

TE Bvwg Erkenntnis 2018/12/10

W110 2162055-1

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 10.12.2018

Entscheidungsdatum

10.12.2018

Norm

AEUV Art.267

B-VG Art.133 Abs4

EisbG §1a

EisbG §170

EisbG §54

EisbG §56

EisbG §58

EisbG §58b

EisbG §62

EisbG §67 Abs1

EisbG §67d

EisbG §74

EisbG §74 Abs1

EisbG §74a

EisbG §82

EisbG §84

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

Spruch

W110 2162055-1/40E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Peter CHVOSTA als Vorsitzenden und die Richterin Dr. Margret KRONEGGER sowie den Richter Dr. Christian EISNER als Beisitzer über die Beschwerde der XXXX , vertreten durch XXXX , gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 27.3.2017, GZ: SCK-WA-12-002, nach Durchführung einer Verhandlung am 13.11.2018 zu Recht erkannt:

A)

Die Beschwerde wird gemäß § 74 Abs. 1 Eisenbahngesetz und § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß § 25a Abs. 1 VwGG iVm Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 13.3.2012 gab die Schienen-Control Kommission (als nunmehr belangte Behörde) der XXXX (als mitbeteiligte Partei des vorliegenden Verfahrens) die Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens zum Infrastruktur-Benützungsentgelt für die Netzfahrplanperioden ab 2011 bekannt und ersuchte um Stellungnahme zu näher bezeichneten Fragen bezüglich der von der mitbeteiligten Partei für die Nutzung ihrer Infrastruktur in den Produktkatalogen 2011, 2012 und 2013 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (im Folgenden: SNNB) verrechneten Entgelte. Die Einleitung des Aufsichtsverfahrens wurde den übrigen in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kenntnis gebracht, und es wurde ihnen gleichzeitig die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt. Nach Äußerung der XXXX (im vorliegenden Verfahren: die Beschwerdeführerin) sowie der mitbeteiligten Partei richtete die belangte Behörde weitere Schreiben mit ergänzenden Fragen an die mitbeteiligte Partei, die eine Äußerung erstattete, worauf die Beschwerdeführerin wiederum replizierte.

Die belangte Behörde leitete schließlich gesonderte wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren zum Stationsentgelt (SCK-WA-12-017), zum Entgeltbestandteil Triebfahrzeug (SCK-WA-013) und zum Zuschlag für Geschwindigkeiten über 160 km/h (SCK-WA-12-016) ein.

2. Am 19.4.2013 führte die belangte Behörde im Beisein der Beschwerdeführerin sowie der mitbeteiligten Partei eine mündliche Verhandlung durch. Im Anschluss daran erfolgten weitere Stellungnahmen der Genannten sowie ergänzende Fragen der belangten Behörde an die mitbeteiligte Partei, die dazu in nachfolgender Korrespondenz entsprechend Stellung nahm und weitere Daten übermittelte. Die Beschwerdeführerin äußerte sich unter Vorlage ergänzender Unterlagen zu den Angaben der mitbeteiligten Partei, die ihr im Rahmen des Parteiengehörs von der belangten Behörde übermittelt worden waren und stellte mehrere Anträge auf Aufhebung näher genannter Entgeltbestimmungen für die Infrastrukturbenützung. Die belangte Behörde richtete daraufhin weitere Fragen an die mitbeteiligte Partei, die Stellung nahm und weitere Unterlagen übermittelte sowie ergänzende Angaben zu ihrem bisherigen Vorbringen machte und ihren (bereits zuvor gestellten) Antrag auf Einstellung des eingeleiteten Aufsichtsverfahrens wiederholte.

3. Am 4.10.2016 führte die belangte Behörde eine weitere mündliche Verhandlung durch, an der wiederum die mitbeteiligte Partei sowie die Beschwerdeführerin teilnahmen und in der die belangte Behörde mit den Parteien den Begriff der "unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten" erörterte. Nach weiteren Stellungnahmen der Beschwerdeführerin samt Vorlage eines Gutachtens zur Bestimmung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten einschließlich ergänzender Analyse ersuchte die belangte Behörde die mitbeteiligte Partei um weitere Informationen. Die Stellungnahmen wurden der Beschwerdeführerin zur Äußerung übermittelt, die dazu mehrfach replizierte.

4. Mit Schriftsatz vom 3.11.2016 präzisierte die Beschwerdeführerin ihre Anträge auf Aufhebung von Entgeltbestimmungen in den Produktkatalogen 2009 bis 2016, und mit Schriftsatz vom 11.11.2016 beantragte sie die Feststellung der Ausgeschlossenheit bzw. Befangenheit der näher bezeichneten Mitglieder der belangten Behörde. Diesen Antrag wies die belangte Behörde mit Bescheid vom 12.12.2016, SCK-16-019 ab- bzw. zurück, wogegen die Beschwerdeführerin Beschwerde erhob. Das Verfahren hierzu ist beim Bundesverwaltungsgericht zu W219 2146835-1 anhängig.

5. Mit dem angefochtenen Bescheid stellte die belangte Behörde das gemäß § 74 Eisenbahngesetz 1957, BGBI. 60 idF BGBI. I 137/2015 (im Folgenden: EisbG), von Amts wegen eingeleitete wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren zum Infrastruktur-Benützungsentgelt der mitbeteiligten Partei ein (Spruchpunkt I.). Mit Spruchpunkt II. wies die belangte Behörde die Anträge der Beschwerdeführerin vom 24.7.2015

"1. die Entgeltbestimmungen (IBE) in den Produktkatalogen 2009 bis 2016 ersatzlos aufzuheben

in eventu

2. die Entgeltbestimmungen (IBE) in den SNNB 2009 bis 2016 aufzuheben und [der mitbeteiligten Partei] behördlich aufzutragen, dass IBE in Höhe der SNNB 2008 an deren Stelle vorzusehen

sowie [die Anträge] vom 3.11.2016,

1. die Entgeltbestimmungen (IBE für Mindestzugang) in den Produktkatalogen 2009 bis 2016 für unwirksam zu erklären und dem Infrastrukturbetreiber die Berufung auf die für unwirksam erklärteten Teile der SNNB zu untersagen

in eventu

2. die Entgeltbestimmungen (IBE für Mindestzugang) in den Produktkatalogen 2009 bis 2016 für unwirksam zu erklären und dem Infrastrukturbetreiber die Ergänzung der SNNB dahingehend aufzutragen, dass ein den Bestimmungen des 6. Teils des EisbG und den unionsrechtlichen Vorgaben entsprechendes, angemessenes IBE für den Mindestzugang in Höhe von maximal 90 Eurocent/Zug-km anstatt den für unwirksam erklärt Entgelten vorzusehen ist,"

(soweit sie sich auf die Produktkataloge 2011 bis 2016 bezogen) ab. Hinsichtlich der Produktkataloge 2009 und 2010 wies die Behörde die genannten Anträge zurück (Spruchpunkt III.). In Spruchpunkt IV. wurden die unter Spruchpunkt II. genannten Anträge der Beschwerdeführerin vom 22.2.2017 hinsichtlich des Produktkatalogs 2017 abgewiesen. Die Prüfung der Entgelte für den Mindestzugang im Produktkatalog 2018 wurde einem gesonderten Verfahren zugewiesen.

