anlagen und Leistungen zugeschrieben und für die weitere Berechnung herangezogen. Dementsprechend sind keine Kosten aus anderen Produkten, zum Beispiel Verkehrsstation, enthalten. In dieser Darstellung der Kosten nach Deckungsbetragsstufen sind schließlich alle und nur uZK-relevante Kosten(-positionen) enthalten, entsprechen also den Vollkosten des Produkts Zugtrasse. Diese Vollkosten stellen dann die Grundlage dar, mittels derer die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, ermittelt werden.

Abschließend wird von der Schienen-Control Kommission noch festgestellt, dass in den verfahrensgegenständlichen Fahrplanjahren als Kostenbasis für die weitere Berechnung der uZK nur die Deckungsbetragsstufen I und II herangezogen werden. Grundsätzlich könnten auch Kosten anderer Deckungsbetragsstufen (insbesondere Afa des DB III) berücksichtigt werden, soweit hierin Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, enthalten sind. Die XXXX verzichtet aber bewusst darauf, weitere Kosten anzusetzen und Beweise hierfür vorzulegen, weswegen sie nicht weiter berücksichtigt werden.

2.3.3 Kostenpositionen, die in die Kosten des Produkts Zugtrasse einfließen

Die XXXX zieht bei der Ermittlung der bescheidgegenständlichen Kostenbasis die folgenden Kostenpositionen (synonym in der folgenden Abbildung: Konten) in den Deckungsbetragsstufen I und II¹⁸ unter Berücksichtigung des Schreibens der Schienen-Control Kommission vom 30.06.2021 heran:

¹⁸ DB I ist in DB II enthalten.

2.3.3.1 Betriebsführung

Im Kostenblock Betriebsführung sind die Kosten des Geschäftsbereiches Betrieb (vormals Netzbetrieb) die durch die Planung, Steuerung und Disposition des Zugverkehrs am Schienennetz der XXXX entstehen, enthalten.

- Betriebsführung FDL: Fahrdienstleiter sind für die Bedienung der Sicherungsanlagen und Koordinierung der Zugfahrten im zugewiesenen Verantwortungsbereich zuständig.
- Betriebsführung STW: Stellwerker (Fahrdienstleiterassistent) unterstützen den Fahrdienstleiter bei der Abwicklung von Zugfahrten durch Bedienung der örtlichen Sicherungsanlagen.
- Betriebsführung BASS/GF (Betriebsassistent/Geschäftsführer): Betriebsassistenten unterstützen den Fahrdienstleiter bei betrieblichen Tätigkeiten (ohne Bedienung von Sicherungsanlagen), zum Beispiel Beobachtung von Zugfahrten auf sicherheitsrelevante Kriterien; Prüfung von Fahrstraßen auf Anweisung des Fahrdienstleiters, Beigabe von Befehlen (zum Beispiel Geschwindigkeitseinschränkungen). Die Geschäftsführer sind, ebenso wie Fahrdienstleiter, Stellwerker und Betriebsassistenten, Mitarbeiter des operativen Betriebsdienstes, die eigenverantwortlich Sicherungsanlagen – mit im Vergleich zum Fahrdienstleiter eingeschränkten Befugnissen – bedienen. Zu den weiteren Tätigkeiten zählen das Zugmeldeverfahren, die Durchführung der Zugbeobachtung und die Prüfung von Fahrstraßen.
- Betriebsführung Infolösungen und Service: Kosten für Leistungen, welche u.a. die Baustelleninformation und baustellenbedingte Einschränkungen im Zugverkehr betreffen.
- Betriebsführung Verkehrsleitung: Die Mitarbeiter der Verkehrsleitung disponieren den Zugverkehr überregional, unterteilt nach Verkehrsachsen bzw. überregionalen Verkehrsströmen. Dazu zählt auch die Überwachung bzw. Verbesserung der Qualität der Betriebsführung (zum Beispiel Minimierung der Auswirkungen von Verspätungen durch Steuerung des Zugverkehrs).
- Betriebsführung Schienenersatzverkehr: Umfasst sind Kosten für Schienenersatzverkehre gemäß der Schienennetz-Nutzungsbedingungen bei Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (zum Beispiel Störungen der Eisenbahninfrastruktur, ad-hoc Baumaßnahmen, jedoch nicht Naturereignisse, behördliche Anordnungen bzw. Einschränkungen durch Fahrzeugstörungen der Zugangsberechtigten)
- Betriebsführung BFM (Betriebsführungsmanagement): Überwachung der Umsetzung von betrieblich sicherheitsrelevanten Vorgaben durch Durchführen oder Veranlassen von Kontrollen. Reporting von Abweichungen

und Verbesserungspotentialen als Entscheidungsgrundlage für Betriebsleiter und die jeweiligen Fachbereiche.

2.3.3.2 Energie und Bereitstellung

Hierbei handelt es sich nicht um Kosten betreffend die Zusatzleistungen „Bereitstellung von Fahrstrom“ im Sinne des § 58b Abs 2 Z 2 EisbG. Vielmehr umfasst der Kostenblock jene Kosten, die für die Energieversorgung von betriebsrelevanten technischen Anlagen (zum Beispiel Signale, Weichenheizung) und für die Benutzung der der Betriebsführung zugeordneten Räumlichkeiten (zum Beispiel Betriebskosten für Stellwerke) entstehen. Das sind beispielsweise Kosten der Kostenposition „Energie Drehstrom und Energie Hauptstromversorgung Drehstrom“, in der auch die Energiekosten, die für die Versorgung der betriebsnotwendigen Anlagen (wie Eisenbahnkreuzung, Stellwerke, Zugfunk oder Anlagen in Tunneln und an der Strecke etc) mit elektrischem Strom anfallen, sowie die Kosten für die internen Verteilernetze (Arealnetze) zur Versorgung der betriebsnotwendigen Anlagen, abgebildet sind.

2.3.3.3 Instandhaltung (Entstörung, Inspektion/Wartung, Instandsetzung)

Gemäß ÖNORM EN 13306:2010 ist die Instandhaltung eine Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Managements während des Lebenszyklus einer Einheit, die dem Erhalt oder der Wiederherstellung ihres funktionsfähigen Zustands dient, sodass sie die geforderte Funktion erfüllen kann.

Die Maßnahmen der Instandhaltung reichen hierbei von:

- Inspektion: Maßnahmen zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes einer Einheit in bestimmten Zeitabständen, nach einer festgelegten Anzahl von Betriebseinsätzen oder ereignisbezogen (Sonderinspektion). Alle Anlagen und Systeme in der Anlagenverantwortung der XXXX sind periodisch zu inspizieren:
- Augenscheinliche bzw visuelle Kontrolle durch Begehen oder Befahren (entspricht der ehemaligen Streckenaufsicht)
- Technische Überprüfung durch Messen
- Inspektion der zur jeweiligen Anlage zugehörigen konsensmäßigen Kennzeichnungen (Inhalt, Vorhandensein, Zustand, etc.)
- Entstörung: Provisorische oder endgültige Maßnahmen, ausgeführt nach der Fehlererkennung, zur Wiederherstellung der geforderten Funktionsfähigkeit einer Anlage oder eines Systems nach einem Ausfall (Beseitigung der Störung).
- Wartung: Präventive Maßnahmen, ausgeführt in festgelegten Abständen oder nach vorgeschriebenen Kriterien, zur Bewahrung des Soll-Zustandes.
- Instandsetzung: Physische Maßnahmen zur Wiederherstellung der Funktion einer fehlerhaften Einheit.

- Erneuerung: Vollständiger Ersatz einer Anlage oder eines Systems. Die Erneuerung wird gegenständlichen nicht behandelt, da diese Kosten nicht in den DB II einfließen.

2.3.3.4 Netzzugang

Das Aufgabenspektrum des Netzzugangs umfasst etwa die Gewährleistung eines kundenorientierten und diskriminierungsfreien Netzzuganges, die Zugtrassenplanung im Zeitraum von 48 Monaten vor Wechsel des Netzfahrplans bis hin zum Vortag, die Netzfahrplanerstellung, die Festlegung der Entgelte, die operative Kundenbetreuung, die Abwicklung von Zugtrassenbestellungen und Rechnungslegung oder die kundenorientierte Planung und Koordinierung von temporären und geplanten Eisenbahninfrastruktureinschränkungen.

2.3.3.5 Anlagenmanagement

Der Kostenblock Anlagenmanagement setzt sich im Wesentlichen aus den Teilen Anlageninformationssystem, Integriertes Streckenmanagement bzw Strecken- und Bahnhofsmanagement, Managementservice und Zentrales Assetmanagement zusammen und umfasst beispielsweise die Planung und Koordination von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit und Sicherheit der für den Zugbetrieb notwendigen Eisenbahninfrastrukturanlagen.

2.3.3.6 Telekom

Der Kostenblock Telekom umfasst die Kosten betriebsrelevanter Telekomanlagen – das sind Telekomnetze, wie zum Beispiel Kupfer- und LWL-Kabel, Datennetz, Übertragungstechnik und Telematik-Systeme, wie zum Beispiel für die betriebliche Kommunikation. Seit 2012 werden alle Telekom-Konten dem jeweiligen Kostenblock (Instandsetzung und Entstörung sowie Inspektion und Wartung), in dessen Rahmen die Kosten anfallen, zugeordnet.

2.3.3.7 Sonstige Kostenposition

Bei der Kostenposition „sonstige Kostenposition“ handelt es sich um eine Sammelposition für allgemeine Aufwendungen im Zusammenhang mit der Strecke. Diese Position wurde in den Jahren 2007 bis 2012 verwendet. Für das gegenständliche Verfahren sind damit lediglich die Jahre 2011 und 2012 relevant.

2.3.4 Höhe der Kosten des Produkts Zugtrasse

Die Deckungsbeitragsstufen, die Summe der Kostenblöcke sowie die Summe in den einzelnen Kostenblöcke wurden richtig und vollständig ermittelt, in die Berechnung einbezogen und verrechnet. Unter Berücksichtigung des Schreibens der Schienen-Control

Kommission vom 30.06.2021 und ausgehend von den Überleitungen¹⁹ stehen folgende Kosten als Grundlage für die Ermittlung der uZK des Produkts Zugtrasse in den Jahren 2011 bis 2017 fest:



Tabelle 1: Vollkosten und Kostenbasen als Grundlage für die Ermittlung der uZK des Produkts Zugtrasse je Fahrplanjahr.

2.4 Höhe der uZK

Aus der Kostenbasis ermittelt die XXXX im nächsten Schritt die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, da die Wegentgelte grundsätzlich in dieser Höhe festzulegen sind. Die Kostenbasis setzt sich aus den Kosten der Bereiche „Eisenbahninfrastruktur“, „Netzzugang“ und der „Betriebsführung“ zusammen.

UZK sind nur Kosten, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, also Kosten, welche der Betreiber auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet, sind keine uZK. Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und variable Kosten umfassen, sind nur im Umfang der variablen Kosten als uZK miteinzubeziehen. Das heißt, diese Kosten sind, da sie Fixkosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts einschließen, die der Betreiber auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet (synonym: Betriebsbereitschaft²⁰), nur teilweise als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend anzusehen.²¹

Unter Betriebsbereitschaft ist also ein Zustand zu verstehen, in dem (noch) keine Züge auf der vollständig betriebsbereiten Infrastruktur verkehren, aber jederzeit verkehren können. Kosten, die mit der Zugbewegung variieren, sind somit jene Kosten, die erst

¹⁹ Vgl hierzu die Beweiswürdigung in Kapitel 3.2.4.

²⁰ Unter Betriebsbereitschaft ist ein Zustand zu verstehen, in dem kein Zug auf der betriebsbereiten Infrastruktur verkehrt. Diese Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet, sind nicht zu verwechseln mit den Bereitschaftskosten im Sinne von Riebel, der in Kapazitäts-, Bereitschafts- und Leistungskosten unterscheidet; sie würden im vorliegenden Kontext den Kapazitäts-plus Bereitschaftskosten entsprechen. Die Betriebsbereitschaftskosten im hier verstandenen Kontext sind auch nicht mit den gleich benannten Kosten im Kostenrechnungssystem der XXX zu verwechseln, die abgezogen werden, um den sogenannten Deckungsbeitrag II zu errechnen.

²¹ Vgl Rechtliche Beurteilung 4.2.5.

entstehen, sobald Züge auf der betriebsbereiten Infrastruktur fahren, (nur) dadurch verursacht werden und die Betriebsbereitschaftskosten übersteigen. Diese variierenden Kosten sind aber nicht direkt ermittelbar, denn die zugrundeliegende Situation – die Betriebsbereitschaft – tritt bei Infrastrukturunternehmen in aller Regel nicht ein und kann künstlich nicht geschaffen werden. Somit sind auch variierende Kosten empirisch nicht direkt beobacht- oder messbar, weil die Messlatte fehlt. Kosten können daher nur modellhaft oder näherungsweise danach beurteilt werden, ob sie mit der Zugbewegung variieren, also unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

2.4.1 uZK in den Bereichen „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“

Zusammengefasst verwendet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Bereiche „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“ ein ökonometrisches Modell – eine sogenannte „Translog-Funktion“ (transzendente logarithmische Funktion) – um die Kosten dieser Bereiche des Produkts Zugtrasse in mit der Zugbewegung variierende und Fixkosten aufzuteilen. Die Kosten dienen dem Modell als sogenannte Eingangsparameter, wobei als abhängige Variable die logarithmierten Kosten eines Streckenabschnitts herangezogen werden. Die XXXX stellt bei Ihrer Berechnung auf die gesamten Kostenblöcke des DB II²² jeweils für die Bereiche „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“ ab, sodass mögliche Substitutionseffekte zwischen einzelnen Kostenblöcken innerhalb des DB II mitberücksichtigt werden. Die wesentliche Variable zur Erklärung der Kosten sind die gefahrenen Zugkilometer (Zugkm), womit im Ergebnis „die Zugbewegung“ modelliert wird. Das heißt, während also die Kosten für das Produkt Zugtrasse den Input des Modells darstellen, wird der Output durch die Zugkm abgebildet und so der Anteil der uZK für eine bestimmte Menge an Zugkm, die im Schienennetz der XXXX von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgelegt wurde, ermittelt. Folgendes Vorgehen der XXXX steht diesbezüglich fest.

Grundlage für diese Ermittlung der uZK ist das Privatgutachten I²³, indem die Kostenelastizitäten in Österreich in Abhängigkeit vom Zugbetrieb geschätzt werden.²⁴ Kostenelastizitäten zeigen hierbei, wie sich Kosten ändern, sofern sich ein Kostenbestimmungsfaktor (hier: Zugkm) ändert („variiert“). Über diese Kostenelastizitäten werden mit dem Modell die uZK der Bereiche „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“ berechnet, worunter im Detail folgende Kostenblöcke fallen:

²² Der gemäß Deckungsbeitragsrechnung auch DB I enthält.

²³ Vgl Kapitel 3.3.

²⁴ Schriftsatz XXX vom 04.03.2025, 4 ff und Verweis auf das Privatgutachten I.

Das Privatgutachten I diskutiert in Summe sieben Spezifikationen (Varianten) des ökonometrischen Modells. Da die XXX gemäß Schriftsatz von 04.03.2025 aber nur Spezifikation 1 verwendet, wird gegenständlich nicht weiter auf die anderen Spezifikationen eingegangen.

- Anlagenmanagement
- Energie, Bereitstellung
- Telekom
- Schadensfälle
- Instandsetzung
- Entstörung
- Inspektion/Wartung
- Sonstiger Aufwand (ohne Schadensfälle)

Hiervon wurden folgende drei Kostenpositionen auf Grundlage des Schreibens der Schienen-Control Kommission an die XXXX vom 30.06.2021 von der Berechnung als jedenfalls fixe Kosten ausgeschlossen:

- Kosten des Winterdienstes (Inspektion/Wartung)
- Licht- und Sichttraumfreihaltung (Inspektion/Wartung)
- Schadensfälle (Sonstiger Aufwand)

Die hier relevante Berechnungsbasis entspricht somit dem DB II abzüglich Betriebsführung und den drei oben angeführten Positionen. Die potenziell anrechenbaren Kosten werden für die Modellbildung mit einer angenommenen Inflationsrate von 2,5% pa deflationiert. Dem Gutachten liegen die Kosten von 2011 bis 2017 für ca 230 Streckenkostenstellen²⁵ zugrunde, wobei die Anzahl des Regressionssamples 1.345 Beobachten beträgt. In das von der XXXX herangezogene Modell sind als Variable die anrechenbaren Kosten je Streckenkostenstelle und Jahr (C), die Anzahl der Zugkilometer je Streckenkostenstelle und Jahr (Q) und das Quadrat der Anzahl der Zugkilometer je Streckenkostenstelle (Q²) eingeflossen.²⁶

Das Privatgutachten I verwendet für ihre Berechnungen ein Trans-log Modell²⁷, über das die logarithmierten, deflationierten, potenziell anrechenbaren Kosten durch die logarithmierten Zugkilometer und deren quadrierten Term abbildet und die logarithmierten Kosten durch die Output-Variablen Zugkilometer und quadrierte Zugkilometer erklärt werden.

$$\log C_{it} = \beta_0 + \beta_1 * \log Q_{it} + \beta_1 * \log Q_{it}^2 + \varepsilon_{it}$$

Der Index „i“ in der Formel steht hierbei für die Streckenkostenstelle, „t“ für das Jahr. Die Anwendung des Modells führt zu folgenden, festgestellten Schätzergebnissen:

²⁵ Die exakte Anzahl variiert pro Fahrplanjahre, weil es beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu Anpassungen der Organisation der Streckenkostenstellen kommt.

²⁶ Schriftsatz XXX vom 04.03.2025, 5 f.

²⁷ Die XXX verwendet die Normierung (α), während das Privatgutachten I (β) verwendet.



Abbildung 17: Schätzergebnisse der Kostenfunktion gemäß Schriftsatz der
XXXX vom 04.03.2025

Infolge werden aus den so ermittelten Werten die uZK je Jahr abgeleitet. Hierfür werden durch Transformation der Translog-Funktion und Einsetzen der entsprechenden Werte in die sich ergebende, folgende Formel die Höhe der uZK ($\hat{k}_t$) je Jahr ermittelt. Dabei werden mit den Parametern $\overline{\log Q_{it}}$ und $\overline{\log Q_{it}}^2$ die durchschnittlichen variablen Kosten einer Streckenkostenstelle für das jeweilige Jahr geschätzt, in dem diese mit der Anzahl der Kostenstellen (Index „i“) multipliziert werden.

$$\hat{k}_t = \exp(\beta_0 + \beta_1 * \overline{\log Q_{it}} + \beta_2 * \overline{\log Q_{it}}^2) * i$$

Hierbei stehen folgende Eingangsparameter für das Modell fest:

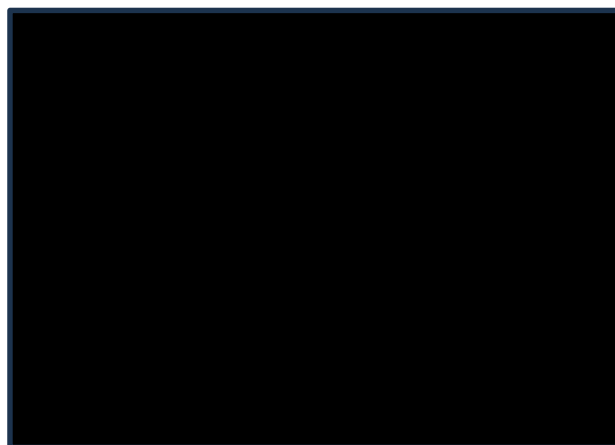




Tabelle 2: $(\log Q_{it})$ und $(\log Q_{it})^2$ für die Anwendung des Modells
gemäß Schriftsatz der XXXX vom 04.03.2025.

Die in dem von XXXX vorgelegten Privatgutachten I herangezogenen Datenbeschreibungen, deskriptiven Statistiken und das empirische Modell sind geeignet, die Kostenelastizitäten in Österreich ökonometrisch valide zu schätzen. Die Hauptresultate der Schätzung sind schlüssig und nachvollziehbar. Hierbei ist es ökonomisch zulässig, die Kosten auf Basis der Summe mehrerer Kostenpositionen und nicht für jede einzelne Kostenposition individuell zu schätzen sowie für alle Kostenpositionen die gleiche, unabhängige Variable („Zugkm“) zu wählen und die Größe „Btkm“ aufgrund der hohen Korrelation nicht als zusätzliche Variable heranzuziehen.

Das von der XXXX herangezogene ökonometrische Modell entspricht dem Stand der Wissenschaft, die Ergebnisse sind mit den Ergebnissen der relevanten Literatur zwar nicht ident, aber vergleichbar und insofern nachvollziehbar. Das Modell des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stellt daher nach Meinung der Schienen-Control Kommission eine in tatsächlicher Hinsicht valide Methodik zur Ermittlung von Kostenelastizitäten und damit der Änderung von Kosten dar. Diese Berechnungsmodalität ist damit zusammengefasst geeignet, jene Kosten zu ermitteln, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, also Kosten, welche die Betreiberin auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet bzw Fixkosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts, die die Betreiberin auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet, werden, weil sie nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, herausgerechnet. Kostenpositionen wiederum, die zum Teil Fixkosten und variable Kosten umfassen, werden nur im Umfang der variablen Kosten miteinbezogen. Für die Jahre 2011 bis 2017 stehen daher die folgenden uZK in den Bereichen „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“ fest:

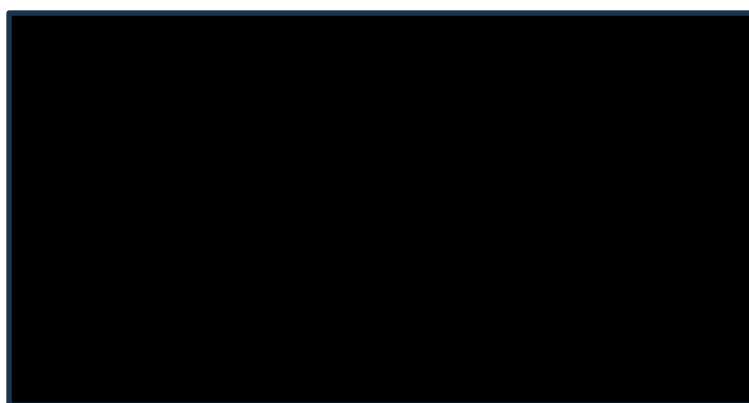


Tabelle 3: Durchschnittliche variable Kosten aus Regression von 2011 bis 2017.

2.4.2 uZK im Bereich „Betriebsführung“

Die Kosten der Betriebsführung teilen sich auf mehrere Produkte auf, wobei der überwiegende Anteil auf das Produkt Zugtrasse entfällt. In den Jahre 2011 bis 2017 bilden die Kosten der Betriebsführung auch jeweils den größten Kostenblock. Dieser Kostenblock enthält gemäß Vorlage der Kostendaten durch die XXXX aber auch Bestandteile, die nach Ansicht der Schienen-Control Kommission unabhängig davon erforderlich sind, ob die Zugbewegung stattfindet und daher nicht als mit dieser variierend anzusehen sind. Folgende Kostenpositionen wurden auf Grundlage des Schreibens der Schienen-Control Kommission an die XXXX vom 30.06.2021 von der Ermittlung als fixe Kosten ausgediegt:

- Betriebliche Betriebsführung
- Netzbetrieb Managementservice

Die Kosten für Fahrdienstleiter (FDL), Betriebsassistenten/Geschäftsführer (BASS/GF), Stellwerker (STW), Schienenersatzverkehr, Infolleistungen und Service sowie zentrale Verkehrsleitung werden im Hinblick auf konkrete Zugfahrten auf einer geöffneten Strecke als erforderlich angesehen und variieren daher mit der Zugbewegung. Sie sind aus diesem Grund, Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die uZK der Betriebsführung werden mit einem dem Stand der Betriebswirtschaft genügenden Kostenrechnungssystem ermittelt. Es entspricht dem am Markt etablierten und anerkannten Standard. Die XXXX ermittelt die uZK der Betriebsführung mit diesem unter Beachtung der Ansicht der Behörde, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 30.06.2021 mitgeteilt wurde. Die uZK der Betriebsführung stehen gemäß der nachfolgenden Tabelle für die Jahre 2011 bis 2017 fest.

The table content is completely redacted with a solid black box.

Tabelle 4: uZK der Betriebsführung des Produkts Zugtrasse.

2.5 Wegeentgelte je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK

2.5.1 Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung

Nachdem die XXXX in den vorhergehenden Bearbeitungsschritten die uZK ermittelt, rechnet sie diese nachfolgend noch unterschiedlichen sogenannten Zuggattungen (synonym: Zugklassen oder Zugarten) zu. Hierfür teilt sie auf Basis des Privatgutachtens E²⁸ die Kosten der Nutzung ihrer Infrastruktur verursachungsgerecht auf verschiedene Verkehrsarten zu, wobei ähnliche Zuggattungen aufgrund ähnlicher Anforderungen an die Infrastruktur in den modellhaften Verkehrsarten Personenfernverkehr+ (PFV+), Personenfernverkehr (PFV), Personennahverkehr (PNV) und Güterverkehr (GV) zusammengefasst werden. Die Wegeentgelte stellen dabei die Schnittstelle zwischen Infrastruktur und denjenigen Fahrzeugen dar, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen verwenden. Entsprechend den technischen-betrieblichen Anforderungen verschiedener Zuggattungen werden die Kosten der Eisenbahninfrastruktur den beiden Kostenträgern Zugkilometer (Zugkm) je Zuggattung und Bruttotonnenkilometer (Btkm) zugewiesen. Hierbei werden die Anforderungen der jeweiligen Zuggattungen berücksichtigt und eine kostenbasierte Aufschlüsselung bzw. Verteilung der Mischverkehrskosten auf verschiedene Verkehrsarten vorgenommen. Festzuhalten ist hierbei, dass sich das Privatgutachten E selbst nicht mit der Preisbildung beschäftigt, sondern Kosten über Aufteilungsschlüssel auf die Verkehrsarten verteilt. Hieraus lassen sich die Preise für Zugkm und Btkm je Verkehrsart errechnen und leitet die XXXX ihre Kostenzuscheidungslogik ab, die wiederum die Grundlage der an die Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechneten Wegeentgelte bildet. Das heißt, anhand der Kostenbegriffe, Modellbildung der Infrastruktur und der Betriebsführung gemäß Privatgutachten E erfolgt die konkrete Kostenverteilung nach Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer anhand der Modellannahmen dieses Privatgutachtens.

Das Schieneninfrastrukturnetz der XXXX bedient Mischverkehre. Das heißt, ihre Infrastruktur dient nicht ausschließlich einer speziellen Verkehrsart (zum Beispiel nur Personenverkehr), sondern dieselbe Eisenbahninfrastruktur wird von verschiedenartigen Verkehrsarten (Hochgeschwindigkeitspersonenfernverkehr, Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr) befahren. Eine Zuschreibung der von den jeweiligen Zugarten zu tragenden Kosten kann daher nur im Rahmen einer modellhaften Betrachtung erfolgen. Ansatzpunkt für die Modellbildung ist die Abnutzung der Fahrwege, die sich im Wesentlichen aus Gleisen, Weichen, Weichentechnik, dem Oberbau und der Oberleitung zusammensetzen. Die Abnutzung der Fahrwege ist dabei sowohl auf die Geschwindigkeit der Züge als auch durch deren Gewicht zurückzuführen. Anforderung an die Modellbildung ist die Herstellung eines Zusammenhangs zwischen technischen und betrieblichen Aspekten der Zugfahrt, wobei anhand der Modellannahmen eine

²⁸ Vgl. Kapitel 3.4.

Infrastruktur modelliert wird, die für die jeweilige Verkehrsart die eisenbahntechnisch notwendigen Merkmale aufweist.

Da die meisten Kostenpositionen der Eisenbahninfrastruktur hochvolatile Jahreswerte aufweisen, greift das Modell für die Kostenzuscheidung auf gemittelte Werte zurück. Die Gründe für die beschriebene Volatilität liegen beispielsweise im Fall der Instandsetzung darin, dass manche Eisenbahnanlagen 30 Jahre und länger in Betrieb sind und in mehrjährigen Intervallen instandgehalten werden müssen, womit sich in einzelnen Jahren Sprünge in den Kosten ergeben, in anderen hingegen keine dieser Instandhaltungskosten anfallen. Die Parameter Instandhaltung und Betriebsführung des Modells werden im Folgenden im Detail dargestellt.

2.5.1.1 Instandhaltung

Als Folge der langen Lebensdauer und der über diesen Zeitraum hinweg festgelegten Instandhaltungsintervalle auf Grundlage des Belastungsniveaus, können die mit der Instandhaltung verbundenen Kosten über die Jahre erheblich differieren. Lebenszykluskosten (Life Cycle Costs) von beispielsweise Gleisen in Abhängigkeit der Belastung zeigen dabei, dass die Gesamtkosten bei hoher Belastung höher sind, aber auch, dass die Instandsetzungskosten einem theoretischen Grenzkostenverlauf sehr nahekommen. Der variable Anteil der Abschreibung, das ist jener Anteil der Abnutzung der Infrastruktur, die durch Verschleiß aufgrund von Zugsbewegung verursacht wird, steht dabei gemäß der folgenden Abbildung als grünes Dreieck fest.

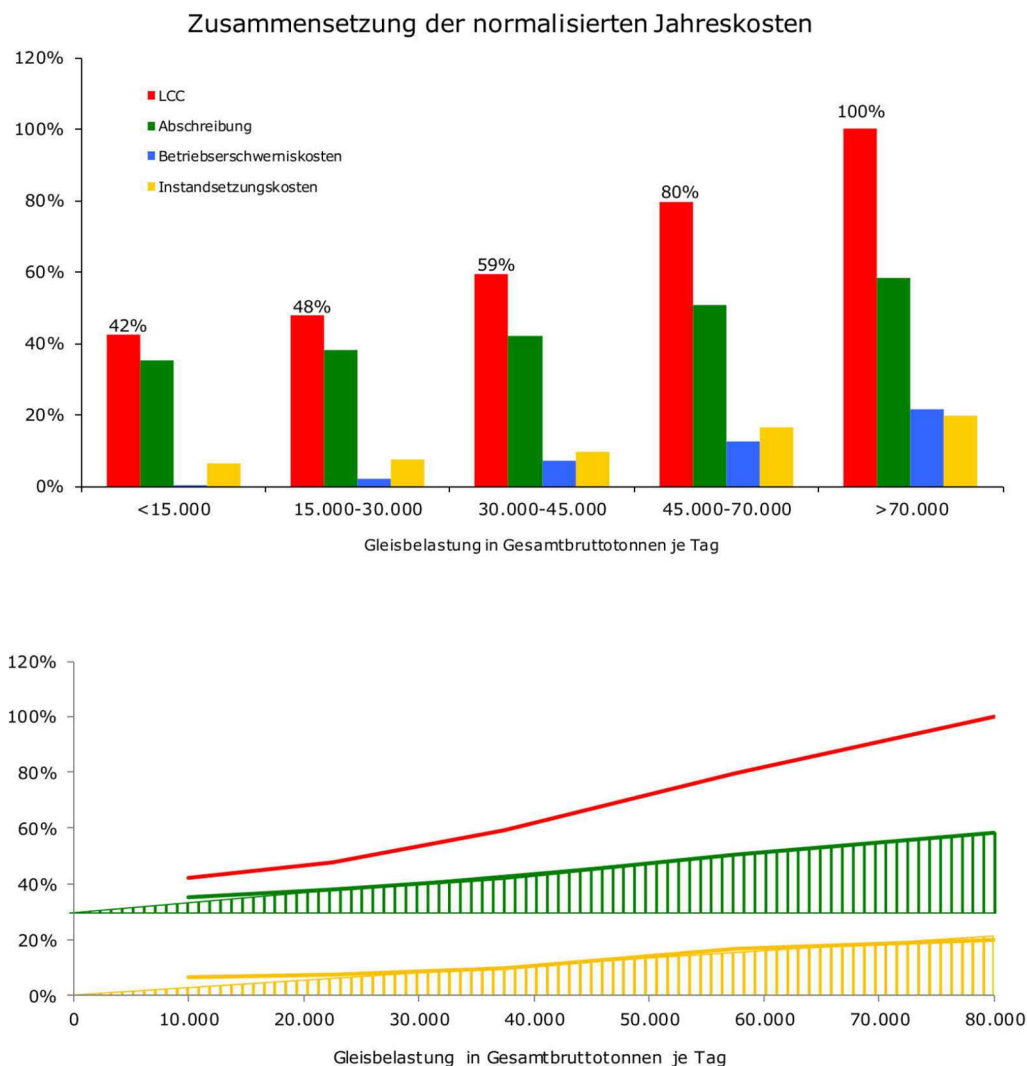


Abbildung 18: Lebenszykluskosten von Gleisen in Abhängigkeit der Belastung. Das Privatgutachten E analysiert die Gesamtkosten des Oberbaus in Abhängigkeit von der Gleisbelastung je Tag in Gesamtbruttotonnenkilometern. Die Abbildung zeigt die LCC (Life Cycle Costs) getrennt nach Abschreibung, Instandhaltungskosten und Erschwerungskosten für Eisenbahnverkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Gleisbelastung in Gesamtbruttotonnen je Tag. Unter Erschwerungskosten sind die durch notwendige Bauarbeiten verursachte Kosten durch Umleitungen und zusätzliches Personal zu verstehen sowie auch die Reduktion bei der zu transportierenden Frachtmenge. Privatgutachten E, 13.

Bei der Ermittlung von Kostensätzen in den Bereichen Entstörung, Instandsetzung Oberbau und Winterdienst wird berücksichtigt, dass diese Kostenpositionen starken, jährlichen Schwankungen aufgrund von meteorologischen und anderen Einflüssen unterliegen. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine Betrachtung auf Strecken- oder Streckenabschnittebene erfolgen soll, da aufgrund der geringen Betrachtungsmenge Mittelungseffekte nicht eintreten. Hingegen können die Steuerung des Zugverkehrs, die Kosten für Instandhaltung und Abschreibung für Bahnkörper, Kunstbauten, Sicherungsanlagen, die Inspektion und Wartung für den Oberbau oder Managementkosten als hinreichend konstante jährliche Kosten angenommen werden. Die Verwendung von Lebenszykluskosten und deren Darstellung als durchschnittliche

Jahreskosten über einen längeren Zeitraum liefern genau eine solche Kostenbasis. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die angewandten Aufteilungsschlüssel auch die Lebenszykluskosten verwendet. Die Basis der modellhaften Betrachtung bildet eine detaillierte Aufzeichnung der erforderlichen Instandhaltungsarbeiten unter Berücksichtigung unterschiedlicher Rahmenbedingungen und deren Zusammenhang mit der realisierbaren Nutzungsdauer. Diese sogenannten Instandhaltungszyklen werden hierbei in Kosten übergeleitet und ermöglichen den monetären Vergleich der einzelnen Zugkategorien. Darüber hinaus werden die Anforderungen bzw. eine kostenbasierte Aufschlüsselung der Mischverkehrskosten der Betriebsführung angesetzt.

Aufbauend auf den von der Eisenbahninfrastrukturunternehmerin erhobenen Daten zur Optimierung von anforderungsorientierten Investitions- und Instandhaltungsstrategien, werden Standardelemente wie zum Beispiel Gleise und Weichen als Grundlage dieser Berechnungen definiert. Diese Standardelemente des Fahrwegs werden in Bezug auf gewisse Randbedingungen (zum Beispiel Schienengüte, Oberbauart etc) sowie Betriebsbelastungen – den Gesamtbruttotonnenkilometern – definiert und Kostensätze in Abhängigkeit von der Belastung, der Geschwindigkeit und dem Gleisradius (als Eigenschaft des Standardelements Gleis) ermittelt. Dasselbe wird auch für unterschiedliche Weichentypen ermittelt. Dabei handelt es sich um Kostentreiber, deren Anzahl und Type sich nach den Anforderungen der unterschiedlichen Marktsegmente richtet bzw. durch die Verkehrsart bestimmt werden, die eine Strecke befahren.



Abbildung 19: Modellinfrastruktur; Privatgutachten E, 25.

2.5.1.2 Betriebsführung

Die Betriebsführungskosten werden von der XXXX mit Hilfe des Aufteilungsschlüssels „Zugzahl x Stellvorgänge“ auf eine Streckenkostenstelle umgelegt. Die auf diese Art und Weise umgelegten Betriebsführungskosten können – anders als die Infrastrukturkosten – nicht näher spezifiziert werden, weil die Zugbehandlung an sich keinen Unterschied dahingehend macht, welche Zugtrasse abgewickelt wird. Um die anfallenden

Betriebsführungskosten dennoch verursachungsgerecht auf die unterschiedlichen Verkehrsarten zuzuscheiden, wird der Faktor „Trassenqualität“, der den jeweiligen Bedarf der unterschiedlichen Verkehrsart abbildet, herangezogen. So werden Züge etwa mit unterschiedlicher Priorität behandelt, wenn es zu geplanten oder ungeplanten Behinderungen auf der Infrastruktur kommt. Züge des hochrangigen Personenverkehrs seien als Beispiele für eine Priorisierung genannt, während ad-hoc Güterverkehrszüge nachgereiht werden, weil Personenverkehrszüge bereits bei Verspätungen von wenigen Minuten vergleichsweise hohe Folgekosten aufweisen, während Güterverkehre in der Regel eine bedeutend geringere Zeitsensitivität zeigen. Die Rangfolge dieser qualitativen Priorisierung folgt also insofern sachlichen Gegebenheiten, als sie grundsätzlich den Kostenstrukturen der Verkehre entspricht. Um diese einschätzen zu können, wird die Bestimmung der Betriebserschwerniskosten modellhaft dargestellt, indem diese Kosten für einen Fall ohne Dispositionseingriffe und einen mit Dispositionseingriffen nach Trassenqualität simuliert werden. Daraus leiteten sich die Faktoren für die Zusage der Betriebsführungskosten ab.

2.5.1.3 Abschließende Feststellungen zur verursachungsgerechten Kostenzusage für die Trassennutzung

Zusammenfassend stellt die Schienen-Control Kommission fest, dass das Modell gemäß Privatgutachten E auf Basis von Mischverkehrsstrecken, bestehend aus Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr, wie sie der Eisenbahninfrastruktur der XXXX entspricht, zu einer verlässlichen und belastbaren Kostenzusage führt. Die in dem Privatgutachten E verwendeten Standardelemente und deren Auswahl sind eisenbahntechnisch nachvollziehbar. Auch deren Herleitung ist aus eisenbahntechnischer Sicht schlüssig und basiert auf einer soliden Datenbasis. Darüber hinaus sind die Instandhaltungsvorgänge, die diesen Standardelementen der Eisenbahninfrastruktur zugeordnet werden, aus eisenbahntechnischer Sicht sachlich nachvollziehbar. Zudem sind einerseits auch die Zuordnungen der Instandhaltungsvorgänge auf die einzelnen Verkehrsarten, die aus diesen Standardelementen abgeleitet werden, und deren Herleitung eisenbahntechnisch schlüssig und nachvollziehbar. Ebenso entsprechen andererseits die Methodik der Herleitung und der Modellierung der Zusammensetzung der Streckenabschnitte aus Standardelementen und die angestellten Berechnungen den maßgeblichen wissenschaftlich-technischen Standards. Die Zusage der Kosten auf Verkehrsarten entspricht zusammengefasst dem maßgeblichen Stand der technischen Wissenschaft und liegt sogar über dem Stand der eisenbahntechnischen Praxis innerhalb der Europäischen Union. Das Modell scheidet die Kosten jedenfalls verursachungsgerechter als herkömmliche, innerhalb der Europäischen Union aktuell gängige Verfahren zu, da kein anderer Mitgliedstaat der Europäischen Union bei den Streckennutzungsgebühren eine vergleichbare Differenzierung nach Verkehrsarten oder Fahrzeugparametern vornimmt.

2.5.2 Festlegung der Wegeentgelte durch Modulierung je Verkehrsart

Die Entgelte je Zugkm und Btkm werden durch die XXXX je Verkehrsart festgesetzt. Für diese Aufteilung der Kosten bzw für die Ermittlung des nach Verkehrsarten differenzierten Kostensatzes wird von ihr, wie bereits festgestellt, das Modell gemäß Privatgutachten E herangezogen. Zusammengefasst verteilt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in mehreren Rechenschritten die Kosten zuerst auf die Streckenabschnitte, hieraus werden infolge Kostensätze je technischer Zugklasse ermittelt und schlussendlich die Entgelte je Zugkm und je Btkm gebildet.²⁹

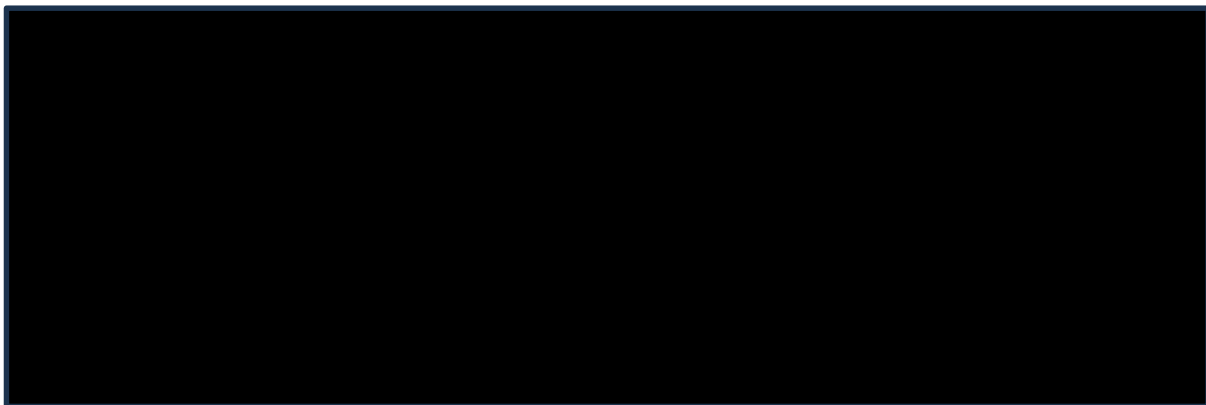


Abbildung 20: Konzeptionelle Darstellung der Kostenzuscheidung der XXXX in Anlehnung zur Dokumentation Ermittlung der Kosten für die Netzfahrplanjahre 2018 und 2019. Die angeführten Abkürzungen sind Synonyme für die technischen Zugklasse: FV+: schneller Personenfernverkehr über 200 km/h; FV: Personenfernverkehr bis 200 km/h; NV: Personennahverkehr.

Im Detail erfolgt die Modulierung in fünf Schritten:

- Zuordnung der Sachkontensummen auf die Kostenstellen
- Weitere Aufgliederung der Kostenblöcke
- Bestimmung des Anpassungsfaktors in %
- Bestimmung des Divisors
- Ermittlung der Stückkosten unter Einbezug der Belastungen je technischer Zugklasse

Die ermittelten uZK werden zunächst den ca 200 Streckenkostenstellen zugeordnet, weil die Verteilung gemäß Privatgutachten E auf Ebene der Kostenstellen erfolgt. Diese Zuordnung der Sachkontensummen auf die Kostenstellen zeigt auf, an welchem Streckenabschnitt welche uZK angefallen sind. Diese Information ist somit pro Sachkonto verfügbar. Infolge wird weiter untergliedert abhängig von der Kostenart:

- Gleichmäßige Verteilung (zum Beispiel sind die Kosten Instandhaltung Oberbau vom Zuggewicht und damit vom Zugbetrieb abhängig)

²⁹ Gutachten F 2018, 96 ff (vgl Kapitel 3.2).

- Unterscheidung mit Weiche/ohne Weiche (zum Beispiel sind die Kosten Instandhaltung der Sicherungstechnik ohne Weichen von der Anzahl der Züge abhängig)

Für jede Kostenposition wird dann ein Prozentwert für die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallenden Kosten in Relation zu den gesamten Kosten dieser Kostenposition gebildet und so ein sogenannter Anpassungsschlüssel ermittelt.

Zeilenbeschriftungen	Werte in Mio EUR	Werte in Mio EUR	Direct Cost Werte in Mio EUR	%-Satz

Abbildung 21: Beispielhafte Berechnung des Anpassungsschlüssels für 2018 für die Kostenposition „STR.INSPEKTION, WARTUNG OBERBAU“. Gutachten F 2018, 106 (vgl Kapitel 3.2).

Die uZK werden infolge auf die einzelnen Streckenabschnitte je Kostenposition aufgeteilt. Dazu werden die zuvor ermittelten Anpassungsschlüssel je Kostenposition mit den Kostenpositionen der Vollkosten jeder einzelnen Streckenkostenstelle multipliziert und auf die Kosten aus dem jeweiligen Fahrplanjahr angewandt. Beispielhaft sei die Anwendung des Anpassungsschlüssels auf der Streckenkostenstelle XXX (Maxing – Inzersdorf) für das Konto XXX Str Inspektion, Wartung Oberbau für das Jahr 2018 dargestellt.

KONTENN	KOSTENTRAEGER-	%-satz

Abbildung 22: Darstellung des Anpassungsschlüssels für 2018 auf die Kostenposition „STR.INSPEKTION, WARTUNG OBERBAU“ basierend auf IST-Daten 2015 auf der Streckenkostestelle BA51299102 (Maxing – Inzersdorf), Gutachten F 2018, 98 (vgl Kapitel 3.2)

Die Kosten je Kostenposition und je Streckenkostenstelle werden dann auf die technischen Zugklassen zugeschieden, wobei drei unterschiedliche Zuschiedungsarten verwendet werden:

- Zuschiedung je Zugkm ungewichtet nach der Anzahl der Zugkm je technischer Zugklasse
- Zuschiedung je Zugkm gewichtet mit einem Faktor
- Zuschiedung je Btkm gewichtet mit einem Faktor

Je nach Kostentreiber (Gewicht (Btkm) oder Anzahl der Züge (Zugkm)) wird ein Divisor bestimmt; zum Beispiel werden die Instandhaltungskosten des Oberbaus durch das Zuggewicht beeinflusst, die Abnutzung der Oberleitung hingegen durch die Anzahl der Züge. Da manche Kostenpositionen über mehrere Zuschiedungsarten den technischen Zugklassen zugerechnet werden, findet eine Vorverteilung statt. Diese teilt die Kosten einer Kostenposition anhand des Kriteriums der unterschiedlichen Zuschiedungsmodi auf. Nachfolgende Kostentreiber je Kostenart („Vorverteilung“) werden festgestellt:

	Vorausteilung in %	gewichteter Schlüssel
Entstörung Oberbau ohne Weiche		kein
Entstörung Oberbau Weiche		Zugkm
Inspektion Oberbau ohne Weiche		kein
Inspektion Oberbau Weiche		Zugkm
Instandsetzung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Instandsetzung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Entstörung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Entstörung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik ohne Weiche		kein
Inspektion/Wartung Sicherungstechnik Weiche		Zugkm
Betriebsführung Bf I		Zugkm
Betriebsführung Bf II		
AfA Oberleitung dynamisch		Zugkm
AfA Oberbau dynamisch		Bruttotonnenkilometer
Instandsetzung Oberleitung		Zugkm
Entstörung Oberleitung		Zugkm
Inspektion Oberleitung		Zugkm
Entstörung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Energie Weichenheizung		Zugkm
Inspektion Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Energietechnik Weichenheizung		Zugkm
Instandsetzung Oberbau inkl. Weiche		Bruttotonnenkilometer

Abbildung 23: Darstellung der Vorverteilung und Zuschiedungsarten nach Kostenposition. Gutachten F 2018, 113 (vgl. Kapitel 3.2).

Die auf Basis der verursachungsgerechten Kostenzuschiedung ermittelten direkten Stückkosten nach Btkm und Zugkm werden für die Berechnung der uZK je Verkehrsart weiterverarbeitet. Hierfür wird zunächst eine Summenbildung über alle Konten erstellt, welche die uZK je Streckenkostenstelle, differenziert nach Zugkm bzw Btkm und technischen Zugklassen ergibt. Mittels einer Überleitung der Zugklassen gemäß Dienstbehelf 639 zu den technischen Zugklassen kann jedem Datensatz des Mengengerüsts (Zugkm, Btkm nach Zugklasse und Verkehrsart) die ermittelten Stückkosten je technischer Zugklasse zugeordnet werden. Anschließend werden für jeden Datensatz durch Multiplikation der Mengen mit den Stückkosten je technischer Zugklasse

die absoluten Werte der uZK ermittelt. Daraufgehend werden einerseits die Mengen und andererseits die absoluten uZK (je Zugkm bzw je Btkm) auf Ebene der Verkehrsarten aggregiert (inklusive der „Dienstzüge“, für welche dieselben Kostensätze angesetzt werden wie für Güterzüge, da sie ähnlich wie Güterzüge geringe Ansprüche an Anlagenqualität und -menge haben). Zuletzt werden die Stückkosten für die uZK der Zugkilometerkomponente durch Division der aggregierten uZK für Zugkm (nach Verkehrsart) durch die Summe der Zugkm (ebenfalls nach Verkehrsart) ermittelt. Analog dazu erfolgt die Berechnung der Stückkosten für die uZK der Bruttotonnenkilometerkomponente.

2.5.3 Festlegung der durchschnittlichen indexierten Wegeentgelte

Gemäß Schreiben der XXXX vom 20.01.2025 passt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 anwendbaren Zugkm-bezogenen Entgeltsätze rückwirkend auf die in dem Entwurf für neue Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Entgelte an. Diese geänderten Zugkm-bezogenen Entgeltsätze resultieren im Wesentlichen aus der Vereinheitlichung der Entgeltsätze über alle Streckenkategorien differenziert nach Zugklasse gemäß Privatgutachten E. Die Btkm-bezogenen Entgeltsätze bleiben unverändert.³⁰ Das heißt, die neuen Wegeentgelte der Zugkilometerkomponente basieren auf einer Durchschnittsbetrachtung, deren Grundlage das Fahrplanjahr 2011 bildet. Die Entgeltsätze der Netzfahrplanperioden 2012 bis 2017 basieren auf den indexierten bzw wertangepassten Wegeentgelten der Netzfahrplanperiode 2011. Für die Zugkilometerkomponente wird im Ergebnis anstelle von jeweils mehreren nach Streckenkategorie differenzierten Entgeltsätzen nun ein einheitlicher Entgeltsatz differenziert nach Verkehrsarten gemäß Privatgutachten E angewandt. Da der Bruttotonnenkilometerentgeltsatz nicht streckenspezifisch differenziert wird, bleibt diese Entgeltkomponente unverändert. Außerdem wird ab dem Jahr 2013 für Dienstzüge und Leerpersonenzüge ein eigener Entgeltsatz ausgewiesen, der in seiner Höhe jedoch dem Entgeltsatz des Güterverkehrs entspricht. Ab dem Jahr 2014 kommt überdies für den Einzelwagenfernverkehr (EWFV) ein eigener Entgeltsatz hinzu, der sich aus den spezifischen Anforderungen dieser Zugklasse gemäß Erfahrung bzw Beobachtung über die Fahrplanjahre ergibt.

Im Ergebnis führt das zu einer Festlegung der Wegeentgelte mit Indexierung, die auch den ursprünglichen Indexierungen der Entgelte in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 entsprochen hat und sei an der Entgeltkomponente für den Personenverkehr (PV) beispielhaft veranschaulicht:

³⁰ Vgl Beilage 1 der Stellungnahme der XXX vom 20.01.2025, 5, 31, 59, 89, 119, 150, 182 und 187. Die konkreten Beträge der Entgeltsätze wurden schon weiter oben festgestellt.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PV	1,7558	1,7997	1,8447	1,8908	1,9381	1,9769	1,9769
Δ gegen VJ in %		2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,00%	0,00%

Tabelle 5: Preisentwicklung im PV von 2011 bis 2017.

Im Durchschnitt ergibt sich für den Personenverkehr eine Indexierung von 2% pa. Für Güterverkehr (GV) und Dienstzüge (DZ) ergibt sich von 2011 bis 2017 eine Wertanpassung von rund 1,17 % pa, für Einzelwagenfernverkehr (EWFV) von rund 1,74% wie mit der folgenden Tabelle festgestellt. Die Unterschiede in der Indexierung erklären sich durch Gliederungsunterschiede und der Einführung der Zugklasse Einzelwagenfernverkehr.

Verkehrsart	Periode	Ø der Anpassung p.a.
PV	2011 – 2017	2,00%
GV und DZ	2011 – 2017	1,17%
EWFV	2014 – 2017	1,74%

Tabelle 6: Durchschnittliche Indexierung je Verkehrsart von 2011 bis 2017.

2.5.4 Gegenüberstellung und Abgleich der uZK mit den Wegeentgelten

Die Erlöse durch vereinnahmte Wegeentgelte der XXXX für den Zeitraum 2011 bis 2017 stehen in folgender Höhe fest. Diese Werte entsprechen den ursprünglich erzielten Einnahmen und berücksichtigen noch keine Kürzungen durch die neuen Entgelte.

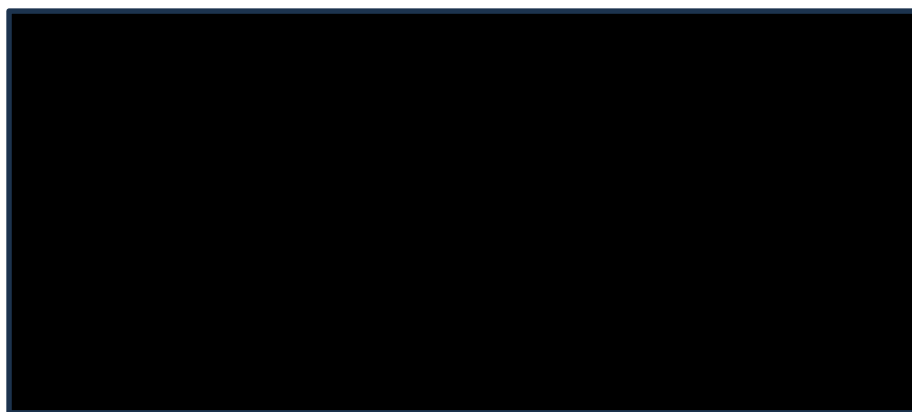


Tabelle 7: Vereinnahmte Entgelte (Erlöse) je Kalenderjahr 2011 bis 2017 der XXXX.