In ihren Feststellungen bildete die belangte Behörde in tabellarischer Darstellung per Screenshots die Basisentgelte ab, die im Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen für die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 (als Anlage der SNNB der mitbeteiligten Partei) enthalten waren, aufgeschlüsselt nach der Streckenkategorie je Zugkilometer und dem Entgeltsatz je Bruttotonnenkilometer. Des Weiteren stellte die belangte Behörde die von der mitbeteiligten Partei bei der Ermittlung der gegenständlichen Entgeltsätze herangezogenen Kostenpositionen - untergliedert in einzelne Kostenblöcke samt Untergruppen einschließlich näherer Beschreibung der jeweiligen Positionen sowie Darstellung der von der mitbeteiligten Partei bei der Berechnung der Sätze zu Grunde gelegten Kostenmodelle und der gemäß den vorgelegten Studien angewandten Methodik - fest. Anhand der von der mitbeteiligten Partei in den näher bezeichneten Stellungnahmen vorgelegten Tabellen der Plan- und Ist-Kosten in den verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden wurden die einzelnen Kostenblöcke samt Untergruppen je Strecke ziffernmäßig ausgewiesen. Die in den Tabellen durchgestrichenen Positionen waren von der belangten Behörde (gemäß ihrer rechtlichen Würdigung) als nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend qualifiziert worden.

Nach Darstellung der Entgeltkomponenten und Preisschwankungen in den einzelnen Segmenten sowie der jährlichen Indexwerte stellte die belangte Behörde die Erlöse und Kosten für die einzelnen Streckenabschnitte in den verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperioden einander tabellarisch gegenüber und verwies auf die insgesamt bestehende Unterdeckung im Hinblick auf den Gesamtkostenaufwand der mitbeteiligten Partei. Weiters setzte sich die belangte Behörde mit den von den Parteien in das Verfahren eingebrachten Studien sowie mit den jeweiligen Berechnungsmodellen auseinander und lehnte den ihrer Ansicht nach unrichtigen methodischen Ansatz der Beschwerdeführerin ab, da die von ihr geforderte Kostendefinition nach dem Grenzkostenprinzip verfehlerweise auf die Zugfahrt und nicht auf den Zugbetrieb an sich abstelle.

Rechtlich führte die belangte Behörde zu Spruchpunkt I. zusammengefasst aus, dass die gegenständlichen Entgelte gemäß den Vorschriften des EisbG anhand der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfielen, zu ermitteln gewesen seien. Zur Auslegung dieses Begriffs verwies die belangte Behörde auf das Unionsrecht und die Judikatur des EuGH, woraus hervorgehe, welche Kosten von diesem Begriff umfasst seien. Danach seien lediglich jene Ausgaben auszuschließen, die "offensichtlich" nicht aufgrund des Zugbetriebes anfallen würden. Der unionsrechtliche Begriff eröffne mangels genauerer Definition einen gewissen Wertungsspielraum, der infolge der unveränderten Übernahme der Formulierung in das innerstaatliche Recht und damit (in weiterer Folge) dem Infrastrukturbetreiber eine gewisse Flexibilität bei der Festsetzung der Entgelte einräume. Der EuGH verwende - so die belangte Behörde - das "Direktkostenprinzip" als Synonym für die Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten und stelle damit klar, dass ohne die Erhebung von Aufschlägen eine Vollkostendeckung unzulässig sei. In den Wirtschaftswissenschaften seien als direkte Kosten oder Einzelkosten solche zu verstehen, die dem Kostenträger direkt zugerechnet werden können. Werde daher die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur (Zugbetrieb) als Kostenträger angesehen, seien folglich alle Kosten zuzurechnen, die durch den Zugbetrieb verursacht würden. Im vorliegenden Fall

seien sowohl Bereitschaftskosten, die abhängig von der Produktionsmenge seien, als auch verschleißbedingte Beschäftigungskosten miteinzubeziehen. Für die Prüfung der bescheidgegenständlichen Entgelte sei die Auslegung des Begriffs "der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten" - wie sie der EuGH vorgenommen habe - maßgebend, nicht dagegen die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/909, da die darin vorgesehenen Modalitäten von den Infrastrukturbetreibern erst innerhalb von vier Jahren nach Erlassung, sohin bis längstens 3.7.2019, zu übernehmen seien.

In der Folge nahm die belangte Behörde unter nochmaliger beschreibender Aufgliederung der einzelnen Kostenblöcke eine rechtliche Qualifikation der jeweiligen von der mitbeteiligten Partei bei der Ermittlung der Entgelte einbezogenen Positionen sowie eine inhaltliche Auseinandersetzung vor, welche Kosten als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend zu qualifizieren seien. Da die gegenständlichen Entgelte dem EisbG entsprechen würden, liege - so die belangte Behörde - keine Diskriminierung hinsichtlich des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vor und seien die auf Unwirksamserklärung dieser Entgelte gerichteten Anträge der Beschwerdeführerin als unberechtigt abzuweisen gewesen (Spruchpunkt II. und IV.). Hinsichtlich Spruchpunkt III. führte die belangte Behörde aus, dass die Beschwerdeführerin die ersten Fahrten erst in der Netzfahrplanperiode 2011 durchgeführt habe, sodass die Zeiträume 2009 und 2010 für sie nicht weiter von Relevanz seien und daher hier kein Rechtsanspruch bestehe.