Abbildung 24: Entwicklung der vereinnahmten Entgelte der XXXX von 2011 bis 2017.

Wie in der folgenden Tabelle und Darstellung gezeigt, steht als Schlussfolgerung auf Basis der bisherigen Feststellungen fest, dass die uZK in jedem betrachteten Jahr über den ursprünglich vereinnahmten Erlösen aus Wegeentgelten liegen.

The table is a large black rectangular area, indicating that the content has been redacted. It is intended to provide a comparison of the uZK and the collected fares from 2011 to 2017.

Tabelle 8: Gegenüberstellung uZK und vereinnahmte Entgelte von 2011 bis 2017 gemäß bisherigen Feststellungen.

Zudem hat die Behörde auch die Auswirkungen der gegenständlichen Entgeltänderungen auf die Erlöshöhe analysiert. Hierbei zeigt sich, dass diese Änderungen in jeder Fahrplanperiode von 2011 bis 2017 zu Erlösrückgängen führen, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.



Tabelle 9: Darstellung der Änderung der Erlöse durch die Anwendung der neuen Entgeltsätze von 2011 bis 2017.



Abbildung 25: Gegenüberstellung von uZK und vereinnahmten Erlösen aus Wegeentgelten von 2011 bis 2017.

Die Erlöse auf Grundlage der neuen, durchschnittlichen Wegeentgelte fallen also um in Summe EUR XX Mio bzw zwischen 1% bis 5% je Fahrplanjahr niedriger aus, als ursprünglich von der XXXX vereinnahmt, sodass sich die Differenz zwischen uZK und Erlösen aus Wegeentgelten vergrößert. Das heißt, auch durch die Festlegung der neuen durchschnittlichen Wegeentgelte liegen die Erlöse dieser Wegeentgelte unterhalb der im verfahrensrelevanten Zeitraum maßgeblichen uZK.

3 Beweiswürdigung

3.1 Beweiswürdigung zu den Wegeentgelten gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die Feststellungen zu den Wegeentgelten gemäß den ursprünglichen³¹ und dem Entwurf neuer³² Schienennetz-Nutzungsbedingungen ergibt sich widerspruchsfrei aus der Aktenlage. Es gingen bei der Behörde hierzu keine Stellungnahmen von Parteien ein.

3.2 Beweiswürdigung zum Produkt Zugtrasse

Die Feststellungen zu den Leistungen und den (Voll-)Kosten des Produktes Zugtrasse gründen sich auf das Vorbringen der XXXX, sowie auf die im Akt einliegenden Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen Mag Christian G und des Amtssachverständigen Mag Christian F:

- G, Gutachten betreffend die Ermittlung der Vollkosten und direkten Kosten in den Fahrplanjahren 2018 und 2019 vom 21.01.2018 sowie G, (Ergänzungs-)Gutachten betreffend die Systeme der Erfassung der IST-Kosten und Schnittstellen zwischen Kostenrechnung und Wirtschaftsprüfung bei der XXXX sowie zu Stichprobenverfahren vom 16.07.2018 (bezeichnet als „Gutachten G“).
- F, Gutachten betreffend die Prüfung der Vollkosten und direkten Kosten sowie deren Ableitung, die Verteilung der Buchwertzinsen, die kostenrechnerische Abgrenzung des Produkts Zugtrasse und die sonstigen Erlöse in den Fahrplanjahren 2018 und 2019 vom 07.06.2019 sowie F, Ergänzungsgutachten vom 17.07.2019 (bezeichnet als „Gutachten F 2018“ bzw „Ergänzungsgutachten F 2018“)
- F, Gutachten betreffend die Prüfung der Vollkosten und direkten Kosten sowie deren Ableitung, die Verteilung der Buchwertzinsen, die kostenrechnerische Abgrenzung des Produkts Zugtrasse und die sonstigen Erlöse in den Fahrplanjahren 2020 und 2021 vom 14.07.2021 sowie F, Ergänzungsgutachten vom 21.10.2021 (bezeichnet als „Gutachten F 2020 “ „Ergänzungsgutachten F 2020 “).

Darüber hinaus lagen der Behörde Kostendaten und Berechnungsunterlagen der XXXX vor und hatte die Behörde Zugriff auf ihre Rechnungswesensysteme (SAP, Cognos, IER, SAER). Schließlich wurden insbesondere auch die vom Wirtschaftsprüfer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geprüften Jahresabschlüsse herangezogen. Die

³¹ Vgl Kapitel 2.1.

³² Vgl Kapitel 2.2.

Kostendaten wurden dabei für die Jahre 2013 bis 2017 von den Sachverständigen abgestimmt, für die Jahre 2011 und 2012 stimmte die Behörde die Daten selbst ab. Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen von Parteien ein.

Die Schienen-Control Kommission beauftragte die oben aufgezählten Gutachten von G und F ursprünglich für (andere) Verfahren betreffend die Genehmigung von Aufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EibG in den Fahrplanjahre 2018 und 2019 bzw 2020 und 2021.³³ Allerdings beruhen die Wegeentgelte für diese Fahrplanjahre auf Planwerten, für welche die IST-Kostendaten der Jahre 2013 bis 2017 als Grundlage dienen. Daher wurden für diese anderen Verfahren die Kostendaten der Jahre 2013 bis 2017 von den Sachverständigen in Prüfung gezogen. Da genau diese Kostendaten verfahrensgegenständlich relevant sind, ist es folglich nicht notwendig, für diese Zeitperiode neue oder andere Gutachten anfertigen zu lassen, die denselben Sachverhalt (nochmals) prüfen. Die ebenfalls maßgeblichen Jahre 2011 und 2012 wurden von der Behörde geprüft.

3.2.1 Prüfung der Rechnungswesensysteme

Der nichtamtliche Sachverständige G stellte bei seiner Prüfung vereinzelt Beanstandungen³⁴ fest, kam insgesamt jedoch zu dem Ergebnis, dass das System der XXXX geeignet ist, die Kosten für das Produkt Zugtrasse zu ermitteln. Er hielt fest, dass die wesentlichen von der XXXX zur Umsetzung des Systems der Kosten- und Erfolgsrechnung verwendeten IT-Systeme (SAP und Cognos³⁵) am Markt etabliert sind und anerkannte Systeme darstellen. Die konzeptionelle Umsetzung der Erfassung der Kosten und die implementierte interne Leistungsverrechnung zur Ableitung von produktbezogenen Kosten (Kostenträger) beurteilte der Sachverständige als eine übliche und in der industriellen Praxis immer wieder anzutreffende Methode. Die in der Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung ermittelten Kosten stellten für den Sachverständigen eine taugliche Ausgangsbasis für die Ableitung von Teilkostenrechnungen dar. In Summe gaben die aus den Untersuchungshandlungen gewonnenen Erkenntnisse dem Sachverständigen keinen Grund zur Veranlassung, an der Tauglichkeit der Systeme und insofern an der Richtigkeit der dort verarbeiteten Kostendaten zu zweifeln. Da sein Gutachten schlüssig und nachvollziehbar ist, folgt die Behörde seinen Ausführungen und Schlussfolgerungen.

3.2.2 Produktabgrenzung

Damit Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht für Leistungen zahlen müssen, die sie nicht benötigen und nicht Teil des Mindestzugangspakets sind, hat ein

³³ SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010 sowie SCK-18-025; SCK-19-024; SCK-21-010.

³⁴ Die in der Diktion der Wirtschaftsprüfung und der Gutachten G (und F) als „Feststellungen“ bezeichnet werden.

³⁵ Die IER bzw SAER werden in Cognos abgebildet.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kosten des Mindestzugangspakets von anderen Produkten abzugrenzen. Konkret hat die XXXX also sicherzustellen, dass nur Kosten in die Berechnungen miteinbezogen werden, die mit dem Produkt Zugtrasse korrespondieren. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmerin bedient sich hierfür einer stufenweisen Deckungsbeitragsrechnung. Sie ist ein wichtiges und dem Stand der betriebswirtschaftlichen Lehre und Praxis entsprechendes Instrument zur differenzierten Analyse der Kosten- und Erlösstruktur eines Unternehmens. Im Unterschied zur einfachen Deckungsbeitragsrechnung, bei der nur der Gesamtdeckungsbeitrag ermittelt wird, erfolgt hier eine schrittweise Zerlegung des Deckungsbeitrags auf mehrere Ebenen oder Stufen, um insbesondere auch detaillierte Informationen über die Kostenstruktur spezifischer Produkte, Produktgruppen oder Geschäftsbereiche genauer zu erhalten und bewerten zu können. Die Struktur und die Anzahl der Stufen richten sich nach sachlichen Kriterien, wie der Gliederung und die Erfassung der Kostenblöcke oder die kostenrechnerische Gliederung des Unternehmens oder auch Produktgruppen. Hierdurch wird also insbesondere auch transparent, welchen Produkten welche Kosten zugrunde liegen.³⁶ Für die Fahrplanjahre 2013 bis 2017 hat sich der Amtssachverständige F unter Mitwirkung eisenbahntechnisch sachverständiger Mitarbeiter des Fachbereichs Netzzugang der Schienen-Control GmbH und Verwendung eines fünfstufigen Prüfmodells von der korrekten Produktzuordnung und -zurechnung überzeugt.³⁷ Für die Fahrplanjahre 2011 und 2012 überzeugte sich die Behörde selbst auf Basis der Prüfungsmethoden des Amtssachverständigen F davon, dass auch in diesen Jahren das Produkt Zugtrasse durch die von der XXXX angewandte Gliederung nach Deckungsbeitragsstufen von anderen Produkten abgegrenzt wird. Da über die Prüfung der Deckungsbeitragsrechnung der XXXX vereinzelt die Notwendigkeit aufgezeigt werden konnte, Korrekturen vorzunehmen, zeigt sich gleichzeitig auch die Eignung der Deckungsbeitragsrechnung für die Produktabgrenzung, da diese für die Behörde durchgängig schlüssig, nachvollzieh- und überprüfbar von der Eisenbahninfrastrukturunternehmerin umgesetzt wurde und eingesetzt wird.

3.2.3 Prüfung der Kosten des Produkts Zugtrasse

Wie festgestellt, werden die in der IER (2011) bzw SAER (ab 2012) geführten Werte (Kosten und Erlöse) aus SAP übernommen. Der Ursprung der Werte liegt in der GuV des jeweiligen Kalenderjahres nach IFRS, welche in der aus SAP kommenden Saldenliste zum 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres detailliert dargestellt wird. Die Saldenliste zum 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres bildet auch die Grundlage für die Erstellung des

³⁶ Vgl unter vielen zum Beispiel Conenberg, Kostenrechnung und Kostenanalyse¹⁰ (2022); Schneider, Betriebswirtschaftliche Analyse und Steuerung: Methoden und Instrumente für Entscheidungsträger (2018) oder auch Meier & Schmidt, Controlling und Kostenrechnung: Instrumente und Anwendungen³ (2019).

³⁷ Gutachten F 2018, 129 ff.

Teilkonzernabschlusses der XXXX, welcher durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüft wird und einen Bestätigungsvermerk erhält. Im Zuge der Abschlussprüfung festgestellte Fehler werden dann korrigiert, sodass die korrekten Kontensalden in SAP nach erfolgter Prüfung „eingefroren“ und nicht mehr geändert werden. Die Salden der Aufwands- und Ertragskonten sind somit eine taugliche Grundlage für die Ermittlung der Kosten. Durch die vorangegangene Jahresabschlussprüfung erhöht sich die Prüfungssicherheit bei der Kostenprüfung durch die Behörde, da der Bestätigungsvermerk im Jahresabschluss garantiert, dass der Jahresabschluss, dessen Teil auch die GuV ist, frei von wesentlichen Fehlern ist.

Da der veröffentlichte Jahresabschluss des Teilkonzernes der XXXX eine Konsolidierung der Tochtergesellschaften darstellt, finden sich darin nicht die Werte der Einzelgesellschaften, sondern die konsolidierten Werte. Zur Erstellung des Teilkonzernabschlusses werden sogenannte IFRS-Packages³⁸ verwendet. In diesen Packages finden sich die in den Teilkonzern einbezogenen Tochtergesellschaften mit ihren Jahreswerten wieder. Ausgehend von den Daten der Einzelgesellschaften erfolgen dann die Konsolidierungsschritte, deren Ergebnis die GuV des Teilkonzernes darstellt. Diese IFRS-Packages werden ebenfalls von der konzernprüfenden Abschlussprüfungsgesellschaft geprüft, sodass die Behörde von deren Richtigkeit ausgehen kann.

Darüber hinaus lagen diese Packages für deren Prüfung der Behörde auch vor. Die Struktur der GuV nach IFRS unterscheidet sich durch eine stärkere Aggregation der Kontengruppen der GuV, was allerdings der gesetzlich vorgegebenen IFRS-Mindestgliederung entspricht. Die aggregierten Werte der GuV der Einzelgesellschaft XXXX im jeweiligen Konzern-Package wurden von der Behörde mit der IFRS-Saldenliste zum 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres abgestimmt, wobei es keine relevanten Beanstandungen gab.

3.2.3.1 Prüfung Fahrplanjahre 2013 bis 2017

Der Amtssachverständige F gelangte aufgrund seiner Prüfungen zu einzelnen Feststellungen bei seiner Überprüfung, bestätigte jedoch grundsätzlich die korrekte Methodik der Ermittlung der Kosten des Produktes Zugtrasse mit den Rechnungswesensystemen der XXXX und die Richtigkeit und Vollständigkeit der vorgelegten Kostendaten. So konnten bei der Durchsicht der Kostenstellen alle überprüften Mitarbeiterkosten in Aufträgen mit der Kostensatzkalkulation der XXXX abgestimmt werden. Streckenkostenstellen wurden stichprobenartig im Detail überprüft. Zu diesen Streckenkostenstellen wurden sowohl die direkt auf die Kostenstelle verbuchten Kosten als auch über Schlüssel zugeschiedene Kosten geprüft. Bei den

³⁸ Ein „Package“ beinhaltet Informationen der externen Unternehmensrechnung, wie Bilanz und GuV, der Konzerngesellschaften und wird im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses an das Mutterunternehmen übermittelt sowie im Rahmen der jährlichen Wirtschaftsprüfung geprüft.

Hauptkostenstellen sowie Kostenstellen, die auf die Hauptkostenstellen umlegen, wurden 517 Aufträge, 893 Kostenarten und 263 externe Belege eingesehen. So wurden 55% der möglichen Kostenarten überprüft, die Verrechnung erfolgt immer nach dem gleichen Schema, wobei der in SAP hinterlegte Kostensatz jedes Jahr neu kalkuliert und eingepflegt wird. Da jeden Monat andere Kostenarten erfasst werden können, wurden von in Summe 2.260 relevanten Aufträgen 517 Monatsauswertungen von Aufträgen eingesehen. Auf den so eingesehenen Streckenkostenstellen waren 6.636 externe Belege verbucht, wovon wiederum 263 im Detail auf Leistungszeitraum, betragsmäßig korrekte Verbuchung, korrekte Produkt- und Kostenstellenzuordnung überprüft wurden. Dem Amtssachverständigen lagen somit 238 Kostenarten (Instandhaltung Oberbau, Wartung/Inspektion/Winterdienst etc.) vor, die sich in 6.408 Monatsaufträge, welche anhand des Volumens unter der Annahme ausgewählt wurden, dass sich ein großes Auftragsvolumen stärker auf die Zugtrasse auswirkt, unterteilten und in denen 37.077 Kostenarten (Gleisarbeiter, E-Monteur etc) erfasst waren. Angesichts des dargestellten Umfangs ist von einer Tiefe und Breite der Überprüfung der den Kosten zugrundeliegenden Zahlen auszugehen, die sowohl deren Richtigkeit als auch Vollständigkeit gewährleisten.

Das wird auch dadurch bestätigt, dass der XXXX Fehler aufgezeigt wurden, die bei einer nur oberflächlichen Überprüfung kaum hervorgekommen wären. So hatte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten angeführt, welche jedoch keine für das Produkt Zugtrasse relevanten Eisenbahninfrastrukturanlagen betrafen. Es wurde beispielsweise festgestellt, dass auf einer Streckenkostenstelle im Jahr 2013 Kosten für eine Eröffnungsfeier iHv 3.200,00 EUR erfasst worden waren. Weiters stellte der Amtssachverständige fest, dass die XXXX Kosten für Zugvorheizanlagen sowie für Fäkalienabsaugung in die Ermittlung der Vollkosten des Produkts Zugtrasse einbezogen hatte. Zugvorheizanlagen und Fäkalienabsaugung sind jedoch nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets gemäß § 58 EisebG. Die Kostendaten bzw notwendigen Korrekturen lassen sich überblicksmäßig folgendermaßen darstellen:

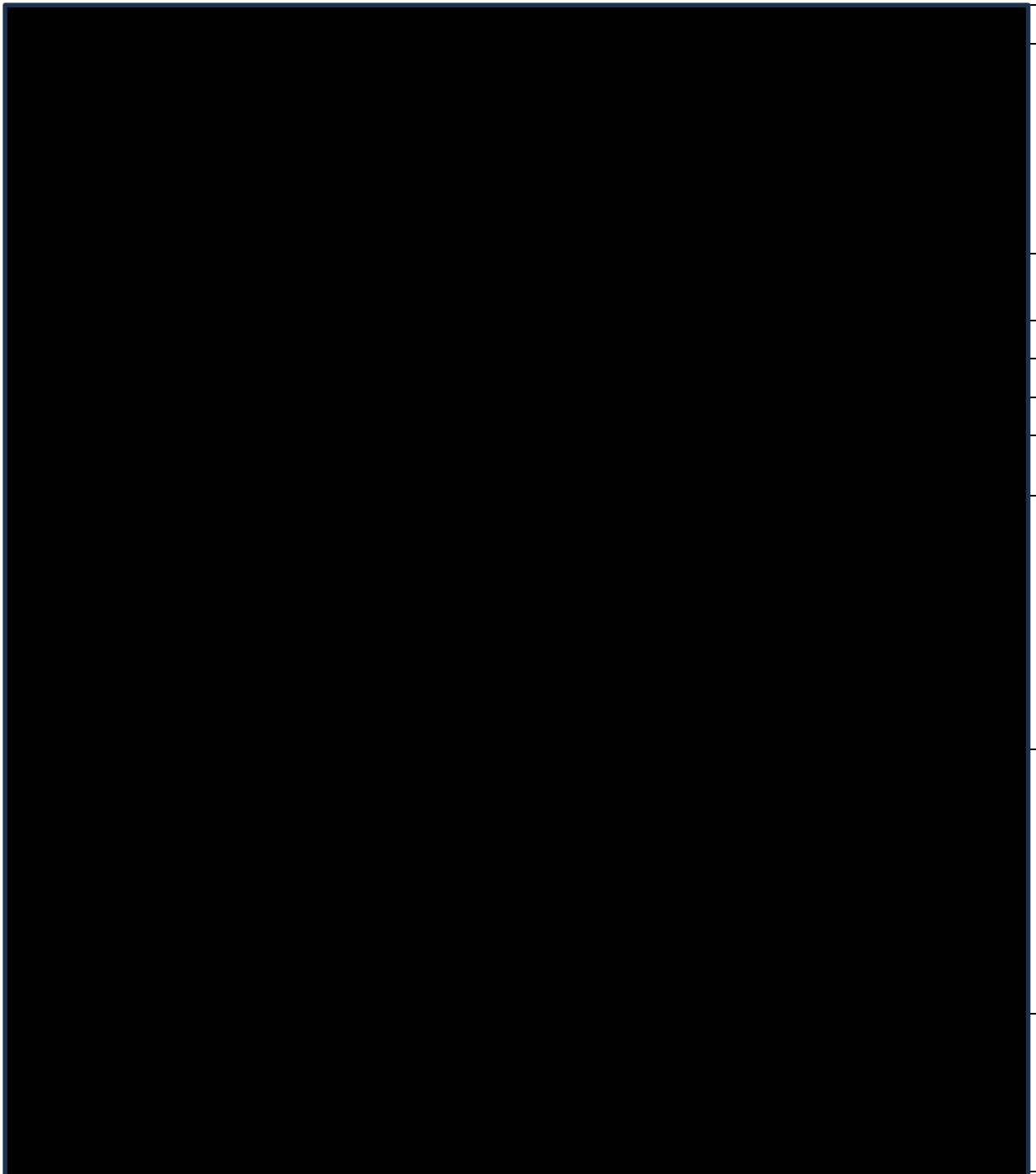


Tabelle 10: Vollkosten, Kürzungen und festgestellte Vollkosten des Produktes Zugtrasse für die Jahre 2013 bis 2016;
gemäß Stellungnahme der XXXX vom 16.10.2018 und Ergänzungsgutachten F 2018

Die XXXX wurde in der Folge zu einer Neuberechnung der Vollkosten inkl der vom Amtssachverständigen festgestellten, fehlerhaften Beträge aufgefordert. Diese Korrektur hat die XXXX durchgeführt, wobei sich für die Jahre 2013, 2014 und 2016 Abweichungen von den laut dem Gutachten des Amtssachverständigen vom 07.06.2019 zu kürzenden Beträgen zeigten:

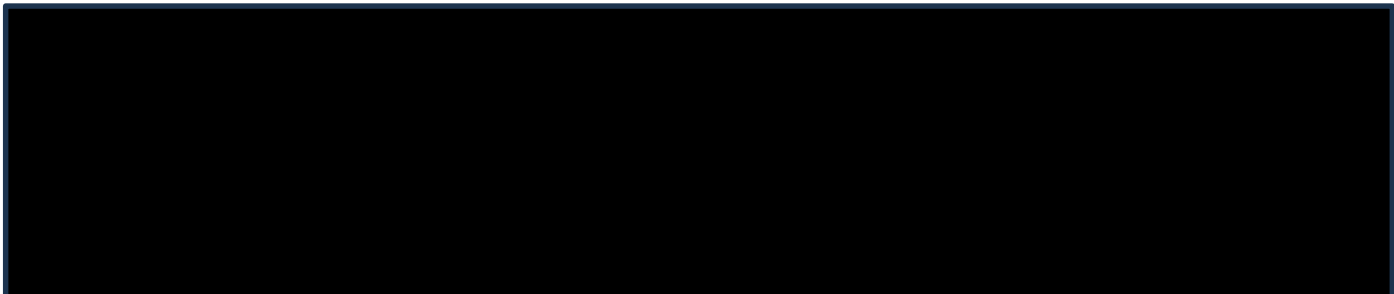


Tabelle 11: Vorgenommene Kürzungen gemäß Gutachten F 2018

Die XXXX führte die Kürzungen entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission durch. Die Vollkosten nach Kürzung weichen allerdings im Gutachten des Amtssachverständigen von den Vollkosten gemäß der von der XXXX neu übermittelten Berechnung ab. Zusammengefasst hat die XXXX folgende Kürzungen vorgenommen:

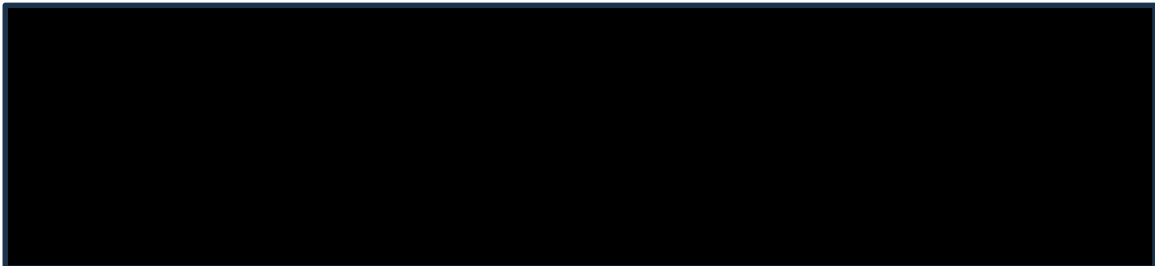


Tabelle 12: Vollkosten und gekürzte Vollkosten gemäß Ergänzungsgutachten F 2018

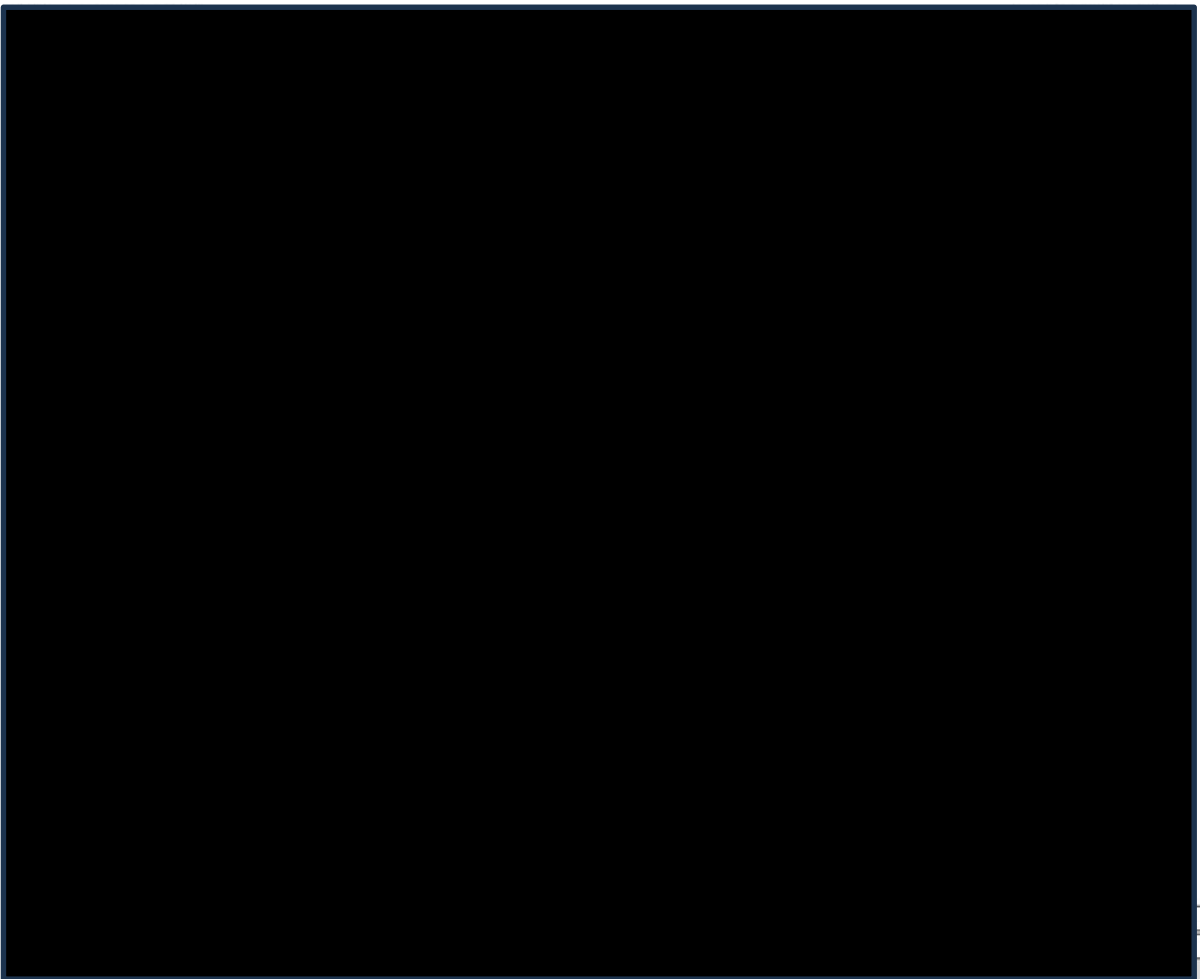
Demgegenüber hat der Amtssachverständige unter Heranziehung der centgenauen Vollkosten folgende Vollkosten errechnet:

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill, obscuring any data or text that might have been present.

Tabelle 13: Festgestellte Vollkosten gemäß Ergänzungsgutachten F 2018

Das heißt, grundsätzlich ist die XXXX bei der Kürzung der Vollkosten gemäß dem Auftrag der Schienen-Control Kommission richtig vorgegangen, wie auch der Amtssachverständige F feststellte. Allerdings zog der Amtssachverständige als Basis für die Ermittlung der Vollkosten nach Kürzung für sein Gutachten vom 07.06.2019 die centgenauen Vollkosten heran, während die XXXX gerundete Beträge ansetzte. Daher zieht die Behörde die vom Amtssachverständigen errechneten Vollkosten als die genaueren heran.

Für die Vollkosten 2017 waren gemäß Ergänzungsgutachten F 2020 folgende Korrekturen notwendig:

Korrektur Vollkosten	2017
	

A table with two columns: 'Korrektur Vollkosten' and '2017'. The entire body of the table is redacted with a solid black fill.

Abbildung 26: Notwendige Korrekturen der Vollkosten gemäß Ergänzungsgutachten F 2020

Für das Fahrplanjahr 2017 korrigierte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kostenermittlung gemäß Gutachten F 2020 nach den Vorgaben der Behörde:

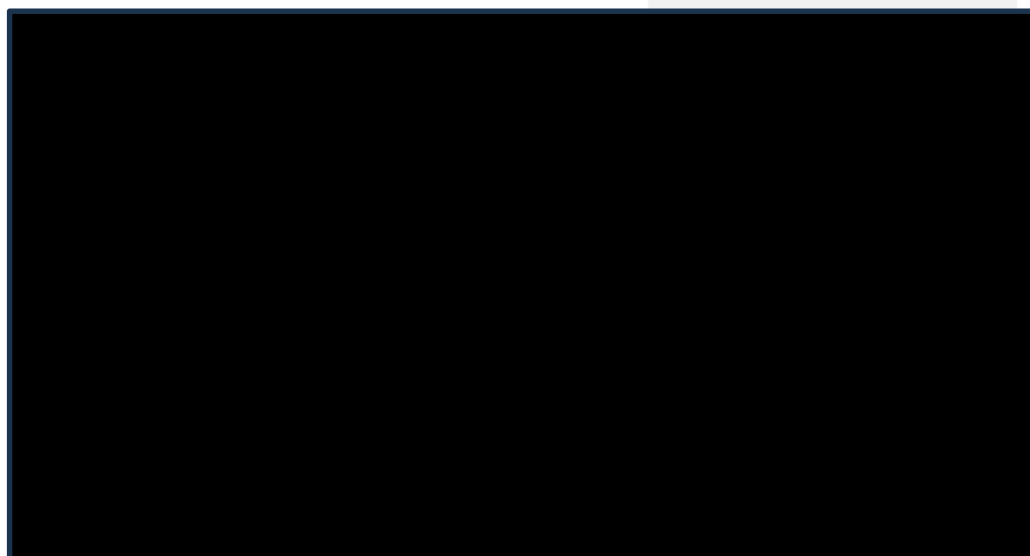
	Korrektur ÖBB	Korrektur lt. Gutachten
		

Abbildung 27: Kürzungen Vollkosten gemäß Gutachten F 2020

Da alle Gutachten von F schlüssig und nachvollziehbar sind,³⁹ folgt die Behörde den Ausführungen und Schlussfolgerungen des Amtssachverständigen.

3.2.3.2 Prüfung Fahrplanjahre 2011 und 2012

Da, wie ausgeführt, G und F nur die Fahrplanjahre ab 2013 prüften, überzeugte sich die Schienen-Control Kommission für die Fahrplanjahre 2011 und 2012 selbst von der Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Kostendaten.

Um sicherzustellen, dass die Basis für die Ermittlung der uZK für die Jahre 2011 und 2012 frei von wesentlichen Fehlern ist – was grundsätzlich schon durch den Abschlussprüfer mit dem Bestätigungsvermerk garantiert wird – wird die im Package angeführte GuV des Teilkonzerns XXXX mit der GuV des geprüften und veröffentlichten Teilkonzernabschlusses abgestimmt. Anschließend werden die GuV nach IFRS, dargestellt in den IFRS-Saldenlisten zum 31.12.2011 bzw 31.12 2012, mit den in dem Package des jeweiligen Jahres angeführten Werten der Einzelgesellschaft XXXX, die in die Gewinn- und Verlustrechnung des XXXX Teilkonzernes eingeflossen sind, abgestimmt. Und schließlich wird das Jahresergebnis lt IFRS-Saldenliste per 31.12. des jeweiligen Jahres mit der Summe der in der IER (2011) bzw der SAER (2012) erfassten Werte abgeglichen. Diese Schritte werden im Folgenden anhand von Abbildungen bzw Tabellen veranschaulicht:

- Abstimmung des IFRS Teilkonzern-Ergebnisses vor Steuer des XXXX Teilkonzerns lt Konzern-Package mit den EBT-Werten⁴⁰ im geprüften

³⁹ Vgl die Würdigung dieser Gutachten in Kapitel 3.2.5.

⁴⁰ Earnings Before Taxes. Dt: Ergebnis vor Ertragssteuern.

Jahresfinanzbericht des Konzerns der XXXX für das Geschäftsjahr 2011 bzw 2012:

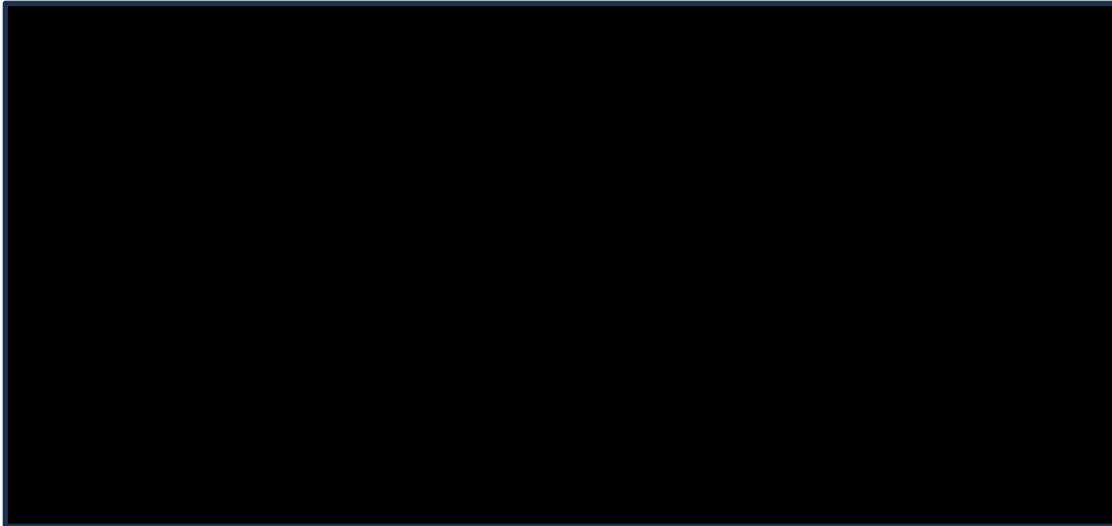


Abbildung 28: Abgleich des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT) lt Konzern-Package der XXXX per 31.12.2011 und des geprüften, veröffentlichten Jahresfinanzbericht des Konzerns der XXXX für das Geschäftsjahr 2011. Geschwärzte Teile wurden von der Akteneinsicht gemäß § 17 Abs 3 AVG ausgenommen.

GuV (konsolidiert) - TK Infra AG



Abbildung 29: Abgleich des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT) lt Konzern-Package der XXXX per 31.12.2012 und des geprüften, veröffentlichten Jahresfinanzbericht des Konzerns der XXXX für das Geschäftsjahr 2012. Geschwärzte Teile wurden von der Akteneinsicht gemäß § 17 Abs 3 AVG ausgenommen.

Zu beachten ist, dass sowohl im Jahr 2011 als auch im Jahr 2012 das EBT im Teilkonzern-Package mit einem negativen Vorzeichen aufscheint und im Jahresabschluss mit einem positiven. In beiden Fällen handelt es sich um einen Gewinn. Das negative Vorzeichen ergibt sich aus der Buchungslogik des Buchhaltungssystems, da die Salden auf der Habenseite immer mit einem negativen Vorzeichen versehen sind. Bei der Darstellung im Jahresabschluss werden dagegen Aufwendungen mit einem Minus gekennzeichnet.

- Abstimmung des Ergebnisses vor Steuer der XXXX Einzelgesellschaft lt Konzern-Package der XXXX mit dem Ergebnis der IFRS Saldeliste per 31.12.2011 bzw 31.12.2012:

GuV (konsolidiert) - TK Infra AG

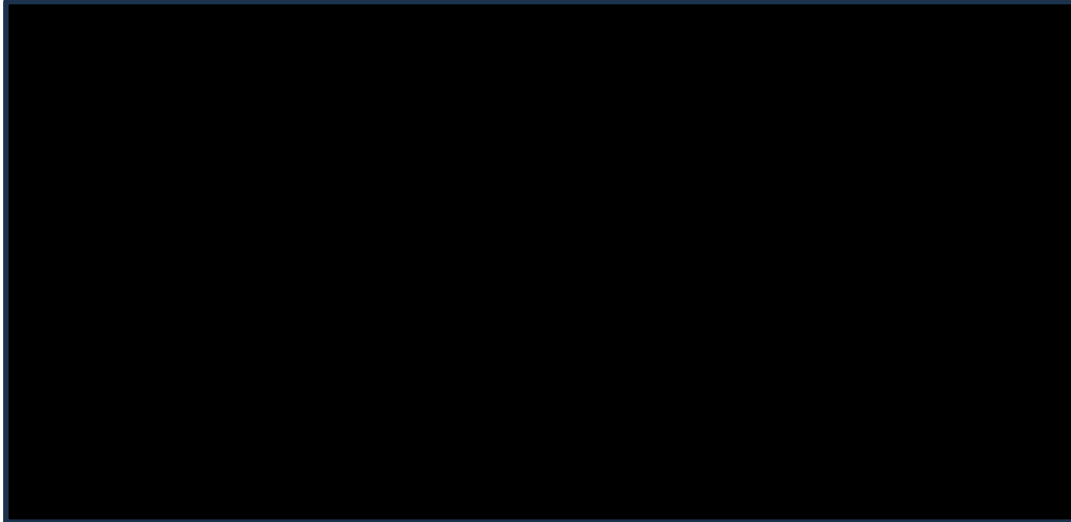


Abbildung 30: Abstimmung des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT) aus dem Konzern-Package der XXXX per 31.12.2011 mit dem Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT) lt IFRS-Saldenliste per 31.12.2011 aus SAP (Auszug IFRS-SaLi). Geschwärzte Teile wurden von der Akteneinsicht gemäß § 17 Abs 3 AVG ausgenommen.

GuV (konsolidiert) - TK Infra AG



Abbildung 31: Abstimmung des Ergebnisses vor Ertragssteuern (EBT) aus dem Konzern-Package der XXXX per 31.12.2012 mit dem Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT) lt IFRS-Saldenliste per 31.12.2012 aus SAP (Auszug IFRS-SaLi). Geschwärzte Teile wurden von der Akteneinsicht gemäß § 17 Abs 3 AVG ausgenommen.⁴¹

- Abstimmung des Jahresergebnisses lt IFRS-Saldenliste per 31.12. des jeweiligen Jahres mit der Summe der in der IER (2011) bzw der SAER (2012) erfassten Werte.

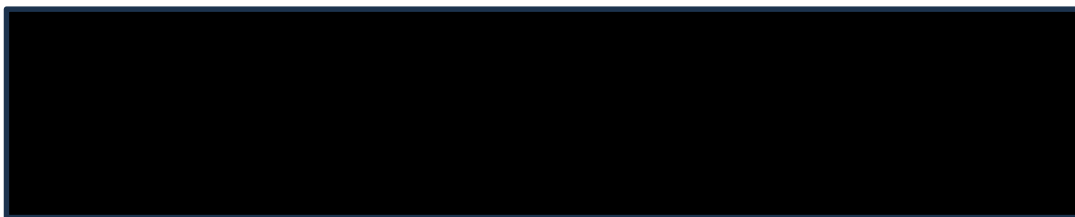


Tabelle 14: Abstimmung IER 2011 (Summe der Beträge) mit der IFRS-Saldenliste per 31.12.2011. Sollsaldo wird mit positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

Die Differenz zwischen dem Ergebnis vor Steuer lt IFRS-Saldenliste 2011 und der Summe in der IER erfassten Beträge werden in der folgenden Tabelle dargestellt. Die den Geschäftsbereichen (Profit-Center-Knoten, abgekürzt „PBA“) zugeordneten Beträge wurden mittels Einsichtnahme in SAP abgestimmt. Die Abweichung kommt einerseits durch das Ausscheiden der Beiträge des Bundes und des Zuschusses für die Schieneninfrastruktur, die für die Ermittlung der Kosten irrelevant sind, zustande. Andererseits ergeben sich weitere Abweichungen dadurch, dass die Ergebnisse von Geschäftsbereichen, die für die Kalkulation der Wegeentgelte nicht herangezogen werden, in der IER nicht abgebildet werden, da darauf Aufwände und Erträge erfasst sind, die nicht auf das Produkt Zugtrasse verrechnet werden. Ebenso nicht in der IER abgebildet sind Lehrlingskosten bzw Bundesmittel für Lehrlinge. Ein Teil der Differenz in Höhe von rund EUR 21,7 Mio ist auf eine irrtümliche Doppelberücksichtigung einer Korrektur sogenannter Buchwertzinsen zurückzuführen. Alle angeführten Positionen fließen aber

⁴¹ Die Differenz in Höhe von EUR 0,36 wurde aufgrund der Geringfügigkeit nicht weiter untersucht.

weder in DB I noch DB II ein und haben daher keinen Einfluss auf die gegenständliche Ermittlung der uZK und infolge die Festlegung der Entgelte.

A large rectangular area of the document is completely blacked out, indicating redacted content. The redaction covers the majority of the page's width and height.

positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

Die nachfolgenden Tabellen spiegeln die Abstimmung der SAER 2012 mit der IFRS-SaLi per 31.12.2012 wider.

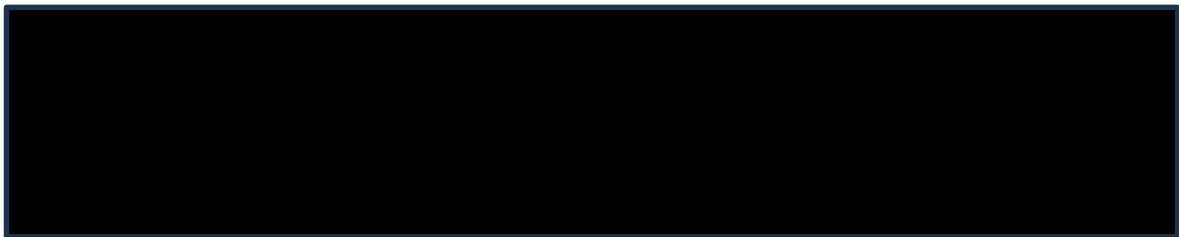
A rectangular area of the document is completely blacked out, indicating redacted content. This redaction covers the content of Table 16.

Tabelle 16: Abstimmung SAER 2012 (Summe der Beträge) mit der IFRS-Saldenliste per 31.12.2012. Sollsaldo wird mit positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

Die Zusammensetzung einer Differenz wurde anhand der IFRS-Saldenliste per 31.12.2012 nachvollzogen und ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass in der SAER die Beiträge des Bundes nicht enthalten sind, da diese für die Ermittlung der uZK und die Festlegung der Entgelte irrelevant sind. Das Ergebnis der SAER ist das um die Beiträge des Bundes verminderte Ergebnis lt IFRS-SaLi per 31.12.2012.

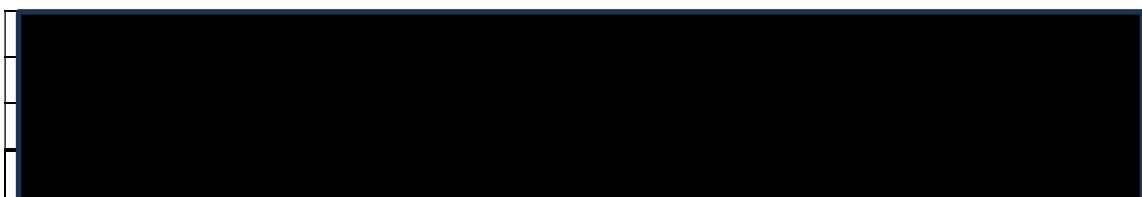
A rectangular area of the document is completely blacked out, indicating redacted content. This redaction covers the content of Table 17.

Tabelle 17: Zusammensetzung der Differenz zwischen SAER 2012 und der SaLi 31.12.2012. Sollsaldo wird mit positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

Da in der IER (2011) und SAER (2012) sowohl Kosten aller Produkte als auch Erlöse abgebildet werden, ist es für die Darstellung der Vollkosten des Produktes Zugtrasse notwendig, aus der Gesamtsumme der IER/SAER nicht für die Vollkosten relevanten Deckungsbeitragsstufen, nicht zugeordneten Konten, Kosten anderer Produkte der XXXX sowie diverse Erlöse herauszurechnen. Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Überleitung von der Gesamtsumme IER 2011 bzw. SAER 2012 zu den Vollkosten des Produktes Zugtrasse.

A large rectangular area that has been completely redacted with black ink, obscuring the data in Table 18.

Tabelle 18: Überleitung von der Gesamtsumme der IER 2011 zu den Vollkosten des Produktes Zugtrasse des Jahres 2011. Sollsaldo wird mit positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

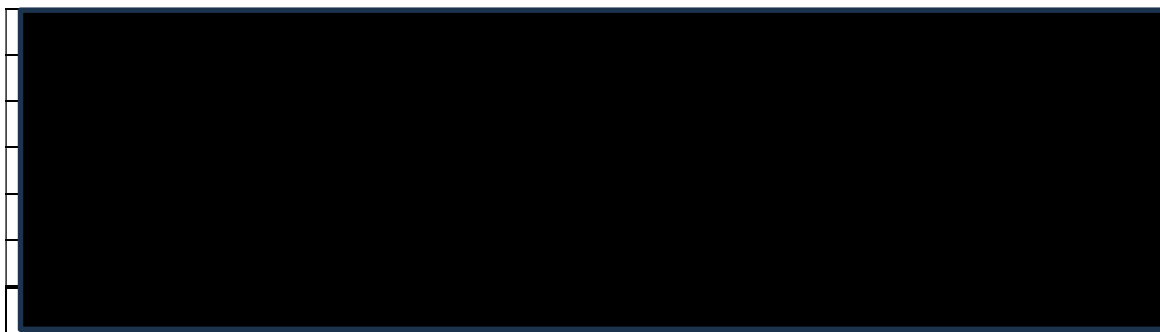
A large rectangular area that has been completely redacted with black ink, obscuring the data in Table 19.

Tabelle 19: Überleitung von der Gesamtsumme der IER 2012 zu den Vollkosten des Produktes Zugtrasse des Jahres 2011. Sollsaldo wird mit positivem, Habensaldo mit negativem Vorzeichen dargestellt.

Trotz kleinerer Korrekturen, die im Bereich der Kosten der Betriebsführung notwendig waren,⁴² konnte die Behörde im Ergebnis die von der XXXX vorgelegten Kostendaten ausgehend von der IER (2011) bzw SAER (2012) mit der GuV der jeweiligen Jahre als richtig und vollständig abgleichen. Die Kostenbasis für die Jahre 2011 und 2012 setzen sich hierbei aus folgenden Positionen zusammen, die von der Behörde mit den von der XXXX bereitgestellten Daten und Unterlagen abgeglichen und kontrolliert wurden.

A large rectangular area that has been completely redacted with black ink, obscuring the data in the table below the text.

⁴² Vgl auch Beweiswürdigung zur Höhe der uZK der Betriebsführung in Kapitel 3.3.2.

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill, obscuring the content of the table.

Tabelle 20: Kostenbasis für die Berechnung der uZK gemäß vorgelegter IER (2011) der XXX Infrastruktur AG.

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. It is framed by a thin black border, and the left side shows the structure of a table with multiple rows.

3.2.4 Überleitung der Vollkosten zur Kostenbasis

Die Schienen-Control Kommission hat schlussendlich auch die Überleitung der Vollkosten zur Kostenbasis für alle gegenständlichen Fahrplanjahre überprüft, um sicherzustellen, dass in die Kostenbasen nur jene Kosten einfließen, die für die Ermittlung der uZK relevant sind. Es ergibt sich hierbei folgendes Bild, aus dem sich die Richtigkeit und Vollständigkeit der Überleitung der zugrundliegenden Kostendaten ergibt.

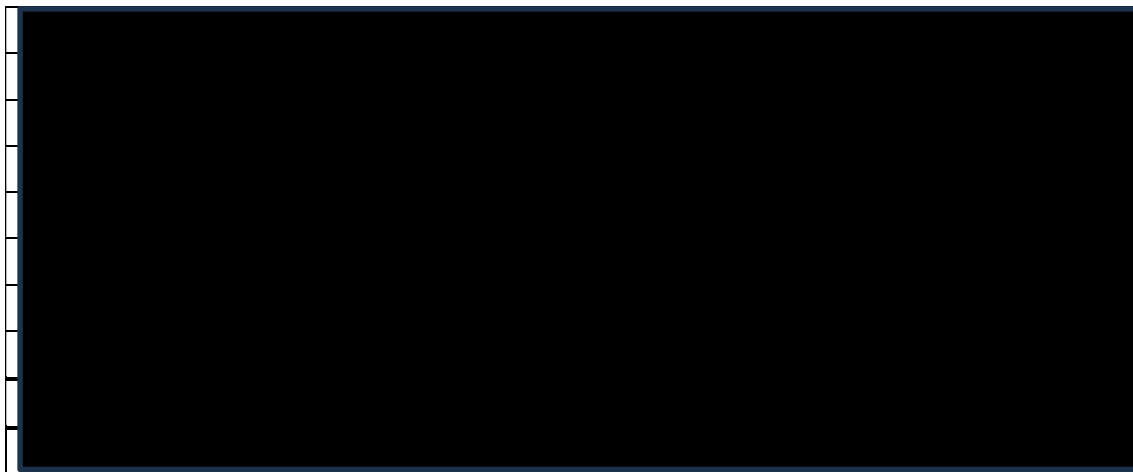
A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. It is framed by a thin black border, and the left side shows the structure of a table with multiple rows.

Tabelle 22: Überleitung der Vollkosten des Produktes Zugtrasse zur Kostenbasis für die Berechnung der uZK 2011.

[illegible][illegible][illegible]

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. The redaction covers the entire content of the table, leaving only the empty header and footer rows visible.

Tabelle 26: Überleitung der Vollkosten des Produktes Zugtrasse zur Kostenbasis für die Berechnung der uZK 2015.

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. The redaction covers the entire content of the table, leaving only the empty header and footer rows visible.

Tabelle 27: Überleitung der Vollkosten des Produktes Zugtrasse zur Kostenbasis für die Berechnung der uZK 2016.

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. The redaction covers the entire content of the table, leaving only the empty header and footer rows visible.

Tabelle 28: Überleitung der Vollkosten des Produktes Zugtrasse zur Kostenbasis für die Berechnung der uZK 2017.

3.2.5 Würdigung der Gutachten F und G

Die Gutachten und Ergänzungsgutachten F 2018 und 2020 sowie die Gutachten G bieten eine umfassende Analyse der Kostenrechnung und Kostenverteilung der XXXX. Beide

Sachverständige haben sich auf unterschiedliche, aber einander ergänzende Fragestellungen konzentriert, sodass ein vollständiges Bild der Methodik und der zugrunde liegenden Systeme entsteht.

G widmet sich insbesondere der verfahrensgegenständlich relevanten Überprüfung der Systeme SAP und Cognos, die für die Kostenrechnung der XXX entscheidend sind, bewertet dabei die Eignung dieser Systeme, um Vollkosten und Teilkosten korrekt abzuleiten und für die Trassenpreisgestaltung nutzbar zu machen. Seine Gutachten zeichnen sich durch eine klare Sprache und eine transparente Dokumentation der Methodik aus. Die technische Komplexität der Schnittstellen zwischen den Systemen wird im Rahmen des Notwendigen erörtert.

F legt den Schwerpunkt auf die Prüfung der Kosten und deren Verrechnung. Sie analysieren detailliert die Richtigkeit der Kosten an sich und der Zuordnung der Kosten zum Produkt Zugtrasse. Die Argumentation ist klar strukturiert und methodisch fundiert, wobei sowohl Stärken als auch Schwächen der bestehenden Systeme benannt werden.

Die Gutachten bieten die sachverhaltsgegenständlich angemessene und notwendige Themenabdeckung und erfüllen die Anforderungen an Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit. Tabellen und Abbildungen veranschaulichen zusätzlich die Ergebnisse und erleichtern das Verständnis der Ausführungen. Sie analysieren die relevanten Fragestellungen detailliert, beziehen sich auf regulatorische Vorgaben – ohne jedoch rechtliche Beurteilung vorzunehmen – und sind auch inhaltlich korrekt und fundiert. Diese Einschätzung basiert auf der präzisen Methodik, den klar definierten Prüfverfahren und der sorgfältigen Analyse der zugrunde liegenden Daten sowie die Beurteilung der Stärken und Schwächen der von der XXXX verwendeten Kostenrechnung und ihrer Systeme. Die Darstellungen sind logisch aufgebaut und verständlich formuliert, sodass Leser mit einem gewissen Fachhintergrund die Ergebnisse gut nachvollziehen können. Die angewandten Prüfkriterien entsprechen internationalen Standards der Wirtschaftsprüfung und Kostenrechnung, wodurch eine sachliche und korrekte Bewertung sichergestellt wird. Zudem wurden die Daten der XXXX stichprobenartig geprüft und die Kosten sowie deren Zuordnung validiert, was die Ergebnisse weiter absichert. Dies gewährleistet, dass die analysierten Kostenmodelle den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Die Gutachten liefern nicht nur theoretische Bewertungen, sondern praxisnahe und belastbare Ergebnisse, die auf einer tiefgehenden und fehlerfreien Analyse basieren. Zusammenfassend bieten die Gutachten die für die Behörde notwendige Grundlage für die Bewertung der Kosten(be-)rechnung der XXXX. Die Schienen-Control Kommission folgt daher den Argumenten und Schlussfolgerungen der beauftragten Sachverständigen.