6. Gegen diesen Bescheid er hob die Beschwerdeführerin fristgerecht die vorliegende Beschwerde in vollem Umfang wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften und unrichtiger rechtlicher Beurteilung: Im Rahmen ihrer Verfahrensrüge brachte die Beschwerdeführerin zusammengefasst vor, dass die belangte Behörde in Verkenntung der ihr obliegenden Kontrollbefugnisse sowie unter Verletzung des Amtswegigkeitsprinzips und der Partierechte der Beschwerdeführerin lediglich eine Plausibilitätsprüfung im Hinblick auf die Angaben der mitbeteiligten Partei durchgeführt bzw. diese ungeprüft und ohne formales Beweisverfahren übernommen habe. Die belangte Behörde habe nicht das nötige Fachwissen zur Beurteilung der vorliegenden Sachmaterie gehabt. Infolge Unterlassung einer objektiven inhaltlichen Überprüfung der Angaben der mitbeteiligten Partei, leide der angefochtene Bescheid an einem Begründungsmangel bzw. einer unzureichenden Sachverhaltsfeststellung. Warum die Angaben der mitbeteiligten Partei für richtig erachtet worden seien, begründe die belangte Behörde nicht. Zudem habe die belangte Behörde der Beschwerdeführerin vor Erlassung des angefochtenen Bescheids nicht mitgeteilt, von welchem maßgeblichen Sachverhalt sie ausgehe und ihr keine Möglichkeit mehr zur Stellungnahme gegeben. Tatsächlich sei völlig unklar, worüber die belangte Behörde im vorliegenden Verfahren überhaupt abgesprochen habe. Es seien keine Feststellungen darüber getroffen worden, welche konkreten eisenbahnrechtlichen Leistungen mit dem verfahrensgegenständlichen Benützungsentgelt abgegolten werden sollen. Dadurch sei unmöglich zu beurteilen, ob die erhobenen Entgelte rechtmäßig seien. Die Bestimmung des § 67 Abs. 1 EisbG enthalte lediglich einen Kostenmaßstab, woraus sich jedoch nicht ableiten ließe, für welche konkreten Leistungen dieser Maßstab angewendet worden sei. Die belangte Behörde vermute lediglich aufgrund der verbalen Beschreibung der einzelnen Kostenblöcke durch die mitbeteiligte Partei eine (gerechtfertigte) Kosteneigenschaft. Aus der bloßen Aufzählung von Leistungen, die in den einzelnen Kostenpositionen bzw. Kostenblöcken enthalten seien, ergebe sich aber noch keine konkrete Beschreibung von Leistungen, für die das gegenständliche Benützungsentgelt zu entrichten sei. Die Rechtmäßigkeit der den verrechneten Entgelten zu Grunde liegenden Kosten hänge jedoch sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach davon ab, welchen konkreten Leistungen diese zugerechnet würden.

Zur Auslegung des Begriffs der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten vertrat die Beschwerdeführerin - wie bereits im behördlichen Verfahren - die Ansicht, dass das Grenzkostenprinzip anzuwenden gewesen wäre: Nur die variablen Kosten, die in Abhängigkeit von den gefahrenen Zugkilometer bzw. Bruttotonnenkilometer als maßgebende Bezugsgrößen variieren, seien zu berücksichtigen. Von der Verkehrsleistung unabhängige (bzw. von der Inanspruchnahme der Infrastruktur unabhängige) Fixkosten hätten gänzlich außer Ansatz zu bleiben. Dieses Kostenverständnis entspreche - so die Beschwerdeführerin - auch der auf Basis der RL 2012/34/EU erlassenen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/909 vom 12.6.2015, mit der die Europäische Kommission lediglich klargestellt habe, wie der Kostenbegriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten seit jeher auszulegen gewesen sei, sodass die darin normierten Vorgaben auch im vorliegenden Verfahren maßgebend seien. Auch nach der unionsrechtlichen Judikatur sei beim Preisbildungsansatz das Grenzkostenprinzip zu Grunde zu legen. Fixe - von der Produktionsmenge unabhängige - Kosten wären nur dann einzubeziehen, wenn es um die exklusive Nutzung einer Trasse für eine bestimmte Zeit ginge. Die Zurechnung der nicht beschäftigungsabhängigen

Bereitschaftskosten sei nicht zu rechtfertigen. Die von der belangten Behörde angewandte Kostenrechnungsmethode sei gemäß der nach Ansicht der Beschwerdeführerin richtigerweise vorzunehmenden Berechnung verfehlt und basiere auf "fundamental unrichtigen" Annahmen. Bei richtiger Interpretation der hier anzuwendenden Berechnungsmethode würden von den 67 (von der mitbeteiligten Partei geltend gemachten) Kostenpositionen lediglich 22 als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes verursachte Kosten in Frage kommen.

Ferner trat die Beschwerdeführerin den Argumenten der belangten Behörde gegen das von ihr vorgelegte Privatgutachten entgegen: Die belangte Behörde habe die notwendige Objektivierung in entsprechend vertiefter Form unterlassen und sich begründend letztlich nur auf ihr Fachwissen zurückgezogen. Zum Themenkomplex der gewichtsbezogenen Entgeltbestandteile und zur Aufteilung der Kosten auf die nutzwertabhängige Komponente einerseits und die gewichtsabhängige Komponente andererseits sei von der belangten Behörde weder ein Beweisverfahren durchgeführt worden, noch gebe es Feststellungen dazu oder eine rechtliche Begründung. Die belangte Behörde habe auch hier in mehrfacher Hinsicht gegen ihre amtsweigige Ermittlungspflicht verstoßen und ohne eigene Prüfung die Angaben der mitbeteiligten Partei unter Bezug auf eine ihr offensichtlich nicht vorliegende Studie übernommen.

Die materielle Rechtswidrigkeit des Bescheids resultiere - so die Beschwerdeführerin - überdies aus der Tatsache, dass trotz des evidenten Zusammenhangs des vorliegenden Verfahrens und des Verfahrens über die Genehmigung von Marktaufschlägen beide Verfahren getrennt voneinander geführt worden seien. Die Entgelte der Jahre 2011 bis 2017 auf der von der Beschwerdeführerin befahrenen Achse seien signifikant höher, obwohl sie keine Marktaufschläge enthielten. Dennoch habe die belangte Behörde die Relevanz nicht erkannt und die hier nicht untersagten und daher implizit gegenüber den Wegeentgelten 2018 höheren Entgelte genehmigt. In diesem Kontext regte die Beschwerdeführerin die Verbindung des vorliegenden Verfahrens mit jenem zur Genehmigung von Marktaufschlägen an. Die Ausgeschlossenheit bzw. Befangenheit eines näher bezeichneten Kommissionsmitglieds begründete die Beschwerdeführerin - wie bereits im Verwaltungsverfahren - mit der fachlichen Beteiligung dieses Mitglieds an dem von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Gutachten, das eine wesentliche Grundlage für den angefochtenen Bescheid bilde. Das genannte Kommissionsmitglied weise zudem ein offensichtliches Naheverhältnis zur mitbeteiligten Partei auf. Die belangte Behörde habe in diesem Zusammenhang maßgebende Ermittlungen unterlassen.

Zur Zurückweisung gemäß Spruchpunkt III. führte die Beschwerdeführerin aus, dass im Hinblick auf die Fahrplanjahre 2009 und 2010 eine Rechtsverletzung darin begründet sei, dass auch unzulässige Entgelterhöhungen in den Fahrplanperioden vor den ersten Zugfahrten den Markteintritt des privaten Eisenbahnunternehmens behindert hätten und somit diskriminierend seien, weshalb die Beschwerdeführerin ein Recht auf die regulatorische Überprüfung (auch) dieser Entgelte habe. Die Zurückweisung sei damit zu Unrecht erfolgt. Eine Möglichkeit zur Stellungnahme vor Erlassung des Bescheids sei der Beschwerdeführerin auch hier nicht eingeräumt worden.