3.2.6 Zusammenfassende Schlussfolgerung

Zusammengefasst konnten die Kostendaten sowohl in Summe der Kostenblöcke der einzelnen Jahre als auch die einzelnen Konten mit der GuV ohne relevante Differenzen abgestimmt werden. Obwohl es vereinzelt fehlerhafte Zuordnungen gab, bewegten sich diese in einem vernachlässigbaren Bereich; notwendige Korrekturen wurden gegebenenfalls vorgenommen. Die Deckungsbeitragsrechnung stellt sicher, dass Kosten nur den jeweils relevanten Produkten verrechnet werden. Systematische Fehler konnten ausgeschlossen werden. Da die nachvollziehbaren und schlüssigen Gutachten der beiden Sachverständigen keine Feststellungen beinhalten, die wesentliche Fehler durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzeigen, und auch von der Behörde bei ihrer Prüfung keine Anhaltspunkte zutage traten, die die von der XXXX verwendete Daten und Methodik infrage stellen, ist von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Feststellungen betreffend das Produkt Zugtrasse auszugehen.

3.3 Beweiswürdigung zur Höhe der uZK

Die Feststellungen zur Höhe der uZK gründen sich auf das Vorbringen der XXXX, die von der Behörde selbst vorgenommene Überprüfung der vorgelegten Kostendaten sowie auf das im Akt einliegende Privatgutachten von Prof Dr Klaus I und Prof Dr Mario II sowie das ebenfalls im Akt einliegende Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen Dr Marcus H:

- H, Ökonometrisches Kurzgutachten vom 20.10.2023 (bezeichnet als „Gutachten H“)
- H, Ergänzungsgutachten vom 25.03.2024 (bezeichnet als „Ergänzungsgutachten H“)
- I, Gutachten zur Schätzung der Kostenelastizitäten in Österreich vom 10.05.2022 und Ergänzungen zu WIK-Consult „Ökonometrisches Kurzgutachten“ vom 02.12.2023 (bezeichnet als Privatgutachten I).

Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen von Parteien ein.

3.3.1 uZK der Eisenbahninfrastruktur und Netzzugang

Die XXXX errechnet die uZK für die Eisenbahninfrastruktur und den Netzzugang unter Heranziehung eines ökonometrischen Modells gemäß Privatgutachten I. Ökonometrische Modelle sind statistische Methoden, welche auf einer Verbindung zwischen theoretischen Grundlagen, mathematischen Formulierungen und empirischen Daten basieren. Diese Modelle dienen insbesondere auch der systematischen Untersuchung ökonomischer Zusammenhänge und sind in ihrer Anwendung besonders im Bereich der empirischen

Wirtschaftsforschung von zentraler Bedeutung.⁴³ Ein wesentliches Merkmal ökonometrischer Modelle ist ihre Fähigkeit, große Mengen an Daten zu verarbeiten, komplexe ökonomische Mechanismen abzubilden, Kausalzusammenhänge herzustellen und systematische Einflussgrößen zu quantifizieren – beispielsweise auch die Beziehung zwischen der Nutzung von Infrastrukturen und den damit verbundenen Instandhaltungskosten.⁴⁴ In der Regulierungspraxis werden diese Modelle daher häufig verwendet, um Kostenschätzungen für öffentliche Dienstleistungen oder regulierte Industrien, wie den Eisenbahn- oder Energiesektor, zu erstellen.⁴⁵ Insbesondere in der Regulierung von Netzinfrastrukturen sind ökonometrische Modelle daher von großer Bedeutung, da sie die Trennung zwischen fixen und variablen Kosten ermöglichen. Denn durch eine differenzierte Betrachtung dieser Kostenkomponenten ist es möglich, nichtdiskriminierende und effiziente Tarifsysteme zu gestalten.⁴⁶ Es entspricht im Ergebnis und somit auch gegenständlich der gängigen wissenschaftlichen Praxis, Kosten mittels ökonometrischer Modelle zu beurteilen und diese für die Festlegung darauf basierender Tarifsysteme zu nutzen. Daher geht die Schienen-Control Kommission auch gegenständlich davon aus, dass ein ökonometrisches Modell grundsätzlich geeignet ist, uZK im Eisenbahnbereich zu berechnen.

3.3.1.1 Modelleingangsparameter und Berechnung der uZK

Wie festgestellt, schätzt das ökonometrische Modell die variablen Kosten in Abhängigkeit vom Zugbetrieb. Der Zugbetrieb wird hierbei als Summe der Zugkm je Streckenabschnitt (Streckenkostenstelle) erfasst, wobei diese Werte zweifachen Eingang in das Modell finden. Einerseits werden sie für die Berechnung der Formel des Modells verwendet und andererseits, um aus dem Modell die variablen Kosten je Streckenkostenstellen zu schätzen. Da den Zugkm somit erhebliche Bedeutung zukommt, waren diese als Eingangsparameter auch einer Prüfung zu unterziehen.

Die Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission erheben im Rahmen ihrer Aufgaben⁴⁷ Eisenbahnverkehrsmarktdaten. Daher wurden die von der der XXXX vorgelegten Daten mit den Daten aus der Marktbeobachtung abgeglichen.

⁴³ Vgl Winkler, Empirische Wirtschaftsforschung und Ökonometrie (2017), 129 ff.

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Von Auer, Ökonometrie (2023), 87 ff.

⁴⁶ Vgl Kosfeld & Dreger, Ökonometrie Grundlagen – Methode – Beispiele (2022), 45 ff.

⁴⁷ Vgl § 74a Abs 1 und § 77 Abs 1 EisbG.



Tabelle 29: Gegenüberstellung Daten in Millionen Zugkm gemäß Beilage 1 der Stellungnahme der XXXX vom 04.03.2025.

Der Vergleich der Daten zeigt nur geringfügige Abweichungen. Im Jahr 2011 ergab sich durch Nachverrechnungen eine Differenz in der Abrechnung, die insgesamt unter 0,2 % lag und darüber hinaus auch von der XXXX in ihren Berechnungen selbst berücksichtigt wurde. In den Folgejahren lagen die Differenzen unter 0,01 %. Diese Abweichungen sind ebenfalls auf Korrekturen im Rahmen der Abrechnungen zurückzuführen und waren somit für die Berechnungen unerheblich.

Auch die Berechnungen der logarithmischen Werte der Zugkm je Streckenkostenstelle je Jahr ($\log Q_{it}$) sowie deren Quadrate ($\log Q_{it}^2$) konnten fehlerfrei nachvollzogen werden. Ebenso konnte sowohl die Bildung des Durchschnittswerts der logarithmischen Zugkilometer je Jahr ($\overline{\log Q_{it}}$) als auch das Quadrat dieser Werte ($\overline{\log Q_{it}}^2$) ohne Fehler nachvollzogen werden. In Summe konnten die Eingangsparameter ohne signifikante Abweichungen zu den Vergleichswerten verplausibilisiert werden, sodass die von der XXXX vorgelegten Daten und das konkrete Ergebnis der Berechnung der uZK – im Wesentlichen errechnet durch Einsetzen in die Formel des Modells gemäß Feststellungen – für die Behörde schlüssig und nachvollziehbar sind.

3.3.1.2 Ökonometrisches Modell der XXXX

Die Schienen-Control Kommission beauftragte noch im „Altverfahren“ SCK-WA-12-002 Herrn Dr Markus H, das von der XXXX vorgelegte ökonometrische Modell gemäß Privatgutachten I zur Schätzung der uZK sachverständig zu beurteilen. Ergänzend wurde er auch beauftragt, Vorbringen und gutachterliche Stellungnahmen der Parteien in sein Gutachten miteinzubeziehen und deren Argumentation gegeneinander abzuwiegen. Davon ausgehend ist beweiswürdigend festzuhalten, dass eine Translog-Funktion in der Ökonomie (bzw deren Teilbereich der Ökonometrie) ein analytisches Werkzeug darstellt, das speziell für die Untersuchung und Modellierung komplexer ökonomischer Beziehungen entwickelt wurde und ein gängiger Ansatz zur Schätzung von Kostenelastizitäten ist. Sie gehört zur Klasse der flexiblen Funktionsformen und ermöglicht eine differenzierte Analyse von Kostenstrukturen, Skaleneffekten und

Substitutionseffekten zwischen Produktionsfaktoren. Mittels einer Translog-Funktion können nicht-lineare und interaktive Beziehungen zwischen Variablen schlüssig dargestellt werden, weswegen sie in der ökonomischen Analyse für präzise Kostenschätzungen in Regulierungs- und Wettbewerbsverfahren besonders geeignet ist.⁴⁸ Darüber hinaus bieten sie auch aus praktischer Sicht eine Reihe von Vorteilen. Beispielsweise verringert die Logarithmierung der Daten die Heterogenität der Daten, wodurch sich die Schätzeigenschaften verbessern. Ferner kann die Kostenelastizität bei einer Translog relativ einfach direkt aus den geschätzten Koeffizienten abgeleitet werden, da sich in diesem Fall die Kostenelastizität als partielle Ableitung der logarithmierten Kosten nach dem logarithmierten Output ergibt. Darüber hinaus zeichnet sich der Ansatz durch eine relativ geringe Annahmeintensität hinsichtlich der funktionalen Form aus. Im Gegensatz zu der sehr restriktiven Annahme eines linearen Zusammenhanges zwischen Input und Output erlaubt die Translog eine flexible Anpassung der funktionalen Form an die Daten.

Da es sich bei der Eisenbahninfrastruktur um ein natürliches Monopol handelt,⁴⁹ ist die Zulassung nichtlinearer Zusammenhänge im vorliegenden Kontext von besonderer Wichtigkeit, denn ein natürliches Monopol ist durch subadditive – und somit nichtlineare – Kostenverläufe im Bereich der relevanten Nachfrage gekennzeichnet. Ursachen für subadditive Kostenverläufe können zum Beispiel Verbund- und/oder Größenvorteile sein. Es kann daher mit einer hohen Wahrscheinlichkeit vom Vorliegen nichtlinearer Kostenverläufe ausgegangen werden. Die Subadditivität hat zwei weitere Implikationen: Einerseits liegen bei subadditiven Kostenverläufen die Grenzkosten unter den Durchschnittskosten, wodurch sich wiederum eine Kostenelastizität kleiner als Eins ergibt. Andererseits ist die Kostenelastizität sehr wahrscheinlich nicht konstant und verändert sich mit der Ausbringungsmenge. Während eine Translog diesem Umstand gerecht wird, ist dies unter der Annahme linearer funktionaler Zusammenhänge nicht der Fall.

Mögliche methodische Einwände gegen den ökonometrischen Ansatz XXXX sind hingegen als eher unkritisch einzustufen. Insbesondere ist es unproblematisch, dass der ökonometrische Ansatz der XXXX für niedrige Ausbringungsmengen (Zugkm) unplausible Ergebnisse liefert, weil dieser Umstand der gewählten mathematischen Modellierung immanent ist. Grundsätzlich sind ökonometrische Ansätze vor allem dann aussagekräftig, wenn auf den Durchschnitt abgestellt wird. Dass es an den Rändern des betrachteten Wertebereichs zu unplausiblen Abweichungen kommt, das Modell also Extremwerte nicht plausibel abbilden und dort somit keine sinnvollen Werte liefern kann, ergibt sich hingegen modellbedingt (Log-Funktion) und stellt keinen Grund dar, das Modell der XXXX zu verwerfen. Denn diese Extremwerte stellen Extremsituationen dar, wie beispielsweise eine Situation, in der im gesamten Netz der XXXX in Summe über ein Jahr betrachtet nur

⁴⁸ Vgl. Winkler, Wirtschaftsforschung, 129 ff.

⁴⁹ Vgl. Erwägungsgründe 61 und 71 der Richtlinie 2012/34/EU.

30 Zugkm gefahren würden, und spielen aus offensichtlichen Gründen in der Wirklichkeit keine Rolle.

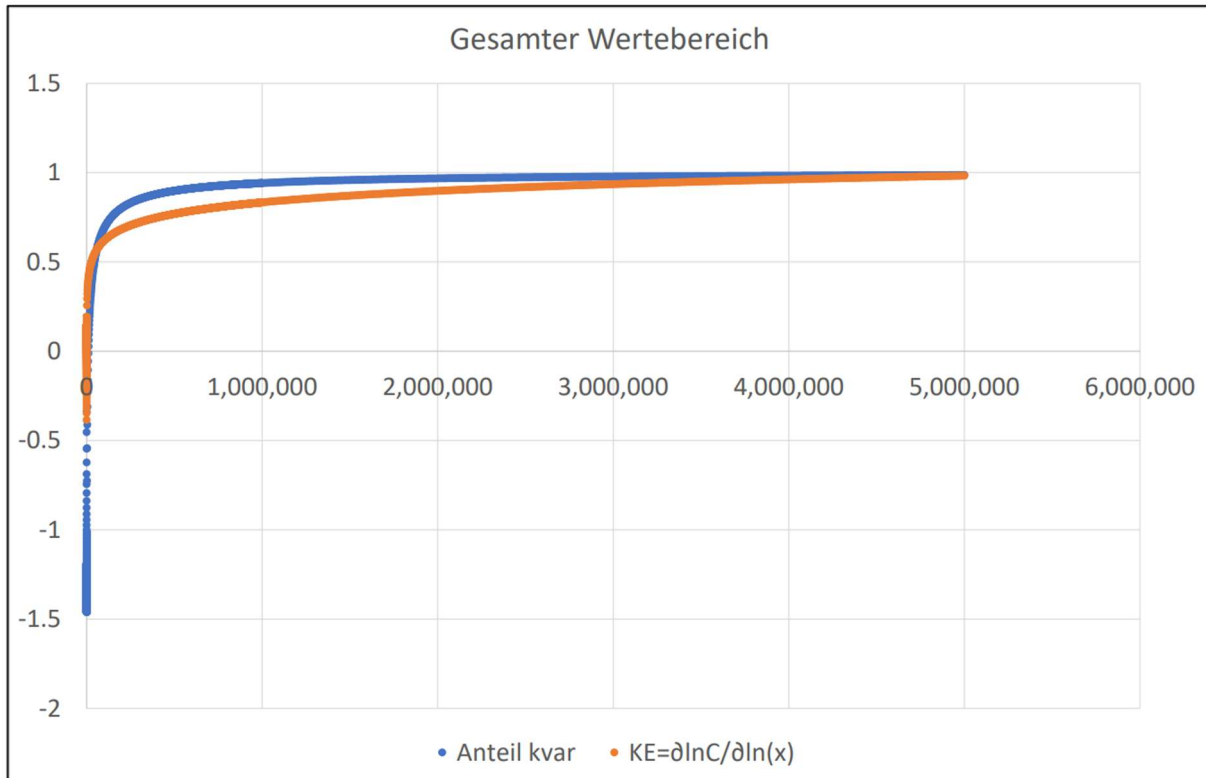


Abbildung 32: Variable Kosten (kvar) im Vergleich zur Kostenelastizität (KE) für den gesamten Wertebereich. X-Achse: Btkm. Y-Achse: Anteil variable Kosten (1 = 100%). Je mehr gefahrene Zugkm, desto höher der Anteil der uZK. Am Rand des Wertebereichs, das heißt, in der Nähe von 0 Zugkm, werden unplausible Ergebnisse ausgewiesen. Gutachten H, 8.

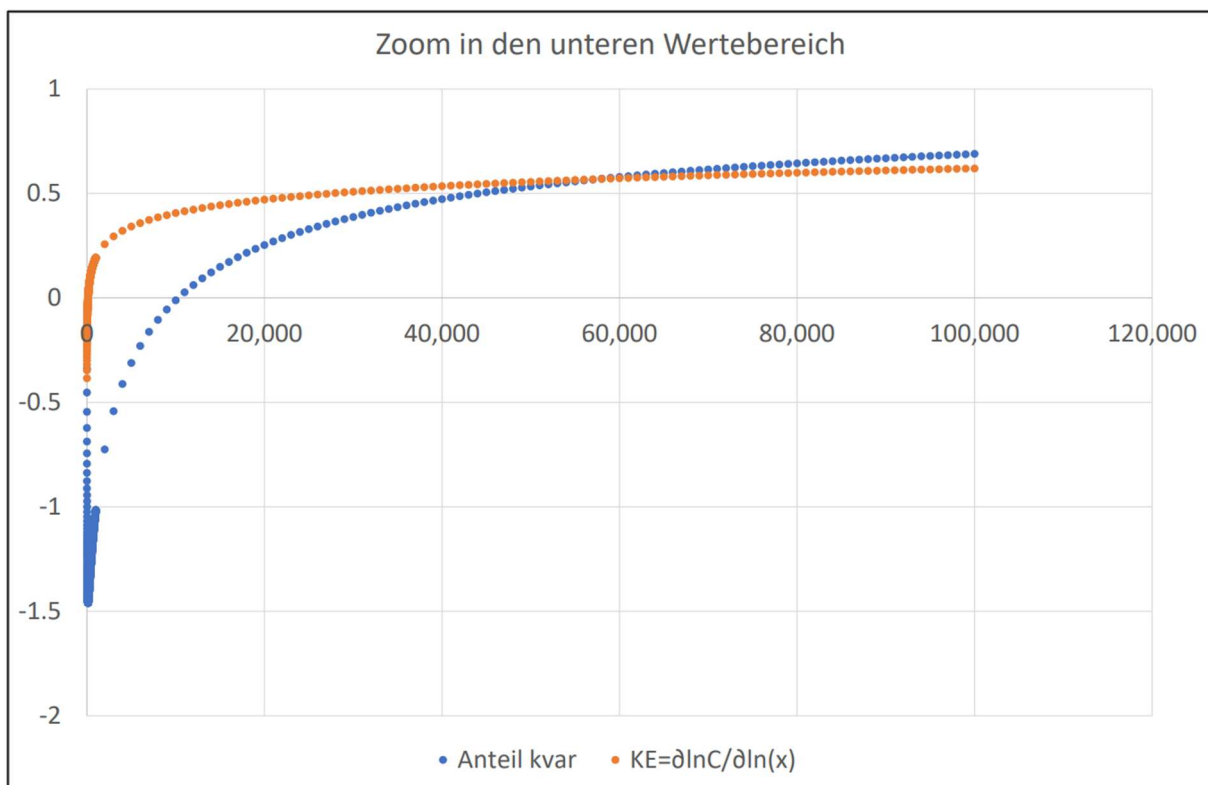


Abbildung 33: Variable Kosten (kvar) im Vergleich zur Kostenelastizität (KE) für den unteren Wertebereich. X-Achse: Btkm. Y-Achse: Anteil variable Kosten (1 = 100%). Je mehr gefahrene Zugkm, desto höher der Anteil der uZK. Am Rand des Wertebereichs, das heißt, in der Nähe von 0 Zugkm, werden unplausible Ergebnisse ausgewiesen. Gutachten H, 8.

Auch aus Unterschieden zu den Ergebnissen anderer Studien⁵⁰, in denen uZK ebenfalls mittels ökonometrischer Modellierung untersucht wurden, können keine Hinweise abgeleitet werden, die den Schluss zuließen, dass die Ergebnisse der Berechnung der XXXX verzerrt seien. Überhaupt stellt sich die Frage, ob ein Vergleich anderer Studien mit dem Modell der XXXX per se aussagekräftig sein kann, denn die Ergebnisse sind insbesondere von den verwendeten Kostenbasen abhängig, von denen wiederum nicht ausgeschlossen werden kann, dass zum Beispiel auch länderspezifische Unterschiede enthalten sind. Aber selbst, wenn man diese Einschränkung außer Acht ließe, ergibt sich, dass das Ergebnis der XXXX sowohl tendenziell als auch wertmäßig von Vergleichsstudien bestätigt wird, weil die Kostenelastizitäten mit steigender Ausbringungsmenge (Zug-km) degressiv zunehmen und eine vergleichbare Höhe erreichen.

⁵⁰ Zitiert in Gutachten Stronzik.

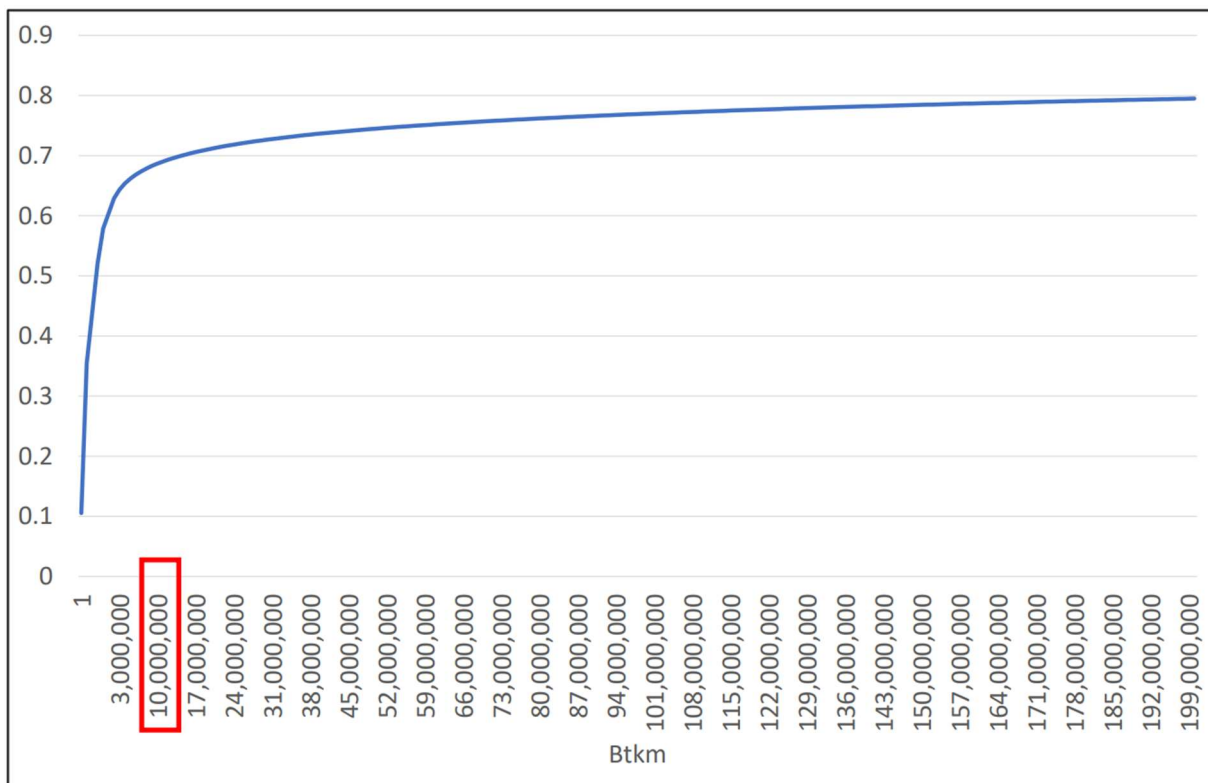


Abbildung 34: Berechnung der Kostenelastizität auf Basis des Modells gemäß der Studie Link, CATRIN (Cost Allocation of TRansport INfrastructure cost), Deliverable 8, Rail Cost Allocation for Europe – Annex 1A - Marginal costs of rail maintenance in Austria. Ergebnis: bei ca 10.000.000 Btkm ergeben sich ca 70% variable Kosten. Das Modell XXXX ermittelt ein vergleichbares Ergebnis mit ca 75%. Gutachten H, 14.

Hinsichtlich der Methodik entspricht das Modell der XXXX also dem Stand der Wissenschaft. Die ausgewiesenen Ergebnisse sind insbesondere schon auf Grund der Tatsache nachvollziehbar und schlüssig, dass sie kleiner als Eins sind und somit der Grundbedingung von subadditiven Kostenverläufen genügen. Insgesamt gesehen handelt es sich somit sowohl aus methodischer als auch aus Sicht der ermittelten Ergebnisse um einen validen Ansatz zur Ermittlung von Kostenelastizitäten und infolge des variablen Anteils der Kosten. Daher eignet sich dieser Ansatz auch, die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu berechnen.

3.3.1.3 Würdigung der Gutachten H

Das Gutachten H und Ergänzungsgutachten H befassen sich mit der verfahrensgegenständlich zentralen Frage der Modellierung und Berechnungsmethodik der Kosten, die unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallen. Der Sachverständige setzt sich in seinen Gutachten umfassend mit dem ökonometrischen Modell, das von der XXXX genutzt wird, auseinander und bezieht dabei auch ursprüngliche Argumente von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die noch im „Altverfahren“ SCK-WA-12-002 eingebracht in Folge aber zurückgezogen wurden (im Folgenden: Parteivorbringen), in seine Ausführungen mit ein.

H liefert in seinen zwei Gutachten eine differenzierte Bewertung der Stärken und Schwächen des Modells und der Parteivorbringen, deckt hierbei das relevante Themengebiet umfassend ab und untersucht alle wesentlichen Aspekte. Besonderes Augenmerk legt H auf die Validität der verwendeten ökonometrischen Modellbildung und Berechnungsgrundlagen. Diese werden nicht nur isoliert betrachtet, sondern auch im Kontext regulatorischer Anforderungen aus ökonomischer Sicht analysiert. H widmet sich dabei insbesondere der Translog-Funktion, die als Kern des ökonometrischen Ansatzes dient, und erläutert detailliert deren Vorteile wie Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Kostenstrukturen. Gleichzeitig benennt er Schwächen wie die potenzielle Überschätzung von Elastizitäten. Darüber hinaus greift er alternative Modellansätze wie die Box-Cox-Transformation auf, wodurch die Breite der methodischen Betrachtung erweitert wird. H zeigt dabei auf und begründet mit Beispielen und Fachliteratur, wie sich die Wahl bestimmter Modellansätze auf die Ergebnisse, beispielsweise in Form von Verzerrungen, auswirken kann. Die Diskussion sprungfixer Kosten und deren Einfluss auf die Modellgenauigkeit runden die Betrachtungen des Sachverständigen ab. H Argumentation ist in sich schlüssig, klar strukturiert und folgt einem logisch aufgebauten Schema. Auf Grundlage dieser Systematik kann den Argumentationsketten sehr gut gefolgt werden und wird die Kohärenz der Ausführungen sichergestellt. Seine Ausführungen zeichnen sich durch eine transparente Darstellung aus, wobei Berechnungen und Modelle detailliert unter Darlegung der methodischen Grundlagen erklärt werden. Tabellen und Abbildungen veranschaulichen die Ergebnisse und erleichtern das Verständnis der komplexen ökonometrischen Ansätze. H vermeidet übermäßig technischen Jargon und stellt die Ergebnisse so dar, dass auch Leser ohne tiefgehendes Fachwissen im Bereich der Ökonometrie die Kernpunkte nachvollziehen können.

H Gutachten sind inhaltlich umfassend, methodisch fundiert und klar strukturiert. Sie entsprechen dabei inhaltlich in Ausführung und Tiefe unter Referenzierung auf relevante wissenschaftliche Literatur dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Das sachverhaltsbezogene Themengebiet wird in der gebotenen Ausführlichkeit diskutiert. Die Gutachten bieten in Summe eine nachvollziehbare und schlüssige Analyse sowie Beurteilung der Validität und ökonomischen Tauglichkeit der ökonometrischen Modellierung der XXXX. Da H Sachkunde und Unparteilichkeit unbestritten und seine Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar sind, er darüber hinaus – wie ursprünglich von der Behörde beauftragt – die Parteivorbringen objektiv auch auf einer Metaebene analysiert, konnte schon von daher eine separate, zusätzliche Diskussion dieser Parteivorbringen unterbleiben. Darüber hinaus wurden diese auch ausdrücklich zurückgezogen, neue oder zusätzliche Vorbringen wurden im gegenständlichen Verfahren nicht eingebracht. Die Behörde folgt daher vollinhaltlich den Ausführungen und Argumenten H.

3.3.2 uZK der Betriebsführung

Die Feststellungen zu den uZK der Betriebsführung basieren auf den von der XXXX vorgelegten Kostendaten und insbesondere der IER (für das Fahrplanjahr 2011) bzw der SAER (für die Fahrplanjahre 2012 bis 2017), welche, wie bereits ausgeführt, von den Sachverständigen bzw für die Jahre 2011 und 2012 von der Behörde selbst mit den vom Wirtschaftsprüfer der XXXX geprüften sogenannten Packages abgestimmt wurden.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Kostenblockes Betriebsführung für die gegenständlichen Fahrplanjahre erfolgte eine kritische Durchsicht, ob die entsprechend der Ansicht der Behörde als nicht unmittelbar mit den Zugbetrieb anfallenden Kostenpositionen (betriebliche/technische Betriebsführung, Netzbetrieb Managementservice) aus dem Kostenblock Betriebsführung herausgerechnet wurden, sodass die Kostenbasis, die zwecks Gegenüberstellung mit den Entgelten herangezogen wird, nur noch die uZK der Betriebsführung enthält.

Für das Jahr 2011 zeigt sich, dass die größte Position „NB Betriebsführung FDL“ mit rund 76,4% Anteil an den gesamten Betriebsführungskosten darstellt, gefolgt von „NB Betriebsführung STW“, „NB Betriebsführung BASS/GF“ und „NB Zentrale Verkehrsleitung“. Die Positionen „NB Sicherheit“ und „NB Managementservice“ waren aus dem Kostenblock kostenmindernd herauszurechnen. Die Position „NB Allgemein“ betrifft Erlöse aus der Leistungserbringung durch den Geschäftsbereich NB für andere Bereiche und war deshalb abzuziehen. Bei der Position „NB Bahnhofhilfsdienst“ handelt es sich um die Kosten eines „Infopoints“, die ausschließlich fixen Charakter hat und daher auszuschneiden war.

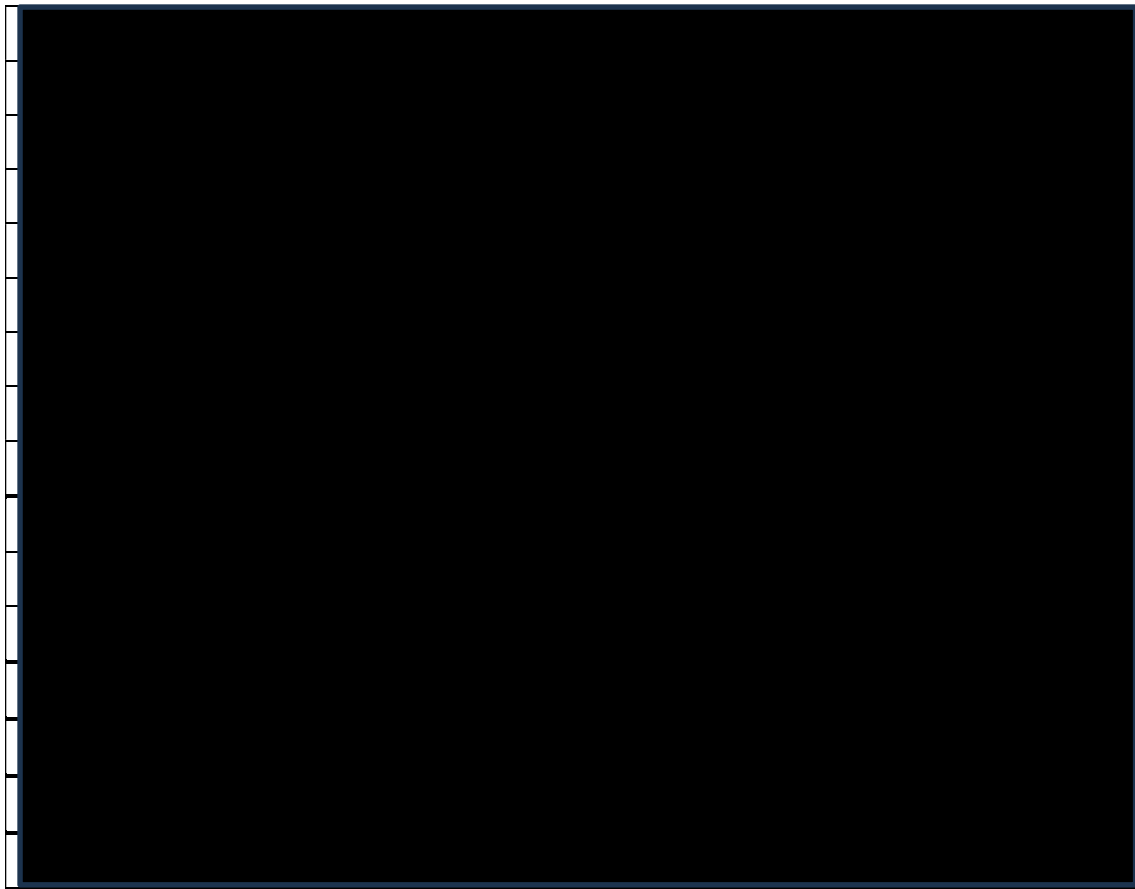


Tabelle 30: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK. Hinweis: Die Bezeichnungen entsprechen den Angaben der XXXX, ändern sich allerdings über die Jahre. Die Prüfung der Behörde erfolgte aber nur der Kostenzuordnung und unabhängig von der Bezeichnung nach.

Auch im Jahr 2012 bildet „NB Betriebsführung FDL“ die größte Kostenposition innerhalb des Kostenblocks Betriebsführung, gefolgt von „NB Betriebsführung STW“, „NB Zentrale Verkehrsleitung“, „NB Betriebsführung BASS/GF“. Die enthaltenen Kostenpositionen „NB Managementservice“ sowie „Infopoint“ wurden 2012 korrekterweise bei der Ermittlung der uZK der Betriebsführung herausgerechnet. Darüber hinaus wurden keine weiteren Kostenpositionen festgestellt, die nicht dem Kostenmaßstab entsprechen.

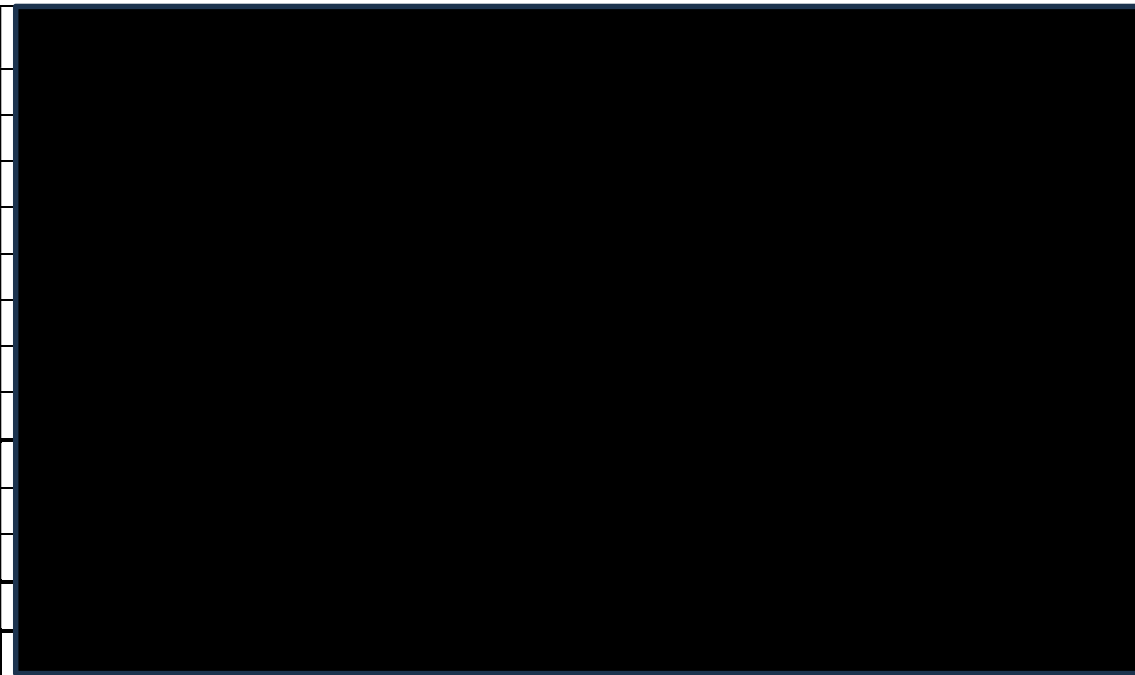
A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. It is framed by a thin black border, and the left side shows the grid lines of a table structure.

Tabelle 31: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

Die kritische Durchsicht der Zusammensetzung des Kostenblocks Betriebsführung im Jahr 2013 führte zu keinen Beanstandungen. Die Kostenposition „NB Managementservice“ wurde korrekterweise von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen herausgerechnet.

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black fill. It is framed by a thin black border, and the left side shows the grid lines of a table structure.

Tabelle 32: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

Bei den Kostenpositionen der Betriebsführungskosten für das Jahr 2014 dominiert die „NB Betriebsführung FDL“ mit rund 79% Anteil an den gesamten Betriebsführungskosten, gefolgt von „NB Betriebsführung STW“, „NB Betriebsführung BASS/GF“ und „NB Zentrale Verkehrsleitung“. „BE Management“ korrekterweise aus der Kostenbasis herausgerechnet.

The table content is completely redacted with a solid black fill.

Tabelle 33: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

Die größten Kostenpositionen der Betriebsführung des Jahres 2015 stellen mit rund 77% Anteil „BE Betriebsführung FDL“, gefolgt von „BE Betriebsführung Verkehrssteuerung“ und „BE Betriebsführung Stw“ dar. Die Kostenposition „VS Betriebliche Betriebsführung“ wurde korrekt aus den Gesamtkosten der Betriebsführung herausgerechnet.

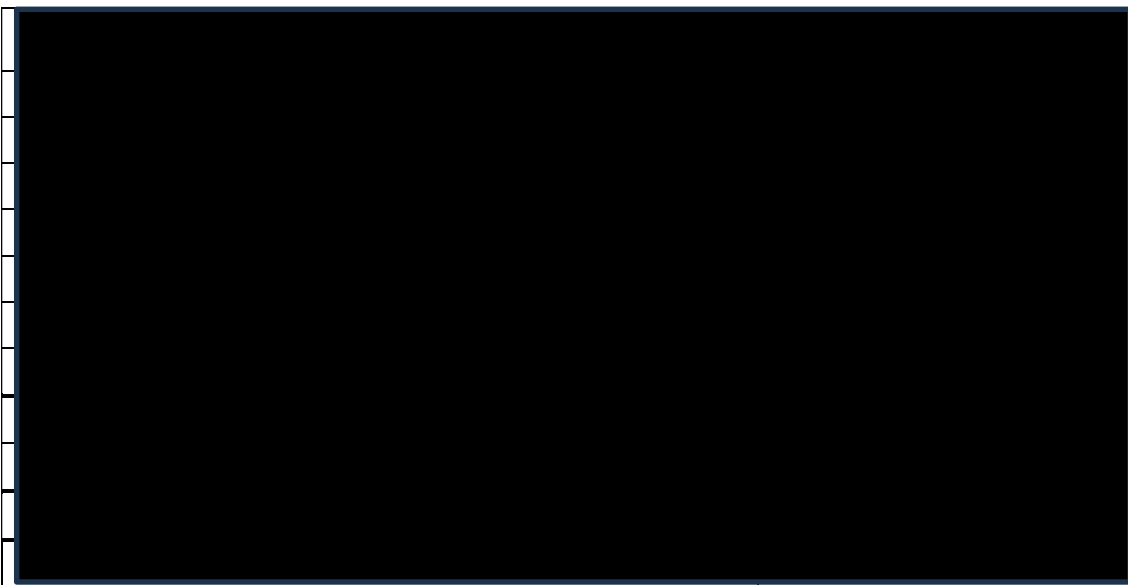
The table content is completely redacted with a solid black fill.

Tabelle 34: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

Auch im Hinblick auf das Jahr 2016 und 2017 hat die XXXX keine Kostenböcke einbezogen, die fixen Charakter hätten. Der Kostenblock „STR. NORMEN/RILI BETRIEBSFÜHRUNG §42/1“ wurde aus der Kostenbasis entfernt, da dieser der betrieblichen Betriebsführung zuzuordnen ist. Innerhalb des Kostenblockes Betriebsführung überwiegt die Kostenposition „BE Betriebsführung FDL“ mit einem rund 76% Anteil, gefolgt von den

Kostenpositionen „BE Betriebsführung Verkehrssteuerung“ und „BE Betriebsführung STW“.

A large rectangular area that has been completely blacked out (redacted), obscuring the data in Table 35. The table structure is not visible.

Tabelle 35: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

A large rectangular area that has been completely blacked out (redacted), obscuring the data in Table 36. The table structure is not visible.

Tabelle 36: Kosten der Betriebsführung für das Produkt Zugtrasse, gegliedert nach den Bestandteilen mit Überleitung auf die uZK.

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung der Betriebsführungskosten im Zeitraum 2011 bis 2017:



Abbildung 35: Entwicklung der Kosten der Betriebsführung in den Jahren 2011 bis 2017.

Der nahezu idente Verlauf der beiden Kostenkurven verdeutlicht den überwiegend variablen Kostencharakter der Betriebsführung. Im Jahr 2012 ist eine Absenkung der Kosten der Betriebsführung gegenüber den Kosten des Jahres 2011 zu sehen. In diesem Zeitraum kam es bei der XXXX zu einer Systemumstellung. In Wien (21.08.2011) und Villach (26.04.2012) wurden Betriebsführungszentralen eingeführt.⁵¹ Im Detail wird in der folgenden Tabelle deutlich, dass der Rückgang der uZK der Betriebsführung in Höhe von rund EUR 17 Millionen im Wesentlichen durch die Kostenreduktion bei den Positionen NB Betriebsführung FDL (rund EUR 15 Millionen), NB Betriebsführung STW (rund EUR 9 Millionen) und NB Betriebsführung BASS/GF (rund EUR 1,4 Millionen) verursacht wird. Dieser Kostenverringerung steht ein deutlicher Anstieg der Kosten der Positionen NB Zentrale Verkehrsleitung (rund EUR 5,5 Millionen) im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 gegenüber. Insgesamt beträgt die Kostenverminderung im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr rund 17%. Danach folgt eine moderate und schlüssige Kostensteigerung von durchschnittlich ca 2% pa.

Tabelle 37: Gegenüberstellung der uZK der Betriebsführung des Jahres 2011 und 2012 für das Produkt Zugtrasse.

⁵¹ Amtsbekannt. Vgl. auch <https://stellwerke.info/> (zuletzt abgerufen am 01.04.2025).

Im Ergebnis konnte sich die Behörde von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Kostendaten der XXXX überzeugen. Die darauf basierenden Berechnungen der uZK des Bereichs Betriebsführung sind schlüssig und nachvollziehbar.

3.4 Beweiswürdigung zu den Wegeentgelten je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK

Die Feststellungen zu den Wegeentgelten je Zugkm und je Btkm auf Basis der uZK gründen sich auf das Vorbringen der XXXX, die von der Behörde selbst vorgenommene Überprüfung der vorgelegten Kostendaten, auf das im Akt einliegende Privatgutachten von Univ-Prof Dr Stefan E sowie die ebenfalls im Akt einliegenden Gutachten der amtlichen Sachverständigen Dr A, Ing B und DI C, des nichtamtlichen Sachverständigen Prof Dr Sebastian D und der Gutachten F 2018 und F 2020:

- D, Gutachten zur verursachungsgerechten Kostenzuscheidung bei der XXX vom 29.09.2022 sowie D, (Ergänzungs-)Gutachten zur verursachungsgerechten Kostenzuscheidung bei der XXX – Beantwortung der Zusatzfragen der Schienen-Control Kommission vom 04.03.2023 (bezeichnet als „Gutachten D“).
- A/B/C, Gutachten Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung, GZ: SCK-21-010 vom 13.12.2024 (bezeichnet als „Gutachten A/B/C“).
- E, Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung (2014) (bezeichnet als „Privatgutachten E“)

Die Schienen-Control Kommission lies zusammengefasst das von der XXXX vorgelegte Privatgutachten E, die konkrete Umsetzung der Methodik der Kostenzuscheidung durch die XXXX sowie deren Anwendung durch den nichtamtlichen Sachverständigen D und die der Behörde zur Verfügung stehenden Amtssachverständigen A/B/C überprüfen. Der Amtssachverständige F wiederum prüfte die darauf basierenden Berechnungen im Rechnungswesen der XXXX. Es gingen bei der Behörde keine Stellungnahmen von Parteien ein.

3.4.1 Verursachungsgerechte Kostenzuscheidung für die Trassennutzung

Kernpunkt des Privatgutachtens E ist die Auswahl und Parametrisierung der sogenannten Standardelemente, wie unter anderem Gleise oder Weichen. Diese Elemente sind zentrale Bausteine für die Modellierung der von Verkehrsarten abhängigen Infrastrukturkosten. Hierbei stellt D fest, dass die Standardelemente technisch sinnvoll sind und die typischen Belastungen und Nutzungsmuster der Eisenbahninfrastruktur repräsentieren. Die Parametrisierung dieser Standardelemente – etwa durch die Berücksichtigung der Lebensdauer, der Wartungszyklen und der Kosten – basiert auf realen Daten und bewährten Methoden. Die Amtssachverständigen bestätigen, dass die zugrunde

liegenden Parameter plausibel sind und eine realitätsnahe Abbildung der tatsächlichen Kosten ermöglichen. Dies ist der wesentliche Grund, warum das Modell des Privatgutachtens E zusammengefasst als robust und praxisnah einzuschätzen ist.

Ein weiteres zentrales Element des Privatgutachtens E ist die Differenzierung der Kostenverursachung nach Zugkilometern und Bruttotonnenkilometern. Die Herangehensweise unter Verwendung dieser beiden Verrechnungsgrößen wurden von den amtssachverständigen Gutachtern eingehend geprüft und als geeignete Instrumente zur Abbildung der durch den Zugverkehr verursachten Kosten bewertet. Hierbei misst die Größe Zugkilometer die zurückgelegte Distanz eines Zuges und ermöglicht eine klare Zuordnung der anfallenden Kosten. Die Größe Bruttotonnenkilometer wiederum berücksichtigt die Belastung der Infrastruktur durch das Gewicht der Züge und spiegelt die durch Güter- und Personenzüge verursachten Abnutzung bzw Verschleiß der Infrastruktur, die durch den Zugbetrieb verursacht werden, wider. Auch D bestätigt, dass diese Modellierung eine sinnvolle und nachvollziehbare Grundlage für eine verursachungsgerechtere Kostenverteilung bietet, da sie die tatsächlichen Auswirkungen unterschiedlicher Zuggattungen auf die Infrastruktur im Rahmen der Modellannahmen präzise abbildet. Die Kombination dieser Größen erlaubt es zudem, den spezifischen Anforderungen des Mischverkehrsnetzes⁵², auf dem verschiedene Personen- bzw Güterverkehre betrieben werden, gerecht zu werden. Weiters basiert das Modell der verursachungsgerechten Kostenzuscheidung gemäß Privatgutachten E methodisch auf dem Stand der Wissenschaft und den anerkannten Prinzipien der Lebenszykluskostenrechnung. Dies gewährleistet, dass Kosten wissenschaftlich fundiert und realitätsnah berücksichtigt werden. Das Amtssachverständigengutachten A/B/C bestätigt in dieser Hinsicht, dass die Berechnungen transparent dokumentiert und grundsätzlich nachvollziehbar sind, wie regulierungsrechtlich gefordert.

Zusammengefasst bietet das Privatgutachten E, auf der die Modulation der Entgelte der XXXX beruht, eine profunde, robuste und wissenschaftlich fundierte Grundlage, um die Infrastrukturkosten des Schienenverkehrs verursachungsgerecht zu verteilen. Diese Einschätzung wird zudem durch die dokumentierte Methodik und die klaren Ergebnisse des Privatgutachtens E selbst unterstützt, was auch durch die von der Behörde beauftragten Gutachten bestätigt wird, die die Validität und Anwendbarkeit kritisch beleuchteten. Sowohl die Amtssachverständigen A/B/C als auch der nichtamtliche Sachverständige D bestätigen die Transparenz und wissenschaftliche Fundierung der Methodik und Modellierung, die Praxisnähe des Modells und seine Aktualität im Hinblick

⁵² Die generelle Relevanz der Berücksichtigung des und die konkrete Notwendigkeit der Modellbildung des Mischverkehrs ergibt sich auch aus der „Leitstrategie des bmvit über die Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 55a Eisenbahngesetz 1957“, gemäß der der Ausbau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur auf den Mischverkehrsstrecken konsequent umzusetzen ist. (https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:b41865bd-2766-434f-8121-fbb95f39e12e/leitstrategie_ua.pdf ; zuletzt abgerufen am 09.04.2025).

auf die internationale Praxis. D hebt hierbei insbesondere hervor und führt aus, dass E Modell sogar über dem Stand der Technik und der gängigen Praxis im europäischen Eisenbahnsektor liegt. Dass es noch Ansatzpunkte für Verfeinerungen oder Verbesserungen bietet, tut seiner Eignung für die gegenständliche Verteilung der Kosten auf Zugklassen keinen Abbruch. Ein Modell kann niemals die Wirklichkeit vollständig und fehlerfrei abdecken und widerspiegeln. Ausschlagend hierbei ist im Wesentlichen, welchen Zweck eine Modellbildung verfolgt und welche Genauigkeit für den gewählten Zweck erforderlich ist. Darüber hinaus hängt die Güte eines Modells auch von der Qualität und Quantität der zur Verfügung stehenden Daten ab, die wiederum von Messgenauigkeit und Methodik abhängen. Dass es also konkret bei der Modellierung eines so komplexen Systems wie dem Eisenbahninfrastrukturnetzwerkes der XXXX, das auf Mischverkehre ausgelegt ist, zu Ungenauigkeiten, Unschärfen, Näherungen etc kommen muss, ist als eine mit jeder Modellbildung einhergehende Tatsache zu akzeptieren. Es ist also nur relevant, ob ein Modell dem Stand der Wissenschaft entspricht, nachvollziehbar und schlüssig bzw im konkreten Anwendungsfall hinreichend genau ist. Gegenständlich ist das der Fall, wie das durch das Gutachten A/B/C und Gutachten D bestätigt wird.

3.4.1.1 Festlegung der Wegeentgelte durch Modulierung je Verkehrsart

Für Zwecke der konkreten Anwendung der Zuschreibung der Kosten auf die technischen Zugklassen („Modulation“) werden von der XXXX, wie festgestellt, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten gemäß Privatgutachten E den Zuggattungen zugeschrieben und hieraus Kostensätze gebildet. Die verursachergerechte Kostenzuschreibung erfolgt auf Seiten der XXXX weitgehend automatisiert, das heißt, die Übernahme der Daten sowie die Berechnungen und Verteilungen werden automatisiert im System kalkuliert.

Die Herangehensweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bzw deren Berechnungsschritte wurde amtssachverständig durch F geprüft.⁵³ Der Sachverständige überprüfte insbesondere die Übernahme der Kosten und stimmte die übernommenen Kosten im System Cogonos ab. Die vorgelegten Unterlagen und Berechnungen wurden außerdem durch manuelles Nachrechnen der einzelnen automatisierten Berechnungsschritte mit der Standardsoftware Microsoft Excel nachgebildet und nachvollzogen. Auch überprüfte der Amtssachverständige die Verrechnungsschlüssel, wobei kleinere Abweichungen festgestellt wurden. Diese sind jedoch unkritisch, denn diese Abweichungen (Rundungsdifferenzen im Nachkommabereich) rühren aus der Verwendung unterschiedlicher IT-Systeme mit jeweils unterschiedlichen Rundungen im Nachkommabereich her. Im Ergebnis ist das Vorgehen der XXXX deswegen nicht zu beanstanden. Abgesehen von diesen geringfügigen Rundungsdifferenzen kam es zu

⁵³ Gutachten F 2018, 96 ff und Gutachten F 2020, 125 ff.

keinen Beanstandungen. Die Berechnungen konnten anhand der Unterlagen und des vorgelegten Privatgutachtens E nachvollzogen und validiert werden.

3.4.1.2 Würdigung der Gutachten D und A/B/C

Die Schienen-Control Kommission zog die Amtssachverständigen A/B/C sowie den nichtamtlichen Sachverständigen D heran, um zusammengefasst die eisenbahntechnische Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Privatgutachtens E und seiner Ergebnisse zu überprüfen. A/B/C analysieren insbesondere Methodik, Auswahl und Parametrisierung der Standardelemente sowie der nutzungsabhängigen Abnutzung eingehend, besprechen und prüfen die zugrunde liegenden Berechnungen und gehen auf spezifische Themen wie die Eignung der Verrechnungsgrößen Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer detailliert ein. Auch weiterführende Themen, etwa zur Berücksichtigung verschiedener Kostenarten, werden angesprochen, was die Vollständigkeit der Analysen stärkt. Das amtssachverständige Gutachten bestätigt dabei die Ergebnisse der Studie nicht nur, sondern benennt auch Potenziale für eine Weiterentwicklung des Modells in der Zukunft. D wiederum diskutiert die qualitative Güte des Privatgutachtens E und seiner Ergebnisse, insbesondere auch im Vergleich zur internationalen Praxis der Kostenzuscheidung und differenzierter Trassenpreissysteme im Eisenbahnsektor und zeigt die grundsätzlichen Voraussetzungen und damit einhergehende Schwierigkeiten bei der Modellbildung auf.

A/B/C prüfen zunächst die Grundlagen des Privatgutachtens E, besprechen dann dessen Methodik und beurteilen schließlich die Ergebnisse. Die kritische Diskussion von Modellannahmen, etwa zur Validität der Datenbasis oder zur Netzsegmentierung, ist ausführlich begründet und unterstützt die Schlüssigkeit der Analysen. Die Amtssachverständigen bedienen sich Tabellen, Abbildungen und Grafiken, um komplexe Sachverhalte zu veranschaulichen und den Zugang zu den Ergebnissen zu erleichtern. Die klare Unterscheidung zwischen den Stärken des Privatgutachtens E und den Potenzialen zur Weiterentwicklung stärkt die Überzeugungskraft zusätzlich. Die Schlussfolgerungen sind durchgängig klar und verständlich.