7. Mit Schriftsatz vom 14.6.2017 legte die belangte Behörde die Beschwerde samt Verwaltungsakt mit dem Hinweis, von einer Beschwerdevorentscheidung abzusehen, dem Bundesverwaltungsgericht vor.

Mit Verfügung vom 26.7.2017 übermittelte das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde allen am Verfahren beteiligten Parteien und räumte ihnen die Möglichkeit ein, binnen vier Wochen eine Stellungnahme zu erstatten.

8. In ihrer Äußerung vom 5.9.2017 nahm die mitbeteiligte Partei ergänzend zu der vorliegenden Beschwerde Stellung und brachte u.a. vor, dass ergänzende Erhebungen - wie von der Beschwerdeführerin gefordert - weder von Gesetzes wegen angezeigt, noch mit dem Grundsatz der Verfahrenseffizienz vereinbar gewesen seien.

9. Die belangte Behörde vertrat in ihrer Äußerung vom 25.9.2017 die Ansicht, dass die Feststellungen notwendigerweise nur aufgrund der Angaben der mitbeteiligten Partei getroffen hätten werden können. Ein System der Zertifizierung - wie von der Beschwerdeführerin gefordert - sei im EisbG nicht vorgesehen. Die Ermittlung des Entgelts sei nicht widersprüchlich erfolgt, sondern nach unterschiedlichen Aspekten: Im Bescheid sei dargelegt worden, dass die herangezogenen Kosten nicht die Gesamtkosten des Zugbetriebes oder Gesamtkosten der Zugfahrt darstellten. Auch die Höhe der einzelnen Kostenpositionen sei in den tabellarischen Aufschlüsselungen vollständig angeführt worden. Diese Werte habe die Beschwerdeführerin auch nicht (substantiiert) bestritten. Im EisbG sei normiert, für welche Leistungen das Infrastruktur-Benützungsentgelt gebühre. Zudem habe die mitbeteiligte Partei dargelegt, welche Kostenpositionen und damit welche Leistungen sie den verrechneten Entgelten zu Grunde gelegt habe. Die Unterlagen der mitbeteiligten Partei seien überprüft und die Daten inhaltlich plausibilisiert, mit den Werten

aus den Vorjahren sowie anderen Stellungnahmen und Geschäftsberichten verglichen und unter Heranziehung ihres Fachwissens bewertet worden, was entgegen der Behauptung der Beschwerdeführerin nicht mit einer bloßen Plausibilitätsprüfung gleichzusetzen sei. Die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/909 vorgesehenen Modalitäten seien für das vorliegende Verfahren nicht von Relevanz. Die Bereitschaftskosten seien nur für das Produkt Zugtrasse angefallen, sodass auch insoweit ein funktionaler Zusammenhang bestehe. Die zum Themenkomplex der gewichtsbezogenen Basisentgelte geäußerte Kritik sei insoweit unberechtigt, als der belangten Behörde sämtliche entscheidungsrelevanten Informationen zur Verfügung gestanden seien und die Ermittlung dieser Entgeltkomponente auf der vorliegenden Datenbasis von der mitbeteiligten Partei entsprechend dargelegt worden sei.

10. Die Äußerungen vom 5.9.2017 sowie vom 25.9.2017 wurden den Parteien des Verfahrens zur Kenntnis gebracht.

Mit Schriftsatz vom 22.3.2018 erstattete die Beschwerdeführerin eine Gegenäußerung, in der sie den Ausführungen der belangten Behörde und jenen der mitbeteiligten Partei entgegentrat und im Wesentlichen ihr Vorbringen wiederholte. Ferner legte sie ein Sachverständigen-Gutachten vor, das in einem Verfahren vor der belangten Behörde zu den Fahrplanjahren 2018 und 2019 eingeholt wurde, einen Auszug aus den SNNB 2019 sowie einen Auszug aus den Schlussanträgen des Generalanwalts vom 26.5.2016, Rs C-482/14.

In ihrer Äußerung vom 7.11.2018 trat die belangte Behörde den Ausführungen der Beschwerdeführerin in ihrem Schriftsatz vom 22.3.2018 entgegen.

Mit ihrer Stellungnahme vom 7.11.2018 legte die Beschwerdeführerin ein Vorabentscheidungsersuchen der belangten Behörde im Verfahren SCK-WA-15-003, einen Antrag der mitbeteiligten Partei im Verfahren zu SCK-18-025 sowie eine Information gemäß § 67d Abs. 7 EisbG und ein weiteres Privatgutachten vor, nämlich zur "Kostenermittlung und -prüfung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes im Verfahren GZ SCK-WA-12-002". Inhaltlich äußerte sich die Beschwerdeführerin neuerlich zur Auslegung des Kostenbegriffs in § 67 Abs. 1 EisbG und verwies auf Angaben der mitbeteiligten Partei in einem anderen Verfahren sowie auf die regulatorischen Anforderungen, die gemäß dem vorgelegten Privatgutachten an die Prüfung von Kostenrechnungssystemen zu stellen seien.

Mit Schriftsatz (ebenfalls) vom 7.11.2018 wendete sich die mitbeteiligte Partei gegen die Ausführungen der Beschwerdeführerin in ihrem Schriftsatz vom 22.3.2018.

11. Am 13.11.2018 fand eine - zunächst für 28.9.2018 vorgesehene und aufgrund der Vertagungsbitte der belangten Behörde verlegte - mündliche Beschwerde-Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, an der Vertreter der belangten Behörde, der Beschwerdeführerin sowie der mitbeteiligten Partei teilnahmen, die ihr Vorbringen insbesondere im Hinblick auf die jeweiligen Äußerungen vom 7.11.2018 ergänzten. Ferner wurden Fragen des erkennenden Senates an die belangte Behörde sowie die Beschwerdeführerin beantwortet.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat - durch einen gemäß § 84 Abs. 8 EisbG gebildeten Senat - erwogen:

1. Folgender Sachverhalt steht fest:

1.1 Die mitbeteiligte Partei ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 1a EisbG, Zuweisungsstelle iSD § 62 Abs. 1 Z 1 EisbG sowie entgelterebende Stelle iSD § 62b Abs. 1 Z 1 EisbG. Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das auf der Eisenbahninfrastruktur der mitbeteiligten Partei Eisenbahnverkehrsdiene erbringt. Sie führt seit der Netzfahrplanperiode 2011 Fahrten auf dem Schienennetz der mitbeteiligten Partei durch und hat die Personenbeförderung mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2012 aufgenommen.

Für die Netzfahrplanperioden 2011 bis inklusive 2017 hat die mitbeteiligte Partei SNNB erstellt, die die Zugangs- und Nutzungsbedingungen für die Schienennetzinfrastruktur der mitbeteiligten Partei enthalten. Die SNNB wurden auf der Internetseite der mitbeteiligten Partei für die jeweiligen Netzfahrperioden veröffentlicht und umfassten jeweils als Anlage u. a. den Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen.

1.2 Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 1 bis 3), in Geltung für die Netzfahrperiode 2011 von 12.12.2010 bis 10.12.2011, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2011 (Version 4 bis 6) enthielt die folgenden Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 1 bis 4) der mitbeteiligten Partei, der für die Netzfahrperiode von 11.12.2011 bis 08.12.2012 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2012 (Version 5 und 6) enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013 (Version 1 bis 4) der mitbeteiligten Partei, der für die Netzfahrperiode 2013 von 09.12.2012 bis 14.12.2013 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 1 bis 4) der mitbeteiligten Partei, der für die Netzfahrperiode 2014 von 15.12.2013 bis 13.12.2014 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2014 (Version 5) enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2015 (Version 1 bis 3) der mitbeteiligten Partei, der für die Netzfahrperiode 2015 von 14.12.2014 bis 12.12.2015 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2016 (Version 1 bis 3), der für die Netzfahrperiode 2016 von 13.12.2015 bis 10.12.2016 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2017 (Version 1 und 2) der mitbeteiligten Partei, der für die Netzfahrperiode 2017 von 11.12.2016 bis 09.12.2017 galt, enthielt folgende Basisentgelte:

Bild kann nicht dargestellt werden

1.3 Bei der Ermittlung der in den Produktkatalogen für die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 zu Grunde gelegten Entgeltsätze wurden u.a. folgende Kostenpositionen berücksichtigt:

1.3.1 Betriebsführung:

Im Kostenblock Betriebsführung sind Kosten abgebildet, die durch die Planung, Steuerung und Disposition des Zugverkehrs am Netz der XXXX entstehen. Umfasst sind folgende Kostenpositionen (Verrechnungskonten):

1.3.1.1 Netzbetrieb (NB) Betriebsführung Fahrdienstleiter (FDL)

Fahrdienstleiter sind für die Bedienung der Sicherungsanlagen und Koordinierung der Zugfahrten im zugewiesenen Verantwortungsbereich zuständig.

1.3.1.2 Netzbetrieb (NB) Betriebsführung Stellwerker (STW)

Stellwerker (Fahrdienstleiterassistenten) unterstützen den Fahrdienstleiter bei der Abwicklung von Zugfahrten durch Bedienung der örtlichen Sicherungsanlagen.

1.3.1.3 Netzbetrieb (NB) Betriebsführung Betriebsassistent/Geschäftsführer (BASS/GF)

Der Betriebsassistent unterstützt den Fahrdienstleiter bei betrieblichen Tätigkeiten (ohne Bedienung von Sicherungsanlagen), zB Beobachten von Zugfahrten auf sicherheitsrelevante Kriterien, Prüfung von Fahrstraßen auf Anweisung des Fahrdienstleiters, Beigabe von Befehlen (zB Geschwindigkeitseinschränkungen).

Die Geschäftsführer sind - ebenso wie Fahrdienstleiter, Stellwerker und Betriebsassistenten - Mitarbeiter des operativen Betriebsdienstes, die eigenverantwortlich Sicherungsanlagen bedienen (allerdings im Vergleich zum Fahrdienstleiter mit eingeschränkteren Befugnissen). Zu den weiteren Tätigkeiten zählen das Zugmeldeverfahren, die Durchführung der Zugbeobachtung und die Prüfung von Fahrstraßen.

1.3.1.4 Netzbetrieb (NB) Infoleistungen und Service

Kosten für Leistungen, welche die Baustelleninformation und baustellenbedingte Einschränkungen bzw Änderungen im Zugverkehr betreffen.

1.3.1.5 Netzbetrieb (NB) Schienenersatzverkehr-Instandhaltung

Umfasst sind Kosten für Schienenersatzverkehre bei Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur unter anderem für Schienenersatzverkehre bei (vorhersehbaren oder unvorhersehbaren) Einschränkungen. Im Fall einer Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur wird die Weiterfahrt eines Zuges zumindest ab dem Zielort des Schienenersatzverkehrs ermöglicht. Bei vorhersehbaren Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur organisiert die mitbeteiligte Partei einen Schienenersatzverkehr und übernimmt dabei Entscheidung, Abwicklung und Kosten des Schienenersatzverkehrs. Bei nicht planbaren Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wird ein "ad hoc"-Schienenersatzverkehr für Schienen-Personenverkehrsdiene organisiert und die anfallenden Kosten nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet.

1.3.1.6 Netzbetrieb (NB) Zentrale Verkehrsleitung

Die Mitarbeiter der zentralen Verkehrslenkung disponieren den Zugverkehr überregional, unterteilt nach Achsen bzw. überregionalen Verkehrsströmen. Dazu zählt auch die Überwachung bzw. Verbesserung der Qualität der Betriebsführung (z.B. Minimierung der Auswirkungen von Verspätungen durch Steuerung des Zugverkehrs).

1.3.1.7 Netzbetrieb (NB) Managementservice/Managementservice Geschäftsbereich (GB) Betrieb

Umfasst sind die Kosten für Leistungen des Geschäftsbereichs Netzbetrieb (Steuerung Aufwandsentwicklung Betriebsführung) im Rahmen des Steuerungsprozesses "Betrieb". Die Kostenposition umfasst sämtliche Leistungen zur Koordination der Betriebsführung, wie z.B. die Sicherstellung und Koordination des hohen Qualitäts- und Pünktlichkeitsniveaus der Betriebsführung, die Mittelkoordinierung sowie die Koordination und Abstimmung der Baustellenverkehre.

1.3.1.8 STR Betriebsführung Telekom

Bei dieser Kostenposition handelt es sich um Kosten der Betriebsführung für betriebsrelevante Telekomanlagen/netze, die erforderlich sind, um eine betriebsbereite Eisenbahninfrastruktur bereitzustellen (z.B. Zugüberwachungssysteme, Datennetz für die betriebliche Kommunikation).

1.3.2 Instandsetzung/Entstörung

Die Kostenpositionen, welche die Instandsetzung betreffen, umfassen Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit einer Anlage ohne Wechsel der Anlagentechnik, d.h. ohne wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit. Die Kostenpositionen, die die Entstörung betreffen, umfassen Maßnahmen zur Beseitigung von Störungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen mit dem Ziel der Wiederherstellung der Verfügbarkeit von Anlagen, wie beispielsweise Diagnose und Ortung von Fehlern.

1.3.2.1 Brücken/Konstruktive Durchlässe

Unter diese Kostenposition fallen jene Kosten, die im Zusammenhang mit Ingenieurbauwerken (z.B. Tunnel, Brücken und Durchlässe) stehen.

1.3.2.2 Schaltanlagen, Fernwirkanlagen, Leittechnik-Anlagen

Diese Kostenposition umfasst die Oberleitung inklusive Masten und Schaltgerüste, die Anlagen zur Steuerung der Stromversorgung sowie die Anlagen zur automatischen Betriebsführung, z.B. ARAMIS.

1.3.2.3 Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA)

Umfasst sind die Kosten für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (Signalanlagen, Lichtsignalanlagen, Schranken).

1.3.2.4 Oberbau

In dieser Kostenposition sind Kosten der "Fahrbahn" (zB Schienen, Weichen, Schwellen) enthalten.

1.3.2.5 Unterbau

Diese Kostenposition umfasst die Kosten für den "Fahrbahnunterbau" inklusive Bahnübergänge/Eisenbahnkreuzungen.

1.3.2.6 Sicherungsanlagen

Umfasst sind die Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsanlagen (z.B. Sicherungseinrichtungen an Weichen, Signalen, Gleisfreimeldeanlagen, Linienzugbeeinflussung und ETCS), ausgenommen der vorgenannten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen.

1.3.2.7 Telekom

Bei dieser Kostenposition handelt es sich um Kosten für betriebsrelevante Telekomanlagen/- netze (z.B. Zugüberwachungssysteme, Datennetz für die betriebliche Kommunikation).

1.3.2.8 Energietechnik, Weichenheizung (WHZ)

Diese Kostenposition umfasst die Kosten für die technischen Anlagen der Weichenheizung.

1.3.2.9 Hilfsleistung

Bei dieser Kostenposition handelt es sich um Leistungen des Geschäftsbereichs "Infra Services". Umfasst und verrechnet werden Leistungen dieser Organisationseinheit wie z.B. Instandsetzungen bei Kabelfehlern, Headcheckbehebungen, Querseiltausch, verschiedene Störungsbehebungen an Eisenbahninfrastruktur anlagen. Diese Leistungen wurden mit Hilfe des Kontos Hilfsleistungen erfasst, da diese Leistungen nicht zu den Hauptaufgaben des Geschäftsbereiches gehörten. Ab dem Jahr 2010 sind die Kosten dafür in der Kostenposition Instandhaltung enthalten.

1.3.2.10 Meldeanlagen

Meldeanlagen sind Anlagen, die eine sichere Abwicklung des Zugverkehrs unterstützen und Störungen an Fahrzeugen anzeigen (z.B. Heißläuferortungsanlagen zur Anzeige überhitzter Räder von Eisenbahnfahrzeugen).

1.3.2.11 Sicherheit

Diese Kostenposition umfasst Kosten zur Vermeidung von Kupferdiebstählen entlang der Eisenbahnstrecke zwecks Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen und sicheren Zugverkehrs. Zur präventiven Störungsvermeidung wurden in den Jahren 2013 bis 2015 verstärkte Begehungen der strategisch wichtigen, hochfrequentierten Strecken, insbesondere zur Vermeidung von Buntmetall diebstählen durchgeführt.

1.3.3 Inspektion/Wartung

Die Inspektion umfasst Prüfvorgänge zur Beurteilung bzw. Feststellung des IST-Zustandes der Eisenbahninfrastruktur anlagen. Die Wartung umfasst die regelmäßig durchzuführenden Tätigkeiten für die Aufrechterhaltung des Sollzustandes der Anlagen (z.B. Reinigen, Anziehen von Verbindungen, Schmieren).

Aus dem Kostenblock Inspektion/Wartung sind die folgenden Kostenpositionen bei der Ermittlung der Entgelte heranzuziehen:

1.3.3.1 Oberleitung; Schaltanlagen, Fernwirkanlagen, Leittechnikanlagen; Unterbau, Brücken/Konstruktive Durchlässe; Oberbau; Sicherungsanlagen; Telekom; Energietechnik, Weichenheizung (WHZ); Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA); Meldeanlagen.

1.3.3.2 Anlagen

Die Kostenposition umfasst Kosten für Wartung und Reparaturleistungen der Klimaanlagen in den betriebsrelevanten Technik- und Relaisräumen (z.B. Zugsicherungsanlagen).

1.3.3.3 Licht- und Sichtraum

Diese Kostenposition enthält die Kosten zur Freihaltung der aus Sicherheitsgründen für den Zugverkehr vorgeschriebenen Licht- und Sichträume, wie z.B. die Freihaltung der für den Triebfahrzeugführer erforderlichen Sichträume auf die Signale.

1.3.3.4 Winterdienst

Der Winterdienst umfasst die Kosten für die Aufrechterhaltung des Zugbetriebes im Winter, wie z.B. die Beseitigung von Schnee im Gleis- und Weichenbereich.

1.3.4 Netzzugang/Anlagenmanagement

1.3.4.1 Netzzugang

Diese Kostenposition enthält die Kosten für den Geschäftsbereich Netzzugang (z.B. Erstellung Netz Fahrplan, Konstruktion unterjährige Zugtrassen, Zuweisung, Entgeltfestlegung/-abrechnung).

Die Kosten des Geschäftsbereichs Netzzugang für andere Produkte wie Stationen, Verschub und Anlagen werden nicht mit eingerechnet.

1.3.4.2 Anlagenmanagement

Die nachfolgenden Kostenkonten des Kostenblocks "Anlagenmanagement" umfassen im Wesentlichen Leistungen der betreffenden Geschäftsbereiche (gemäß Unternehmensorganisation Stand 2013) für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Instandhaltungsprozesse sowie der Wahrnehmung der Anlagenverantwortung (z.B. Anrainerangelegenheiten, Instandhaltungsplanung, LCC-Betrachtung, Anlagendokumentation und -informationssysteme usgl):

1.3.4.2.1 Integriertes Streckenmanagement

Das "Integrierte Streckenmanagement" ist der jetzige Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung der XXXX. Mitarbeiter dieses Bereiches führen Planungs- und Koordinationstätigkeiten zur Sicherstellung der Verfügbarkeit und Sicherheit der für den Zugbetrieb notwendigen Eisenbahninfrastrukturanlagen durch (z.B. Optimierung der erforderlichen Gleissperren für die Wartung). Mit zunehmender Nutzung der Eisenbahninfrastrukturanlagen im Rahmen des Zugbetriebes steigt die Anzahl der Wartungsfälle, wodurch u.a. mehr Gleissperren erforderlich sind und somit der Bereitstellung der Infrastruktur dienen.

1.3.4.2.2 Integriertes Streckenmanagement (ISM) Managementservice

Die Kostenposition "Integriertes Streckenmanagement Managementservice" enthält jene Leistungen, die Voraussetzung für den "Instandhaltungsprozess" (Entstörung, Instandsetzung, Wartung und Inspektion) sind und somit der Bereitstellung einer sicheren und den Anforderungen des Zugbetriebes entsprechenden

Eisenbahninfrastruktur dienen:

Für die streckenseitigen Eisenbahninfrastrukturanlagen:

- * Sicherung der Qualität der Strecke (LA-Prognosen, Störungsanalysen),
- * Erarbeitung von operativen Maßnahmenableitungen und -ermittlungen sowie die Maßnahmenplanung für die Instandhaltung
- * Periodische Anlagenüberprüfung
- * Erstellung und operative Steuerung der Instandhaltungspläne und Abwicklung von Instandhaltungseinzelvorhaben

1.3.5 Energie/Bereitstellung (Stellwerke, Technikerräume für die Strecke)

In diesem Kostenblock werden jene Kosten erfasst, die für die Energieversorgung von betriebsrelevanten technischen Anlagen (z.B. Signale, Weichenheizungen) und die Bereitstellung der Betriebsführung zugeordneten Räumlichkeiten (z.B. Betriebskosten für Stellwerke) anfallen.

1.3.5.1 Energie (EN) Drehstrom und Energie (EN) Hauptversorgung Drehstrom

Die Kostenposition umfasst die Kosten für Tunnelbeleuchtung, Beleuchtung des Gleiskörpers etc.

1.3.5.2 Technische Betriebsführung

Die technische Betriebsführung dient der Sicherstellung einer möglichst hohen Verfügbarkeit der technischen Systeme in den Betriebsführungszentralen (BFZ). Im Sinne eines Servicecenters sind jene Kosten umfasst, die für Erstmaßnahmen zur Entstörung der Systeme und in weiterer Folge für die Koordination der Störungsbehebung

anfallen.

1.3.5.3 Energie (EN) Weichenheizung

Enthalten sind die Energiekosten für die Weichenheizungen.

1.3.5.4 Gas

Diese Kostenposition enthält die Energiekosten für Weichenheizungen, die mit Gas betrieben werden.

1.3.5.5 Hausverwaltung (HV) IM Energiekosten

Diese Kostenposition umfasst Energiekosten für Räumlichkeiten mit technischen Anlagen der Betriebsführung. Energiekosten für den Betrieb der technischen Anlagen selbst, sind in dieser Kostenposition nicht enthalten.

1.3.5.6 Sonstige Energieaufwendungen

Unter diese Kostenposition fallen Energiekosten für die technischen Anlagen der Betriebsführung, die von den Energieversorgungsunternehmen bezogen werden (zB Stromkostenabrechnung mit dem Stromanbieter) und nicht von der XXXX an die XXXX verrechnet werden.

1.3.5.7 Hausverwaltung (HV) IM Betriebskosten

Die Kostenposition umfasst Betriebskosten für Räumlichkeiten mit technischen Anlagen der Betriebsführung, die von der XXXX verwaltet werden. Kosten für z.B. Warteräume werden nicht der Zugtrasse angelastet, sondern der Verkehrsstation. Diese fallen an, um die Anlage betriebsbereit zu halten.

1.3.5.8 Hausverwaltung (HV) Service

Diese Kostenposition enthält das Entgelt der XXXX für die Betreuung der oben genannten angemieteten Räumlichkeiten mit technischen Anlagen der Betriebsführung. Hierzu zählen unter anderem Tätigkeiten der Instandhaltung, Entstörung sowie Wartung und Inspektion. Auch diese Kosten fallen an, um die Anlage betriebsbereit zu halten.

1.3.5.9 Reinigung

Hier handelt es sich um sogenannte Unterhaltsreinigungen und technische Reinigungen für Räumlichkeiten mit technischen Anlagen der Betriebsführung, die nicht Teil der Betriebskostenabrechnung mit der XXXX sind. In den Betriebskosten sind lediglich auf die vermieteten Räumlichkeiten anteiligen Reinigungskosten der Allgemeinflächen enthalten. Diese Kosten fallen ebenfalls an, um die Anlage betriebsbereit zu halten.

1.3.5.10 Sonstige Betriebskosten

Diese Kostenposition umfasst Betriebskosten für Räumlichkeiten mit technischen Anlagen der Betriebsführung, die nicht Teil der Betriebskostenabrechnung mit der XXXX sind. Betriebskosten fallen an, um die Räumlichkeiten betriebsbereit zu halten.

1.3.5.11 Netzbetrieb (NB) Notfallsmanagement

Diese Kostenposition umfasst Leistungen für die Tunnelsicherheit, wie z.B. Tunnelrettungszüge und Feuerwehrleistungen, die für einen Notfall vorgehalten werden.

1.3.6 NBS St. Pölten - Wien/NBS Unterinntal

Mit dem Fahrplanjahr 2013 wurden neue Streckenabschnitte auf der Westachse (Neubaustrecke Wien - St. Pölten) und auf der Brennerachse (Neubaustrecke Unterinntal) in Betrieb genommen. (Die unter den oben erwähnten Kostenpositionen einschließlich Unterpositionen angeführten Kosten sind auch in den Plankosten der beiden Neubaustrecken anzuerkennen, nicht dagegen die Kostenpositionen Hausverwaltung (HV) IM Betriebskosten, Hausverwaltung (HV) IM Energiekosten, Hausverwaltung (HV) Service, Reinigung, sonstige Betriebskosten, sonstige Energieaufwendungen, Hilfsleistung, Sicherheit und Teile des Integrierten Streckenmanagement Managementservice.)

1.4 Gemäß der nachstehenden Aufstellung entfielen folgende Kostenpositionen für die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 auf die jeweiligen Streckenkategorien (die nicht zu berücksichtigenden Kosten sind durchgestrichen):

Bild kann nicht dargestellt werden

Kosten für die Brennerachse:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

Kosten für die sonstigen internationalen Achsen:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

Kosten für Sonstige Kernnetze:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

Kosten für das Ergänzungsnetz:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

1.5 Das Infrastruktur-Benützungsentgelt setzt sich aus dem Entgeltsatz je Zugkilometer (Zug-km) und dem Entgeltsatz je Bruttotonnenkilometer (Btkm) zusammen. Das gewichtsabhängige Entgelt je Btkm basiert auf den Abnützungskosten. Die Entgelte je Zug-km gründen auf den Betriebsführungskosten. Differenziert nach Verkehrsart ergeben sich folgende Kostensätze für den Personenverkehr, Güterverkehr und Dienstzüge sowie Einzelwagenverkehr:

Bild kann nicht dargestellt werden

Bild kann nicht dargestellt werden

1.6 Das Infrastrukturbenützungsentgelt wurde meist jährlich indexiert. Im Vergleich zu den Plankosten lagen die Preisindexierungen jeweils unter den Kostensteigerungen.

Bild kann nicht dargestellt werden

1.7 Die bescheidengegenständlichen Infrastrukturbenützungsentgelte liegen nicht nur unter den Vollkosten, sondern auch unter den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten.

Für die Westachse ergibt sich - unter ausschließlicher Berücksichtigung der Kostenpositionen, die als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend zu qualifizieren sind - bei einer Gegenüberstellung der IST-Kosten und der gesamten IST-IBE-Einnahmen folgende Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Für die Brennerachse beläuft sich unter Heranziehung der Kosten, die als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend zu qualifizieren, die Kostendeckung wie folgt:

Bild kann nicht dargestellt werden

Für sonstige internationale Achsen zeigt die Gegenüberstellung der IST-Kosten und der IST-IBE-Einnahmen - bei ausschließlicher Berücksichtigung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten - folgende Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Für das Sonstige Kernnetz ergibt sich - unter Heranziehung lediglich der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten - eine Kostendeckung zwischen 31% und 33%:

Bild kann nicht dargestellt werden

Für das Ergänzungsnetz zeigt sich unter Berücksichtigung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten ein Kostendeckungsgrad zwischen 16% und 17%:

Bild kann nicht dargestellt werden

1.8 Stellt man die (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierten) Kostensätze je Verkehrsart und Streckenkategorie den durchschnittlichen Entgeltsätzen gegenüber, die neben dem Zug-km Entgelt auch das Btkm Entgelt multipliziert mit dem durchschnittlichen Gewicht je Verkehrsart und je Streckenkategorie enthalten, ergibt sich folgender Kostendeckungsgrad im Personenverkehr auf der Westachse (für die Jahre 2011 bis 2015 wurden die IST-Werte und für die Jahre 2016 und 2017 die Plan-Werte herangezogen):

Bild kann nicht dargestellt werden

Stellt man den (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierten) Kostensatz des Güterverkehrs und der Dienstzüge auf der Westachse dem durchschnittlichen Entgeltsatz gegenüber, ergibt dies folgende Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Die Kostendeckung aus dem Vergleich des (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierten) Kostensatzes des Einzelwagenladungsverkehrs auf der Westachse mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz beläuft sich folgendermaßen:

Bild kann nicht dargestellt werden

Aus der Gegenüberstellung des (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierten) Kostensatzes des Personenverkehrs auf der Brennerachse mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz resultiert folgende Kostendeckung, wobei das Jahr 2011 eine Ausnahme darstellt, weil aufgrund der Brennersperre im Jahr 2012 die Kosten 2011 weit unter dem mehrjährigen Durchschnitt lagen:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Vergleich des (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierten) Kostensatzes des Güterverkehrs und der Dienstzüge auf der Brennerachse mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz ergibt folgende Kostendeckung, wobei die Kosten im Jahr 2011 aufgrund der Brennersperre im Jahr 2012 weit unter dem mehrjährigen Durchschnitt lagen und das Jahr 2012 einen Ausreißer darstellt:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der (um die nicht anzuerkennenden Kosten korrigierte) Kostensatz des Einzelwagenladungsverkehrs auf der Brennerachse ergibt mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz Folgendes:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der ebenfalls korrigierte Kostensatz des Personenverkehrs auf den sonstigen internationalen Achsen führt im Vergleich mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz zu folgender Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Die Kostendeckung beim korrigierten Kostensatz des Güterverkehrs und der Dienstzüge auf den sonstigen internationalen Achsen stellt sich im Vergleich zum durchschnittlichen Entgeltsatz wie folgt dar:

Bild kann nicht dargestellt werden

Beim korrigierten Kostensatz des Einzelwagenladungsverkehrs auf den sonstigen internationalen Achsen führt die Gegenüberstellung mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz zu folgender Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Stellt man den korrigierten Kostensatz des Personenverkehrs auf dem Sonstigen Kernnetz dem durchschnittlichen Entgeltsatz gegenüber, ergibt dies:

Bild kann nicht dargestellt werden

Die Kostendeckung beim korrigierten Kostensatz des Güterverkehrs und der Dienstzüge auf dem Sonstigen Kernnetz stellt sich wie folgt dar:

Bild kann nicht dargestellt werden

Wenn der korrigierte Kostensatz des Einzelwagenladungsverkehrs auf dem Sonstigen Kernnetz dem durchschnittlichen Entgeltsatz gegenübergestellt wird, ergibt dies:

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Vergleich des korrigierten Kostensatzes des Personenverkehrs auf dem Ergänzungsnetz mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz führt zu folgender Kostendeckung:

Bild kann nicht dargestellt werden

Beim korrigierten Kostensatz des Güterverkehrs und der Dienstzüge auf dem Ergänzungsnetz ergibt sich:

Bild kann nicht dargestellt werden

Die Gegenüberstellung des korrigierten Kostensatzes des Einzelwagenladungsverkehrs auf dem Ergänzungsnetz mit dem durchschnittlichen Entgeltsatz ergibt:

Bild kann nicht dargestellt werden

1.8 Im Jahr 2010 hat Frau XXXX für die mitbeteiligte Partei eine Studie erstellt, die in einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren herangezogen wurde. In der Studie "XXXX aus dem Jahr XXXX wird im Quellenverzeichnis in einer von insgesamt 36 Fußnoten ein Fachgespräch mit Frau XXXX angeführt, das mit 29.4.2013 datiert ist und auf das auf S. 9 und S. 12 der Studie verwiesen wird (AS 2233). In ihrem Lebenslauf auf der homepage des XXXX wurde neben zahlreichen anderen Tätigkeitsfeldern auch angeführt, dass die Genannte im Rahmen der Arbeitsgruppe am Institut an "vielen Projekten der Auftragsforschung für staatliche Institutionen (z.B. BMVIT), Kammern und Verbände (z.B. WKÖ und Handelskammer Wien) sowie Unternehmen (z.B. XXXX) mitgewirkt" habe.

2. Beweiswürdigung:

Aus folgenden Gründen schließt sich der erkennende Senat den Feststellungen der belannten Behörde, und zwar soweit diese Feststellungen die (in weiterer Folge rechtlich als solche zu qualifizierenden) "unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten" betreffen, an:

2.1 Die Feststellungen zu den Basisentgelten, die von der mitbeteiligten Partei verrechnet wurden, ergeben sich aus dem von der belannten Behörde vorgelegten Verwaltungsakt und den jeweiligen Anlagen der SNNB für den verfahrensgegenständlich relevanten Zeitraum der Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017. Der Inhalt d

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at