Auch die Gutachten D zeichnen sich durch eine transparente Darstellung aus. Der Sachverständige erläutert seine Argumentation in einer dem Themenkomplex angemessenen Ausführlichkeit in verständlicher Sprache, und begründet seine Erläuterungen nachvollziehbar unter Referenzierung auf einschlägige weiterführende Literatur wie insbesondere technische und wirtschaftswissenschaftliche Forschungsarbeiten. Gleichzeitig werden konstruktive Hinweise für mögliche Weiterentwicklungen gegeben.

Sowohl das amtssachverständige Gutachten A/B/C als auch die Gutachten D decken die skizzierten Gutachtensaufträge der Behörde umfassend ab. Alle Gutachten sind klar strukturiert, in sich kohärent, schlüssig und nachvollziehbar. Die verwendeten und den

3.4.2 Festlegung der durchschnittlichen indexierten Wegeentgelte sowie Gegenüberstellung und Abgleich der uZK mit den Wegeentgelten

Die Daten der Erlöse aus Wegeentgelten konnten bis auf geringfügige, nicht signifikante Abweichungen abgestimmt werden. Die Differenzen resultieren, ähnlich wie bei den Mengen, aus Korrekturen in der Rechnungslegung. Die nachfolgende Tabelle stellt die erfassten Daten der XXXX den Marktbeobachtungsdaten der Behörde gegenüber. Sie zeigt eine Aufschlüsselung nach der Zugkilometerkomponente und den Bruttotonnenkilometerkomponente der Wegeentgelte sowie die jeweiligen Differenzen zwischen diesen Werten.

A large black rectangular redaction box covers the majority of the page content, obscuring all text and graphics that might have been present in the main body of the document.

Tabelle 38: Gegenüberstellung der Erlöse je Kalenderjahr 2011 bis 2017 der XXXX mit den Daten der Marktbeobachtung der Schienen-Control. Stellungnahme der XXXX vom 04.03.2025, 7 und Daten der Marktbeobachtung der Schienen-Control.

Die maximalen Abweichungen liegen zwischen 0,005% und -0,008%. Über den gesamten Zeitraum von 2011 bis 2017 beträgt die Gesamtdifferenz weniger als 0,00001 %, sodass die Abweichungen als vernachlässigbar zu sehen sind. Die ausgewiesenen Daten der Erlöse aus Wegeentgelten der XXXX sind daher für die Schienen-Control Kommission schlüssig und nachvollziehbar.

Betreffend die Festlegung der Entgelte für 2011 und den darauffolgenden verfahrensgegenständlichen Fahrplanjahren 2012 bis 2017 konnten insbesondere die hierfür relevanten, angegebenen Mengen (Zugkm) und die Entgeltsätze bzw vereinnahmten Entgelte mit den Marktbeobachtungsdaten der Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission abgeglichen und validiert werden. Auch die gewählten Anpassungsfaktoren zwischen durchschnittlich 1,17% und 2% waren unter Heranziehung maßgeblicher Inflationsraten⁵⁴ für die Behörde schlüssig und nachvollziehbar.

Wie festgestellt, erfolgte anstatt der Differenzierung der Zugkilometerkomponente nach Achsen eine Durchschnittsbetrachtung im Jahr 2011 mit anschließender Indexierung in den nachfolgenden Fahrplanjahren. Eine multiplikative Anpassung der Entgelte stellt hierbei aus Sicht der Behörde eine praktikable und nachvollziehbare Art der Kostenberechnung dar, weil davon auszugehen ist, dass die Kosten eines Unternehmens – und damit auch der XXXX als Eisenbahninfrastrukturunternehmen – im Durchschnitt tatsächlich um zumindest diesen Faktor ansteigen werden.⁵⁵ Insofern ist auch eine entsprechende Erhöhung der Wegeentgelte sachgerecht. Darüber hinaus stellt eine an die Inflation angelehnte Steigerungsrate im Wirtschaftsleben eine übliche Methode der Preis- und Kostenanpassung dar (Wertsicherungsklauseln).⁵⁶ Tatsächlich wird die Indexierung von Kosten in der Europäischen Union auch im Eisenbahnsektor bei der Berechnung der Wegeentgelte angewandt.⁵⁷

⁵⁴ Vgl insbesondere <https://www.statistik.at/statistiken/volkswirtschaft-und-oeffentliche-finanzen/preise-und-preisindizes/verbraucherpreisindex-vpi/hvpi>; zuletzt abgerufen am 31.03.2025.

⁵⁵ Vgl <https://www.stratecta.exchange/de/inflation-impact-on-businesses/>; <https://www.statistik.at/statistiken/volkswirtschaft-und-oeffentliche-finanzen/preise-und-preisindizes/verbraucherpreisindex-vpi/hvpi>; <https://www.wko.at/zahlen-daten-fakten/verbraucherpreisindex> ; jeweils zuletzt abgerufen am 01.04.2025.

⁵⁶ Vgl zum Beispiel https://www.statistik.at/fileadmin/pages/46/Handbuch_Wertsicherungsrechner_VPI.pdf; <https://www.wko.at/statistik/indizes/info-wertsicherung.pdf> ; jeweils zuletzt abgerufen am 01.04.2025; Bemann/Schädlich, Contracting Handbuch 2003 (2003); Kirchhoff, Wertsicherungsklauseln für Euro-Verbindlichkeiten (2006).

⁵⁷ Vgl zum Beispiel <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Entgelte/GrosseGenehmigung/artikel.html#download=1> ; zuletzt abgerufen am 01.04.2025

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Überprüfung war die Differenzierung der Mengenangaben nach Netzfahrplanperioden im Vergleich zu den Kalenderjahren. Auch hier konnten die Daten fehlerfrei abgestimmt werden. Darüber hinaus wurden, wie in den Feststellungen dargestellt, die Daten und die damit einhergehende Veränderung der Erlöse aus Wegeentgelten aufgrund der Anwendung neuer durchschnittlicher Entgeltsätze geprüft. Da die zentralen Eingangsparameter dieser Berechnungen – insbesondere Mengen, Erlössätze und vereinnahmte Erlöse – bereits in anderem Zusammenhang in diesem Verfahren einer eingehenden Prüfung unterzogen wurden, lag der Fokus der weiteren Analyse auf der Nachvollziehbarkeit der Berechnungsmethodik. Die durchgeführten Berechnungen bei der Behörde führten zu mit den von der XXXX vorgelegten Berechnungen identen Ergebnissen, was die Korrektheit der verwendeten Methodik des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bestätigt.

Zusammengefasst waren die aufbereiteten Daten in den vorgelegten Unterlagen, insbesondere in Beilage 1 „Rückerstattungen Zugtrasse“ im Anbringen der XXXX vom 04.03.2025, vollständig und richtig, sodass sich die darauf basierenden Berechnungen insbesondere betreffend die Durchschnittsbildung und Indexierung der Entgelte von der Behörde schlüssig nachvollziehen und verifizieren ließen. Über einen Vergleich zwischen den uZK und Erlösen aus den Wegeentgelten anhand der Unterlagen, der Marktbeobachtungsdaten der Behörde und den Schienennetz-Nutzungsbedingungen konnte sich die Schienen-Control Kommission davon überzeugen, dass die Wegeentgelte von der XXXX nicht höher festgelegt werden als die uZK.

4 Rechtliche Beurteilung

4.1 Zur Zuständigkeit

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

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

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

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben unter anderem einen Abschnitt zu enthalten, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt (§ 59 Abs 4 Z 2 EisbG). Das Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des § 67 Abs 1 EisbG fallen unter den Begriff der Entgeltgrundsätze und Tarife. Es ist daher Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

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

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

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

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

4.2 In der Sache

4.2.1 Zur Ausnahme von der Akteneinsicht

Gemäß § 17 Abs 3 AVG sind Aktenbestandteile von der Akteneinsicht ausgenommen, insofern deren Einsichtnahme eine Schädigung berechtigter Interessen einer Partei oder dritter Personen oder eine Gefährdung der Aufgaben der Behörde herbeiführen oder den Zweck des Verfahrens beeinträchtigen würde.

Der VfGH hat in seinem Erkenntnis vom 10.10.2019, E 1025/2018, ausgesprochen, dass im Verwaltungsverfahren das Zugangsrecht zu entscheidungsrelevanten Informationen

gegen das Recht anderer Verfahrensparteien auf Schutz ihrer vertraulichen Angaben und ihrer Geschäftsgeheimnisse abzuwägen ist. Nach Ansicht des VfGH bedeutet der Umstand, dass einzelne Aktenbestandteile nach § 17 Abs 3 AVG von der Akteneinsicht ausgenommen werden, vor diesem Hintergrund noch nicht zwingend, dass damit eine Verletzung des Rechts auf Parteigehör im Sinne des § 45 Abs 3 AVG einhergeht, wenn die Behörde die entsprechenden Aktenteile dennoch heranzieht. Zwar stelle es den Grundsatz jedes rechtsstaatlich geordneten behördlichen Verfahrens dar, dass es keine geheimen Beweismittel geben dürfe; in „bestimmten, außergewöhnlichen Fällen“ könne es aber zur Wahrung der Grundrechte eines Dritten bzw anderer Verfahrensbeteiligter oder zum Schutz wichtiger Interessen der Allgemeinheit erforderlich sein, den Parteien bestimmte Informationen vorzuenthalten, solange sichergestellt sei, dass sowohl die Behörde als auch das im Rechtsmittelweg angerufene Verwaltungsgericht über alle entscheidungserheblichen Unterlagen vollumfänglich verfügten. Im Rahmen des § 17 Abs 3 AVG ist das Interesse der Partei an der Akteneinsicht gegen das der Akteneinsicht entgegenstehende Interesse im Einzelfall abzuwägen bzw ist im Einzelfall zu beurteilen, inwieweit ein überwiegendes Interesse besteht, einer Partei bestimmte Informationen vorzuenthalten. Eine Geheimhaltung hat dabei auf das unbedingt Erforderliche beschränkt zu bleiben. Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat dem Grunde nach anerkannt, dass das Recht auf Zugang zu den Informationen im Akt zu erhalten, nicht absolut ist, sondern unter bestimmten Voraussetzungen Einschränkungen zulässig sind (vgl VwGH 23.02.2024, Ra 2022/22/0030 mwN).

Die XXXX beantragte mit Schreiben vom 04.03.2025 folgende Unterlagen von der Akteneinsicht auszunehmen:

- Beilage ./1 "Beilage_1_Rückerstattungen Zugtrasse.xlsx"
- Beilage ./3a "Beilage_3a_2011 Abstimmung IER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3b "Beilage_3b_2012 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3c "Beilage_3c_2013 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3d "Beilage_3d_2014 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3e "Beilage_3e_2015 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3f "Beilage_3f_2016 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./3g "Beilage_3g_2017 Abstimmung SAER mit Achsen.xlsx"
- Beilage ./4a "Beilage_4a_2011 Überleitung_JAB.pdf"
- Beilage ./4b "Beilage_4b_2012 Überleitung_JAB.pdf"
- Beilage ./5 "Beilage_5_Tabelle_In_Zugkilometer.xlsx"

Die Beilagen ./1 und ./5 lassen Rückschlüsse auf die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gefahrenen Mengen (in km) zu. Sie enthalten also interne Informationen der XXXX und auch der auf ihrer Infrastruktur verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht allgemein bekannt sind und deren Betriebs-

und Geschäftstätigkeit direkt betreffen, also grundsätzlich wettbewerbsrelevant sind. Diese Daten werden von den Unternehmen auch nicht veröffentlicht, das heißt, geheim gehalten. Sie sind daher als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu werten⁵⁸, hinsichtlich derer eine Ausnahme von der Akteneinsicht zur Hintanhaltung der Schädigung berechtigter Parteiinteressen zulässig ist.

Bei den Beilagen ./3a bis ./3g und ./4a sowie ./4b handelt es sich um Daten zu Aufwänden auf Ebene der Streckenkostenstellen bzw des Teilkonzerns der XXXX. Diese ermöglichen es, Schlüsse insbesondere auch auf die Instandhaltungskosten zu ziehen, weshalb deren Veröffentlichung eine Schädigung berechtigter Parteiinteressen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bedeuten würde, denn einerseits sind diese Daten schon grundsätzlich wieder als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu werten. Andererseits werden diese Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur regelmäßig auch an externe Dienstleister vergeben und sind in diesem Fall grundsätzlich ausschreibungspflichtig. Bei solchen externen Vergaben wird lediglich das jeweilige Gewerk ausgeschrieben und diesbezüglich Angebote eingeholt; die jeweilige Angebotskalkulation ist dabei notwendigerweise in der Verantwortung der externen Angebotsteller, die ihre Angebote ohne Kenntnis der internen „Preissensitivitäten“ des Auftraggebers kalkulieren. In Verfahren nach dem Bundesvergabegesetz 2018 ist aber jede Bevorzugung einzelner Bieter durch Gewährung von Informationsvorsprüngen untersagt. Die Offenlegung der Daten in den Beilagen ./3a bis ./3g wäre insofern geeignet, das öffentliche Interesse an einer für den Auftraggeber möglichst effizienten Ausschreibung zu konterkarieren, denn würden interne kalkulatorische Grundlagen der XXXX für die Wartung/Inspektion potenziellen Anbietern bekannt, wäre diesen eine maßgeschneiderte Angebotslegung zum Nachteil und damit zum Schaden der XXXX und damit indirekt auch des Bundes möglich. Zu den Anbietern im Rahmen der Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur gehören aber auch mit Eisenbahnverkehrsunternehmen konzernmäßig eng verbundene Unternehmen, die Parteien des gegenständlichen Verfahrens sind,⁵⁹ weswegen die konkrete Gefahr besteht, dass die berechtigten Interessen der XXXX geschädigt werden.

Im Ergebnis überwiegt aus Sicht der Schienen-Control Kommission das Interesse der Betroffenen an einer Geheimhaltung der Inhalte dieser Unterlagen. Die Behörde hat sowohl die konkrete Ausnahme als auch ihre Entscheidungsfindung, soweit sie von diesen Daten berührt wird, auf das unbedingt Erforderliche reduziert, indem insbesondere nur bestimmte Teile der Daten ausgenommen⁶⁰ oder die Daten nur für die Abstimmung und

⁵⁸ Vgl auch Richtlinie 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung.

⁵⁹ zB die ZZZZ. Amtsbekannt: <https://www.schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>.

⁶⁰ Vgl Schreiben an die XXX vom 02.04.2025 betreffend die Einschränkung der Ausnahme von der Akteneinsicht auf bestimmte Inhalte der Unterlagen.

Überprüfung mit anderen Zahlenwerten herangezogen wurden. Darüber hinaus wurden die Einschränkungen insofern auf das Notwendige reduziert, als die Darstellung der relevanten, aber ausgenommenen Daten in der Begründung bzw. Beweiswürdigung nur soweit unbedingt erforderlich geschwärzt oder durch aggregierte Zahlenwerte wiedergegeben wurden. Die Unterlagen sind darüber hinaus Bestandteil des Aktes, das heißt, im Falle einer Beschwerde verfügt das angerufene BVwG über alle entscheidungserheblichen Unterlagen vollumfänglich, und kann es somit auch die Entscheidung der Behörde zur Ausnahme von der Akteneinsicht überprüfen. Dem Antrag war daher stattzugeben.

4.2.2 Zur maßgebliche Europäische Rechtslage und Rechtsprechung

Behörden haben ihrer Entscheidung in der Sache grundsätzlich das im Zeitpunkt der Erlassung ihres Bescheides – bzw. bei Kollegialbehörden wie der Schienen-Control Kommission: ihrer Willensbildung – geltende Recht zugrunde zu legen. Im Anwendungsbereich des Unionsrechts trifft die Verwaltungsbehörden dabei die Pflicht, die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union zu identifizieren und deren Sinn auch anhand der des letztlich zur Auslegung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union zuständigen EuGH (vgl. Art 267 AEUV), zu erfassen (Hengstschläger/Leeb, AVG § 59 Rz 69, 77 mwN (Stand 1.3.2023, rdb.at)).

Das gegenständliche Verfahren deckt den Zeitraum der Fahrplanjahre 2011 bis 2017 ab. Innerhalb dieses Zeitraums wurde die Richtlinie 2001/14/EG⁶¹ durch die Richtlinie 2012/34/EU⁶² aufgehoben und ersetzt. Das heißt, die in Rede stehenden uZK und Wegeentgelte wurden teilweise noch unter der Geltung der (Vorgänger-)Richtlinie festgesetzt und erhoben. Insbesondere hat der EuGH noch zur „alten“ Richtlinie 2001/14/EG Grundsätze zur Beurteilung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und zur Berechnung der Entgelte aufgestellt (vgl. VwGH 11.07.2019, Ro 2019/03/0015, Rz 24 ff mwN und EuGH 28.02.2013, C-473/10, Kommission/Ungarn, Rz 79 ff) aber auch schon Entscheidungen zur „neuen“ Richtlinie 2012/34/EU getroffen. Allerdings braucht gegenständlich nicht geprüft zu werden, ob oder inwieweit die Richtlinie 2012/34/EU oder die Richtlinie 2001/14/EG und die dazu ergangene Rechtsprechung Anwendung findet. Denn der EuGH sprach auch aus, dass Art 56 Abs 1, 6 und 9 der Richtlinie 2012/34/EU im Wesentlichen Art 30 Abs. 2, 3 und 5 der Richtlinie 2001/14/EG entspricht, und diese daher grundsätzlich gleich ausgelegt werden müssen und die Rechtsprechung des EuGH zur Auslegung der Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG auf die gleichwertigen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU

⁶¹ Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

⁶² Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

entsprechend anwendbar ist (vgl. EuGH, 27.03.2024, C-582/22, Die Länderbahn, Rz 38 ff. unter Verweis auf EuGH, 27.10. 2022, C-721/20, DB Station & Service, Rz 64 ff). Der EuGH stellte in seiner Entscheidung zwar konkret auf die in der dortigen Sache maßgeblichen Art 56 Abs 1, 6 und 9 der Richtlinie 2012/34/EU bzw Art 30 Abs 2, 3 und 5 der Richtlinie 2001/14/EG ab, seine Schlussfolgerung ist aber auch gegenständlich anwendbar. Denn tatsächlich entsprechen die hier maßgeblichen Art 13 Abs 1, Art 27 Abs 3, Art 29 Abs 1 und 3, Art 31 Abs 3 und 6 sowie Art 32 Abs 5 Richtlinie 2012/34/EU im Wesentlichen den Art 3 Abs 3, Art 4 Abs 1 und 5, Art 5 Abs 1, Art 7 Abs 3 und 6 sowie Art 8 Abs 3 Richtlinie 2001/14/EG und auch Sinn und Zweck dieser Bestimmungen haben sich ausweislich der Erwägungsgründe beider Richtlinien nicht geändert. Es wäre daher widersprüchlich, diese Bestimmungen nicht (auch) gleich auszulegen und die Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Auslegung dieser Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG nicht auf die gleichwertigen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU anzuwenden.

4.2.3 Zur Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Gemäß § 59 Abs 2 EisbG⁶³ hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.

Der VwGH hat in diesem Zusammenhang ausgesprochen, dass die in § 59 Abs 2 EisbG normierte Änderungsmöglichkeit „bei Bedarf“ auch nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht derart eng ausgelegt werden darf, dass dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Möglichkeit genommen wird, das Wegeentgelt betreffend eine spätere Netzfahrplanperiode entsprechend einer behördlichen Entscheidung zum Wegeentgelt betreffend eine frühere Netzfahrplanperiode in alle Richtungen (also gegebenenfalls auch in Form einer Erhöhung) anzupassen (VwGH 05.10.2021, Ro 2020/03/0042, Rz 23 ff; vgl. zur Änderung bereits veröffentlichter Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034). Dementsprechend steht die in § 59 Abs 8 EisbG vorgesehenen Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der geplanten nachträglichen Änderung von Entgelten nicht grundsätzlich entgegen.

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

⁶³ Vgl. Art 27 Abs 3 RL 2012/34/EU.

Gegenständlich werden Wegeentgelte dergestalt geändert, dass ein durchschnittlicher Entgeltsatz auf dem gesamten Streckennetz der XXXX für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen differenziert nach Zugklasse festgesetzt wird. Das bewirkt eine nachträgliche Entgeltabsenkung auf jenen Streckenabschnitten („Achsen“ in der Diktion der ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen) auf denen zuvor überdurchschnittlich hohe Entgelten verrechnet wurden und eine nachträgliche Entgeltanhebung auf jenen Streckenabschnitten mit zuvor unterdurchschnittlich hohen Entgelten. Die XXXX nimmt dabei eine Gegenrechnung (Saldierung) bei jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, die auf beiden Arten von Streckenabschnitten Verkehre betrieben hatten, was im Einklang mit der Rechtsprechung des VwGH steht, ist doch eine Anpassung in alle Richtungen – also eine Absenkung wie eine Erhöhung der Entgelte – grundsätzlich nicht unzulässig (VwGH 05.10.2021, Ro 2020/03/0042, Rz 23 ff). Eine Saldierung ist gegenständlich außerdem auch sachlich schon als rechnerisch notwendige Konsequenz der Durchschnittsbildung der Wegeentgelte grundsätzlich gerechtfertigt. Darüber hinaus ist sie aber auch zulässig, weil es durch die von der XXXX vorgenommenen Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen tatsächlich nur zu einer nachträglichen Besserstellung der Marktteilnehmer kommt. Denn durch die Reduzierung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes kann es einerseits zu Rückzahlungen an den Markt kommen, andererseits werden mögliche Differenzbeträge aufgrund der Saldierung zulasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht von der Infrastrukturbetreiberin zurückgefordert.

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

4.2.4 Zum Produkt Zugtrasse und Mindestzugangspaket

Gemäß § 58 EisbG Abs 1 EisbG⁶⁴ hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:

- die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;

⁶⁴ Vgl Art 13 Abs 1 Richtlinie 2012/34/EU.

- Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Gemäß Abs 2 leg cit hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen außerdem Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.

Gemäß § 10a EisbG umfasst die Eisenbahninfrastruktur die Anlagen, die im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU angeführt sind. Diese sind zusammengefasst Grundstücke, Bahnkörper und Plenum, Kunstbauten, schienengleiche Übergänge, Oberbau, Zugangswege für Passagiere und Güter, Sicherheits-, Signal- und Fernmeldeanlagen, Beleuchtungsanlagen, Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung und Dienstgebäude des Wegedienstes.

Das Produkt Zugtrasse der XXXX umfasst gegenständlich die in Kapitel 2.3.1 festgestellten Leistungen. Dass die XXXX diese Leistungen auch an die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachte, ist unbestritten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendet zwar nicht durchgängig den gesetzlichen Begriff Mindestzugangspaket, sondern davon abweichend insbesondere den Begriff Produkt Zugtrasse. Trotz der sprachlichen Differenzen zwischen EisbG, Richtlinie 2012/34/EU und den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Infrastrukturbetreiberin entsprechen die Leistungen des Produkts Zugtrasse aber jenen des Mindestzugangspakets. Für die Abgrenzung zu anderen Leistungen und Produkten (zum Beispiel Verkehrsstation, das sind Serviceeinrichtungen iSd § 58a Abs 1 EisbG) bedient sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß Feststellungen in Kapitel 2.3.2 im Kern einer Deckungsbeitragsrechnung in ihrem Rechnungswesen. Die von der XXXX vorgelegten und von den beigezogenen Sachverständigen bzw der Behörde selbst geprüften Leistungen und Kosten und insofern auch die vereinnahmten Wegeentgelte in den gegenständlichen Fahrplanperioden betreffen – gegebenenfalls nach von der Behörde dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgetragenen Korrekturen – nur das Produkt Zugtrasse, wie sich das gemäß Feststellungen in Kapitel 2.3.3 und Beweiswürdigung ohne Zweifel ergeben hat, sodass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht für Leistungen zahlen müssen, die nicht benötigt werden bzw nicht Teil des Mindestzugangspakets sind. Aus den vorgelegten Unterlagen, den Vorbringen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der Prüfung durch die Behörde ergibt sich im Ergebnis daher, dass das Produkt Zugtrasse mit dem Mindestzugangspaket gleichzusetzen ist und dessen Anforderungen entspricht.

4.2.5 Zu den Wegeentgelten gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Gemäß § 67 Abs 1 EisbG⁶⁵ ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Zwar laufen uZK und Entgelte parallel, dennoch sind aus praktischer Sicht die uZK vor Festlegung der Entgelte zu bestimmen, weswegen im Folgenden zunächst die rechtliche Beurteilung der Ermittlung der uZK und darauffolgend der Festsetzung der Wegeentgelte erfolgt.

4.2.5.1 Ermittlung der uZK

4.2.5.1.1 Kostenmaßstab

Im Hinblick auf die uZK führt der VwGH in seiner Entscheidung vom 11.07.2019, Ro 2019/03/0015, Rz 24 ff unter Berufung auf die Rechtsprechung des EuGH zusammengefasst aus, dass die einschlägigen Richtlinien keine Definition dieses Begriffs enthalten und keine Vorschrift des Unionsrechts festlegt, welche Kosten unter diesen Begriff fallen und welche nicht. Da es sich zudem um einen Begriff aus den Wirtschaftswissenschaften handelt, dessen Anwendung beträchtliche praktische Schwierigkeiten aufwirft, ist davon auszugehen, dass die Mitgliedstaaten beim derzeitigen Stand des Unionsrechts über einen gewissen Wertungsspielraum hinsichtlich der Umsetzung dieses Begriffs in innerstaatliches Recht und seiner dortigen Anwendung verfügen. Obwohl also die Richtlinie 2012/34/EU und der EuGH keine Definition des Begriffes der uZK festlegen, hat der EuGH in seiner Rechtsprechung Grundsätze aufgestellt, die die uZK näher eingrenzen. Der angesprochene Wertungsspielraum vermag allerdings nichts an den vom EuGH aufgestellten Grundsätzen zur Beurteilung der uZK zu ändern, weil sich dieser bloß auf die Umsetzung ins innerstaatliche Recht und seiner dortigen Anwendung bezieht und nicht dazu führt, dass der Begriff der uZK vom Wegeentgelt festsetzenden Infrastrukturbetreiber anders, als grundsätzlich vom EuGH vorgegeben, auszulegen ist. Die Rechtsprechung des EuGH und die darin aufgestellten Grundsätze zur Beurteilung der uZK lassen nicht erkennen, dass auf einen notwendigen Zusammenhang mit dem Zugbetrieb abzustellen sei. Allein die Notwendigkeit bestimmter Kosten, um die Bereitstellung der Infrastruktur zu gewährleisten, vermag nämlich eine Beurteilung als uZK (noch) nicht zu begründen. Die Rechtsprechung geht im Ergebnis davon aus, dass unter den Begriff der uZK nur jene Kosten zu subsumieren sind, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, also Kosten, welche der Betreiber auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet, fallen nicht unter diesen Begriff. Ferner sind Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und variable Kosten umfassen, nur im Umfang der variablen Kosten miteinzubeziehen. Das heißt, diese Kosten sind, da sie Fixkosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts

⁶⁵ Vgl Art 31 Abs 3 Richtlinie 2012/34/EU.

einschließen, die der Betreiber auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet (synonym: Betriebsbereitschaft), nur teilweise als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend anzusehen.

Aus dem Gesagten leitet die Schienen-Control Kommission ab, dass im Bereich der Eisenbahninfrastruktur (Kosten für Instandsetzung/Entstörung, Inspektion/Wartung (einschließlich: Licht- und Sichtraum, Winterdienst), Anlagenmanagement, Energie/Bereitstellung, Telekom, Schadensfälle, AfA) Kosten insoweit als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend zu beurteilen sind, als sie mit dem Zugbetrieb variieren. Dass Kosten notwendig sind, um die Eisenbahninfrastruktur in einem betriebsbereiten Zustand zu erhalten bzw diesen wiederherzustellen, reicht für die Begründung eines variierenden Anteils nicht aus. Die Betriebsbereitschaft ist während der gesamten Streckenöffnungszeiten durch den Infrastrukturbetreiber sicherzustellen und die damit einhergehenden Kosten stellen Fixkosten dar. Es gibt daher einen nutzungsabhängigen (variierenden) und einen fixen Kostenanteil. Soweit sich Kosten bei steigendem Zugbetrieb erhöhen, fallen sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs an. Jedenfalls nicht in Abhängigkeit vom Zugbetrieb variieren aus Sicht der Schienen-Control Kommission die Kosten des Winterdienstes, der Licht- und Sichtraumfreihaltung sowie Schadensfälle. Die hierfür anfallenden Kosten entstehen unabhängig von der Intensität des Zugbetriebs und sind notwendig, um die Strecke für Eisenbahnverkehrsunternehmen befahrbar bereitzuhalten. Ein Streckenabschnitt ist nicht als betriebsbereit anzusehen, wenn dieser aufgrund von Schnee- und Eislage und/oder in das Licht- und Sichtraumprofil einwachsenden Sträuchern und Ästen nicht befahren werden kann.

In der gleichen Weise sind aus Sicht der Schienen-Control Kommission die Kosten des Bereichs Netzzugang zu beurteilen. Auch diese Kosten sind (nur) insoweit als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend zu beurteilen, als sie sich bei steigendem Zugbetrieb erhöhen.

Im Bereich der Betriebsführung sind diejenigen Kosten als unmittelbar vom Zugbetrieb abhängig zu qualifizieren, die nicht mehr anfallen, wenn eine Strecke gesperrt wird, etwa auf Grund eines Streiks, eines Naturereignisses, das zu einer Betriebsunterbrechung führt oder außerhalb der Öffnungszeiten. Somit ist auf die kurzfristig variierenden Kosten abzustellen, da bei geschlossener Strecke keine Betriebsführung notwendig ist. Als kurzfristig sind jene Kosten anzusehen, welche bei der geöffneten Strecke gegenüber der geschlossenen, infrastrukturseitig betriebsbereiten Strecke anfallen. Die Kosten für Fahrdienstleiter, Betriebsassistenten/Geschäftsführer, Stellwerker, Schienenersatzverkehr, Infolösungen und Service sowie zentrale Verkehrsleitung werden in Hinblick auf konkrete Zugfahrten auf der geöffneten Strecke erforderlich. Sobald eine Strecke gesperrt ist – etwa aufgrund von Streiks, Naturereignissen oder außerhalb der Streckenöffnungszeiten – ist das genannte Personal nicht mehr

erforderlich. Aus diesem Grund sind die Kosten für dieses Personal der Betriebsführung als variierend anzusehen. Das Personal der betrieblichen Betriebsführung und des Netzbetriebs Managementservice ist dagegen unabhängig davon erforderlich, ob eine Strecke geöffnet ist.

4.2.5.1.2 Anwendung des Begriffs der uZK und Berechnungsmodalität

Nach der Rechtsprechung des EuGH handelt sich bei den uZK um einen Begriff der Wirtschaftswissenschaften, dessen Anwendung aber beträchtliche praktische Schwierigkeiten aufwirft (vgl. EuGH, 30.05.2013, C-512/10, Kommission/Polen, Rz 74 f). Aufgrund der Verortung des Begriffs in den Wirtschaftswissenschaften treten diese Schwierigkeiten insbesondere auch auf Ebene der konkreten wirtschaftswissenschaftlichen Ermittlung der uZK auf, wie im Folgenden erörtert wird.

Kosten im wirtschaftswissenschaftlichen Sinn⁶⁶ sind bewerteteter, für die Erreichung der Unternehmensziele notwendiger Aufwand von Gütern und Dienstleistungen in einer Abrechnungsperiode. Kosten leiten sich grundsätzlich vom buchhalterischen Aufwand ab, können aber auch davon abweichen.⁶⁷ Die Bewertung richtet sich nach dem Zweck der Kostenrechnung. Kosten werden dabei in Einzel- und Gemeinkosten unterteilt – je nach Zurechenbarkeit auf ein Bezugsobjekt (zB ein bestimmtes Produkt; auch ein ganzer Betrieb kann Bezugsobjekt sein). Zurechnung setzt Zurechenbarkeit voraus, die jedoch bewusste Wertungen bedingt – etwa werden Kosten unter vereinfachenden Annahmen wie Schlüsselungen aggregiert oder wirtschaftlich irrelevante Einzelkosten vereinfacht als (unechte) Gemeinkosten behandelt. Kosten lassen sich darüber hinaus auch in fixe und variable Kosten einteilen. Das heißt, Kosten können sich bezogen auf die Veränderung einer bewusst gewählten Bezugsgröße (zB Beschäftigung) und über einen ebenfalls bewusst festzulegenden Zeitraum (Fristigkeit) ändern (variieren) oder bleiben konstant (fix). Einen Sonderfall bilden sogenannte sprungfixe Kosten, die bei kleinen Änderungen konstant bleiben, bei Schwellenwertüberschreitungen aber sprunghaft ansteigen. Diese Zuordnung ist aber nicht absolut, denn kurzfristig fixe Kosten können langfristig variabel werden.⁶⁸ Die Abhängigkeit bewusster Wertungen zeigt sich auch bei grafischer Darstellung eines Kostenverlaufs, der abhängig von Bezugsgröße und Zeitraum linear, degressiv, progressiv, S-förmig oder bei sprungfixen Kosten treppenförmig sein kann.

⁶⁶ Vgl. für Details zum wirtschaftswissenschaftlichen Kostenbegriff und insbesondere zur Abhängigkeit von bewussten Wertungen zB Freidank, Kostenrechnung (2012) 7 ff; Schweitzer/Küpper/Hofmann/Pedell, Systeme der Kosten- und Erlösrechnung (2016) 75 ff; Kloock, Kosten- und Leistungsrechnung (2005) 62 ff; Horngren/Data/Rajan, Cost Accounting: A Managerial Emphasis (2006) 27 ff; Ewert/Wagenhofer, Interne Unternehmensrechnung⁸ (2014) 685 ff; Ewert/Wagenhofer/Rohlfing-Bastian, Interne Unternehmensrechnung⁹ (2023) 624 ff.

⁶⁷ Insbesondere Anderskosten bei abweichender Bewertung, Zusatzkosten ohne entsprechenden Aufwand (kalkulatorische Kosten) oder neutraler Aufwand, der keine Kosten darstellt.

⁶⁸ Sogenannte Kostenremanenz.

Aus diesen Ausführungen wird klar, dass dem wirtschaftswissenschaftlichen Kostenbegriff ein gewisser Anwendungsspielraum anhaftet, weil vor einer konkreten Kostenberechnung bewusste Wertungen, Einschätzungen oder Gewichtungen auf Grundlage individueller Umstände und Gegebenheiten vorgenommen werden müssen. Das trifft im Lichte der Auslegung der Rechtsprechung des EuGH notwendigerweise auch auf die gegenständlich relevante Anwendung – also Berechnung – der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu, weil auch deren konkrete Berechnungsgrundlagen von bewussten Wertungen, Einschätzungen oder Gewichtungen abhängt.

Die Validität dieser Beurteilung lässt sich auch daraus ableiten, dass die Richtlinie 2012/34/EU in ihrem Artikel 31 Abs 3 UAbs 2 der Kommission aufträgt, konkrete Modalitäten für die Berechnung der uZK festzulegen, um deren Berechnung in der Europäischen Union zu harmonisieren. Das heißt, auch die Richtlinie selbst geht davon aus, dass es mehrere Berechnungsmodelle (Modalitäten) gibt, denen notwendigerweise jeweils unterschiedliche Berechnungsannahmen, Wertungen, Gewichtungen usw zugrunde liegen, ansonsten machte der Auftrag an die Europäische Kommission wenig Sinn. Und selbst die aufgrund leg cit von der Kommission erlassene Durchführungsverordnung (EU) 2015/909⁶⁹ lässt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen – sozusagen „immer noch“ – Wahlmöglichkeiten. Das heißt, trotz der beabsichtigten Harmonisierung, sind nach wie vor voneinander unterschiedliche Berechnungsmodelle zulässig.⁷⁰

Ob eine konkrete Berechnungsmodalität zur Ermittlung der uZK also rechtskonform ist, ergibt sich aus der Überlegung heraus, dass einerseits weder die Richtlinie oder das EisbG noch die Rechtsprechung des EuGH eine bestimmte Modalität als unzulässig ausschließt. Andererseits gibt es, wie ausgeführt, unstreitig mehrere unterschiedliche Berechnungsmodalitäten für die Ermittlung der uZK. Entscheidendes Kriterium kann daher nur sein, dass eine von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewählte Berechnungsmodalität dem Stand der Wissenschaft entspricht und geeignet ist, Kostenpositionen transparent und nichtdiskriminierend danach zu bewerten, ob sie in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren (BVwG 30.10.2019, W110 2162055-1, Rz 3.1.).

⁶⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 vom 12.06.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Im Folgenden: DVO (EU) 2015/909. Diese ist gegenständlich zwar nicht anwendbar (VwGH vom 11.07.2019, Ro 2019/03/0015, Rz 31), hat aber dennoch Relevanz als grundsätzliche Erwägungs- und Auslegungshilfe. Hinweis: die Durchführungsverordnung definiert in ihrem Art 2 Z 1 den Begriff uZK als „direkte Kosten“.

⁷⁰ Insbesondere Art 6 DVO (EU) 2015/909 legt fest, dass die Kosten mithilfe belastbarer und bewährter ökonometrischer oder technischer Kostenmodellierungen berechnet werden können, ohne diese Modellierungen jedoch näher zu spezifizieren.

Die XXXX verwendet als Modalitäten für die Berechnung der uZK im Bereich der „Betriebsführung“ ein betriebswirtschaftliches Kostenrechnungssystem und im Bereich der „Eisenbahninfrastruktur“ und „Netzzugang“ ein ökonometrisches Modell auf Grundlage des Privatgutachtens I. Wie in den Feststellungen in Kapitel 2.4 ausgeführt, entsprechen diese dem Stand der Wissenschaft und sind geeignet, Kosten, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren, zu errechnen. Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und variable Kosten umfassen, werden nur im Umfang der variablen Kosten miteinbezogen. Die Anwendung dieser Modalitäten stellt sicher, dass keine Fixkosten, also Kosten, welche der Betreiber auch dann tragen muss, wenn keine Zugbewegung stattfindet, im Ergebnis der Berechnungen – den uZK – enthalten sind. Diese Berechnungsmodalitäten erfüllen daher die obigen Voraussetzungen und sind rechtskonform.

4.2.5.1.3 Betrachtungszeitraum

Darüber hinaus erfordert, wie skizziert, die Berechnung von Kosten neben der Festlegung einer Bezugsgröße auch einen Betrachtungszeitraum (Fristigkeit). Je nachdem, wie dieser festgelegt wird, ergibt sich eine unterschiedliche Kostenbewertung. Bezugsgröße ist gemäß Rechtsprechung die „Zugbewegung“; nicht aufgegriffen wurde hingegen der Zeitraum, auf den sich die Berechnung der uZK zu beziehen hat bzw innerhalb dessen die Bereitstellung eines Streckenabschnitts gegeben sein, das heißt, die Betriebsbereitschaft gewährleistet werden muss. Die Schienen-Control Kommission darf bei der Beurteilung des Zeitraums, den die XXXX anwendet, allerdings keine Zweckmäßigkeitsbeurteilung vornehmen. Sie hat sich auf Verstöße gegen die Richtlinie 2012/34/EU zu beschränken (EuGH 09.09.2021, C-144/20, LatRailNet, Rz 41 ff mwN). Dabei muss sich die Infrastrukturbetreiberin selbstverständlich innerhalb des von den Mitgliedstaaten definierten nationalen Rahmens und den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen bewegen. Der von der XXXX gewählte Betrachtungszeitraum von einem Jahr, auf das sich ihre Berechnungen der uZK beziehen, ist aus Sicht der Schienen-Control Kommission aber zulässig, zumal das EisbG selbst auf diesen Zeitraum abstellt, können doch die Wegeentgelte gemäß § 67c EisbG über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode gemittelt werden. Da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Wegeentgelte über diesen Zeitraum festlegt und die Wegeentgelte grundsätzlich in Höhe der uZK zu ermitteln sind, ist es nachvollziehbar und insofern zulässig, denselben Zeitraum für die Ermittlung der uZK zu wählen.

4.2.5.1.4 Zusammenfassende Beurteilung der Ermittlung der uZK

Zusammengefasst verortet der EuGH den Begriff der uZK in den Wirtschaftswissenschaften und stellte dahingehend auch fest, dass die praktische Anwendung dieses Begriffes beträchtliche Schwierigkeiten bereitet und sich somit ein Anwendungsspielraum ergibt. Denn dem Kostenbegriff der Wirtschaftswissenschaften sind gewisse Uneindeutigkeiten aufgrund notwendiger, bewusster Wertungen inhärent

und insofern unvermeidbar. Damit geht eine gewisse Uneindeutigkeit bei der konkreten Berechnung von Kosten einher. Das trifft auch bei der Berechnung der uZK zu, denn es gibt mehrere unterschiedliche Berechnungsmodelle, die jeweils unter der Voraussetzung, dass sie dem Stand der Wissenschaft entsprechen und transparent und nachvollziehbar sind, zulässige Kostenberechnungsmodalitäten sind. Die XXXX verwendet, wie im Sachverhalt in Kapitel 2.4 festgestellt, dem Stand der Wissenschaften entsprechende, geeignete Berechnungsmodalitäten unter Heranziehung eines zulässigen Betrachtungszeitraumes. Die festgestellten uZK entsprechen daher dem gesetzlichen Kostenmaßstab und Kostenbegriff.

4.2.5.2 Festsetzung der Wegeentgelte

Gemäß §§ 67, 67c, 67g, 68 Abs 4 EisbG⁷¹ haben die durchschnittlichen Wegeentgelte auf Grundlage der uZK eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind ähnliche Wegeentgelte zu erheben. Die Wegeentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsdienste gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Wegeentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleiben. Und schließlich hat die Wegeentgeltregelung auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf denselben Grundsätzen zu beruhen, wobei die Anwendung der Wegeentgeltregeln zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Wegeentgelten für verschiedene Zugangsberechtigte, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art in ähnlichen Märkten erbringen, zu führen hat.

Der EuGH hat in diesem Zusammenhang bereits im Rahmen der Richtlinie 2001/14/EG die „Berechnung des Entgelts“ im Kontext der Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturbetreibers gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen dahingehend konkretisiert, dass die dem Infrastrukturbetreiber zur Verfügung stehende „gewisse Flexibilität“ (vgl Erwägungsgrund 20 der Richtlinie 2001/14/EG) es ihm erlauben muss, zumindest Entscheidungen über die Auswahl und die Beurteilung der Faktoren oder Parameter zu treffen, auf deren Grundlage die Berechnung durchgeführt wird (EuGH 28.02.2013, C-473/10, Kommission/Ungarn, Rz 79). Auch zur Richtlinie 2012/34/EU führte der Gerichtshof im Zusammenhang mit der Berechnung der Höhe der Entgelte aus, dass der Betreiber der Infrastruktur, damit die Unabhängigkeit seiner Geschäftsführung gewährleistet wird, in dem von den Mitgliedstaaten definierten Rahmen der Entgelterhebung über einen gewissen Spielraum verfügen muss, um hiervon als Geschäftsführungsinstrument Gebrauch machen zu können. Dabei dürfen sich

⁷¹ Vgl auch Art 29 Abs 3, Art 31 Abs 3 und 6 und Art 32 Abs 5 Richtlinie 2012/34/EU.

Entscheidungen der Regulierungsstelle nur auf einen Verstoß gegen die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU oder gegen das Diskriminierungsverbot stützen. Die Regulierungsstelle ist hingegen nicht befugt, den Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu zwingen, sich ihrer Zweckmäßigkeitsbeurteilung zu fügen (EuGH 09.09.2021, C-144/20, LatRailNet, Rz 41 ff mwN). Zusammenfassend qualifiziert der Gerichtshof die Berechnung der Wegeentgelte als notwendigen Bestandteil der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers. Ihm muss ein tatsächlich wahrnehmbarer „gewisser Spielraum“ verbleiben und setzt insoweit Entscheidungen über die Auswahl und die Beurteilung der Faktoren oder Parameter, auf deren Grundlage die Entgeltberechnung durchgeführt wird, voraus.

4.2.5.2.1 Modulation der uZK (nur) nach Zugklassen

Der Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen differenziert (das heißt „moduliert“) die Entgelte nach Zugklassen⁷². Diese entsprechen den sogenannten „Verkehrsarten“ im Sinne des Privatgutachtens E. Der Modulation der uZK nach Zugklassen durch die XXXX liegt, wie festgestellt, die eisenbahntechnische Überlegung zugrunde, dass verschiedene Verkehrsarten unterschiedliche Anforderung an die Eisenbahninfrastruktur haben.⁷³ Dass hierbei ein direkter Zusammenhang mit der Zugbewegung angesprochen wird, ergibt sich ohne Zweifel aus den Ergebnissen des Privatgutachtens E, das sowohl amtssachverständig wie auch durch einen nichtamtlichen Sachverständigen begutachtet wurde. Diese Differenzierung nach Zugklassen entspricht der von § 67g EisbG geforderten Berücksichtigung gleichartiger Nutzungen der Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art. Denn einerseits differenzieren EisbG bzw Richtlinie Eisenbahnverkehrsdienste selbst konkret nach Personen- und Güterverkehrsdiensten,⁷⁴ sodass die Modulation nach Zugklassen den gesetzlichen Anforderungen entspricht, weil Zugklassen diese Eisenbahnverkehrsdienste modellieren. Andererseits nutzen Züge einer Zugklasse die Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich gleichartig und verursachen in der Diktion des Privatgutachtens E durch ihre Nutzung ähnliche Abnutzung an der Eisenbahninfrastruktur. Die XXXX legt im Ergebnis also gleiche Wegeentgelte für eine gleichartige Nutzung seiner Eisenbahninfrastruktur fest.

Der Vollständigkeit halber sei festgehalten, dass die ursprünglichen Schienennetz-Nutzungsbedingungen noch eine Differenzierung der Wegeentgelte nach Streckenkategorien („Achsen“) enthielten. Eine solche Differenzierung ist aber nur zulässig, wenn sie transparent, nichtdiskriminierend und sachverständig überprüfbar

⁷² Grob zusammengefasst: Personenverkehre und Güterverkehre.

⁷³ Vgl hierzu den Sachverhalt betreffend das Privatgutachten E zur verursachungsgerechten Kostenzuschuldung, Kapitel 2.5.

⁷⁴ Vgl beispielsweise § 54a Abs 2 EisbG, Art 2 Abs 2 Richtlinie 2012/34/EU oder noch Erwägungsgrund 22 der Richtlinie 2001/14/EG.

dargelegt werden kann (vgl. EuGH 08.07.2021, C 120/20, Koleje Mazowieckie, Rz 42 ff; BVwG W110 2162055-1, Rz 3.1.). Da ein entsprechender Beweis von der XXXX nicht vorgelegt wurde, wirft die gegenständliche Entfernung dieser Entgeltdifferenzierung im Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen keine rechtlichen Bedenken auf.

Da das Privatgutachten E, auf dem die Modulation der Wegeentgelte der XXXX basiert, dem Stand der eisenbahntechnischen Wissenschaft entspricht und den gesetzlichen Anforderungen nachkommt, ist die Vorgangsweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden.

4.2.5.2.2 Durchschnittliche, indexierte Wegeentgelte

Die XXXX legt die Wegeentgelte gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerdem als durchschnittliche Wegentgelte pro Fahrplanjahr von 2011 bis 2017 und je Zugklasse für das gesamte Streckennetz fest. Das heißt, Wegeentgelte werden für jeweils eine Netzfahrplanperiode je Zugklasse moduliert⁷⁵ und gemittelt festgesetzt (pauschaliert), sodass die Höhe der Wegeentgelte gemäß § 67c EisbG zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleibt, weil Züge, die jeweils einer bestimmten Zugklassen zugeordnet sind, auf dem gesamten Infrastrukturnetz der XXXX in einer Netzfahrplanperiode das gleiche Wegeentgelt zu zahlen haben.

Dabei ist auch die Wahl eines an die Inflation angelehnten Parameters, auf dessen Grundlage die Entgelte in den auf das Fahrplanjahr 2011 folgenden Fahrplanjahren angepasst werden, aus Sicht der Schienen-Control Kommission sachgerecht. Diese Art der Anpassung stellt daher auch aus rechtlicher Sicht eine zulässige Art der Kostenermittlung dar, weil, wie in Kapitel 3.4.2 festgestellt, davon auszugehen ist, dass die Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Durchschnitt tatsächlich um diesen Faktor ansteigen, insofern also auch die darauf basierende Erhöhung der Entgelte nachvollziehbar ist. Darüber hinaus stellt eine an die Inflation angelehnte Wertsteigerung eine übliche Methode der Preis- und Kostenberechnung insbesondere auch im Eisenbahnsektor dar.

Da die Wegeentgeltregelung also im gesamten Eisenbahnnetz der XXXX angewandt wird und auf denselben Berechnungsgrundsätzen beruht, ist sichergestellt, dass die Wegeentgelte für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art am von der XXXX bedienten Eisenbahnmarkt erbringen, gemäß § 68 Abs 4 Z 2 EisbG gleichwertig und nichtdiskriminierend sind. Im Ergebnis erfüllt die Festsetzung durchschnittlicher, indexierter und modulierter Wegeentgelte je Fahrplanjahr die gesetzlichen Anforderungen.

⁷⁵ Bzw je Eisenbahnverkehrsdienst in der Diktion des EisbG und der Richtlinie; vgl letztes Kapitel.

4.2.5.2.3 Höhe der Wegeentgelte unterhalb der uZK

Nach § 67 Abs 1 EisebG sind die Entgelte für das Mindestzugangspaket sowie für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, grundsätzlich in Höhe der Kosten festzusetzen, die unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht werden.

Die Entgeltregelung zielt primär darauf ab, die Marktmacht der Infrastrukturbetreiber als natürliche Monopole zu begrenzen (vgl Erwägungsgrund 71 Richtlinie 2012/34/EU). Die Missbrauchsgefahr liegt dabei typischerweise in einer überhöhten Preisgestaltung, nicht aber in der Festsetzung zu niedriger Entgelte. Ein niedrigeres Entgelt fördert vielmehr die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern, was ausdrücklich im Interesse der Richtlinie liegt (vgl insbesondere Erwägungsgründe 5, 40 und 69). Tatsächlich fordert die Richtlinie in Erwägungsgrund 36 sogar die Schaffung von Anreizen zur Senkung der Zugangsentgelte. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sind also wettbewerbsfähige Entgelte, die gegebenenfalls unterhalb der uZK liegen, erwünscht.

Darüber hinaus hat der EuGH in seiner Entscheidung vom 09.09.2021, C-144/20, LatRailNet, Rz 41 ff mwN, klargestellt, dass die Regulierungsbehörde bei der Überprüfung der Wegeentgelte keine eigene Zweckmäßigkeitsbeurteilung anstellen darf, sondern sich auf die Kontrolle der Vereinbarkeit mit der Richtlinie zu beschränken hat, um nicht die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Infrastrukturbetreiberin und deren Spielraum zu beeinträchtigen. Darauf referenzierend führt auch die Generalanwältin in ihren Schlussanträgen vom 07.11.2024, zu C-538/23, ÖBB-Infrastruktur/WESTBahn, Rz 100 ff aus, dass die Regulierungsstelle zwar Korrekturen betreffend die Entgeltregelung vorschreiben, dabei aber nicht eigene wirtschaftliche Bewertungen an die Stelle jener der Infrastrukturbetreiberin setzen und höhere Wegeentgelte festsetzen darf. Im Ergebnis sind die uZK also als eine verpflichtend einzuhaltende Obergrenze für Wegeentgelte zu sehen, nicht aber gleichzeitig auch als eine Untergrenze. Entgelte unterhalb der uZK sind daher zulässig.

Die Höhe der uZK der XXXX konnten, wie in Kapitel 2.4 festgestellt, von der Behörde nachvollzogen werden. Die vereinnahmten Wegentgelte liegen in den Fahrplanjahren 2011 bis 2017, wie in Kapitel 2.5.4 festgestellt, unter diesen uZK. Da die Verpflichtung zur Festsetzung der Entgelte in Höhe der uZK nur im Sinne einer gesetzlichen Obergrenze zu verstehen ist, steht es der XXXX grundsätzlich frei, Entgelte unterhalb der uZK festzusetzen.

4.2.5.2.4 Zusammenfassende Beurteilung der Festsetzung der Wegeentgelte

Zusammengefasst obliegen Auswahl und die Beurteilung der Faktoren und Parameter, auf deren Grundlage die Entgeltberechnung durchgeführt wird, der Infrastrukturbetreiberin

(EuGH 28.02.2013, C-473/10, Kommission/Ungarn, Rz 79). Konkret setzt die XXXX die Wegeentgelte in den Fahrplanjahren 2011 bis 2016 gemäß §§ 67, 67c, 67g, 68 Abs 4 EisbG gemittelt und vergleichbar auf Grundlage der uZK auf ihrer gesamten Eisenbahninfrastruktur nach denselben, dem Stand der Wissenschaft entsprechenden Grundsätzen fest. Die vereinnahmten Wegeentgelte liegen dabei zwar unterhalb der uZK, dies liegt jedoch im Ermessen der Geschäftsführung der Infrastrukturbetreiberin im Rahmen ihrer Unabhängigkeit gemäß Art 4 Abs 1 Richtlinie 2012/34/EU und der dazu ergangenen Rechtsprechung des EuGH (EuGH 09.09.2021, C-144/20, LatRailNet, Rz 41 ff).

Im Ergebnis entsprechen die festgestellten Wegeentgelte für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 gemäß Entwurf neuer Schienennetz-Nutzungsbedingungen dem 6. Teil des EisbG und den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften, weswegen spruchgemäß zu entscheiden war.

5 Rechtsmittelbelehrung

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

Wien, am 15.05.2025

Schienen-Control Kommission

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller