



BK10-19-0041_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund des Antrages

der Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH, Steinriedendamm 15, 38108 Braunschweig,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Antragstellerin,

vom 10.01.2019, geändert durch E-Mail vom 27.05.2019 und durch Schreiben vom
29.08.2019 und 01.10.2019, auf Genehmigung der Trassenentgelte und Entgeltgrundsätze
für die Netzfahrplanperiode 2018/2019,

Hinzugezogene:

1. Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Henning-von-Tresckow-Str. 2-8, 14667 Potsdam,
2. NEB-Betriebsgesellschaft mbH (NEB-B), Georgenstraße 22, 10117 Berlin,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin:

[REDACTED]

der Hinzugezogenen zu 1.:

[REDACTED]



der Hinzugezogenen zu 2.:



hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Wolfram Krick und
den Beisitzer Jan Kirchhartz

auf die mündliche Verhandlung vom 30.08.2019

am 18.10.2019 beschlossen:

1. Die Trassenentgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerin werden für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 wie folgt genehmigt (Darstellung der gestrichenen Passagen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

Segment [in EUR/Trkm]	Entgelt	uKZ	Vollkosten- aufschlag	Rendite
SPNV	5,12 6,38	1,69	3,43 4,37	0,32
SPFV	1,69	1,69	0,00	0,00
SGV	3,23 3,80	1,69	1,54 1,92	0,19

2. Die von der Antragstellerin zuletzt gemäß Schreiben vom 01.10.2019 klargestellten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 mit der Änderung genehmigt, dass Ziffer „3.1 Allgemeines“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wie folgt gefasst wird (Darstellung der gestrichenen Passagen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

3.1 Allgemeines

[...]

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket je Marktsegment setzt sich aus den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ) und einem Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten (Vollkostenzuschlag) gemäß der relativen Tragfähigkeit des jeweiligen Marktsegmentes nach § 36 ERegG sowie möglichen weiteren Elementen (z.B. Nachlass gem. § 38 ERegG) zusammen. ~~In den weiteren Elementen ist eine angemessene Rendite gemäß § 36 Abs. 2 ERegG berücksichtigt. Diese umfasst u.a. Wagnis und Gewinn sowie Rückla-~~

gen für erforderliche Investitionen.

Entgelt für Mindestzugangspaket je Marktsegment = Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (uKZ) + Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten (Vollkostenzuschlag) + ~~angemessene Rendite (gem. § 36 Abs. 2 ERegG)~~ – Nachlass zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad (gem. § 38 Abs. 3 ERegG)
[...]

3. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.

Inhaltsverzeichnis

I. Sachverhalt	7
II. Gründe	11
II. 1 Zuständigkeit und Verfahren	11
II. 2 Genehmigungspflichtigkeit	13
II. 3 Genehmigungsfähigkeit	14
II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens	14
II. 3.2 Prüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze	15
II. 3.2.1 Prüfkonzept und Prüfungsschritte	16
II. 3.2.2 Kostenbegriff und Kapitalverzinsung	17
II. 3.2.3 Bestimmung der Entgeltobergrenze	21
II. 3.2.3.1 Kostenbasis ohne Kapitalkosten	22
II. 3.2.3.1.1 Materialaufwand	27
II. 3.2.3.1.2 Personalaufwand	30
II. 3.2.3.1.3 Abschreibungen	30
II. 3.2.3.1.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen	30
II. 3.2.3.1.5 Kostenmindernde Erlöse und Erträge	37
II. 3.2.3.2 Kapitalkosten	37
II. 3.2.3.2.1 Kapitalbasis	39
II. 3.2.3.2.2 Eigenkapitalzinssatz	39
II. 3.2.3.2.3 Fremdkapitalzinssatz	44
II. 3.2.3.2.4 Zusätzliche Berücksichtigung einer Umsatzrendite	45
II. 3.2.4 Bestimmung Entgeltvolumen	45
II. 3.2.5 Vergleich Entgeltobergrenze mit Entgeltvolumen	46
II. 3.3 Entgeltbildung	47
II. 3.3.1 Entgeltbildungsvorschriften nach § 32 ERegG	47
II. 3.3.2 Weitere Entgeltbildungsvorschriften für nicht gemäß § 2 Abs. 7 ERegG befreite BdS	48
II. 3.4 Entgeltfestsetzung	49

II. 3.5 Darlegung der Entgeltgrundsätze	50
Hinweise zu Kosten	51
Rechtsbehelfsbelehrung.....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestimmung Entgeltobergrenze22

Tabelle 2: Kürzungen der Beschlusskammer im Überblick23

Tabelle 3: Kürzung von Materialaufwand.....27

Tabelle 4: RIN – HIG Infrastrukturbetreibervertrag Schlüsselung28

Tabelle 5: Kürzung von sonstigen betrieblichen Aufwendungen30

Tabelle 6: DESAG – HIG Geschäftsbesorgungsvertrag Schlüsselung.....31

Tabelle 7: RIN - HIG Geschäftsbesorgungsvertrag Schlüsselung.....32

Tabelle 8: Bestimmung der Kapitalkosten.....38

Tabelle 9: Festsetzung des Eigenkapitalzinssatzes40

Tabelle 10: Bestimmung Kostenüberdeckung47

Tabelle 11: Beantragte Entgelte49

Tabelle 12: Beantrage Entgelte (nach Aufsummierung der Aufschlagskomponenten).....49

Tabelle 13: Genehmigte Entgelte49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der Anhörungsschreiben 9

Abbildung 2: Herleitung der Antragstellerin zu Kosten aus wegfallenden Synergieeffekten ..25

Abbildung 3: HIG Projekt PZB Friedrichswalde Grobkostenschätzung34

I. Sachverhalt

Die Antragstellerin ist ein öffentliches nicht bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), welches im Jahr 2015 neu gegründet wurde. Die Antragstellerin betreibt die Bahnstrecke zwischen Joachimsthal und Templin in Brandenburg mit einer Streckenlänge von rund 26 km. Bei dieser Infrastruktur handelt es sich um eine reaktivierte Strecke mit Probebetrieb im SPNV für drei Jahre beginnend mit der Netzfahrplanperiode 2018/2019.

Mit E-Mail vom 10.01.2019 hat die Antragstellerin einen Genehmigungsantrag hinsichtlich ihrer Trassenentgelte für die Fahrplanperiode 2018/2019 gestellt.

Mit Schreiben vom 02.04.2019 hat die Beschlusskammer der Antragstellerin den Eingang ihres – nunmehr auch inklusive des Erhebungsbogens zur Darlegung der Entgeltkalkulation vorliegenden – Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt und unter dem Aktenzeichen BK10-19-0041_E das dem vorliegenden Beschluss zugrundeliegende Entgeltgenehmigungsverfahren eröffnet. Darüber hinaus hat die Bundesnetzagentur am 04.04.2019 auf ihrer Internetseite unter der Übersicht über alle laufenden sowie abgeschlossenen Verfahren der Beschlusskammer 10 eine Information über den Entgeltgenehmigungsantrag der Antragstellerin veröffentlicht und die SNB, welche die beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze enthielten, beigefügt. Des Weiteren hat die Bundesnetzagentur dort Hinweise darauf veröffentlicht, dass Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden, bis zum 18.04.2019 die Hinzuziehung zum Verfahren beantragen können und dass den Beteiligten die Möglichkeit zusteht, bis zum 18.04.2019 Stellungnahmen zum Verfahren einzureichen. Gleichzeitig hat die Bundesnetzagentur im Rahmen dieser Veröffentlichung darauf hingewiesen, dass im Hinzuziehungsantrag anzugeben ist, ob Einverständnis mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren (Verzicht auf eine öffentliche mündliche Verhandlung) besteht; im Falle der Nichtäußerung werde dies als Verzicht auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung gewertet.

Bis zum 18.04.2019 sind zwei Hinzuziehungsanträge fristgerecht gestellt und im Anschluss daran positiv beschieden worden. Äußerungen der Hinzugezogenen zum Wunsch nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung erfolgten mit E-Mails vom 26.06.2019 (Hinzugezogene zu 1) bzw. vom 28.06.2019 (Hinzugezogene zu 2).

Die Bundesnetzagentur hat eine sogenannte Geschlossene Benutzergruppe (GBG) eingerichtet, zu der sich die Hinzugezogenen bzw. deren Verfahrensbevollmächtigte und die Antragstellerin anmelden konnten. Die Bundesnetzagentur hat dort verfahrensrelevante Unterlagen in elektronischer Form eingestellt. Sie können seitdem von den Berechtigten abgerufen werden, wobei die Dokumente zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen teilweise geschwärzt sind.

Die Hinzugezogenen weisen auf die im Vorfeld der Reaktivierung der antragsgegenständlichen Infrastruktur geführten Gespräche vom 26.09.2018 hin, in denen ein Trassenpreis in Höhe von 4,98 EUR/Trkm für das Segment SPNV für die Dauer des Probebetriebs vereinbart worden sei und weisen auf die nun durch die höheren beantragten Trassenentgelte entstehenden potentiellen Mehrkosten hin (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 1 vom 29.04.2019 bzw. der Hinzugezogenen zu 2 vom 06.05.2019).

Die Hinzugezogene zu 2 äußert in ihren Stellungnahmen vom 03.06.2019, 09.07.2019, 19.08.2019, 20.08.2019 und 14.10.2019 Zweifel an der Schutzwürdigkeit der durch die Antragstellerin geltend gemachten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und fordert eine weitergehende Offenlegung von Informationen zur Herstellung einer verbesserten Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

Weitere in den Stellungnahmen der Hinzugezogenen diskutierte Punkte betreffen:

- Die der Kalkulation der Trassenentgelte zugrundeliegende Betriebsleistung im SPNV (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 1 vom 06.05.2019 und der Hinzugezogenen zu 2 vom 03.06.2019).
- Die Abweichung der ursprünglich, d. h. unter der nun obsoleten Annahme, dass das konzernverbundene EVU (HANSeatische Eisenbahn GmbH (HANS)) auf der antragsgegenständlichen Infrastruktur Verkehrsleistungen erbringt, kalkulierten Kosten für den Betrieb der Schienenwege von den nun höheren angesetzten Kosten (Stellungnahmen der Hinzugezogenen zu 2 vom 03.06.2019, 09.07.2019, 19.08.2019 und 14.10.2019).
- Zweifel an der Angemessenheit der Höhe der von der Antragstellerin geltend gemachten Kosten aus Dienstleistungsverträgen mit konzernverbundenen Unternehmen (Stellungnahmen der Hinzugezogenen zu 2 vom 03.06.2019, 19.08.2019, 20.08.2019 und 14.10.2019)
- Zweifel an der sachgerechten Allokation der Kosten auf die Geschäftsbereiche Mindestzugangspaket und Serviceeinrichtungen (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 2 vom 03.06.2019)
- Zweifel an der Realisierung der Investition in die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) in 2019 und an der Annahme, dass keine Fördermittel hierfür zur Verfügung stünden (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 2 vom 03.06.2019 und 09.07.2019); Hinweis auf Unklarheiten bezüglich der Behandlung der Investition im Rahmen des Pachtverhältnisses der Antragstellerin mit der DB Netz AG und Zweifel an der handels- und regulierungsrechtlichen Zulässigkeit des geplanten Umgangs mit der Investition durch die Antragstellerin (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 2 vom 14.10.2019).
- Den im Rahmen der Antragsänderung vom 29.08.2019 durch die Antragstellerin erhöht in Ansatz gebrachten weiterverrechneten Personalaufwand aus Dienstleistungsanspruchnahme, welcher eine Erhöhung der für die Leistungserbringung geltend gemachten Kosten und somit ein höheres beantragtes Entgelt bedingt (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 1 vom 25.09.2019, 26.09.2019 und 07.10.2019; Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 2 vom 14.10.2019).
- Rügen bezüglich des nach Ansicht der Hinzugezogenen zu 2 zu ihrem Nachteil erfolgten Verfahrensführung (Stellungnahme vom 26.09.2019).
- Der Umgang mit Aufwand/Ertrag aus Beratungsverträgen der Antragstellerin im Rahmen der Entgeltkalkulation (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 1 vom 07.10.2019; Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 2 vom 14.10.2019).

Die Antragstellerin hat ihren Antrag mit Mitteilung vom 27.05.2019, vom 29.08.2019 und 01.10.2019 geändert und insbesondere die beantragten Entgelte im Segment SPNV angepasst. Sie beantragt nunmehr,

die in den SNB-BT zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte und Entgeltgrundsätze gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 ERegG i.V.m. § 32 ERegG zu genehmigen.¹

Der Antrag (Stand: 01.10.2019) umfasst folgende Anlagen:

- SNB-BT, diese beinhalten die beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze

¹ § 45 Abs. 1 S. 2 ERegG ist anzuwenden insoweit diese Norm nicht auf Normen verweist, die gem. § 2 Abs. 3 Nr. 2 vorliegend keine Anwendung finden. Als Prüfungsmaßstab für die Genehmigung von Entgelten der gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 2 ausgenommenen Unternehmen sind die Anforderungen des § 32 ERegG anzuwenden.

- Anlage: Erläuterung Trassenpreisberechnung nach Anpassung
- Erhebungsbogen für die Entgeltgenehmigung nach § 33 ERegG

Im Rahmen des Verfahrensverlaufs hat die Beschlusskammer Auskunftersuche in Form von Anhörungen an die Antragstellerinnen übersandt. In Abbildung 1 sind die thematischen Schwerpunkte der jeweiligen Anhörungersuchen dargestellt.

Thema ↓ / Anhörungsschreiben bzw. E-Mail →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 ²
Versand	11.1	6.3	25.3	2.4	25.4	8.5	23.5	7.6	27.6	8.7	25.7	9.9
Frist	18.1	13.3	-	9.4	3.5	15.5	4.6	24.6	4.7	15.7	8.8	16.9
Verlängerte Frist												1.10
Antwort	11.2	18.3	1.4	3.5	3.5	19.5	4.6	26.6	7.7	15.7	14.8	1.10
Einreichung / Anpassung / Erläuterung EHB	●	●		●		●	●	●	●			●
Bilanzansatz MZP / Kapitalkosten				●		●	●	●				●
Hinweise zu Entgeltregelungen SNB			●									●
Verträge mit konzernverbundenen Unternehmen				●						●	●	●
Aufgliederung Aufwandspositionen				●								
Betriebsleistungsprognose					●	●	●					
Entgeltsystematik					●							
Allokation / Abgrenzung MZP u SE								●	●			●
"Synergie"-Kosten						●	●	●				
Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse								●			●	●
Geplante Investitionen in PZB							●	●			●	●
Jahresabschluss aus 2017 und 2018									●			
Sonstige Entgelte											●	

Abbildung 1: Übersicht der Anhörungsschreiben

Gemäß § 77 Abs. 6 ERegG entscheidet die Beschlusskammer auf Grund öffentlicher mündlicher Verhandlung. Mit Einverständnis aller Beteiligten kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden. Die Antragstellerin und die Hinzugezogene zu 1 haben auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Die Hinzugezogene zu 2 hat dagegen kein Einverständnis zu einem Verzicht ausgesprochen. Die Beschlusskammer hat deshalb zu einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 27.08.2019 geladen, welche anschließend auf Wunsch der Hinzugezogenen zu 2 und mit Einverständnis der Beteiligten auf den 30.08.2019 verlegt worden ist. Die Antragstellerin und die Hinzugezogene zu 2 haben ihre Teilnahme zu dem neuen Verhandlungstermin mit Schreiben jeweils vom 20.08.2019 zugesagt.

Mit Schreiben vom 23.08.2019 hat der Verfahrensbevollmächtigte der Antragstellerin angezeigt, die Antragstellerin nunmehr zu vertreten, und beantragt, den bereits zugesagten Verhandlungstermin zu verlegen. Dem Verlegungsantrag des Verfahrensbevollmächtigten der Antragstellerin hat nicht entsprochen werden können. Aus einer Reihe von Alternativtermi-

² Die Antwort zu Ziffer „I. Anhörung bezüglich der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse“ der Anhörung-E-Mail vom 09.09.2019 erfolgte nach erstmalig gewährter Fristverlängerung zum 23.09.2019. Zur Beantwortung der übrigen, noch offenen Punkte wurde der Antragstellerin im weiteren Verlauf auf Antrag eine weitere Fristverlängerung bis zum 30.09.2019 bzw. auf weiteren Antrag bis zum 01.10.2019 gewährt.

nen, verteilt über mehrere Wochen, hat sich kein für alle Verfahrensbeteiligten geeigneter Ersatztermin finden lassen.

Die Antragstellerin hat daraufhin mit Schreiben vom 29.08.2019 einen Befangenheitsantrag gegen die an der ablehnenden Entscheidung zum Verlegungsantrag beteiligten Personen gestellt. Die Beschlusskammer hat am 05.09.2019 in Besetzung ohne die vom Befangenheitsantrag betroffenen Personen entschieden, dass keine Gründe vorlägen, die geeignet seien, Misstrauen gegen die vom Befangenheitsantrag betroffenen Personen zu rechtfertigen.

Mit Schreiben vom 29.08.2019 hat die Antragstellerin zudem mitgeteilt, dass sie ihre Teilnahmezusage für die öffentlich mündliche Verhandlung am 30.08.2019 zurückziehe. Da aufgrund des Fernbleibens der Antragstellerin eine Verhandlung unter ausschließlicher Beteiligung der Hinzugezogenen zu 2 abzusehen war, hat die Hinzugezogenen zu 2 ihre Teilnahme ebenfalls abgesagt. Da am Verhandlungstermin keine Verfahrensbeteiligten und keine sonstige Öffentlichkeit zugegen gewesen sind, ist auf die Erörterung des Sach- und Streitstandes verzichtet worden. Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll der öffentlichen mündlichen Verhandlung verwiesen.

Noch offene Fragen und Diskussionspunkte sind (weiter) im schriftlichen Verfahren erörtert worden.

Die Entscheidung ist zudem mit der im Eisenbahnbereich tätigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Ausführungen unter Ziffer II sowie auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

II. Gründe

Die Genehmigung wird im tenorierten Umfang erteilt. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.

Die Entscheidung beruht auf § 33 Abs. 1 S. 2 ERegG. Die formalen Vorgaben der §§ 46 analog, 77 und 79 ERegG sind eingehalten (hierzu unter Ziffer II.1). Die beantragten Entgelte sind genehmigungspflichtig (hierzu unter Ziffer II.2) und in der tenorierten Höhe genehmigungsfähig (hierzu unter Ziffer II.3).

II. 1 Zuständigkeit und Verfahren

Zuständig für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i.V.m. § 77 Abs. 1 Satz 1 ERegG eine Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Organisatorisch ist die Zuständigkeit behördenintern der Beschlusskammer 10 zugeordnet.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden. Insbesondere ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Den Beteiligten ist umfangreich Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden.

Gemäß § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG entscheidet die Beschlusskammer auf Grund öffentlicher mündlicher Verhandlung. Eine öffentliche mündliche Verhandlung wurde am 30.08.2019 durchgeführt.

Die Antragstellerin und die Hinzugezogene zu 1 hatten zuvor auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Die Hinzugezogene zu 2 hatte dagegen kein Einverständnis zu einem Verzicht ausgesprochen. Die Beschlusskammer hatte deshalb zu einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 27.08.2019 geladen, welche anschließend auf Wunsch der Hinzugezogenen zu 2 und mit Einverständnis der Beteiligten auf den 30.08.2019 verlegt wurde. Die Antragstellerin verzichtete allerdings mit Schreiben vom 23.08.2019 auf eine zunächst zugesagte Teilnahme mit der Begründung, dass der Verfahrensbevollmächtigte der Antragstellerin an diesem Termin nicht verfügbar sei. Einem Verlegungsantrag des Verfahrensbevollmächtigten der Antragstellerin konnte nicht entsprochen werden. Aus einer Reihe von Alternativterminen verteilt über mehrere Wochen hatte sich kein für alle Verfahrensbeteiligten geeigneter Ersatztermin finden können. Zudem hielt die Beschlusskammer die Gründe für den Terminverlegungsantrag zwar für nachvollziehbar, aber nicht zwingend für eine Verlegung. Ferner war der Termin dem Verfahrensbevollmächtigten bei Mandatsübernahme bekannt. Nachdem per Vorsitzendenverfügung die von der Antragstellerin beantragte Verlegung der für den 30.08.2019 in diesem Verfahren anberaumten öffentlichen mündlichen Verhandlung mit E-Mail vom 28.08.2019 abgelehnt worden war, hatte die Antragstellerin mit Schreiben vom 29.08.2019 mitgeteilt, sie lehne die an der ablehnenden Entscheidung zum Verlegungsantrag beteiligten Personen der Beschlusskammer wegen der Besorgnis der Befangenheit ab. Die Beschlusskammer entschied am 05.09.2019 in Besetzung ohne die vom Befangenheitsantrag betroffenen Personen, dass keine Gründe vorlägen, die geeignet seien, Misstrauen gegen die vom Befangenheitsantrag betroffenen Personen zu rechtfertigen. Die Hinzugezogene zu 2 verzichtete auf eine zunächst zugesagte Teilnahme, da ihr eine Verhandlung ohne eine Teilnahme der Antragstellerin wenig sinnvoll erschien.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist den Beteiligten damit die Möglichkeit gegeben worden, an der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 30.08.2019 teilzunehmen. Die Beschlusskammer nimmt zur Kenntnis, dass es der Antragstellerin wichtig war, an dem Termin mit ihrem zwischenzeitlich beauftragten Verfahrensbevollmächtigten teilzunehmen. Die Beschlusskammer nimmt ebenso zur Kenntnis, dass der von seiner Mandantin zunächst (vor Mandatierung des Verfahrensbevollmächtigten) bestätigte Termin dem Verfahrensbevoll-

mächtigen der Antragstellerin aus den von seiner Seite dargelegten Gründen ungeeignet schien. In Anbetracht der Verlegungsbemühungen ließ sich jedoch innerhalb der zeitlichen Rahmenbedingungen kein Termin finden, an dem alle Verfahrensbeteiligten in der gewünschten Besetzung einschränkungslos hätten teilnehmen können. Eine Teilnahme an dem festgesetzten Termin schien dagegen allen Parteien zumutbar. Unabhängig davon ist aber auch ohne Teilnahme an der Verhandlung der Anspruch der Antragstellerin auf rechtliches Gehör sichergestellt gewesen. Stellungnahmen sind auch außerhalb der öffentlichen mündlichen Verhandlung möglich und finden Eingang in das Verfahren. Vom schriftlichen Verfahren wurde im vorliegenden Genehmigungsverfahren umfangreich Gebrauch gemacht. Die Antragstellerin hatte sich zudem grundsätzlich mit einer Entscheidung ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung einverstanden erklärt. Dem folgend scheint die Antragstellerin zumindest keine fundamentalen Bedenken gegen eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren bzw. unter Verzicht auf eine mündliche Verhandlung gehabt zu haben.

Mit Bezug auf die Hinzugezogene zu 2 nimmt die Beschlusskammer zur Kenntnis, dass Bedürfnis zu einem direkten mündlichen Austausch in einer Verhandlung mit der Antragstellerin bestand. Es besteht jedoch keine Teilnahmepflicht an den Verhandlungen. Es liegt somit außerhalb des Einflussbereichs der Beschlusskammer, ob Verfahrensbeteiligte an der Verhandlung teilnehmen oder nicht. Dass insbesondere Bedürfnis auch zu einem Austausch mit der Antragstellerin bestand, hält die Beschlusskammer für nachvollziehbar. In den Regelungen des § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG ist jedoch zunächst nur die Möglichkeit angelegt, die eigenen Positionen in den streitgegenständlichen Punkten in einer Verhandlung vorzutragen. Diese Möglichkeit hätte die Hinzugezogene zu 2 im Rahmen der anberaumten Verhandlung auch ohne die Teilnahme der Antragstellerin gehabt. Der Hinzugezogenen zu 2 ist dennoch zuzugestehen, dass der von ihr erhoffte – über den in der gesetzlich angelegten Regelung hinausgehende – Mehrwert der Verhandlung ohne die Teilnahme der Antragstellerin nicht greifbar schien und sie deshalb auf eine Teilnahme verzichtete.

Da am Verhandlungstermin keine Verfahrensbeteiligten und keine sonstige Öffentlichkeit zugegen waren, wurde auf die Erörterung des Sach- und Streitstandes verzichtet. Noch offene Fragen und Diskussionspunkte wurden (weiter) im schriftlichen Verfahren erörtert.

Die Bundesnetzagentur hat die beantragten Entgelte analog § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei Fristen festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt und Stellungnahmen abgegeben werden konnten. Auf entsprechenden Antrag sind zwei Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen worden. Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt.

Unter Berufung auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse hat die Antragstellerin die von ihr erstellten Unterlagen auch in einer um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung eingereicht. Die Antragstellerin und die Hinzugezogenen haben zur Wahrung ihrer Beteiligungsrechte durch Bereitstellung der Verfahrensunterlagen in der geschlossenen Benutzergruppe (GBG) Einsicht in die Verfahrensakten erhalten.

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind „alle auf ein Unternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger ein berechtigtes Interesse hat.“³ Ein Geheimhaltungsinteresse ist dabei immer dann anzunehmen, wenn das Bekanntwerden der Tatsache geeignet ist, den Wettbewerb des Konkurrenten zu fördern oder die Stellung des eigenen Betriebes im Wettbewerb zu schwächen oder wenn es geeignet ist,

³ BVerfG, Beschluss vom 14.03.2006, Az. 1 BvR 2087/03 und 1 BvR 2111/03.

dem Geheimnisträger wirtschaftlichen Schaden zuzufügen, indem etwa exklusives technisches oder kaufmännisches Wissen den Marktkonkurrenten zugänglich gemacht wird.⁴ Maßgeblich sind nicht allein die Vorstellungen des Beteiligten; die Geheimnisse müssen auch objektiv unter Berücksichtigung vor allem der Wertungsvorgaben des Verfassungsrechts geheimhaltungswürdig sein.⁵ Im Einzelfall ist daher auch zu prüfen, ob ein geltend gemachtes Interesse an der Geheimhaltung tatsächlich schützenswert ist. Hieran fehlt es insbesondere auch dann, wenn eine umfassende Interessenabwägung ergibt, dass das subjektive Geheimhaltungsinteresse hinter wichtigeren öffentlichen Interessen oder höher zu bewertenden Rechtsgütern der Allgemeinheit zurücktritt.⁶ Im Allgemeinen kann die Wettbewerbsrelevanz bei unternehmensbezogenen Informationen dabei auch durch Zeitablauf abnehmen.⁷

Hinsichtlich der von der Antragstellerin vorgenommenen Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse hielt die Beschlusskammer diese in einigen Teilen für nicht unmittelbar nachvollziehbar.

Nach Einschätzung der Beschlusskammer waren Daten insbesondere in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Aggregationsebene ungeschwärzt zur Verfügung zu stellen. Bei der von der Beschlusskammer als nicht mehr schützenswert eingestuft Aggregationsebene handelte es sich um die Offenlegung höher aggregierter Informationen, die sich in der Regel nicht nachteilig auf die Wettbewerbssituation des betreffenden Unternehmens auswirken. Um das Recht der Hinzugezogenen auf rechtliches Gehör und eine angemessene Beteiligung am Verwaltungsverfahren sicherzustellen, wurden die – insoweit betroffenen – ungeschwärzten Dokumente in die GBG eingestellt.

Die mit Schreiben vom 01.10.2019 zur Nachvollziehbarkeit der letzten Antragsänderung durch die Antragstellerin übermittelte Abbildung mit der Überschrift „Erläuterung Trassenpreisberechnung nach Anpassung“⁸, welche den Hinzugezogenen ermöglicht, die Antragsänderung im Detail nachzuvollziehen, wurde auf Betreiben der Beschlusskammer durch die Antragstellerin mit E-Mail vom 08.10.2019 nachträglich allen Verfahrensbeteiligten offengelegt.

Von einer Beteiligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde sowie der Kartellbehörde i. S. d. § 9 Abs. 3 BEVVG wurde abgesehen, da die Entscheidung keine Bedeutung für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat. Zugleich musste der Eisenbahninfrastrukturbeirat nicht zu der Entscheidung angehört werden. Es handelt sich bei der Entscheidung nicht um eine „grundlegende Entscheidung der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmärkt“ i. S. v. § 79 S. 4 ERegG.

II. 2 Genehmigungspflichtigkeit

Die vorgelegten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind genehmigungspflichtig. Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 ERegG sind die Entgelte eines Betreibers der Schienenwege für die Erbringung des Mindestzugangspakets einschließlich der Entgeltgrundsätze nach Anlage 3 Nummer 2 von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Bei der Antragstellerin handelt es sich um einen Betreiber der Schienenwege. Die Antragstellerin ist gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 2 ERegG von der Anwendbarkeit der §§ 8 bis 9, 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4 und der

⁴ Vgl. BVerwG, Urteil vom 28.5.2009, Az. 7 C 18/08, NVwZ 2009, 1113.

⁵ Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage, 2018, § 30 Rn. 8.

⁶ Vgl. Kallerhoff in, Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage, 2018, § 30 Rn. 20.

⁷ BVerwG, Urteil vom 17.3.2016, Az. 7 C 2/15, juris-Rn. 36, kein „Ewigkeitsschutz“.

⁸ Siehe S. 7, Abb. 4 des mit E-Mail vom 01.10.2019 übermittelten Antwortschreibens zur Anhörung vom 09.09.2019.

§§ 35, 36 und 38 ausgenommen. Die Möglichkeit, auch von der Genehmigungspflicht des § 45 ERegG ausgenommen zu sein, sieht § 2 Abs. 3 Nr. 2 ERegG hingegen nicht vor.

Die Antragstellerin hat darüber hinaus einen Antrag auf Befreiung gemäß § 2 Abs. 7 ERegG gestellt (Aktenzeichen: BK10-19-0004_B). Der Antrag ist allerdings noch nicht beschieden.

II. 3 Genehmigungsfähigkeit

Die Entgelte sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 45 Abs. 1 S. 2 ERegG. Danach ist die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Vorschriften der §§ 24 bis 30 ERegG sowie die weiteren in § 2 Abs. 3 Nr. 2 genannten Normen keine Anwendung finden. Prüfungsmaßstab für die Genehmigung von Entgelten der gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 2 ausgenommenen Unternehmen sind daher die Anforderungen des § 32 ERegG.

Unschädlich ist insoweit, dass sich § 32 ERegG nach seinem Wortlaut nur auf Betreiber von Serviceeinrichtungen, nicht aber auf Betreiber der Schienenwege bezieht. Insoweit dürfte es sich um einen redaktionellen Fehler handeln. Der eindeutige Verweis in § 33 Abs. 1 S. 2 ERegG auf die Genehmigungsanforderungen des § 32 ERegG stellt auf eine Anwendbarkeit des § 32 ERegG auch auf Betreiber der Schienenwege ab. Würde man eine solche Anwendbarkeit entgegen des Wortlauts des § 33 Abs. 1 S. 2 ERegG verneinen und damit die Grenzen der Auslegung überschreiten, existierte kein Maßstab, an dem die beantragten Entgelte für Betreiber der Schienenwege zu messen wären. Letzteres ist jedoch nicht mit dem Sinn und Zweck des § 2 Abs. 3 Nr. 2 ERegG vereinbar, da hierdurch die ausgenommenen Betreiber der Schienenwege nicht generell vom Genehmigungserfordernis entbunden werden sollen, sondern ihnen lediglich eine Erleichterung bei der Entgeltaufstellung verschafft werden soll.

II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens

Die formalen Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens sind im erforderlichen Umfang gegeben. Soweit die formalen Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens nicht vorliegen, ist dies für die vorliegende Entscheidung letztendlich ohne Bedeutung.

Gemäß § 46 ERegG ist die Genehmigung mindestens sechs Monate vor Ablauf der Trassenbestellfrist bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben des ERegG beizufügen.

Der vorliegende Antrag ist zunächst vollständig, weil er – zumindest in seiner letzten Fassung – eine hinreichende Darlegung der Übereinstimmung des Antrags mit den Vorgaben des ERegG umfasst.

Die Frist, binnen derer Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 gestellt werden konnten, endete gemäß § 19 Abs. 3 i. V. m. Anlage 3 Ziffer 3 ERegG und Anlage 8 Ziffer 3 ERegG am 09.04.2018, sodass die Frist für die Antragstellung auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Antragstellerin am 09.10.2017 endete. Die Antragstellerin hat jedoch erstmalig am 10.01.2019 bei der Bundesnetzagentur die Genehmigung der Entgelte für die reaktivierte Strecke beantragt, zudem entsprachen die beigelegten Unterlagen nicht den Anforderungen des ERegG. Dieses Fristversäumnis ist jedoch – im Ergebnis – unbeachtlich.

Gemäß § 46 Abs. 1 S. 5 ERegG entscheidet die Regulierungsbehörde über die Anforderung und Berücksichtigung von nach Ablauf der Frist eingereichten Unterlagen. Nach § 46 Abs. 2

ERegG kann die Regulierungsbehörde, wenn sie auf Grund fehlender oder unrichtiger Unterlagen nicht über den Antrag entscheiden kann, ein vorläufiges Entgelt festsetzen und von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren einleiten. Nach § 67 Abs. 1 ERegG kann die Regulierungsbehörde Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, um Verstöße gegen das ERegG zu beseitigen oder zu verhüten. Auch kann ein Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 EUR festgesetzt werden.

Die bereits verspätete erstmalige Einreichung des Genehmigungsantrags ist dem Umstand geschuldet, dass es sich bei dem Genehmigungsantrag u. a. um Entgelte für Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer reaktivierten Strecke handelt. Die Abstimmungen zur Wiederaufnahme von SPNV-Leistungen auch mit den Projektpartnern zogen sich dabei noch bis in das Jahr 2019 hin, so dass es der Antragstellerin nicht angelastet werden kann, nicht bereits zum 09.10.2017 einen Antrag gestellt zu haben. Im vorliegenden Verfahren bestand zudem nach erstmaliger Einreichung des (unvollständigen) Antrags durch die Antragstellerin ständiger Kontakt zwischen ihr und der Bundesnetzagentur. Die Antragstellerin wurde mehrmals auf die Unzulänglichkeit der Unterlagen hingewiesen. Es war davon auszugehen, dass die Unterlagen zeitnah vollständig und richtig nachgereicht würden. Von einer Festsetzung eines Entgelts nach § 46 Abs. 2 ERegG oder einer anderen Maßnahme wurde in dieser Annahme daher abgesehen.

Das Warten auf den Eingang vollständiger und richtiger Antragsunterlagen ist im Hinblick auf die weitgehende Maßnahmenkompetenz der Regulierungsbehörde als milderer Mittel erst recht möglich, sodass die Nichteinhaltung der Antragsfrist vorliegend als unschädlich angesehen wird.

Gemäß § 46 Abs. 5 ERegG gilt das beantragte Entgelt als genehmigt, wenn die Regulierungsbehörde binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen und inhaltlich richtigen Unterlagen keine Entscheidung trifft. Ein vollständiger Antrag lag der Beschlusskammer am 27.05.2019 vor. Die Frist für den Eintritt der Genehmigungsfiktion kann jedoch analog § 46 Abs. 5 Satz 2 ERegG i. V. m. § 42a Abs. 2 Satz 3 VwVfG einmal angemessen verlängert werden, wenn dies durch die Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Beschlusskammer hat die vorgenannte Frist in diesem Verfahren mit Schreiben vom 19.07.2019 bis zum 30.10.2019 verlängert, da der Sach- und Streitstand erhebliche Schwierigkeiten aufweist, der ihn von durchschnittlichen Entgeltgenehmigungsverfahren unterscheidet. Mit heutigem Datum ist die Genehmigungsfiktion demnach bisher nicht eingetreten.

II. 3.2 Prüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze

Die beantragten Entgelte entsprechen im tenorierten Umfang den Voraussetzungen des § 32 ERegG (vgl. Tenorziffern 1 und 2).

Im Übrigen liegt das aus den beantragten Trassenpreisen berechnete Entgeltvolumen, zuzüglich des Entgeltvolumens aus sonstigen Entgelten, für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 (NFP 2018/2019) über der gemäß § 32 Abs. 1 ERegG zu bestimmenden Entgeltobergrenze (vgl. Tenorziffer 3).

Gemäß § 32 Abs. 1 ERegG dürfen die Entgelte für die Leistungserbringung die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen. Die durch den Betreiber der Schienenwege zu erbringenden Leistungen umfassen dabei gemäß § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m Anlage 2 Nr.1 zum ERegG die Leistungen des Mindestzugangspakets. Unter die Leistungen des Mindestzugangspakets fallen nach Anlage 2 Nr. 1:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;

- c) die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- e) die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden;
- f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Es sind insoweit diejenigen Kosten zu berücksichtigen, die einen Bezug zu den vorgenannten Leistungen aufweisen. Mit Blick auf die Kosten (ohne Kapitalkosten) bedeutet dies, dass ein direkter Zusammenhang zwischen diesen Leistungen und dem Kostenanfall bestehen muss. Mit Blick auf die Kapitalkosten muss die herangezogene Kapitalbasis einen unmittelbaren Bezug zu diesen Leistungen aufweisen.

Der Wortlaut der Vorschrift verdeutlicht dabei, dass lediglich das Übersteigen der Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns durch die Entgelteinnahmen untersagt wird, nicht hingegen das Unterschreiten. § 32 Abs. 1 ERegG regelt damit nicht ein zu erreichendes Zielentgelt, sondern lediglich eine Entgeltobergrenze.

Anders als in Entgeltgenehmigungsverfahren gemäß § 45 i. V. m. § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG kommt es mit Blick auf die gemäß § 32 Abs. 1 ERegG zu bestimmende Entgeltobergrenze somit nicht auf den Ausgleich der Kosten einschließlich einer kapitalmarktüblichen Verzinsung des eingesetzten Kapitals (vgl. § 25 Abs. 1 ERegG i. v. m. Anlage 4) an. Vielmehr ist im hier gegenständlichen Verfahren entscheidend, ob die Antragstellerin in der Netzfahrplanperiode 2018/2019 mit den dann geltenden Entgelten prognostisch Einnahmen erzielen wird, die die Kosten für die Leistungserbringung i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

Eine Überschreitung der gemäß § 32 Abs. 1 ERegG ermittelten Obergrenze würde im Übrigen wohl zugleich einen Verstoß gegen die Vorschrift des § 32 Abs. 2 ERegG begründen, welcher vorsieht, dass Entgelte so zu bemessen sind, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Denn der einerseits in § 32 Abs. 1 ERegG enthaltenen Grundregel und der andererseits in § 32 Abs. 2 ERegG erfolgten Ausgestaltung derselben (vgl. dazu BT-Drucksache 18/8334, Seite 197) dürfte ein einheitliches Verständnis des Bezugs zwischen Leistung und Kosten zugrunde liegen.

II. 3.2.1 Prüfkonzent und Prüfungsschritte

Der Bundesnetzagentur obliegt es gemäß § 32 Abs. 1 ERegG, die Einhaltung der Entgeltobergrenze zu überprüfen. Zudem haben gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 ERegG Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Übereinstimmung der beabsichtigten Entgeltfestsetzung mit den Vorgaben des ERegG darzulegen. Es ist somit Aufgabe der Beschlusskammer, diese Darlegung auf ihre Schlüssigkeit und inhaltliche Richtigkeit zu überprüfen.

Grundsätzlich lassen sich Prüfungsergebnisse mit einer Vollprüfung (lückenlosen Prüfung) oder einer Auswahlprüfung gewinnen. Werden nur ausgewählte Prüfungsgegenstände einbezogen, handelt es sich um eine Auswahlprüfung. Von einer bewussten [risikoorientierten] Auswahl spricht man, wenn die Auswahl der in die Stichprobe einzubeziehenden Fälle vom Prüfer subjektiv aufgrund seines Sachverständes, d. h. seiner persönlichen Kenntnisse und Erfahrungen, getätigt und diese Entscheidung eigenverantwortlich, selbständig und nach pflichtgemäßen Ermessen getroffen wird.⁹

⁹ Marten, K. / Quick, R. / Ruhnke, K. (2011): Wirtschaftsprüfung, 4. Auflage, Stuttgart, S. 252.

Die Beschlusskammer wendet im Rahmen der behördlichen Prüfung mit dem sog. „risiko-orientierten Prüfungsansatz“ eine Form der Auswahlprüfung an. Dieser Prüfungsansatz ist in § 317 Abs. 1 Satz 3 HGB kodifiziert. Danach wird festgelegt, dass die Prüfung so anzulegen ist, dass Unrichtigkeiten und Verstöße gegen Rechnungslegungsgrundsätze [hier: das Eisenbahnrecht], die sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage [hier: die Kosten- und Kapitalbasis des Mindestzugangspakets] wesentlich auswirken, erkannt werden. Weiterhin hat der Berufsstand der Wirtschaftsprüfer eigene Verfahrensweisen entwickelt, die in den Prüfungsstandards des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) wiedergegeben werden. Analog zu den handelsrechtlichen Vorgaben, den Prüfungsvorgaben des IDW und gemäß den eisenbahnrechtlichen Vorschriften wurde die Ermittlung im Rahmen des hiesigen Verfahrens geprüft.

Aufgrund der zeitlichen Restriktionen ist im vorliegenden Verfahren eine Schwerpunktsetzung auf ausgewählte Geschäftsvorfälle zwingend erforderlich. Aus diesem Grund wurde bei der Überprüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze das Augenmerk auf die Datenvollständigkeit sowie -konsistenz, die Allokation der Kosten, Erlöse sowie Erträge auf das Mindestzugangspaket und die Plausibilität der Kostenentwicklung gelegt. Im Rahmen dieser Überprüfung wurden auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen vorab insbesondere folgende Prüfungsfragen hergeleitet:

- Sind die Daten vollständig und konsistent?
- Besteht dem Grunde nach ein Bezug zum Mindestzugangspaket?
- Ist die Kostenallokation auf das Mindestzugangspaket der Höhe nach ordnungsgemäß erfolgt?
- Sind alle Kostenpositionen vollumfänglich erfasst oder eventuell doppelt erfasst?
- Ist die Ermittlung des angemessenen Gewinns nachvollziehbar?
- Ist die Systematik der Verbuchung der geprüften Sachverhalte nachvollziehbar?
- Ist die Kosten-, Erlös- und Ertragsentwicklung nachvollziehbar?

II. 3.2.2 Kostenbegriff und Kapitalverzinsung

Die erwarteten Erlöse aus Entgelten dürfen die Kosten für die Leistungserbringung i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen. Begrifflich referenziert der Gesetzgeber mit dem Begriff der „Kosten“ auf einen betriebswirtschaftlichen Kostenbegriff. Dies wird auch in Anlage 4 Nr. 1.1 zum ERegG deutlich. Dort heißt es:

„Die für die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 1 der Betreiber der Schienenwege anzusetzenden Kosten umfassen alle Kosten, die zur Erbringung des Mindestzugangspakets erforderlich sind. Diese Kosten bestehen aus den aufwandsgleichen Kosten nach Nummer 2, den Abschreibungen nach Nummer 3 und den Kapitalkosten nach Nummer 5 abzüglich sonstiger Erträge und Erlöse nach Nummer 4 nach Maßgabe einer an den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechenden Kostenermittlung (regulatorische Kostenermittlung).“

Auch wenn Anlage 4 zum ERegG nur im Zusammenhang mit der sog. Anreizsetzung gemäß §§ 25 bis 27 ERegG Anwendung findet, welche nur für nicht ausgenommene und/oder nicht befreite Betreiber der Schienenwege gilt, die das große Genehmigungsverfahren gemäß § 45 ERegG zu durchlaufen haben, kommt jedoch zumindest eine teilweise analoge Anwendung der Anlage 4 zum ERegG für das vorliegende Verfahren in Betracht.

Da die Regelungen für ausgenommene und/oder befreite Betreiber der Schienenwege, insbesondere die §§ 32 Abs. 1 ERegG und 1 Abs. 9 ERegG, keine hinreichend spezifischen

Vorgaben zur Kostenermittlung enthalten, die korrekte Kostenermittlung gleichwohl für die Berechnung der Entgeltobergrenze notwendig ist, liegt eine planwidrige Regelungslücke als Voraussetzung für die Zulässigkeit einer Analogie vor (zu den Voraussetzungen einer analogen Anwendung vgl. u. a. *Regenfus*, JA 2009, 579, 580). Diese Regelungslücke kann letztlich auch hinreichend durch Anlage 4 zum ERegG gefüllt werden. Ein vergleichbarer Lebenssachverhalt besteht insoweit. Zwar wurde Anlage 4 zum ERegG als Instrument für die Anreizsetzung geschaffen, welche bei ausgenommenen und/oder befreiten Betreibern der Schienenwege keine Anwendung findet. Sie enthält in diesem Zusammenhang jedoch Vorgaben zur Berechnung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten, vgl. z. B. § 25 Abs. 1 Satz 3 und Ziffer 1.1 Satz 1 der Anlage 4 zum ERegG. Jedenfalls soweit für die ausgenommenen und/oder befreiten Betreiber der Schienenwege keine abweichenden Regelungen existieren, lässt sich zur Auslegung des Kostenbegriffs der hinter Anlage 4 Nr. 1.1 zum ERegG stehende Gedanke auf § 32 Abs. 1 ERegG übertragen. Denn das Hauptaugenmerk der Entgeltregulierung muss auf der Durchsetzung angemessener Preise liegen. Diese bilden sich allerdings aufgrund der monopolistisch geprägten Umstände im Eisenbahninfrastrukturbereich gerade nicht per se im bzw. durch Wettbewerb, so dass es nach der Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung einer Regulierung bedarf (BT-Drs. 18/8334, Seite 235). Dieser Teil der Gesetzesbegründung bezieht sich auch auf Nr. 1 der Anlage 4 zum ERegG.

In Anlage 4 zum ERegG werden vielfach allgemeine Grundsätze des Regulierungsrechts geregelt. Hierzu gehören z. B. die in Nr. 1.2 geregelte Vorgabe einer sachgerechten Schlüsselung von Kosten, Vermögensgegenständen und Passiva, die sich nicht oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand unmittelbar zurechnen lassen und die in Nr. 4 der Anlage 4 zum ERegG geregelte Maßgabe, wonach die über die Entgelte zu deckenden Infrastrukturkosten um kostenmindernde Erlöse und Erträge, die der Infrastruktur zuzurechnen sind, zu bereinigen sind (vgl. hierzu auch Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 18/8334, Seite 238). Hinzu kommt, dass in den Fällen, in denen, wie hier, eine Entgeltgenehmigung beantragt wird, die in diesem Zusammenhang anzuwendende Verfahrensvorschrift in § 46 Abs. 1 Satz 2 ERegG ausdrücklich auf Anlage 4 zum ERegG Bezug nimmt.

Die Kosten setzen sich gemäß Anlage 4 zum ERegG aus den aufwandsgleichen Kosten gemäß Anlage 4 Nummer 2, den Abschreibungen gemäß Nummer 3 und den Kapitalkosten gemäß Nummer 5, abzüglich kostenmindernder Erträge und Erlöse gemäß Nummer 4, nach Maßgabe einer an den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechenden Kostenermittlung (regulatorische Kostenermittlung) zusammen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der regulatorischen Kostenermittlung nur Einzelkosten, Gemeinkosten und, zur Bestimmung der Kapitalkosten gemäß Nummer 5, die Vermögensgegenstände zu berücksichtigen sind, die der Leistungsbereitstellung des Mindestzugangspakets zuzurechnen sind.

Gemäß Anlage 4 Ziffer 2 zum ERegG sind **aufwandsgleiche Kostenpositionen** zu berücksichtigende Einzel- und Gemeinkosten der Schienenwege. Sie stellen den betrieblichen, periodengerechten und ordentlichen Aufwand der Betreiber der Schienenwege eines Jahres nach Maßgabe der Gewinn- und Verlustrechnung mit Bezug auf die zuzurechnende Leistungsbereitstellung dar. Betriebsfremde Aufwendungen sowie außerordentliche, periodenfremde oder auf Besonderheiten des Geschäftsjahres beruhende Aufwendungen und Erträge sind in der Kostenrechnung in der Regel nicht zu berücksichtigen. Gleichwohl kann die Regulierungsbehörde diesbezüglich Festlegung zur Berücksichtigung solcher Aufwände und Erträge bei der Bestimmung der Kostenbasis treffen.

Auch bezüglich der **Abschreibungen** wird auf die bilanziellen Abschreibungen auf Basis der Anschaffungs- und / oder Herstellungskosten verwiesen. Gemäß Anlage 4 Ziffer 3 zum ERegG ist gemäß § 25 Abs. 1 ERegG die Wertminderung der zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens in Ansatz zu bringen. Hierbei sind die bilanziellen Abschreibungen anzusetzen. Im Falle der Gewährung von Zuwendungen zur Finanzierung dieser Vermögensgegenstände sind die erhaltenen Zuwendungen bei der Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten des Anlagevermögens und entsprechend bei der Er-

mittlung der zu berücksichtigende Abschreibungen in Abzug zu bringen. Dies gilt sowohl für Investitionen in das Bestandsnetz als auch für Neubau oder Ausbau von Eisenbahninfrastruktur.

Darüber hinaus sind **kostenmindernde Erlöse und Erträge** bei der Bestimmung der Kostenbasis bzw. der Entgeltobergrenze zu berücksichtigen. Gemäß Anlage 4 Ziffer 4 zum ERegG mindern sich die Kosten um sonstige, neben der Leistungsbereitstellung gemäß § 25 Abs. 1 ERegG anfallende Erlöse und Erträge und aktivierte Eigenleistungen, abzüglich dieser zuzuordnenden Kosten, soweit sie sachlich der Erbringung der relevanten Leistungen zuzurechnen sind.

Eine scheinbare Unschärfe ergibt sich in Bezug auf die Kapitalverzinsung bzw. bei der Bestimmung der **Kapitalkosten**. Während § 32 Abs. 1 ERegG von Kosten „zuzüglich“ eines angemessenen Gewinns spricht, welcher gemäß § 1 Abs. 9 ERegG als eine nach den dort geregelten Vorgaben näher zu bestimmende Eigenkapitalrendite definiert ist, schließt Anlage 4 zum ERegG die Kapitalkosten (im Sinne einer kalkulatorischen Verzinsung) mit in die Definition der Kosten ein. Kapitalkosten stellen einen wesentlichen Teil der Kosten von Betreibern der Schienenwege dar. Es handelt sich dabei um Kosten, die einem Unternehmen dadurch entstehen, dass es für Investitionen Eigenkapital und/oder Fremdkapital einsetzt. Der Gesetzgeber hätte daher eigentlich auf den Nachsatz „zuzüglich eines angemessenen Gewinns“ verzichten können, denn Kapitalkosten sind ein übliches Element der Vollkosten, die ausgenommene und/oder befreite Betreiber der Schienenwege zwar nicht decken müssen, grundsätzlich jedoch decken dürfen. Offenbar hat der Gesetzgeber diesen Nachsatz eingefügt, um Missverständnissen vorzubeugen, denn Eigenkapitalkosten können unter keinen Umständen den Unterlagen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als objektive Kostenkategorie entnommen werden. Regulatorische Eigenkapitalkosten können daher nur kalkulatorisch ermittelt werden. In seinem Anwendungsbereich stellt dies Anlage 4 Ziffer 5.1 zum ERegG ausdrücklich klar.

Regelungen zur Bestimmung der Kapitalkosten für ausgenommene und/oder befreite Betreiber der Schienenwege finden sich in § 32 Abs. 1 i. V. m § 1 Abs. 9 ERegG. Gemäß § 32 Abs. 1 ERegG dürfen in die Entgelte nur die Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns eingepreist werden, die in Zusammenhang mit der regulierten Leistung stehen. Die ausgenommenen und/oder befreiten Betreiber der Schienenwege sollen grundsätzlich die Möglichkeit erhalten, alle ihm nachweislich entstehenden Kosten ausgeglichen zu bekommen und zudem einen angemessenen Gewinn erwirtschaften zu können. Das Gesetz unterscheidet also zwischen „Kosten“ einerseits und „Gewinn“ andererseits. In der Konsequenz ist daher der angemessene Gewinn grundsätzlich kalkulatorisch zu bestimmen, während gute Gründe zunächst dafür sprechen, die Bestimmung der Fremdkapitalkosten, anders als in Nr. 5.2.1 der Anlage 4 zum ERegG, anhand der tatsächlich entstandenen Kosten vorzunehmen.

Wenn den befreiten und ausgenommenen Betreibern der Schienenwege alle Kosten erstattet werden sollen, liegt es nahe, dass dies auch die an Banken und andere Geldgeber tatsächlich zu zahlenden Zinsen umfasst. Solche Fremdkapitalkosten können grundsätzlich dem Rechnungswesen entnommen werden. Der Gedanke stößt jedoch an Grenzen. Denn es muss sichergestellt werden, dass die ausgewiesenen Fremdkapitalkosten in der Höhe angesetzt werden, die ein externer Kreditgeber dem EIU im Zusammenhang mit der Leistungserbringung i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG in Rechnung stellen würde. Von dem Grundsatz, tatsächliche Fremdkapitalkosten anzusetzen, ist aus regulatorischer Sicht daher dann abzuweichen, wenn die Höhe der Zinsen nicht dem Risiko der regulierten Leistung entspricht. Solche Zinsen, die die Kosten der Leistungen und damit die Entgelthöhe über das zulässige Maß beeinflussen, sind nicht dem regulierten Leistungsbereich anlastbar.

Ein Auseinanderfallen dieser „wahren“ und der ausgewiesenen Fremdkapitalkosten kann auftreten, wenn beispielsweise ein EIU Teil eines Konzerns ist und auf einem konzerninternen Kapitalmarkt Kredite erhält. Es kann auch auftreten, wenn ein EIU Teil eines größeren

Unternehmens mit unterschiedlichen Geschäftsfeldern ist und nur eine rechnerische unternehmensinterne Zuordnung von Krediten und Kreditkosten stattfindet. In beiden Fällen dürfen die Fremdkapitalkosten des Konzerns bzw. Gesamtunternehmens nicht ungeprüft für das regulierte Unternehmen als Kosten angesetzt werden, insbesondere dann nicht, wenn es Grund für die Vermutung gibt, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten und Risiken des regulierten Unternehmens von denen des Konzerns bzw. Gesamtunternehmens abweichen und damit sehr verschiedene Fremdkapitalkosten am externen Markt nach sich ziehen müssten. Die Vorstellung, Fremdkapitalkosten seien als Kostenelement unmittelbar den Unterlagen zu entnehmen, erweist sich in solchen Fällen als Fiktion. Im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage müssen ggf. die „wahren“ Fremdkapitalkosten eines EIU anhand von Vergleichsunternehmen geschätzt werden. In Abwesenheit besserer Schätzmöglichkeiten ist häufig eine kalkulatorische Ermittlung der Fremdkapitalkosten der beste Schätzwert.

Gemäß der Darlegung der Antragstellerin ist in ihrem Unternehmen kein verzinsliches Fremdkapital für das Jahr 2019 vorhanden, sodass eine exakte Zuordnung von tatsächlichen Fremdkapitalkosten zu dem hier gegenständlichen regulierten Bereich des Unternehmens nicht erforderlich ist. Dennoch führt die Beschlusskammer in Abschnitt II. 3.2.3.2.3 näher aus, wie eine kalkulatorische Ermittlung der Fremdkapitalkosten unter Rückgriff auf gutachterliche Annahmen ausgesehen hätte. Die Auseinandersetzung mit der fremdkapitalseitigen Finanzierung des Vermögens der Antragstellerin ist deshalb notwendig, weil die anteilige Höhe des Fremdkapitaleinsatzes – inklusive des bei der Antragstellerin vorhanden nicht-zinstragenden Fremdkapitals – Einfluss auf die Höhe der genehmigungsfähigen Eigenkapitelverzinsung hat (vgl. Tabelle 9 im Abschnitt II. 3.2.3.2.2).

Zur Bestimmung einer gesetzeskonformen Eigenkapitalrendite sind das eingesetzte Eigenkapital sowie ein adäquater Eigenkapitalzinssatz zu ermitteln. Aus der Multiplikation dieser beiden Größen ergeben sich die Eigenkapitalkosten. Der Grundgedanke zur Bemessung der maximal zulässigen Eigenkapitalrendite fußt auf § 1 Abs. 9 ERegG, welcher den angemessenen Gewinn i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG definiert. Angemessener Gewinn ist danach eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung bzw. des ausgenommenen und/oder befreiten Betreibers der Schienenwege, auch hinsichtlich der Einnahmen oder dem Fehlen eines solchen Risikos, Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht.

Abzustellen ist vor dem Hintergrund dieser Vorgaben zunächst auf die Frage, zu welchem Zinssatz ein vernünftiger, rationaler Investor auf einem hypothetischen Markt Eigenkapital für ein Unternehmen zur Verfügung stellen würde, das ausschließlich Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG erbringt. Hierzu bedient man sich eines Vergleichs: Man betrachtet, zu welchem Zinssatz „risikolose“ Darlehen realisiert werden. Als risikolose Darlehen werden insbesondere Bundesanleihen herangezogen. Da allerdings ein vernünftiger Investor das risikoärmere Darlehen bei gleicher Verzinsung dem Geschäft mit Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG vorzöge, muss auf den Zinssatz für risikolose Darlehen ein Zuschlag erhoben werden, der das erhöhte Risiko der Investition in den Eisenbahninfrastruktursektor ausgleicht. Hierzu werden die Risiken für die Erbringung von Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG bemessen und im Eigenkapitalzinssatz berücksichtigt. Das Ergebnis ist ein Zinssatz, bei dem es auf lange Sicht (theoretisch) nicht risikobehafteter ist, in den Betrieb von Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG zu investieren als in Bundesanleihen. Anzunehmen ist, dass es zu diesen Bedingungen vernünftige, rationale Investoren gäbe, die in den Eisenbahnsektor investieren würden. Ausgenommene und/ oder befreite Betreiber der Schienenwege dürfen nach diesem Grundgedanken keine Renditen einkalkulieren, die einen höheren Zinssatz aufweisen.

Zur Bestimmung des Eigen- sowie des Fremdkapitalzinssatzes werden nachfolgend in Abschnitt II. 3.2.3.2 die folgenden Komponenten ermittelt: risikolose Verzinsung, Markttriskoprämie, Kapitalstruktur, Ertragssteuersatz, Risikoaufschlag des Fremdkapitals und der Beta-Wert vergleichbarer Unternehmensgruppen.

Die Entgeltobergrenze ergibt sich nachfolgend somit aus der Summe der aufwandsgleichen Kosten aus Materialaufwand, Personalaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, den Abschreibungen, den kostenmindernden Erlösen und Erträgen, den Fremdkapitalkosten und der kalkulatorischen Eigenkapitalverzinsung.

II. 3.2.3 Bestimmung der Entgeltobergrenze

Für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 hat die Bundesnetzagentur für die relevanten Kosten der Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG 646 Tsd. EUR in Ansatz gebracht.

Unter den relevanten Kosten werden dabei Kostenpositionen verstanden, die im Zusammenhang mit der Erbringung der Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG stehen. Die Antragstellerin hat als relevante Kosten eine Summe von 805 Tsd. EUR beantragt. Damit liegen die von der Bundesnetzagentur in Ansatz gebrachten Kosten für Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG um 159 Tsd. EUR unterhalb der von der Antragstellerin beantragten, relevanten Kosten.

Die für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 prognostizierten Kosten werden grundsätzlich auf Basis der Kosten des bei Verfahrensbeginn letzten, abgeschlossenen Geschäftsjahres (im regelmäßigen Fristengefüge für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 wäre dies das Jahr 2017) und unter Einbeziehung zusätzlicher Erkenntnisse der Vorjahre prognostiziert. Da die Antragstellerin die antragsgegenständliche Schieneninfrastruktur jedoch erst beginnend mit der Netzfahrplanperiode 2018/2019 zunächst für drei Jahre im Rahmen eines Probebetriebs reaktiviert hat, ist vorliegend eine Prognose auf Basis des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres nicht sinnvoll möglich. Bei der Prüfung hat die Beschlusskammer berücksichtigt, dass Prognosen naturgemäß mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind und Unwägbarkeiten unter anderem auch in politischen Entscheidungen liegen können. Die Bundesnetzagentur stellt bezüglich der Rundung in den folgenden Kapiteln zur Prüfung der Prognose auf hunderttausender-Werte ab.

In ihrem zuletzt mit Schreiben vom 01.10.2019 geänderten Antrag hat die Antragstellerin die von ihr ermittelte Entgeltobergrenze mit 805 Tsd. EUR beziffert. Um die im Zusammenhang mit den beabsichtigten Entgelten relevante Entgeltobergrenze zu bestimmen, ist auf den Zeitraum abzustellen, in dem die Entgelte zur Anwendung kommen sollen. Aufgrund des entsprechenden Antrags der Antragstellerin ist dies im vorliegenden Fall die Netzfahrplanperiode 2018/2019. Von Relevanz sind damit zunächst die von der Antragstellerin erwarteten bzw. prognostizierten Daten für die Netzfahrplanperiode 2018/2019, welche von der Beschlusskammer eigenständig geprüft wurden. Soweit sie in unzulässiger Höhe angesetzt werden, erfolgt eine Kürzung durch die Beschlusskammer.

Aus Tabelle 1 geht die von der Bundesnetzagentur angewandte Methodik zur Ermittlung der Entgeltobergrenze hervor. Wie nachfolgend näher beschrieben wird, hat die Beschlusskammer in einigen Unterpositionen Kürzungen vorgenommen, die sich in Summe auf 159 Tsd. EUR belaufen. Wie eingangs dargestellt, liegt die relevante Entgeltobergrenze daher bei 646 Tsd. EUR.

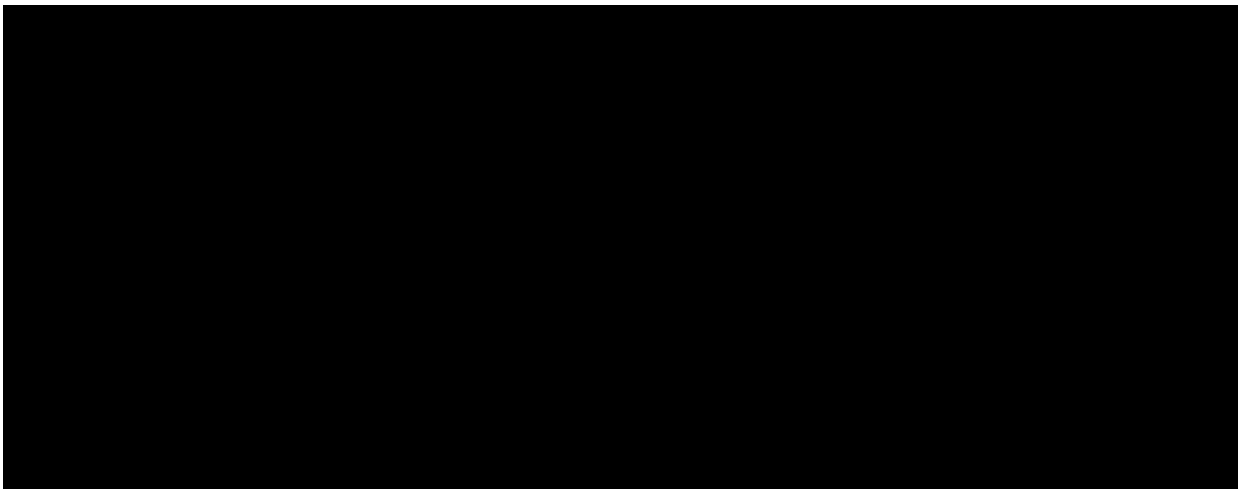


Tabelle 1: Bestimmung Entgeltobergrenze¹²

Die Datenbasis fußt zunächst auf der von der Antragstellerin im Zuge dieses Entgeltgenehmigungsverfahrens beigebrachten Darlegung zu den zur Erbringung der Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG tatsächlich entstandenen bzw. prognostizierten Kosten und Erlösen sowie zur Rendite des diesen Leistungen zugeordneten und einen Verzinsungsanspruch auslösenden Kapitals.

Im Wesentlichen sind bei der Überprüfung der Einhaltung der regulatorischen Entgeltobergrenze Informationen des Rechnungswesens notwendig. Die Daten des Rechnungswesens dienen vornehmlich dazu, die Zurechnung der Kosten sowie der Erlöse und Erträge zu dem Bereich der Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG zu überprüfen.

Im Zuge der bisherigen Verwaltungspraxis wurde ein Erhebungsbogen entwickelt und der Antragstellerin als Grundlage ihrer Darlegung zur Verfügung gestellt. Zudem wurde zur Plausibilisierung eine durch die Antragstellerin übermittelte Abbildung mit der Überschrift „Erläuterung Trassenpreisberechnung nach Anpassung“ (S. 7, Abb. 4 des mit E-Mail vom 01.10.2019 übermittelten Antwortschreibens zur Anhörung vom 09.09.2019) herangezogen, die zum Teil über die aggregierten Angaben des Erhebungsbogens hinausgehende Informationen bezüglich des Kostenansatzes der Antragstellerin enthält.

II. 3.2.3.1 Kostenbasis ohne Kapitalkosten

Im vorliegenden Genehmigungsverfahren wurden insbesondere vier Antragskomponenten übergreifend und vertieft diskutiert. Diese Aspekte betrafen:

¹⁰ Ohne Pächterträge.

¹¹ Die Antragstellerin macht über die kalkulatorischen Kapitalkosten hinausgehend eine zusätzliche Rendite („Rendite Umsatz/Kosten 5 %“) in Höhe von 38 Tsd. EUR geltend, die hier der vereinfachten Darstellung halber unter Kapitalkosten subsumiert wird.

¹² Die Werte in der Tabelle sind auf Tsd. Euro gerundet. Auf Grund von Rundungsdifferenzen kann es daher zu Abweichungen kommen. Grundsätzlich kann dieser Sachverhalt auch in anderen Tabellen auftreten.

- 1) die Beurteilung von Synergieeffekten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- 2) die Berücksichtigung von Investitionen in ein neues punktförmiges Zugbeeinflussungssystem (PZB),
- 3) die Höhe der Kosten aus Verträgen mit konzernverbundenen Unternehmen und
- 4) der Umgang mit Aufwand/Ertrag aus Beratungsverträgen der Antragstellerin im Rahmen der Entgeltkalkulation.

Da das Thema der Synergieeffekte (Punkt 1) grundsätzlicher Natur ist und übergreifend die Kostenanerkennung in den Bereichen des Materialaufwands (Abschnitt II. 3.2.3.1.1) und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen tangiert (Abschnitt II. 3.2.3.1.4), wird dieses Thema „vor die Klammer gezogen“ und in den direkt folgenden Ausführungen thematisiert. Die Auswirkungen mit Bezug auf die Materialaufwendungen und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden in den jeweiligen Abschnitten (Abschnitt II. 3.2.3.1.1 und Abschnitt II. 3.2.3.1.4) nochmals informatorisch ausgewiesen und bezüglich der Erläuterungen auf die den hier vorliegenden Abschnitt verwiesen.

Das Thema der Berücksichtigung von Investitionen in ein PZB-System (Punkt 2) betrifft den Bereich der sonstige betriebliche Aufwendungen und wird entsprechend dort abgehandelt (Abschnitt II. 3.2.3.1.4).

Das Thema der Höhe der Kosten aus Verträgen mit konzernverbundenen Unternehmen (Punkt 3) betrifft, insofern nicht bereits im Rahmen der Beurteilung von Synergieeffekten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen adressiert, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und wird entsprechend dort behandelt (Abschnitt II. 3.2.3.1.4).

Das Thema des Umgangs mit Aufwand/Ertrag aus Beratungsverträgen der Antragstellerin im Rahmen der Entgeltkalkulation (Punkt 4) betrifft die kostenmindernden Erlöse und Erträge und wird entsprechend dort behandelt (Abschnitt II. 3.2.3.1.5).

Die folgende Tabelle 2 stellt nochmals zusammenfassend die Treiber der Kürzungen in den einzelnen Kostenarten dar.

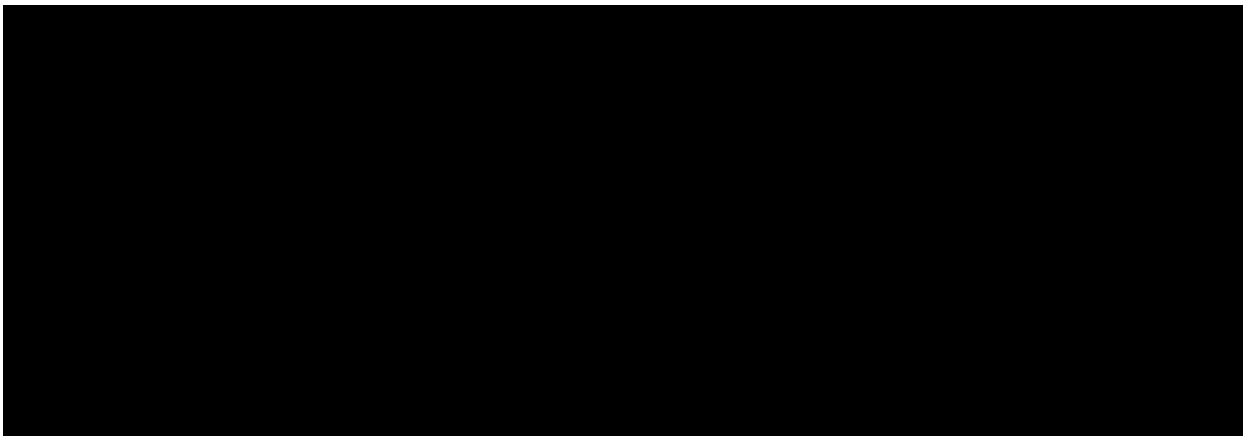



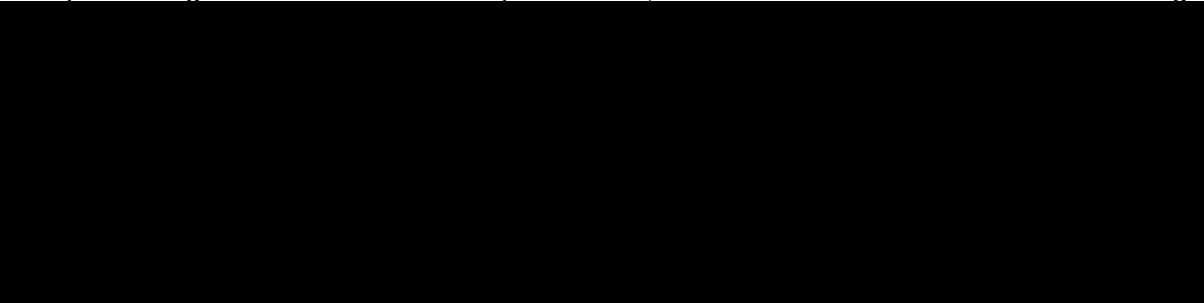
Tabelle 2: Kürzungen der Beschlusskammer im Überblick

Behandlung von Synergieeffekten zwischen EIU und EVU

¹³ Ohne Pächterträge.



Zum Sachverhalt: Im Zuge der Reaktivierung des Nahverkehrs auf der Strecke der HIG wurde zwischen den verschiedenen Beteiligten (u. a. Antragstellerin, Hinzugezogenen zu 1, Hinzugezogene zu 2) ein Projektkonzept abgestimmt. Bei dem Konzept wurde zwischen den Projektbeteiligten von einem Trassenpreis von 4,98 EUR/Trkm auf der Strecke der Antrag-



Die Antragstellerin beziffert diese Zusatzkosten mit Schreiben vom 04.06.2019 auf 73 Tsd. EUR (Gesamtkosten inkl. Rendite in Höhe von 635 Tsd. EUR statt 562 Tsd. EUR). Die Antragstellerin beantragte vor diesem Hintergrund zunächst einen Trassenpreis (SPNV) von 5,63 EUR/Trkm (anschließend wegen einer Betriebsleistungskorrektur mit Schreiben vom 27.05.2019 auf 5,03 EUR EUR/Trkm, später nochmals wegen zunächst nicht abschätzbarer, zusätzlicher Personalkosten mit Schreiben vom 29.08.2019 auf 6,23 EUR/Trkm und letztendlich mit Schreiben vom 01.10.2019 wegen der Berücksichtigung einer zusätzlichen Umsatzrendite auf 6,38 EUR/Trkm angepasst).

Die Antragstellerin erläutert mit Schreiben vom 19.05.2019, dass die damals zugrunde gelegten betriebswirtschaftlichen Ansätze von Synergien zwischen der HIG (EIU) und der HANS (EVU) ausgingen. Da die HANS nach Mitteilung der Hinzugezogenen zu 2 keine Verkehrsleistung mehr erbringen sollte, fielen diese Synergien weg und die Kosten fielen entsprechend höher aus. Die Antragstellerin führt mit Schreiben vom 04.06.2019 diesbezüglich erneut aus, dass die HANS als Subunternehmer für die Hinzugezogene zu 2 eingesetzt werden sollte und die Trassenpreise unter der Annahme von Synergien zwischen der Antragstellerin und dessen Schwesterunternehmen der HANS kalkuliert worden seien. Nachdem die Hinzugezogenen zu 2 der HANS mitgeteilt habe, dass die Verkehrsleistung ohne Subunternehmer gefahren werden sollte, seien die geplanten Synergieeffekte nicht umsetzbar gewesen. Der Trassenpreis sei auf dieser Grundlage neu kalkuliert worden (vgl. Abbildung 2).

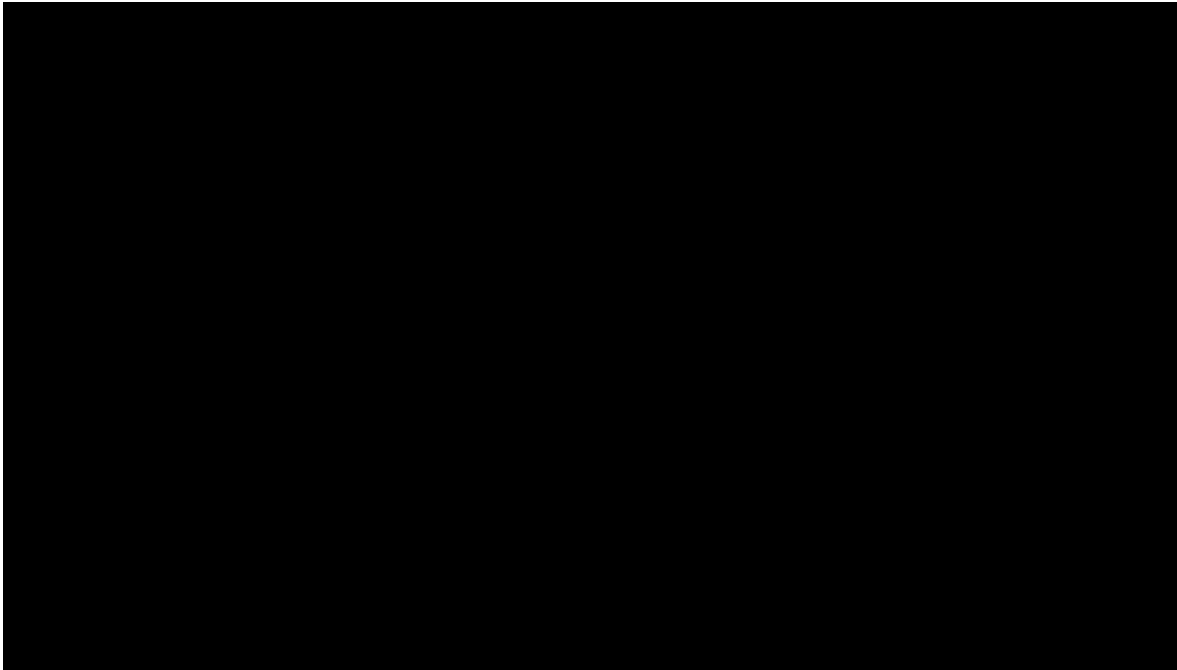


Abbildung 2: Herleitung der Antragstellerin zu Kosten aus wegfallenden Synergieeffekten

Mit Schreiben datiert vom 25.06.2019 (eingegangen am 26.06.2019) führt die Antragstellerin aus, dass es sich bei den Synergiekosten nicht um negative betriebswirtschaftliche Effekte der HANS handele sondern um Synergien, die durch Nichtleistung der HANS nunmehr nicht mehr zum Tragen kämen. Es gehe um negative betriebswirtschaftliche Effekte der Antragstellerin selbst, die aus der Tatsache resultierten, dass die für die Leistungserbringung notwendigen Kapazitäten (etwa eine Eisenbahnbetriebsleiter) nicht mehr über eine teilweise Inanspruchnahme durch die HANS „geteilt“ werden können, sondern nunmehr vollständig durch die HIG zu finanzieren seien. Mit Schreiben vom 15.07.2019 führte die Antragstellerin erneut aus, dass in der (ursprünglichen) Kalkulation Synergien zwischen EIU- und EVU-Gesellschaften unterstellt worden seien, die nun im Sinne des EIU nicht eingetreten seien. Hinsichtlich der GBV-Umlage der DESAG Verwaltungsholding sei etwa eine Gesamtkostenumlage zu gleichen Teilen auf das Projekt zwischen EIU und EVU vorgesehen gewesen, diese Kosten müssten nun vollständig auf das Projekt bei dem EIU umgelegt werden. Analog argumentiert die Antragstellerin für weitere Kostenpositionen. Mit Schreiben vom 29.08.2019 erläutert die Antragstellerin erneut, dass sich ihre Kosten auf Grundlage der Geschäftsbeziehungen zu den Schwestergesellschaften zusammensetzten und das dargelegt worden sei, aus welchen Gründen sich die Kosten durch den Wegfall der Verkehrsleistung der HANS erhöht hätten. Der Wegfall der Verkehrsleistungen für das EVU aus dem Konzern der Antragstellerin sei im Übrigen von der Hinzugezogenen zu 2 zu verantworten.

Die Hinzugezogene zu 1 erläutert mit Schreiben vom 29.04.2019, dass Grundlage der Streckenreaktivierung Gespräche mit den beteiligten Partnern – u. a. der Antragstellerin und der Hinzugezogenen zu 2 – gewesen seien. In diesem Gespräch sei für das Projekt ein Trassenpreis (SPNV) von 4,98 EUR/Trkm zu Grunde gelegt worden. Die höheren, bei der Bundesnetzagentur eingereichten Entgelte der Antragstellerin seien nicht nachvollziehbar.

Die Hinzugezogene zu 2 führt mit Schreiben vom 09.07.2019 aus, dass die von der Antragstellerin vorgebrachten Kostensteigerung beim Mindestzugangspaket der Infrastruktur durch den entgangenen Personenbeförderungsantrag des EVU (HANS) begründet sei. Das Risiko wegfallender Verkehrsverträge müsse allerdings das EVU tragen. Mit Bezug auf die Infrastruktur habe es durch die Veränderung bei der Verkehrsdurchführung keine Leistungsminderung auf dem Netz der Antragstellerin gegeben. Der bestellte Eisenbahnverkehr finde auf der Infrastruktur statt. Mit Schreiben vom 19.08.2019 führt die Hinzugezogene zu 2 weiter

aus, dass die wegfallenden Synergiekosten eine Kompensation des eingetretenen Betriebsrisikos des verbundenen EVU (die HANS) durch Erhöhung des Infrastrukturpreises darstellten. Somit handele es sich um eine unzulässige Mischkalkulation zwischen EIU und EVU. Die Antragstellerin könne nicht darlegen, aufgrund welcher rechtlichen Konstruktion Risiken des EVU und damit eine Kostenlast des Schwesterunternehmens, rechtmäßig zu Kosten der Antragstellerin geworden sein könnten.

Nach Auffassung der Beschlusskammer hat das EVU die Nachfragerisiken des (wettbewerblichen) Eisenbahnverkehrsmarkts zu tragen. Die Nachfragerisiken können nicht auf das EIU übertragen werden. Entsprechend sind Ressourcen, die für das EVU vorgesehen waren, nun aber wegen mangelnder Nachfrage nicht benötigt werden, aus regulatorischer Sicht kostenseitig im Bereich des EVU zu berücksichtigen (bzw. zumindest nicht im Bereich des EIU). Wie die Antragstellerin mehrfach explizit dargelegt hat, sind die in Rede stehenden wegfallenden Synergien und daraus resultierende vorgetragene Kostensteigerungen darin begründet, dass bei der Streckenreaktivierung nicht wie geplant – und mit den Projektpartnern abgestimmt – die HANS als Schwesterunternehmen der Antragstellerin als EVU zum Zuge gekommen ist. Änderungen an der durch die Antragstellerin zu erbringenden Infrastrukturleistung hat es jedoch nicht gegeben.

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass – aus ihrer Sicht allerdings ausschließlich unter der Prämisse der gleichzeitigen Durchführung von Verkehrsleistungen durch die HANS – Kosten für die Erbringung der Infrastrukturleistungen des Mindestzugangspaketes in Höhe von 562 Tsd. EUR notwendig seien.¹⁴ Auch wenn bereits die diesbezügliche Kostenherleitung und Kostenschlüsselungen im Laufe des Verfahrens hinterfragt wurde, ist dieser Vortrag aus Sicht der Beschlusskammer – vorbehaltlich der weiteren Kürzungspositionen – als nachvollziehbar zu werten.

Nicht gefolgt werden kann der Antragstellerin allerdings dahingehend, dass die genehmigungsfähigen Kosten über das hinausgehen sollen, was die Antragstellerin ursprünglich selbst als notwendigen Kostenumfang zur Erbringung der Leistungen des Mindestzugangspaketes erachtet hat. In analoger Anwendung der Anlage 4 Ziffer 1.1 zum ERegG sind bei der Entgeltgenehmigung für Leistungen des Mindestzugangspaketes solche Kosten anzusetzen, „die zur Erbringung des Mindestzugangspaketes erforderlich“ sind. Kosten die nicht zur Erbringung des Mindestzugangspaketes erforderlich sind, können nicht angesetzt werden. Es ist im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass Kosten für Leistungen, die in der ursprünglichen Planung durch das EVU gedeckt werden sollten, insofern offensichtlich nicht für die Erbringung des Mindestzugangspaketes erforderlich waren. Die Antragstellerin kann nicht glaubhaft vortragen, die Inanspruchnahme der in Frage stehenden Konzernleistungen sei einerseits zwingend notwendig für die Erbringung der Leistungen des Mindestzugangspaketes (EIU) und andererseits entbehrlich, sofern die Inanspruchnahme und Kostendeckung entsprechender Konzernkapazitäten durch die HANS (EVU) erfolgt wäre.

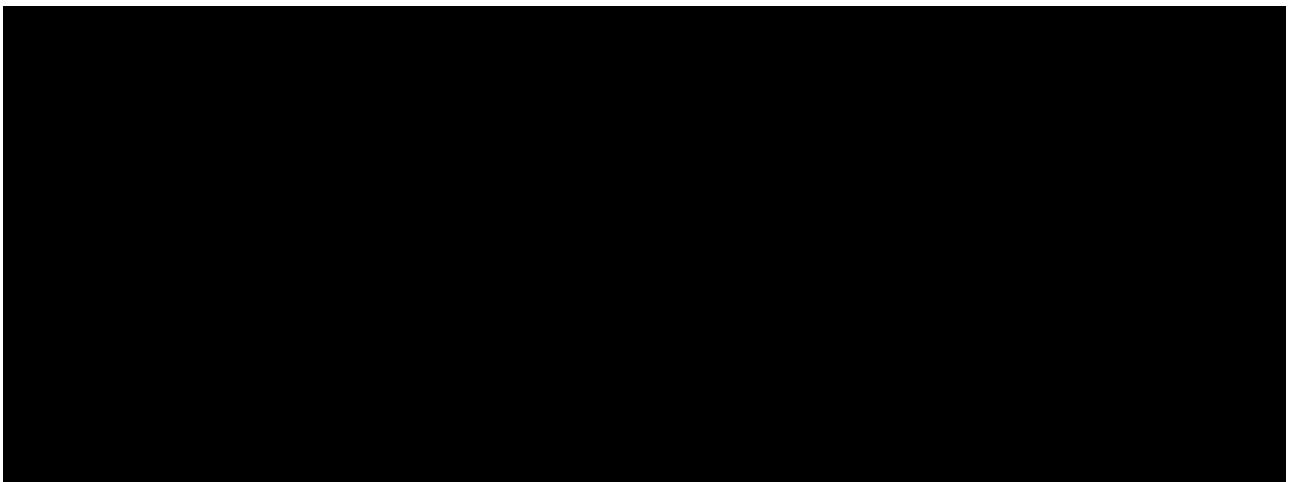
Da sich zudem am Umfang der Leistungen zur Erbringung des Mindestzugangspaketes auch nach Auffassung der Antragstellerin keine Änderungen ergeben haben, ist hier nach Meinung der Beschlusskammer auch keine Kostenerhöhung dadurch nachvollziehbar, dass – anders als in der ursprünglichen Planung – keine Eisenbahnverkehrsleistungen durch das Schwesterunternehmen (EVU) der Antragstellerin (EIU) erbracht werden.

¹⁴ Hier noch ohne Betrachtung der mit Schreiben vom 29.08.2019 vorgebrachten Personalkostensteigerungen aus anderen Gründen bzw. der mit Schreiben vom 01.10.2019 vorgebrachten Einpreisung einer zusätzlichen Umsatzrendite, vgl. Abschnitt II. 3.2.3.1.2.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass andernfalls möglicherweise eine Verletzung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur der Hinzugezogenen greifbar geworden wäre. Die Diskriminierung beträfe in diesem Fall zwar nicht das zur Genehmigung vorgelegte Preissystem an sich, in dem antragsgemäß sämtliche Verkehre des SPNV denselben Trassenpreis schulden. Die Diskriminierung hätte sich aber aus dem Verlauf des Verfahrens in Verbindung mit dem vorgelagerten Projektverlauf zur Streckenreaktivierung ergeben. Ergebnis der von der Antragstellerin vertretenen Auffassung zur Wechselwirkung von Kosten der Eisenbahnverkehrsleistung und Eisenbahninfrastrukturleistung ist nämlich, dass die Einnahmen aus Trassenentgelten und Trassenpreis niedriger sein können (73 Tsd. EUR, bzw. rund 0,60 EUR/Trkm) sofern das konzerninterne EVU Verkehrsleistungen erbringt. Erbringt ein konzernfremdes EVU Verkehrsleistungen, ist nach Auffassung der Antragstellerin ein höherer Trassenpreis anzusetzen. Dies widerspräche nach Auffassung der Beschlusskammer grundsätzlich dem Gebot des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur.

Aber auch inhaltlich ist nicht unmittelbar nachvollziehbar, warum sich die Kostenanlastung beim EIU durch Wegfall der ursprünglich zur Erbringung durch das konzernverbundene EVU vorgesehenen Verkehrsleistung in der von der Antragstellerin vorgetragenen Weise ändern sollte. Wesentlich für die Festlegung der Kostenbasis für die Erbringung des Mindestzugangspaketes ist die entsprechende Erforderlichkeit. Diesem Ansatz folgend sind Kostenschlüssel und die Bildung von konzerninternen Verrechnungsgrößen – wie im vorliegenden Fall – dann kritisch zu hinterfragen, wenn Sie keinen angemessenen Bezug zur erforderlichen Leistung des Mindestzugangspaketes aufweisen, sondern von der Prämisse ausgehen, dass in anderen Konzernbereichen nicht anderweitig zu deckende Kosten „umgelegt werden müssten“ (so etwa die Antragstellerin mit Schreiben vom 15.07.2019) und deshalb dem Eisenbahninfrastrukturbereich zugeschrieben werden sollen. Ein derartiger Automatismus bei der Anlastung von Kosten, ohne dass eine geänderte Erforderlichkeit aus dem Bereich der Erbringung des Mindestzugangspaketes selbst begründet und vorgebracht worden wäre, ist nach Auffassung der Beschlusskammer nicht geboten. Im Ergebnis sind die von der Antragstellerin vorgebrachten Kostensteigerungen aus dem Wegfall von Synergien nicht anerkennungsfähig.

II. 3.2.3.1.1 Materialaufwand

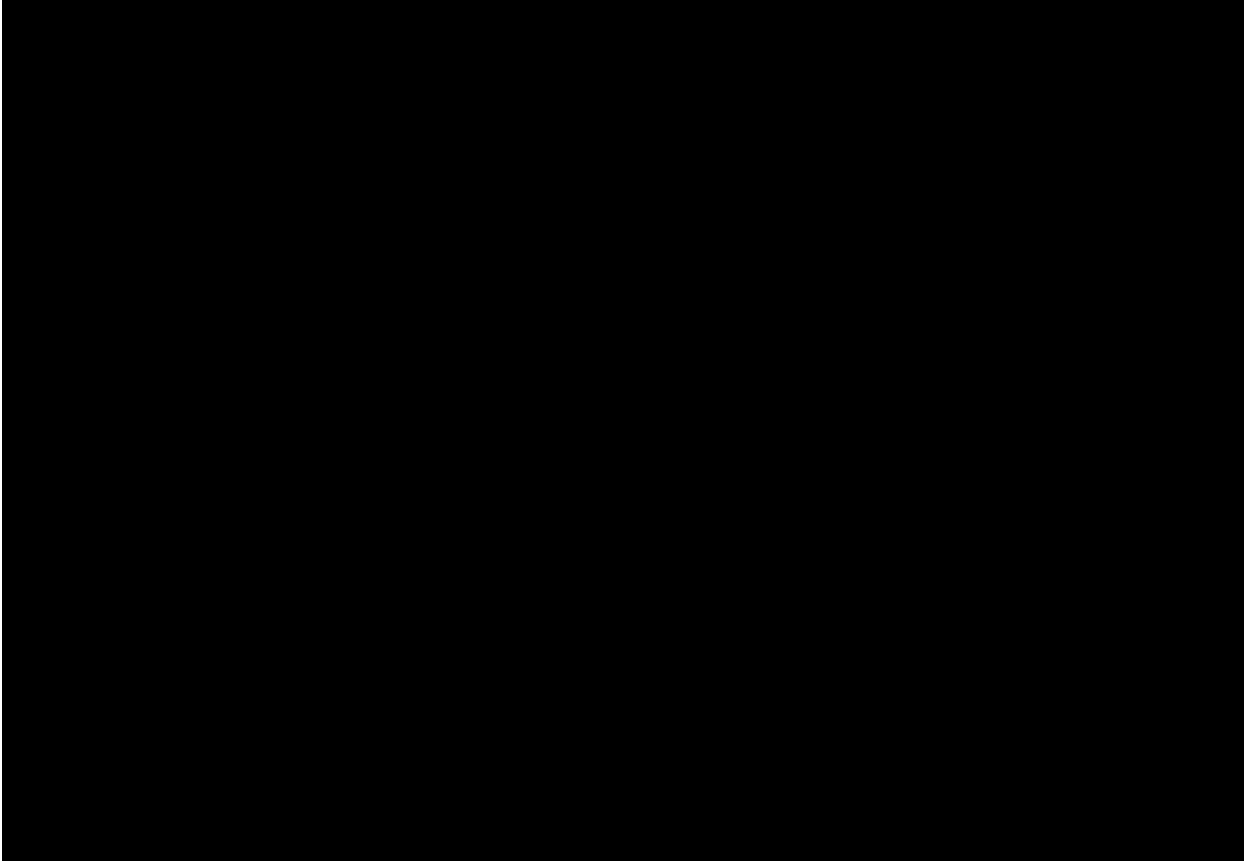


Infrastrukturbetreibervertrag mit der RIN

Der aus dem Bezug von Dienstleistungen resultierende Aufwand für den Infrastrukturbetrieb (Infrastrukturbetreibervertrag mit der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG) stellt die größte Position des Materialaufwands dar.

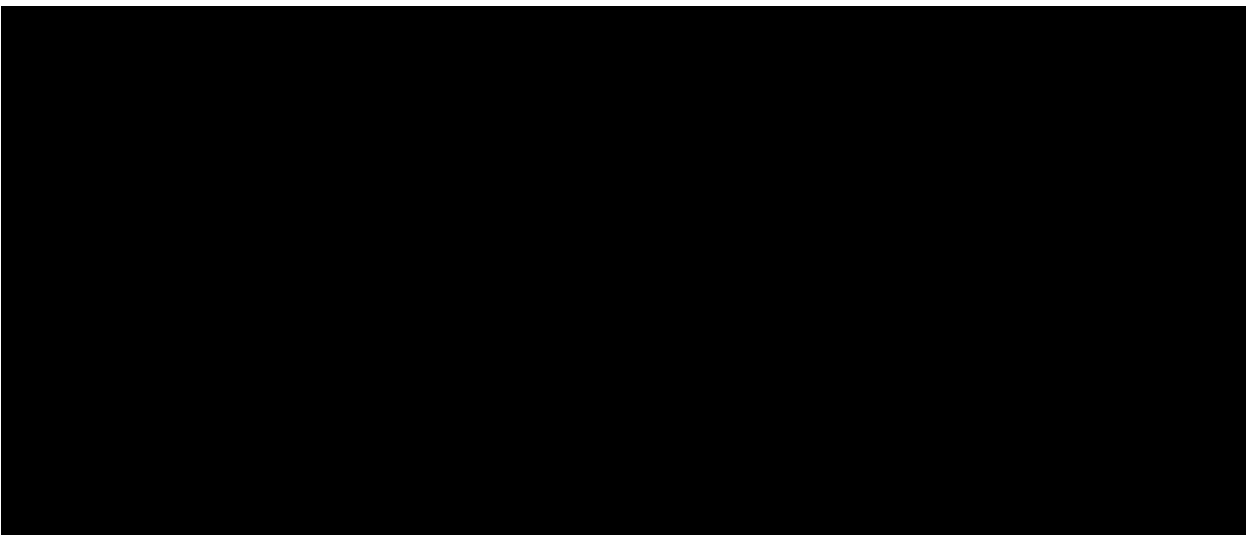
Die Antragstellerin erläutert hierzu mit Schreiben vom 15.07.2019, 14.08.2019 und 29.08.2019 die zur Bestimmung der Vergütung des Infrastrukturbetreiberungsvertrags mit der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (kurz: RIN) zugrundeliegenden Schlüssel.

Zur Übersicht dient folgende Tabelle:



Zur Anwendung kommen grundsätzlich folgende Schlüssel:

- „P - Personalschlüssel FTE“, welcher die zur Leistungserbringung notwendigen Personale (Vollzeitäquivalente) abbildet
- „F - Faktor von Gesamtkosten“, welcher für Aufgaben der Verwaltung sowie Wartung und Instandhaltung angewendet wird und auf dem Verhältnis der jeweiligen Einnahmen des Mindestzugangspakets der RIN und der Antragstellerin basiert (Erlösschlüssel)



sung oder Spitzabrechnung des IBV zum Fahrplanwechsel 12.2019 geplant sei. Mit geänder-tem Entgeltantrag vom 29.08.2019 hat die Antragstellerin von diesem geplanten Vorgehen Abstand genommen und eine Anpassung des IBV und folglich der Kostenwirksamkeit im Rahmen der Entgeltkalkulation für die NFP 2018/2019 vorgezogen. Dies begründet die Antragstellerin mit Schreiben vom 01.10.2019 damit, dass sie im Verfahren aufgefordert worden sei, diverse Kosten des Budgets 2019 als Grundlage für die Trassenpreisberechnung auf IST-Kostenbasis anzupassen und eine Anpassung folglich auch für diese Kostenposition vorgenommen habe. Weiter führt die Antragstellerin aus, dass man in der ursprünglichen Planung davon ausgegangen sei, eine betriebliche oder technische Lösung zu finden, die einen Zugbetrieb mit einem geringeren Personaleinsatz zulasse. Von dieser Planung sei aus aufsichtsrechtlichen Gründen (EBA) Abstand genommen worden. Die Antragstellerin belegt den erhöhten Personaleinsatz anhand aktueller Dienstpläne, sowie einer Personalbedarfsbe-rechnung. Zudem legt die Antragstellerin einen Nachtrag zum Dienstleistungsvertrag vom 20.11.2018 zwischen der „RIN“ und der Antragstellerin vor, der eine Erhöhung der jährlichen Pauschalvergütung von ■■■ Tsd. EUR auf ■■■ Tsd. EUR aufgrund der geänderten Perso-nalplanung festlegt.

Die Hinzugezogene zu 1 nimmt zu dem Personalaufwuchs mit E-Mail vom 25.09.2019 und Schreiben vom 26.09.2019 Stellung und stellt den Personalaufwuchs in Frage. Insbesondere wird auf den Umstand hingewiesen, dass die für den geänderten Personalbedarf ursächli-chen Umstände nicht kurz vor dem 29.08.2019 aufgetreten seien, sondern das gesamte lau-fende Fahrplanjahr betreffen. Daher sei das Vorbringen als verspätet zu bewerten und dürfte allein deswegen keine Berücksichtigung mehr finden. Zudem sei die Veränderung nicht der-art substantiell, dass diese im jetzigen Verfahrensstadium noch berücksichtigungsfähig wäre. Zudem führt die Hinzugezogene zu 1 mit E-Mail vom 07.10.2019 aus, dass sie den Vortrag der Antragstellerin bezüglich der Ursachen für die geänderte Personalplanung nicht für be-gründet halte. Die Hinzugezogene zu 2 nimmt mit Schreiben vom 14.10.2019 Stellung und bemängelt die Darlegung der Antragstellerin zu den Gründen des Personalaufwuchses als nicht glaubhaft.

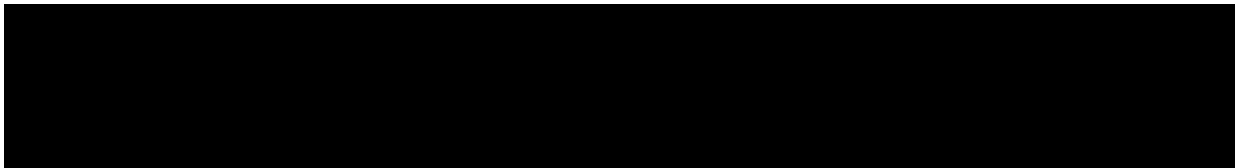
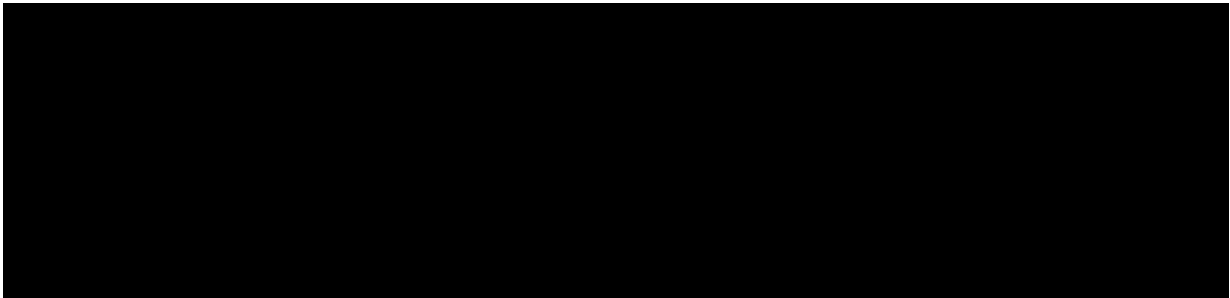
Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Schlüsselungsmethodik nachvollziehbar dargelegt.

In Bezug auf Schlüssel „F“ erscheint es allerdings in Teilen nicht unmittelbar ersichtlich wa-rum ein Erlös-basierter Schlüssel „F“ angewendet wird, wenn u.U. ein Schlüssel auf Basis des tatsächlichen Personalbedarfs (Schlüssel „P“) verursachungsgerechter erscheinen wür-de (z. B. für „Aufgaben der Überwachung und Kontrolle EBL“). Grundsätzlich kann jedoch auch ein Erlös-basierter, d.h. im Wesentlichen auf den jeweiligen Entgeltvolumina der RIN und HIG basierender Schlüssel sachgerecht sein, sofern anzunehmen ist, dass eine höhere Betriebsleistung/Streckenauslastung (und somit bei unveränderten Trassenentgelten höhere Umsatzerlöse aus Trassenentgelten) mit einem steigenden Personalbedarf einhergehen könnte. Andererseits könnte die ursprünglich vorgenommene teilweise Weiterverrechnung von unter Anwendung des Schlüssels „F“ der HIG zugeordneten Kosten ein Hinweis darauf sein, dass ein solcher Schlüssel die Kosten der für die Erbringungen der Leistungen der HIG entstehenden Kosten nicht sachgerecht abbildet. Aus Sicht der Beschlusskammer sind diese Kosten auch weiterhin dem konzernverbundene EVU zuzurechnen (siehe Ziffer II. 3.2.3.1, Behandlung von Synergieeffekten zwischen EIU und EVU).

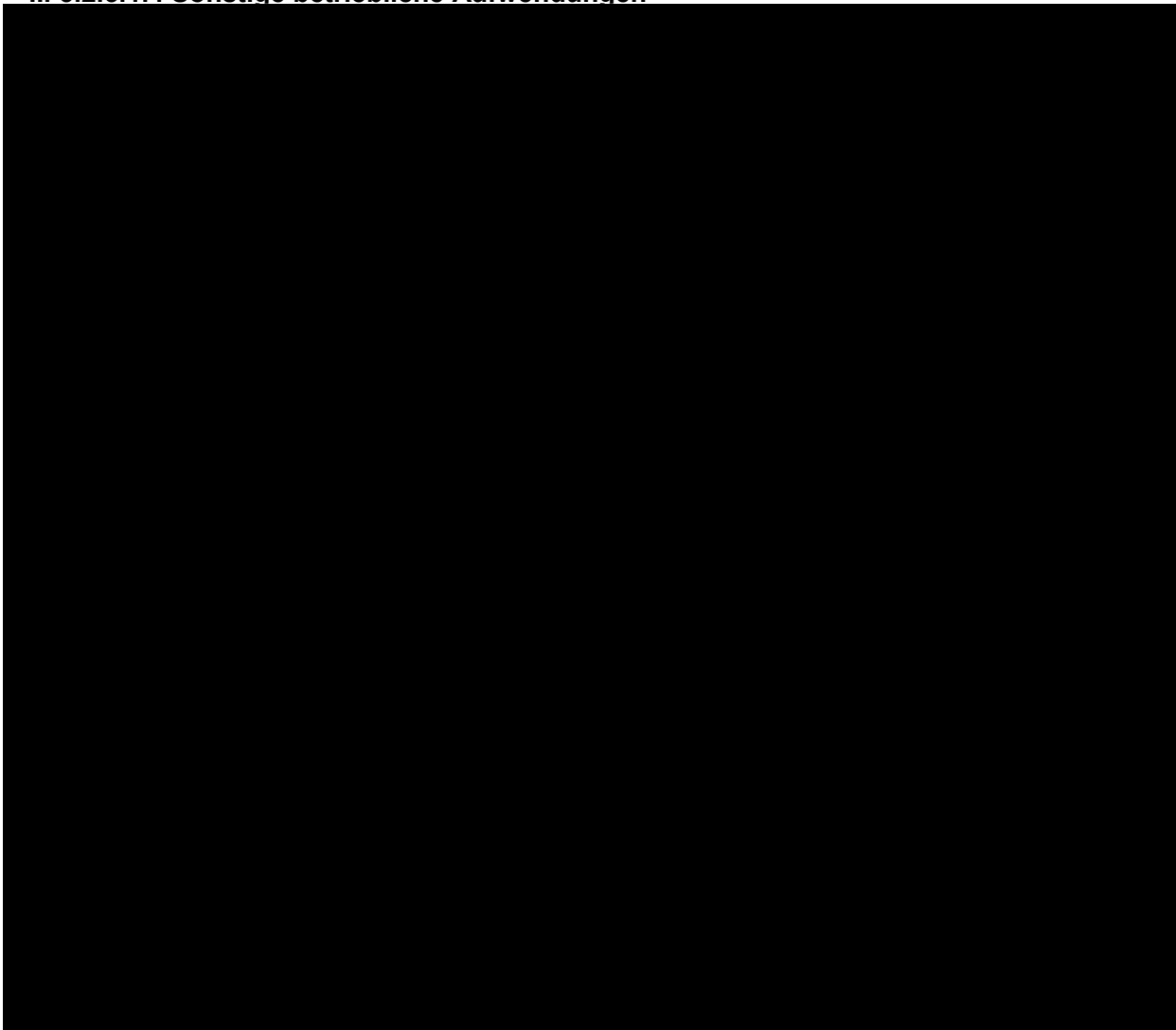
In Bezug auf den Schlüssel „P“ bewertet die Beschlusskammer die mit Antragsänderung vom 29.08.2019 geänderte Personalplanung als anerkennungsfähig, insbesondere da die Antragstellerin diese glaubhaft belegt und nachvollziehbar zu den Gründen vorträgt. Gleich-wohl erscheint der gewählte Zeitpunkt des geänderten Vortrags nicht nachvollziehbar, insbe-sondere da der Antragstellerin schon zu einem weitaus früheren Zeitpunkt bekannt gewesen sein müsste, dass die ursprüngliche Planungsannahme mit einem geringeren Personalbe-darf für Aufgaben der Betriebsführung auszukommen, obsolet geworden ist.

Die übrigen Positionen des Materialaufwands wurden aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar dargelegt und sind in der entsprechenden Höhe anerkennungsfähig.

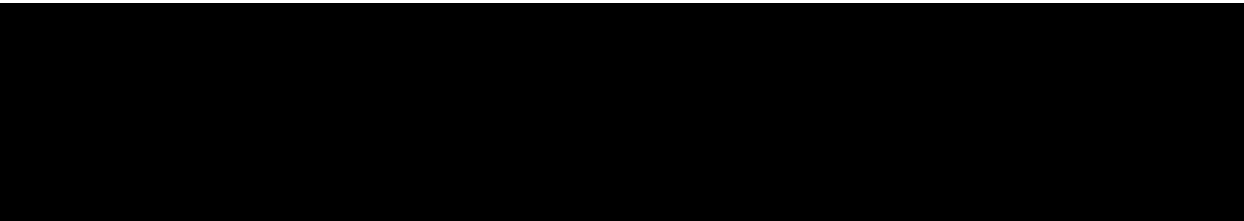
II. 3.2.3.1.2 Personalaufwand



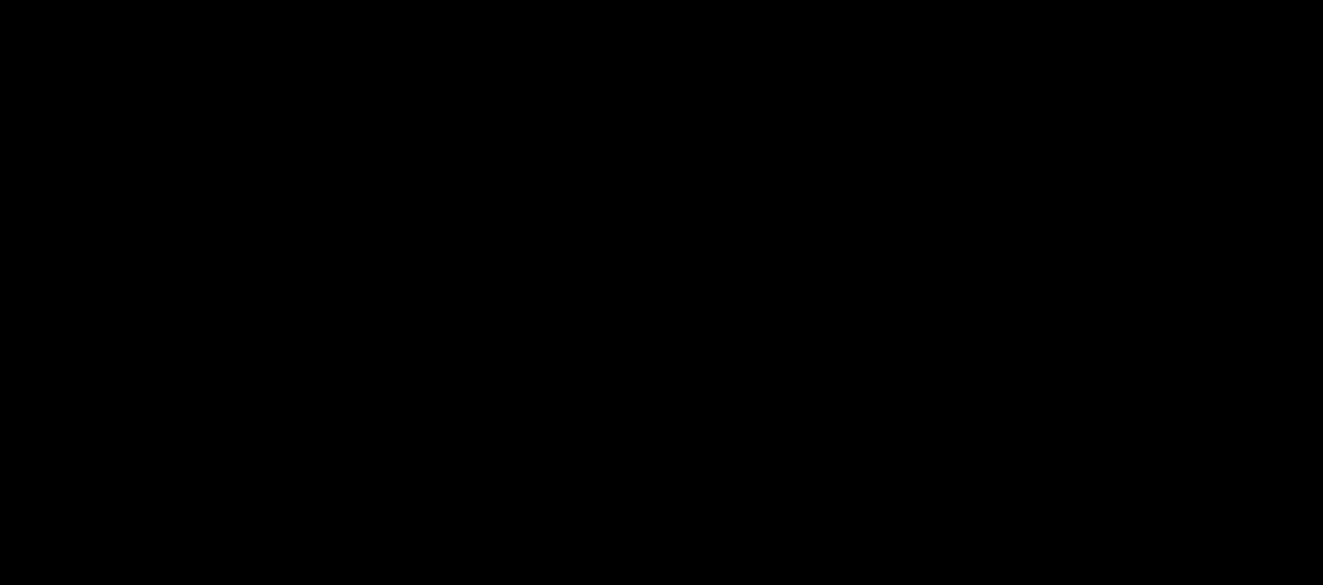
II. 3.2.3.1.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen



In ihrer Antwort vom 15.07.2019 führt sie aus:



Mit Antwort vom 14.08.2019 ergänzt die Antragstellerin ihre Darlegung um eine Aufstellung der Geschäftskosten der DESAG (aufgeteilt nach GBV Erlösen und Kosten und Sonstige Erlöse und Kosten), eine Herleitung der den jeweiligen Gesellschaften auf Basis der Gesamtsätze zugerechneten Umlage und eine Aufstellung der Verteilung im Detail auf die Gesellschaften nach Dienstleistungsfeldern.



Dabei ist in Spalte I das geltend gemachte jährliche Dienstleistungsentgelt für die Erbringung der Leistungen des Mindestzugangspakets der Antragstellerin (HIG) des jeweiligen Dienstleistungsfelds ausgewiesen. In Spalte II sind die Kosten angegeben, die in der ursprünglichen Kalkulation teilweise auf das konzernverbundene EVU (HANS) weiterverrechnet worden sind.

Die Hinzugezogene zu 2 weist mit Schreiben vom 20.08.2019 auf Unstimmigkeiten in der Erläuterung der Antragstellerin vom 13.08.2019 (Eingangsdatum per E-Mail: 14.08.2019) zur Herleitung der angewandten Schlüssel hin. Diese wurden in der Anhörungs-E-Mail vom 09.09.2019 adressiert und durch die Antragstellerin mit Schreiben vom 01.10.2019 erläutert bzw. korrigiert. Weiter trägt die Hinzugezogene zu 2 mit Schreiben vom 14.10.2019 vor, dass aus Ihrer Sicht die Antragstellerin bei der Ursprungkalkulation zur Herleitung der GBV-Kosten die übrigen Umsätze der HIG (Erlöse aus Stationsgebühren, sowie aus Beratungsleistungen) miteinbezogen habe und den Betrag des Gesamtunternehmens jetzt als Teil des Mindestzugangspakets ausweise. Die Hinzugezogene zu 1 führt mit E-Mail vom 07.10.2019 aus, dass es fraglich erscheine, weshalb die HIG in erheblichem Maße zu der Konzernumlage herangezogen würde, die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) aber nur in einem vergleichsweise geringen Umfang, obwohl die EGP ein wesentliches Geschäftsfeld der DESAG-Gruppe sei.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Schlüsselungsmethodik nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Kosten, die in der ursprünglichen Kalkulation teilweise auf das konzernverbundene EVU (HANS) weiterverrechnet worden sind, sind aus Sicht der Beschlusskammer auch weiterhin dem konzernverbundene EVU zuzurechnen (Siehe Ziffer II. 3.2.3.1, Behandlung von Synergieeffekten zwischen EIU und EVU). Außerdem ist aus Sicht der Beschlusskammer die Kostenallokation auf die beiden Geschäftsbereiche des EIU (Mindestzugangspaket und Serviceeinrichtungen) im Rahmen des Geschäftsbesorgungsvertrags mit der DESAG in der Kalkulation der Antragstellerin nicht berücksichtigt worden. Es wurde laut Antragstellerin in der

ursprünglichen Kalkulation, die zur Verrechnung der DESAG-Kosten in Höhe von ■ Tsd. EUR geführt haben, ein Umsatz von 812 Tsd. EUR zu Grunde gelegt. Diese Umsatzerlöse

entgelten in Höhe von 635 Tsd. EUR und den Erlösen aus Beratungsleistungen in Höhe von 17 Tsd. EUR auch nach Abgrenzung in den SNB der Antragstellerin MZP-fremde Erlöse aus Stationsentgelten in Höhe von 155 Tsd. EUR. Eine Allokation der sich daraus ergebenden Kosten auf den Bereich der Serviceeinrichtung hat aus sich der Beschlusskammer nicht stattgefunden. Ohne die Umsätze aus Stationspreisen wären lediglich 59 Tsd. EUR auf den Bereich des MZP vor Kürzung der EVU-Kosten in Höhe von ■ Tsd. EUR verrechnet worden. Die nun verbleibenden Infrastrukturkosten in Höhe von ■ Tsd. EUR (■ Tsd. EUR abzüglich der gekürzten EVU-Kosten von ■ Tsd. EUR) werden daher noch anteilig auf die beiden Bereiche MZP und Serviceeinrichtung zu 82% (■ Tsd. EUR/■ Tsd. EUR) und zu 18% verteilt: Folglich werden nur ■ Tsd. EUR auf das MZP verrechnet, was einer Kürzung von ■ Tsd. EUR entspricht.

Allgemein erscheint ein Schlüsselungsansatz, der anhand eines pauschalen Kostendeckungsbeitrags vorhandene Overheadkosten der DESAG auf die jeweiligen Gesellschaften umlegt nicht zwingend unmittelbar verursachungsgerecht. Auch hier könnte die ursprünglich vorgenommene teilweise Weiterverrechnung von unter Anwendung des Umlageschlüssels der HIG zugeordneten Kosten ein Hinweis darauf sein, dass ein solcher Schlüssel die Kosten der für die Erbringungen der Leistungen der HIG entstehenden Kosten nicht zwingend zuverlässig sachgerecht abbildet.

Geschäftsbesorungsvertrag mit der RIN

Dabei sind in Spalte I die jährlichen Kosten für die Erbringung der Leistungen des Mindestzugangspakets der RIN und der HIG des jeweiligen Aufgabenbereichs ausgewiesen. In Spal-

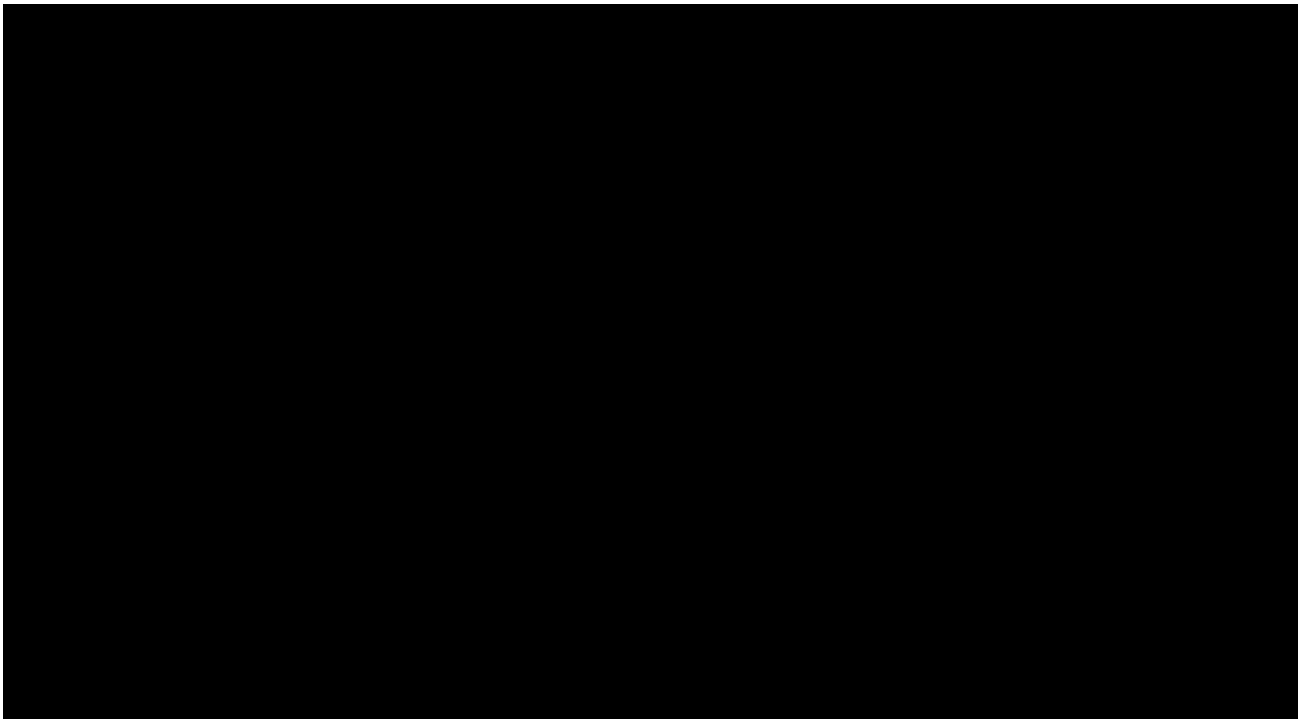
te III sind die sich unter Anwendung des Schlüssels „F - Faktor von Gesamtkosten“¹⁵ (Spalte II) ergebenden der HIG zugeordneten Kosten pro Jahr angegeben. In Spalte IV sind die Kosten ausgewiesen, die nach Anwendung des Schlüssels „F“ (Spalte II) in der ursprünglichen Kalkulation teilweise auf das konzernverbundene EVU (HANS) weiterverrechnet worden sind.

In Bezug auf die Bewertung des angewandten Schlüssel „F“ sei auf die Ausführungen unter II. 3.2.3.1.1 verwiesen. Aus Sicht der Beschlusskammer sind die Kosten, die in der ursprünglichen Kalkulation teilweise auf das konzernverbundene EVU (HANS) weiterverrechnet worden sind, auch weiterhin dem konzernverbundene EVU zuzurechnen (Siehe Ziffer II. 3.2.3.1, Behandlung von Synergieeffekten zwischen EIU und EVU).

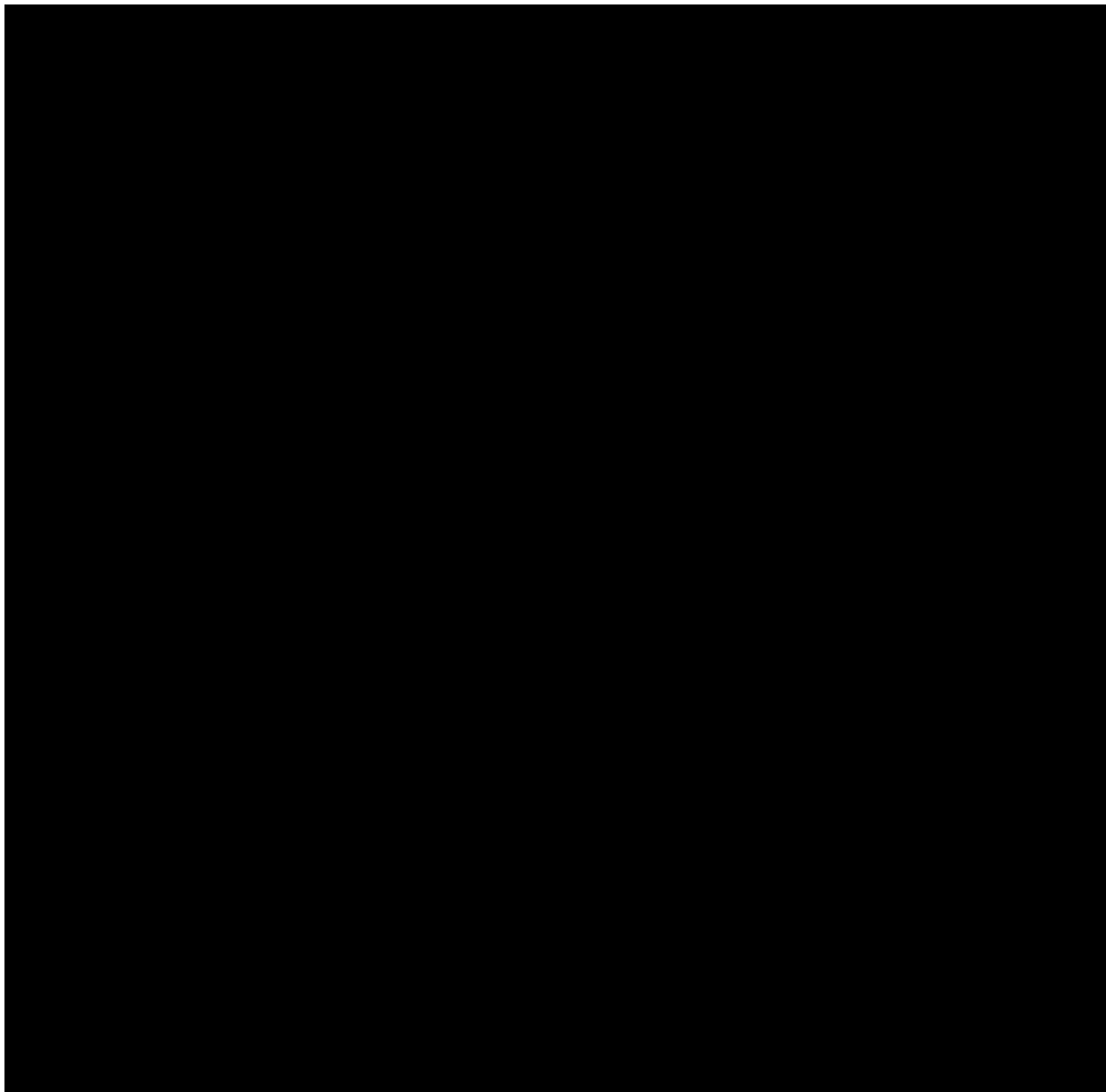
Investition PZB

Die kostenwirksame Berücksichtigung der Auflösung eines im Zusammenhang mit einer vorgesehenen Investition in ein PZB-System (punktförmig Zugbeeinflussung) gebildeten aktiven Rechnungsabgrenzungspostens war nicht anerkennungsfähig.

Zum Sachverhalt: Im Genehmigungsantrag der Antragstellerin sind Kosten aus einer geplanten Investition in die Ausrüstung der Infrastruktur mit einem PZB-System unterstellt. Dabei war zunächst angenommen worden, dass die Investition noch im Lauf des Jahres 2019 getätigt würde und entsprechend kostenwirksam werden könnte. Mit zunehmendem Fortschreiten des Verfahrens im Lauf des Jahres stellte sich jedoch die Frage, ob die Investition tatsächlich noch im Jahr 2019 vorgenommen würde und insofern – zumindest anteilig – noch Abschreibungen und ggf. weitere Kosten für die Trassenentgelte geltend gemacht werden könnten oder gar eine Kostenwirksamkeit auch geboten wäre, wenn die Investition erst später (nach 2019) vorgenommen würde.



¹⁵ Basiert auf dem Verhältnis der jeweiligen Einnahmen des Mindestzugangspakets der RIN und der Antragstellerin (HIG) (Erlösschlüssel)



Die Hinzugezogene zu 2 erläutert mit Schreiben vom 09.07.2019, dass die bisherigen Darlegungen der Antragstellerin Zweifel an der Investition im laufenden Kalenderjahr (2019) ließen. Die Antragstellerin habe bisher kein Datum zur Umsetzung genannt, sondern nur den Willen zur Umsetzung bekundet. Die Antragstellerin habe nach eigener Aussage nicht einmal die Planung beauftragt. Es drängten sich Zweifel an der Richtigkeit der in diesem Zusammenhang unterstellten „geplanten Investitionen 2019“ auf. Weiter führt die Hinzugezogene zu 2 mit Schreiben vom 14.10.2019 hierzu aus, und bemängelt Unklarheiten bezüglich der Behandlung der Investition im Rahmen des Pachtverhältnisses der Antragstellerin mit der DB Netz AG und äußert Zweifel an der Zulässigkeit des geplanten handels- und regulierungsrechtlichen Umgangs mit der Investition durch die Antragstellerin.

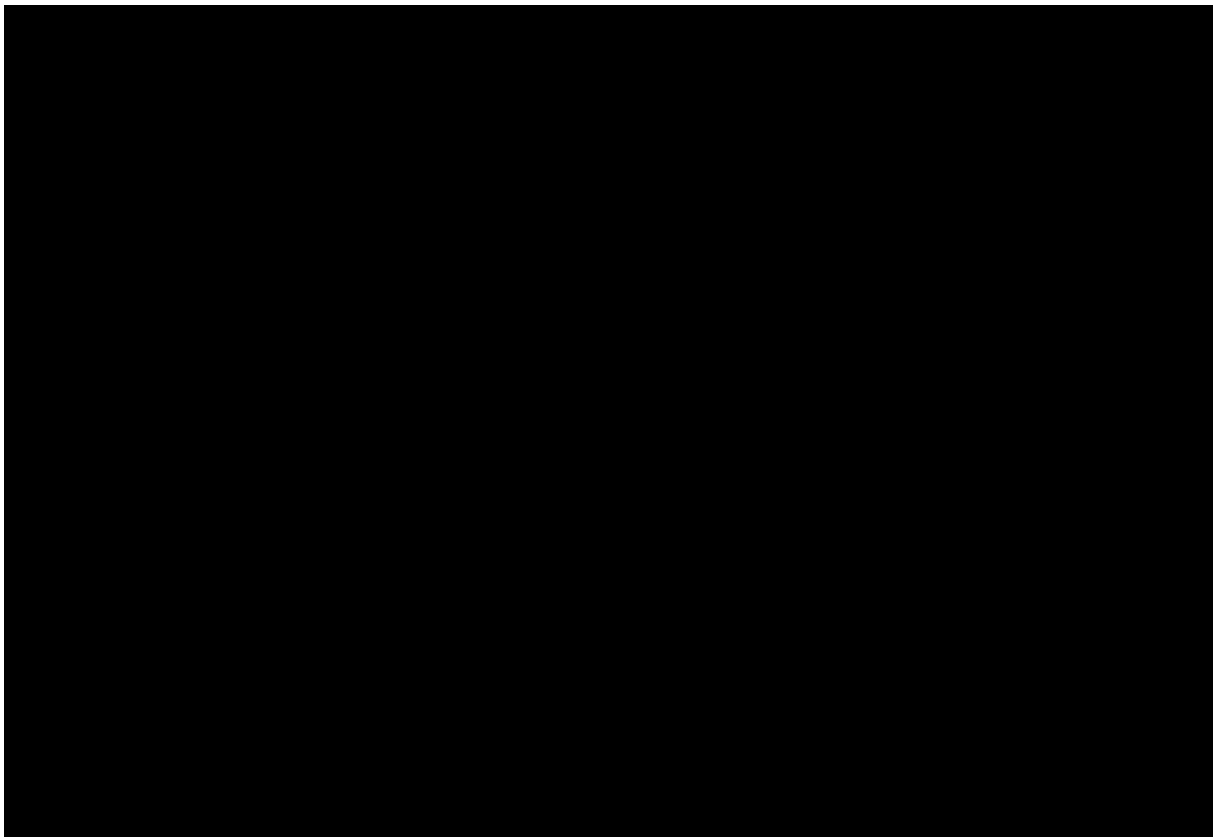
Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die vorgetragenen erwarteten Kosten für die laufenden Fahrplanperiode 2018/2019 in Höhe von rund ■ Tsd. EUR nicht anerkennungsfähig.

Unabhängig von der handels- und steuerrechtlichen Behandlung der Investition, scheint es nicht sachgerecht, Infrastrukturnutzer schon vor Fertigstellung der Maßnahme und somit vor Beginn der tatsächlichen Nutzbarkeit der Investition durch die Einpreisung dieser Investition zu belasten.

Dem Zeitplan der Antragstellerin ist zu entnehmen, dass eine Fertigstellung der Maßnahme planmäßig erst in 2020 erfolgen soll. In der Folge kann sie auch erst dann anteilig in die Trassenentgelte eingepreist werden (analog zu Beginn der tatsächlichen Nutzbarkeit). Anerkennungsfähig wären ggf. nicht aktivierbare Aufwendungen, welche bereits im laufenden Jahr anfallen. Dem vorgesehenen Zeitplan ist allerdings nicht zu entnehmen, dass dies in signifikantem Umfang der Fall sein dürfte. Die Hinzugezogene zu 2 weist zu Recht auf die üblichen zeitlichen Vorlaufzeiten und die knappen Verfügbarkeiten bei Baufirmen und Planern hin.

Die Beschlusskammer weist klarstellend darauf hin, dass die Investitionskosten im Grundsatz selbstverständlich anererkennungsfähig sind. Nach derzeitigem Vortrag der Antragstellerin dürfte dies aus Sicht der Beschlusskammer aber erst zum TPS 2020 (Fahrplanperiode 2019/2020) der Fall sein und nicht bereits im TPS 2019 und vor Fertigstellung der Maßnahme.

Soweit die Antragstellerin im Schreiben vom 29.08.2019 auf die Regelungen des § 27 Abs. 1 ERegG verweist, ist darauf hinzuweisen, dass die Regelungen aus § 27 Abs. 1 auf Ausnahmen von der Anreizsetzung nach §§ 25 f. ERegG gerichtet sind. Die Antragstellerin ist jedoch entsprechend § 2 Abs. 3 Nr. 2 ERegG von den Regelungen zur Anreizsetzung (sog. „große Genehmigung“) ausgenommen, so dass auch § 27 Abs. 1 ERegG hier nicht einschlägig ist. Selbst wenn die Antragstellerin der Anreizsetzung im Rahmen der großen Genehmigung unterliegen würde, wären aber für den vorliegenden Fall die in § 27 Abs. 1 genannten Voraussetzungen für eine entsprechende Ausnahme vermutlich nicht gegeben. Weder ist ersichtlich noch vorgebraucht worden, dass eine „besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastung“ vorläge. Auch die genannten Regelbeispiele – außergewöhnliche Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Instandsetzung aufgrund von Schäden durch Unwetter, Unfälle oder Zerstörung Dritter – sind nicht einschlägig.



Nach Auffassung der Beschlusskammer bestimmt sich die risikoadäquate Verzinsung grundsätzlich nach dem Kapitalkostenkonzept, d.h. auf Basis des für die Erbringung von Leistun-

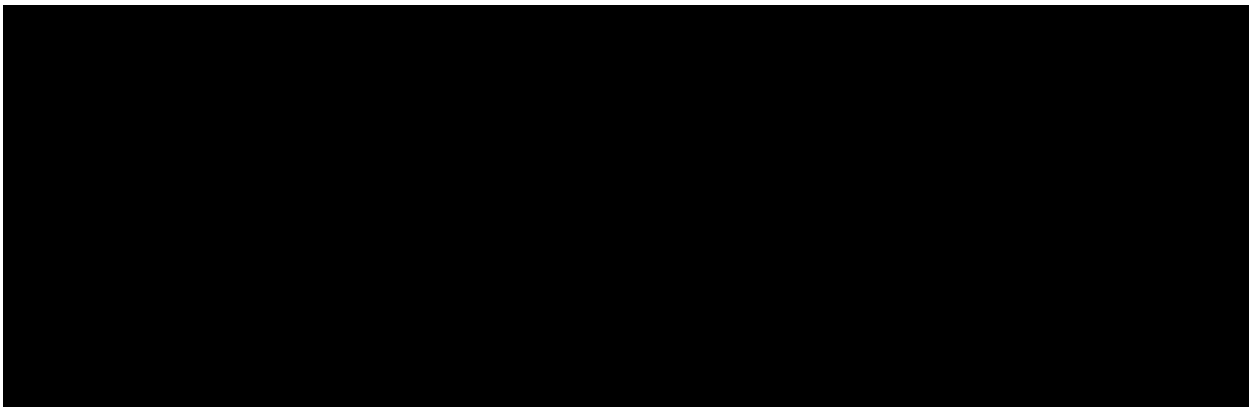
gen des Mindestzugangspakets gebundenen Kapitals (Vgl. II.3.2.3.2). Folglich ist unter Anwendung des Kapitalkostenkonzepts, das für die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen der Geschäftsbesorgungsverträge anteilig gebundene Kapital der betroffenen konzernverbundenen Unternehmen heranzuziehen. Ein Betreiber der Schienenwege stellt sich mit Bezug auf die zulässige Rendite (kalkulatorische Kapitalkosten) im Ergebnis also nicht besser oder schlechter, wenn er Leistungen nicht selbst erbringt, sondern bei konzernverbundenen Unternehmen einkauft. Werden Leistungen bei konzernverbundenen Unternehmen eingekauft, erfolgt die Ermittlung und Prüfung der zulässigen Rendite (kalkulatorische Kapitalkosten) im Grundsatz nach dem gleichen Maßstab wie bei Eigenerbringung der Leistung. Alternativ kann der Nachweis der Angemessenheit (sowie der Prüfung) von konzerninternen Verrechnungspreisen auch dahingehend erfolgen, dass die Verrechnungspreise auf der Grundlage von Marktpreisen gebildet werden.

Dieses Verständnis zur Bewertung der Angemessenheit von konzerninternen Verrechnungspreisen findet sich auch in § 8d Abs. 6 ERegG wieder:

„Die dem Betreiber der Schienenwege von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht und entweder nach Marktpreisen oder nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne bezahlt.“

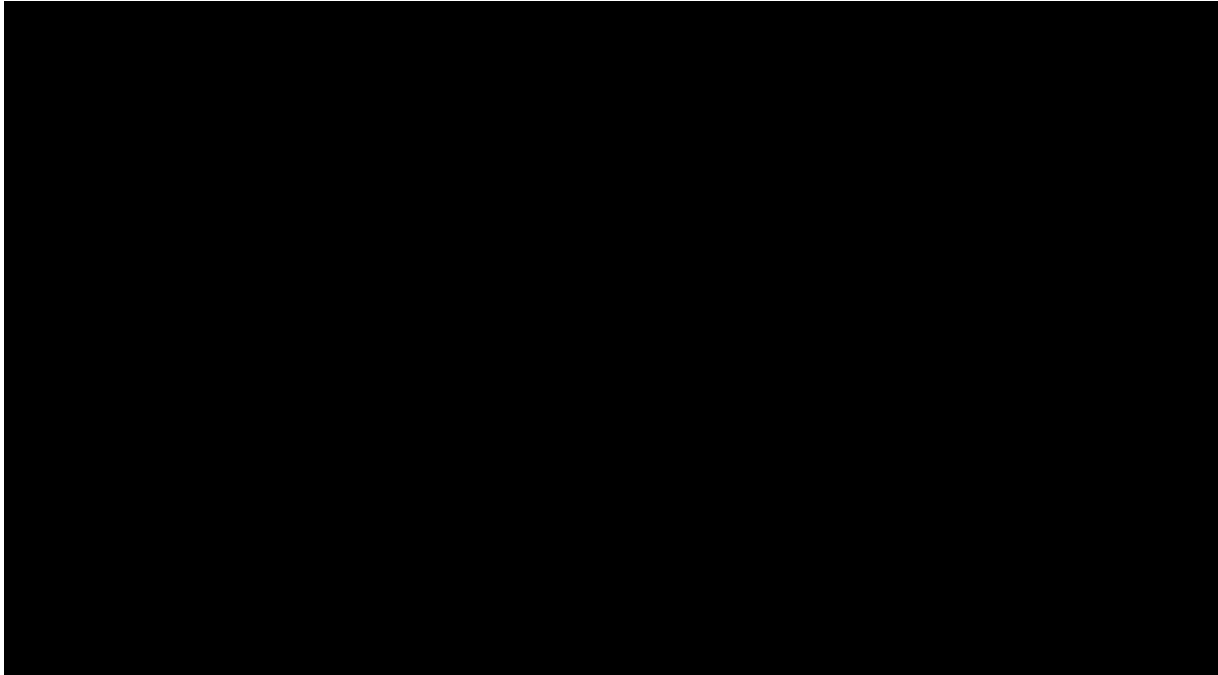
Dass die Verrechnungspreise auf Grundlage von Marktpreisen gebildet worden seien, hat die Antragstellerin nach Auffassung der Beschlusskammer nicht ausreichend belegt. Stellung genommen hat die Antragstellerin zwar dahingehend, dass die Verrechnungspreise „marktgerecht bzw. preislich unter dem Dienstleistungsmarkt von echten Dritten angesetzten Honoraren“ gesehen würden. Belege zur Plausibilisierung der bloßen Aussagen mit Bezug zur Vergleichbarkeit mit Marktpreisen wurden nicht vorgetragen. Dies bemängelte auch die Hinzugezogenen zu 2. Letztlich lagen der Beschlusskammer mit Bezug auf die Vergleichbarkeit der Preise für die konzerninternen bezogenen Leistungen mit Marktpreisen keine prüfbareren Ausführungen vor, die die diesbezüglichen Aussagen der Antragstellerin hätten stützen (oder widerlegen) können.

Die angemessene Vergütung der konzernintern bezogenen Leistungen ergab sich gleichwohl daraus, dass die Antragstellerin die Preisbildung zu Verrechnung der konzerninternen Leistung auf Grundlage der Produktionskosten zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne auf Seiten der leistungserstellenden Unternehmen kalkuliert hat. Hierzu hat die Antragstellerin dargelegt, zu welchen Anteilen die vertraglich vereinbarten Summen aus Kostenelementen und Gewinnaufschlägen zusammengesetzt ist. Die Höhe des relativen Ansatzes (5% Aufschlag) ließ nicht vermuten, dass diesbezüglich und mit vergleichendem Blick auf das eingesetzte Kapital und entsprechende Kapitalkosten der leistungserstellenden Unternehmen im Ergebnis von einer unangemessenen Gewinnspanne auszugehen wäre. Die Aufschlagslogik war aus Sicht der Beschlusskammer dahingehend anzuerkennen.



Die übrigen Positionen des Materialaufwands wurden aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar dargelegt und in der entsprechenden Höhe anerkannt.

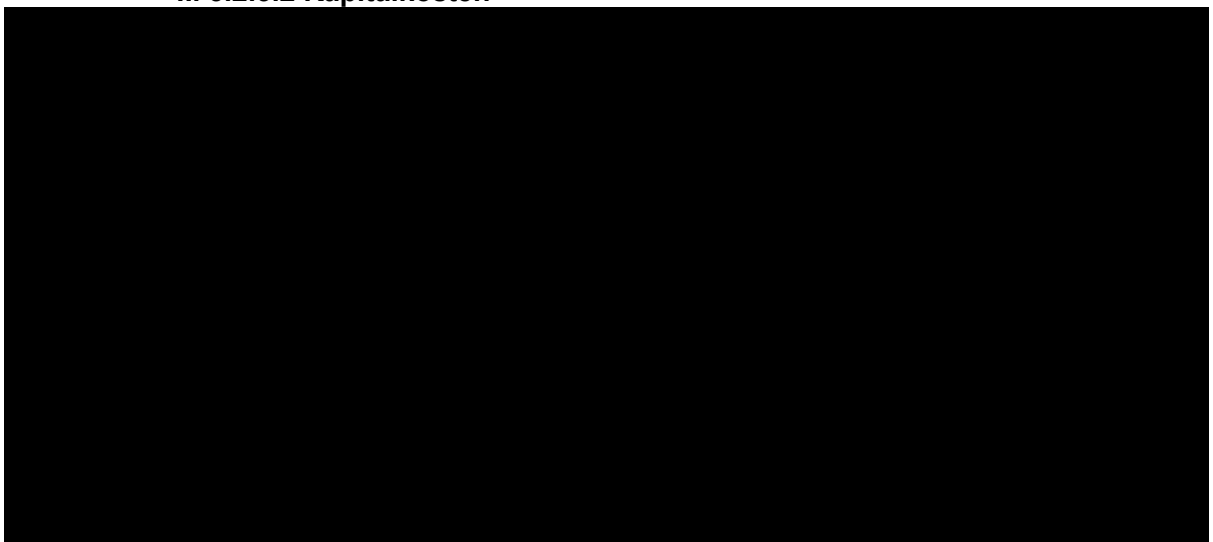
II. 3.2.3.1.5 Kostenmindernde Erlöse und Erträge



Die Hinzugezogene zu 1 hinterfragt mit Stellungnahme vom 07.10.2019 die Zuordnung der sonstigen betrieblichen Erträge aus Beraterleistungen und führt aus, dass diese, wenn sie überhaupt angesetzt werden könnten, beim SGV, nicht aber beim SPNV zugeordnet werden müssten. Die Hinzugezogene zu 2 äußert sich mit Stellungnahme vom 14.10.2019 in ähnlicher Weise.

Aus Sicht der Beschlusskammer sind, da die Antragstellerin auf Nachfrage bestätigt hat, dass der zur Erbringung der Beratungsleistungen notwendige Aufwand vollständig dem Geschäftsbereich Mindestzugangspaket zugeordnet worden ist, folgerichtig auch die entsprechenden sonstigen betrieblichen Erträge vollständig dem Geschäftsbereich Mindestzugangspaket zuzuordnen. Insofern ist im Ergebnis sichergestellt, dass Kosten zur Erbringung der Beratungsleistungen bei der Trassenpreiskalkulation neutralisiert werden und nicht in die genehmigten Trassenpreise eingehen.

II. 3.2.3.2 Kapitalkosten



Im Rahmen der Bestimmung des Eigenkapitalzinssatzes wird durch die Beschlusskammer das unternehmensindividuelle, systematische Risiko mithilfe des CAPM ermittelt. Die Bundesnetzagentur zieht insofern Daten aus von ihr beauftragten Gutachten heran.¹⁹

Das CAPM ist ein kapitalmarktorientierter, in der Finanzierungslehre anerkannter und weit verbreiteter Ansatz. Es basiert auf der Annahme, dass ein rational agierender Investor ein Portfolio aus verschiedenen Vermögensgegenständen erstellt, deren Kombination das optimale Verhältnis aus Rendite und Risiko darstellt. Auch wenn jeder Investor eine individuelle Risikoneigung aufweist, liegt dem CAPM die Annahme einer generellen Risikoaversion aller Investoren zugrunde, d. h., ein Investor geht höhere Risiken nur in Erwartung höherer Renditen ein. Mit Hilfe des CAPM kann ein marktüblicher Eigenkapitalzins für ein an der Börse notiertes Unternehmen bestimmt werden. Auch für nicht-börsennotierte Unternehmen ist dies möglich. In diesem Fall werden vergleichbare gelistete Unternehmen herangezogen, um einen adäquaten EK-Zins zu ermitteln. Kernstück des Modells ist die Bestimmung des individuellen, systematischen Unternehmensrisikos (Beta-Wert). Der Beta-Wert bringt das Risiko des Wertpapiers im Verhältnis zum Marktportfolio zum Ausdruck.²⁰

Um die Anforderung des zweiten Halbsatzes von § 1 Abs. 9 ERegG zu erfüllen, nämlich dass die zu ermittelnde Eigenkapitalrendite von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht, verwendet die Beschlusskammer bei der Bestimmung des Beta-Wertes historische Renditen ausgewählter Vergleichsunternehmen, die den Sektor hinsichtlich des Nachfrage-, Regulierungs- und Kostenrisikos abbilden.

¹⁹ Die Bundesnetzagentur beauftragte die Unternehmen Frontier Economics Ltd. und IGES Institut GmbH in den Jahren 2009, 2013 und 2016 mit der Erstellung und Aktualisierung eines Gutachtens zur Bestimmung der Kapitalkosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen. 2019 wurde das Konsortium mit der Aktualisierung der Betawerte und Fremdkapitalzuschläge beauftragt. Die Gutachten stehen auf der Internetseite der Bundesnetzagentur unter folgendem Link zur Verfügung, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html.

²⁰ Dieses Verhältnis wird gemessen als Quotient aus der Kovarianz der Renditen des Marktportfolios und des Wertpapiers und der Varianz der Rendite des Marktportfolios.

Die Beschlusskammer verwendet dazu die im Gutachten Frontier/IGES 2016²¹ dargestellte Vorgehensweise und die im Gutachten Frontier/IGES 2019 aktualisierten Werte. Im Gutachten 2016 werden die Risikoaspekte des Sektors analysiert. Durch die vorgenommene Betaanalyse und Betaberechnung werden die Risikoaspekte des Sektors mithilfe geeigneter, börsennotierter Unternehmen approximiert. Der Zeitaspekt findet Berücksichtigung, indem ein regressionsanalytischer Ansatz zugrunde gelegt wird. In diesen fließen Renditewerte der Vergleichsunternehmen der vergangenen drei Jahre ein. Über den Beta-Wert, als einen der maßgeblichen Faktoren zur Berechnung des Eigenkapitalzinses, wird so sichergestellt, dass der regulatorische Eigenkapitalzins für die Antragstellerin nicht maßgeblich von dem des Sektors unterschiedlich sein kann. Gleichzeitig werden wesentliche Umstände, die die Risikosituation des Sektors der Vergangenheit ausmachten, bei der Berechnung des aktuellen Zinssatzes berücksichtigt.

Gemäß der Darlegung der Antragstellerin ist in ihrem Unternehmen kein verzinsliches Fremdkapital vorhanden, sodass eine exakte Zuordnung von tatsächlichen Fremdkapitalkosten zu dem hier gegenständlichen regulierten Bereich des Unternehmens nicht erforderlich ist. Der Vollständigkeit halber und wegen der Wechselwirkungen zwischen Fremdkapitalfinanzierung und Eigenkapitalfinanzierung auf die jeweiligen Zinssätze, führt die Beschlusskammer in Abschnitt II. 3.2.3.2.3 dennoch die kalkulatorische Ermittlung der Fremdkapitalkosten unter Rückgriff auf gutachterliche Annahmen aus. Die Beschlusskammer hat sich für die im Gutachten Frontier/IGES 2016 beschriebene Methodik zur Schätzung des Fremdkapitalzinses entschieden und verwendet die im Gutachten Frontier/IGES 2019 aktualisierten Werte. Die Ermittlung des kalkulatorischen Fremdkapitalzinses erfolgt dabei mittels eines risikoorientierten Bewertungsansatzes, der mithilfe von Vergleichsunternehmen die Bestimmung eines kapitalmarktüblichen Fremdkapitalzinses erlaubt. Anders als beim Eigenkapitalzins liegt hier der Blickwinkel darauf, dass Fremdkapital insbesondere im Falle einer Unternehmensinsolvenz gegenüber dem Eigenkapital mit Vorzug bedient wird.

II. 3.2.3.2.1 Kapitalbasis

Datengrundlage für die Bestimmung der Kapitalbasis bilden die Bilanzinformationen von den Arbeitsblättern „C GuV Bilanz Angemess. Gewinn“ aus dem Erhebungsbogen der Antragstellerin.

Für die Bestimmung des eingesetzten, verzinslichen Kapitals ist die Bilanzsumme für den Bereich des Mindestzugangspakets erster Aufsatzzpunkt. Von der Bilanzsumme wird das ausgewiesene Eigenkapital (Tabelle 8, Zeile A) in Abzug gebracht, so dass als Residualgröße das gesamte Fremdkapital und der passive Rechnungsabgrenzungsposten verbleiben. Zur Bestimmung der verzinslichen Fremdkapitalbasis (Tabelle 8, Zeile B) werden von dieser Residualgröße sämtliche, nicht verzinslichen Positionen („Abzugskapital“) und der passive Abgrenzungsposten subtrahiert. Zum Abzugskapital gehören unter anderem zinslose Darlehen, Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.

II. 3.2.3.2.2 Eigenkapitalzinssatz

²¹ Gutachten Frontier/IGES 2016, Kapitel 4.

Berechnet wird der Eigenkapitalzins unter Berücksichtigung des Ertragssteuersatzes (Zeile D), indem das verschuldete Beta mit der Marktrisikoprämie multipliziert (Zeile E * Zeile F) und zum risikolosen Zins (Zeile G) addiert wird. Das verschuldete Beta berechnet sich aus dem unverschuldeten Beta (Zeile B) unter Berücksichtigung der individuellen Fremdkapitalquote (Zeile C) der Betroffenen für das verzinsliche und unverzinsliche Fremdkapital sowie des durchschnittlichen Ertragssteuersatzes (Zeile F).

Tabelle 9: Festsetzung des Eigenkapitalzinssatzes

Zur Bestimmung des Eigenkapitalzinses werden nachfolgende Komponenten ermittelt, die im Folgenden einzeln dargestellt werden: risikolose Verzinsung, Marktrisikoprämie, Kapitalstruktur, Beta-Wert und Ertragssteuersatz.

Risikolose Verzinsung

Der risikolose Zinssatz ist die Verzinsung, die ein Investor auf dem Kapitalmarkt für ein theoretisches Wertpapier ohne Risiko erhalten würde. Bei der Bestimmung des risikolosen Zinssatzes wird in der Regel auf Staatsanleihen als gute Schätzung des risikolosen Zinssatzes zurückgegriffen.

Die Beschlusskammer setzt eine Restlaufzeit von zehn Jahren an. Dies stellt einen Kompromiss dar zwischen Aktualität und Normalisierung durch Glättung der Varianz. Anleihen mit kurzfristigen Laufzeiten liefern zwar einen besseren Schätzwert für die eigentlich risikofreie Verzinsung. Sie sind jedoch vergleichsweise volatil. Mittel- bis langfristige Laufzeiten sind in der Regel konsistenter mit der Finanzierungsstruktur und der Anlagenlebensdauer von Infrastrukturunternehmen. Diese haben typischerweise ein Portfolio aus Finanzierungsarten mit unterschiedlichen Laufzeiten. Derartige Portfolios werden durch die Verwendung mittelfristiger Restlaufzeiten gut approximiert.

Die Beschlusskammer stellt die Stabilität des Zinssatzes in den Vordergrund und hat sich somit für einen 10-Jahres-Durchschnitt entschieden. Bei der Durchschnittsbildung ist eine Abwägung zu treffen zwischen der Aktualität der Daten (kürzerer Durchschnitt) und der Stabilität (längerer Durchschnitt). Je länger der Durchschnittszeitraum gewählt wird, umso mehr kann es sein, dass man sich von den aktuellen Marktgegebenheiten entfernt, umso „stabiler“ ist jedoch der berechnete risikolose Zins. In der aktuellen Marktsituation führt ein 10-Jahres-Durchschnitt zu einem im Vergleich zum Markt verzögert sinkenden risikolosen Zins. Bei einem Zinsanstieg führt dies entsprechend zu einem verzögert steigenden risikolosen Zins.

Damit es im Zeitverlauf zu keiner Über- oder Unterkompensation der Kapitalkosten kommt, ist es wichtig, sich dauerhaft auf eine Art der Durchschnittsbildung festzulegen. Ein stetiger Wechsel bei sinkenden Zinsen zur längeren Durchschnittsbildung und bei steigenden Zinsen

zur kurzfristigen Durchschnittsbildung würde zu einer Übervorteilung der regulierten Unternehmen und vice versa führen.

Marktrisikoprämie

Die durch die Beschlusskammer verwendete Marktrisikoprämie basiert auf der Analyse historischer Marktrisikoprämien auf der Grundlage der Publikation „Credit Suisse Global Investment Returns Yearbook 2019“ der Autoren Dimson/March/Staunton (im Folgenden Yearbook 2019). Die Approximation der Anlegererwartungen erfolgt durch die Analyse historischer Marktrisikoprämien. Es wird eine möglichst lange Betrachtungsperiode gewählt und ein weltweites Portfolio herangezogen. Die Marktrisikoprämie wird im Vergleich zu mittel- bis langfristigen Staatsanleihen berechnet. Zur Bestimmung der Marktrisikoprämie werden das geometrische und das arithmetische Mittel bestimmt. Das geometrische Mittel stellt die Untergrenze und das arithmetische Mittel die Obergrenze der Bandbreite dar. Es wird der Mittelwert dieser Bandbreite gewählt.

Die von der Beschlusskammer verwendete, historische Marktrisikoprämie ist ein üblicher Ansatz zur Bestimmung der Marktrisikoprämie. Im Nachgang zur Finanzkrise 2008 wird vermehrt die Frage gestellt, ob die historische Marktrisikoprämie auch weiterhin der aktuellen Marktsituation gerecht wird. Die Beschlusskammer hat sich daher mit dieser Thematik befasst.

Neben der Betrachtung historischer Daten kann die Marktrisikoprämie mithilfe von Expertenschätzungen, dem sogenannten Gesamtmarktrendite-Ansatz, und durch implizite Modelle auf Basis von Analystenschätzungen bestimmt werden. Es hat sich gezeigt, dass alle diese Methoden zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen, die teils oberhalb, teils unterhalb der historischen Marktrisikoprämie liegen. Die Beschlusskammer hat sich daher bis auf weiteres für die Beibehaltung des historischen Ansatzes entschieden.

Eine übersichtliche Darstellung findet sich in dem durch die Bundesnetzagentur beauftragten Gutachten zur Schätzung der Risikoprämie von Aktien im Rahmen der Entgeltregulierung im Telekommunikationsbereich von Prof. Richard Stehle, Ph.D, und Prof. Dr. André Betzer.²²

Kapitalstruktur

²² Vgl. hierzu Stehle/Betzer (2019): Gutachten zur Schätzung der Risikoprämie von Aktien (Equity risk premium) im Rahmen der Entgeltregulierung im Telekommunikationsbereich, Link: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Marktregulierung/massstaebe_methoden/Kapitalkostensatz/kapitalkostensatz-node.html

Sinkt der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital, steigt das Risiko für Eigen- und Fremdkapital, dass bestehende Ansprüche nicht bedient werden können. Daher steigt das individuelle Unternehmensrisiko (Beta), wenn der Eigenkapitalanteil am Gesamtkapital sinkt. Zur Bestimmung des unternehmensindividuellen Risikos (verschuldetes Beta) ist es daher erforderlich, den Anteil des Fremdkapitals am Gesamtkapital zu bestimmen. Hierbei ist es aus Sicht der Bundesnetzagentur nachrangig, ob es sich um verzinsliches oder unverzinsliches Fremdkapital handelt, solange ein zu bedienender Anspruch aus diesem resultiert. Bei der Bestimmung des Fremdkapitalanteils zur Berechnung des individuellen Unternehmensrisikos wird daher verzinsliches und unverzinsliches Fremdkapital berücksichtigt.

Bei der Bestimmung der Fremdkapitalquote zur Anpassung des unverschuldeten Betafaktors an die individuelle Verschuldung des Unternehmens wäre es auch denkbar, lediglich das verzinsliche Fremdkapital zu verwenden. Dies würde zu einer niedrigeren Fremdkapitalquote und in der Folge zu einem niedrigeren Eigenkapitalzins führen. Aus Sicht der Bundesnetzagentur erscheint jedoch die grundsätzliche (Rück-) Zahlungsverpflichtung der Fremdkapitalposition entscheidend.

Weiterhin muss beachtet werden, dass bei der Bestimmung der Eigenkapitalbasis in der vorliegenden Berechnung auf Buchwerte (anstatt auf Marktwerte) abgestellt wird. Das Rekurren auf Buchwerte führt tendenziell zu einer Unterschätzung der Bewertung des Eigenkapitals und in der Folge tendenziell zu einer Überschätzung der Fremdkapitalquote. Da Marktwerte für die Betroffene nicht vorliegen, ergibt sich die Nutzung von Buchwerten.

Beta-Wert

Das unternehmensindividuelle Eigenkapitalrisiko ist ein Maß für das durch den Anleger nicht mehr durch Streuung von Anlagen zu diversifizierende, individuelle Unternehmensrisiko im Vergleich zum Gesamtmarkt. Es wird im Rahmen des CAPM-Modells als Beta-Wert bezeichnet. Die Beta-Faktoren werden anhand statistischer Verfahren aus der Entwicklung der Börsenkurse einzelner Unternehmen im Vergleich zu einem Marktindex an Börsenwerten geschätzt. Anders als in anderen Sektoren, wie im Telekommunikations- oder im Energiebereich, stellt sich im Eisenbahnsektor die Frage der Vergleichsunternehmen in besonderem Maße. Denn weltweit gibt es kein börsennotiertes reines EIU. Daher dienen Unternehmen aus anderen Transportbereichen und Sektoren, die ähnlichen Risiken wie EIU ausgesetzt sind, als Referenz für diese. Dabei wird das systematische Risiko zerlegt und mithilfe unterschiedlicher Vergleichsgruppen werden Teilrisiken ermittelt. Diese werden abschließend zu einem systematischen Risiko für EIU zusammengefasst. Es wird also ein mehrstufiges Verfahren, basierend auf quantitativen und qualitativen Analysen, durchgeführt, um den Mangel an börsennotierten EIU zu kompensieren.

Ausgehend von einer sogenannten „Long List“ wird im Rahmen der quantitativen Analyse aus den Bereichen Eisenbahn, Transportinfrastruktur, Transportunternehmen und Infrastrukturunternehmen die sogenannte „Short List“ abgeleitet. Dies geschieht, indem die Unternehmen der „Long List“ insbesondere in Bezug auf Datenverfügbarkeit und Liquidität untersucht werden. Zusätzlich erfolgt eine Analyse der Geschäftsfelder, in deren Rahmen die Unternehmen zu potenziellen Vergleichsgruppen zusammengefasst werden. Es werden nur solche Unternehmen ausgewählt, die einen ausreichenden Schwerpunkt in ihrer Geschäftstätigkeit in Bezug auf den potenziellen Vergleichssektor haben. Ein weiteres Kriterium ist der wirtschaftliche Entwicklungsstand eines Landes. Als Abgrenzungskriterium wird die Zugehörigkeit zur OECD gewählt. Datengrundlage sind die Finanzdaten des Informationsdienstleisters Bloomberg. Die Unternehmen der so bestimmten „Short List“ werden in nachfolgende

Vergleichsgruppen gegliedert: Integrierte SGV²³-Unternehmen, Integrierte SPV²⁴-Unternehmen, Häfen, Versorgungsunternehmen, Energienetze, Straßenbetreiber, Flughäfen, Fluglinien, Passagierdienste, sonstige Vergleichsunternehmen. Um den relevanten Zentralbereich der Betawerte zu bestimmen, wird eine Quartilsbildung vorgenommen.

Im Rahmen der qualitativen Analyse wird das systematische Risiko von EIU untersucht und diskutiert, welche der zehn Vergleichsgruppen sich zur Abbildung dieses Risikos eignen. Hierzu wird das systematische Risiko in drei systematische Teilrisiken, nämlich das Nachfragerisiko, das Kostenrisiko und das Risiko aus Regulierung, zerlegt. Im Ergebnis werden integrierte SPV-Unternehmen zur Abbildung des Nachfragerisikos im SPV sowie Häfen und integrierte SGV-Unternehmen zur Abbildung des Nachfragerisikos im SGV herangezogen. Das Risiko aus Regulierung wird durch Energienetzbetreiber, Versorgungsunternehmen und integrierte SPV-Unternehmen abgebildet. Das Kostenrisiko wird durch die bereits genannten Vergleichsgruppen repräsentiert. Wird ein Teilrisiko durch mehrere Gruppen abgebildet, wird eine Vereinigungsmenge gebildet, um die relevante Bandbreite zu bestimmen.

Abbildung des Nachfragerisikos im SPV

Integrierte SPV-Unternehmen sind als Vergleichsgruppe geeignet, weil diese, so wie auch EIU mit Kunden im Schienenpersonenverkehr, sehr geringen systematischen Nachfrageschwankungen unterliegen. Bei den deutschen EIU ist dies u. a. aufgrund der öffentlichen Nachfrage im SPNV gegeben, bei den integrierten SPV-Unternehmen, die vornehmlich aus Japan stammen, weil die Nachfrage der Passagiere in Japan stabiler ist als in Deutschland. Auch wenn die Nachfragebedingungen unterschiedlich sind, sind die systematischen Nachfrageschwankungen ähnlich stabil und damit für einen Vergleich gut geeignet.

Abbildung des Nachfragerisikos im SGV

Häfen sind als Vergleichsgruppe geeignet, denn sie sind reine Infrastrukturunternehmen, die vollständig auf den Güterverkehr spezialisiert sind. Sie sind starken Konjunkturrisiken ausgesetzt. Sie reflektieren ein breites Spektrum von Güterverkehrsaktivitäten, deren Nachfrage ähnlich unterschiedlichen Risiken ausgesetzt ist, wie die der EIU mit Kunden im Schienengüterverkehr.

Integrierte SGV-Unternehmen sind geeignet, weil diese den allgemeinen Konjunkturrisiken sehr stark ausgesetzt sind. Sie reflektieren ein breites Spektrum unterschiedlicher Güterverkehrsaktivitäten. Damit ähneln sie den deutschen EIU mit Kunden im Schienengüterverkehr. Allerdings ist zu vermuten, dass das hohe individuelle Risiko dieser Gruppe stark von den Risiken der integrierten EVU mitbestimmt wird. Dies ist ein großer Unterschied im Vergleich zur Situation in Deutschland. Die integrierten SGV-Unternehmen stammen vornehmlich aus Nordamerika.

Abbildung des Risikos aus Regulierung

Das systematische Risiko aus Regulierung soll durch regulierte Unternehmen abgebildet werden. Daher sind die nachfolgenden Vergleichsgruppen geeignet:

²³ Schienengüterverkehr.

²⁴ Schienenpersonenverkehr.

- Integrierte SPV-Unternehmen in der Vergleichsgruppe unterliegen einer Yardstick-Regulierung und damit einer Form der Anreizregulierung.²⁵
- Versorgungsunternehmen und Energienetze unterliegen in wichtigen Bereichen ihrer Geschäftsaktivitäten gängigen Regulierungsmethoden: Die Wasserversorgung in UK unterliegt einer Preisobergrenzen-Regulierung mit Yardstick-Ansatz, die Gasproduktion und -verteilung in den USA einer Kostenzuschlagsregulierung, die Energienetze in UK, Australien, Neuseeland und Spanien einer Preisobergrenzen-Regulierung und die in Italien einer Erlös- und Preisobergrenzen-Regulierung.

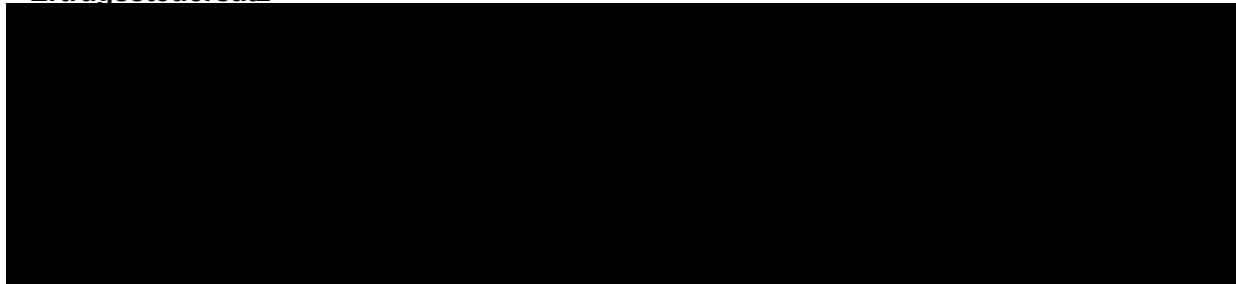
Abbildung des Kostenrisikos

Um den Risikofaktor Kosten für die EIU abzubilden, sollten Vergleichsunternehmen herangezogen werden, die unter anderem einen vergleichbar hohen Anteil fixer Kosten aufweisen. Dies ist bei den ausgewählten Vergleichsunternehmen, integrierten SGV-Unternehmen, Häfen, integrierten SPV-Unternehmen, Versorgungsunternehmen und Energienetzen, der Fall.

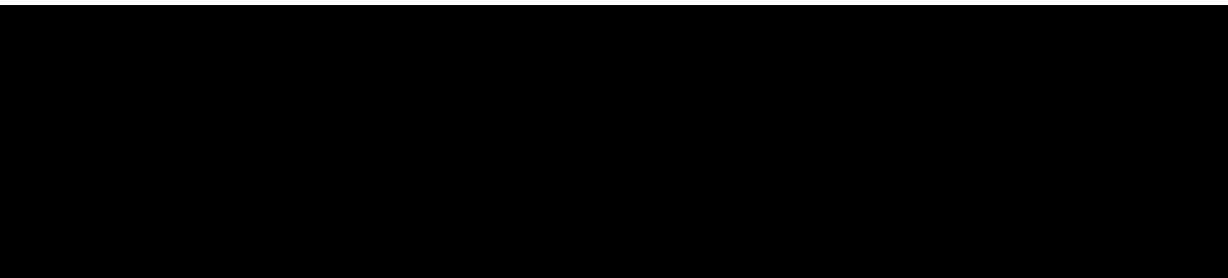
Um das systematische Gesamtrisiko zu bestimmen, wird schließlich die Vereinigungsmenge der Teilrisiken gebildet und daraus der Mittelwert berechnet. So ergibt sich für EIU, deren Kunden zu 100 Prozent im SPV tätig sind, ein unverschuldetes Beta in Höhe von 0,39 und für EIU, deren Kunden zu 100 % im SGV tätig sind, ein unverschuldetes Beta in Höhe von 0,63.

Die dargestellte Vorgehensweise ermöglicht es zu berücksichtigen, dass sich das Nachfragerisiko von EIU in Abhängigkeit des Nachfrageanteils von SGV-Kunden verändert. Da die Nachfrage im SGV volatiler ist als im SPV, muss folglich der Eigenkapitalzins für EIU mit Kunden im SGV höher liegen als für EIU mit ausschließlich Kunden im SPV. Um eine graduelle Berücksichtigung vornehmen zu können, wird gemäß Anlage 4 zum ERegG der Umsatzanteil des SGV am Gesamtumsatz (aus Trassenentgelten) des EIU bei der Bestimmung des Beta berücksichtigt. Das heißt, unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen SGV-Umsatzanteils von 0,5 % (Tabelle 9, Zeile A) ergibt sich ein unverschuldetes Beta der Betroffenen von 1,92.

Ertragssteuersatz



II. 3.2.3.2.3 Fremdkapitalzinssatz



²⁵ Bei einer Yardstick-Regulierung kann indirekt Wettbewerb simuliert werden, indem dem eine Preis- oder Kostenobergrenze basierend auf dem Durchschnitt aller Vergleichsunternehmen festgelegt wird (vgl. WIK-Consult, Prof. Dr. Jürgen Kühling, Internationale Erfahrungen der ökonomischen Regulierungspraxis im Eisenbahnsektor, 2013, S. 31 ff.).

Der Risikozuschlag für Fremdkapital ist der Aufschlag auf den risikolosen Zins, den der Markt fordert, um für das unternehmensindividuelle oder auch geschäftsfeldspezifische Ausfallrisiko des Fremdkapitals entschädigt zu werden.

Die Beschlusskammer hält es für wesentlich, neben dem Rating auch Unternehmensaktivität und Branchencharakteristik im Fremdkapitalzuschlag abzubilden. Daher verwendet sie als Vergleichsunternehmen nicht-staatliche Eisenbahnunternehmen mit Infrastrukturanteil. Hierdurch werden Unternehmensaktivität und Branchencharakteristika nicht-staatlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgebildet. Da es sich bei den Vergleichsunternehmen jedoch um integrierte Eisenbahnunternehmen handelt, werden zusätzlich Energienetze und Versorgungsunternehmen herangezogen, um den Aspekt des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die Unternehmensaktivität von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu stärken.

Um die Untergrenze der Bandbreite zu bestimmen, wird das nicht-staatliche Eisenbahnunternehmen mit dem besten Rating herangezogen. Die Obergrenze wird abgeleitet aus Vergleichsunternehmen, für die mit einem Rating von BBB eine noch ausreichende Bonität besteht.

II. 3.2.3.2.4 Zusätzliche Berücksichtigung einer Umsatzrendite

Wie unter Punkt II. 3.2.2 ausgeführt, dürfen die erwarteten Erlöse aus Entgelten die Kosten für die Leistungserbringung i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen. Die Eigenkapitalverzinsung bildet den angemessenen und somit zulässigen Gewinn auf Kostenseite ab. In den Gesamtkosten der Antragstellerin sind Eigenkapitalkosten in Höhe von (gerundet) ████████ EUR enthalten. Jede – wie auch immer zu berechnende – Rendite käme nach dem Verständnis der Antragstellerin zu dieser Eigenkapitalverzinsung hinzu. Die Berücksichtigung einer solchen zusätzlichen Rendite würde dazu führen, dass sich ein doppelter Gewinnanspruch ergäbe. Dies widerspräche den Vorgaben des § 32 Abs. 1 ERegG.

II. 3.2.4 Bestimmung Entgeltvolumen

Die Beschlusskammer erkennt die von der Antragstellerin prognostizierte Verkehrsmenge in den relevanten Verkehrsdiensten in der Höhe von 126 Tsd. Trassenkilometer an.

Eine Verkehrsmengenprognose für die NFP 2018/2019 ist für die Bestimmung des Entgeltvolumens und somit auch für die Prüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze von hoher Bedeutung. Die Prognose wird getrennt nach den relevanten Verkehrsdiensten SPNV, SPFV und SGV vorgenommen.

Erlös aus Trassenentgelten:

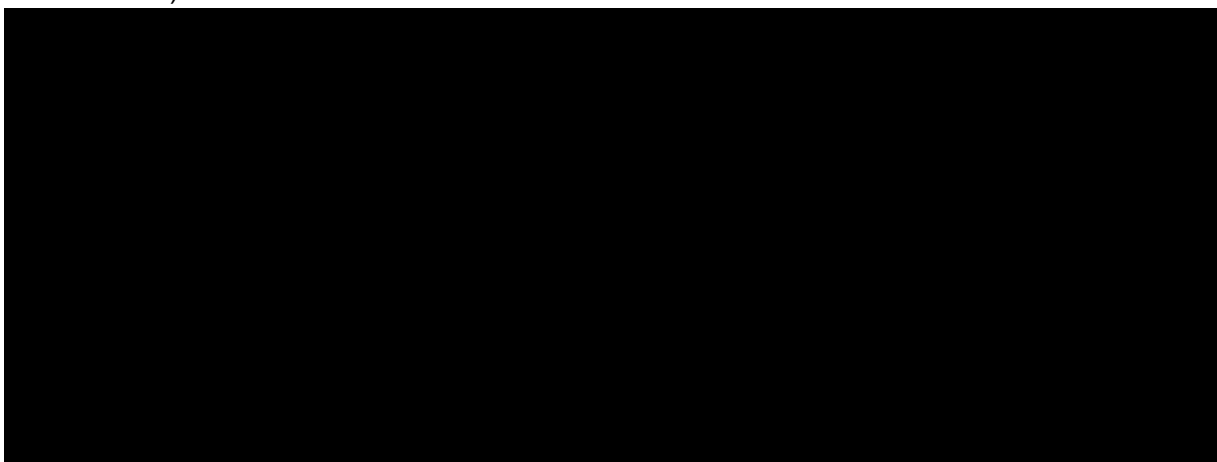
Für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 hat die Antragstellerin eine Gesamtbetriebsleistung von 126 Tsd. Trassenkilometern zugrunde gelegt. Die Gesamtbetriebsleistung verteilt sich dabei auf die Verkehrsdienste wie folgt:

- 125.490 Trassenkilometer im Schienenpersonennahverkehr,
- 0 Trassenkilometer im Schienenpersonenfernverkehr und
- 1.000 Trassenkilometer im Schienengüterverkehr.

Dem lagen zu den einzelnen Verkehrsleistungen folgende Erwägungen zu Grunde:

Die Höhe der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr entspricht dem vom Aufgabenträger bestätigten Bestellvolumen für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 (Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 1 vom 06.05.19).

Bezüglich der Höhe der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr hat die Antragstellerin eine Prognose auf Basis von Ist-Daten vorgenommen (Antwort der Antragstellerin vom 04.06.2019).



Sonstige Entgelte

Zusätzlich zu den Erlösen aus Trassenentgelten sind Erlöse aus weiteren Entgeltkomponenten (z. B. aus Stornierungsentgelten) bei der Bestimmung des Entgeltvolumens zu berücksichtigen. Für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 ergibt sich ein prognostiziertes Entgeltvolumen aus weiteren Entgeltkomponenten in Höhe von 0 EUR. Die Antragstellerin führt hierzu mit Antwort vom 14.08.2019 aus, dass mit keinen Einnahmen aus weiteren Entgeltkomponenten geplant würde, da diese nicht planbar und unwahrscheinlich seien.

Diese Annahme erscheint aus Sicht der Beschlusskammer vor dem Hintergrund, dass die Gesamtbetriebsleistung sich weit überwiegend aus bestellten Verkehren im Schienenpersonennahverkehr zusammensetzt und aufgrund fehlender Erfahrungswerte, über die man in Bezug auf das Nutzerverhalten im Schienengüterverkehr verfügt, vertretbar.



II. 3.2.5 Vergleich Entgeltobergrenze mit Entgeltvolumen

Die anhand von § 32 Abs. 1 ERegG zu bestimmende Entgeltobergrenze wird überschritten, da das durch die beantragten Trassenpreise berechnete Entgeltvolumen zuzüglich des Entgeltvolumens aus sonstigen Entgelten für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 über der festgelegten Entgeltobergrenze liegt.



Daher war durch die Beschlusskammer der Genehmigungsantrag dahingehend zu korrigieren, dass im Ergebnis eisenbahnrechtskonforme Entgelte vorliegen. Die Entgelte waren daher in der Höhe zu reduzieren, dass sich ein um diesen Betrag gemindertes Entgeltvolumen ergibt. Die von der Beschlusskammer festgesetzten Entgelte werden in Abschnitt II. 3.4 im Detail dargestellt.

II. 3.3 Entgeltbildung

II. 3.3.1 Entgeltbildungsvorschriften nach § 32 ERegG

Neben dem Transparenzgebot i. S. v. § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG sowie dem damit in Zusammenhang stehenden Übereinstimmungsgebot i. S. v. § 34 Abs. 2 Satz 2 ERegG regelt § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG insbesondere ein Diskriminierungsverbot. Zudem dürfen gemäß § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ERegG keine Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten.

a) Kein Verstoß gegen das Transparenzgebot

Die Antragstellerin beschreibt in ihren Entgeltgrundsätzen sowie in ihrem Entgeltgenehmigungsantrag, wie sie die Entgelte für die Verkehrsdienste berechnet.

Eine Diskrepanz zwischen den Entgeltgrundsätzen und der Entgeltkalkulation bzw. den „tatsächlich berechneten“ Entgelten i. S. v. § 34 Abs. 2 Satz 2 ERegG besteht damit aus Sicht der Beschlusskammer nicht.

b) Kein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot

Anhaltspunkte für einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot i. S. v. § 32 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 Nr. 2 ERegG liegen hier gegenwärtig nicht vor.

Es ist gegenwärtig nicht zu erkennen, dass durch die im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte im Genehmigungszeitraum, also in der NFP 2018/2019, miteinander im Wettbewerb stehende Zugangsberechtigte ohne sachlich rechtfertigenden Grund unterschiedlich behandelt werden bzw. einzelnen Zugangsberechtigten hierdurch Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten ohne sachlichen Grund eingeräumt werden. Auch seitens der Hinzugezogenen erfolgte kein solcher Vortrag.

c) Verstoß gegen den Kostenmaßstab der zu erbringenden Leistungen innerhalb der jeweiligen Verkehrsdienste

Einen Verstoß gegen § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ERegG, welcher eine Beeinträchtigung der Grundsätze aus § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG darstellt, liegt insbesondere dann vor, wenn Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten.

Abgesehen von dem Überschreiten der nach § 32 Abs. 1 ERegG maßgeblichen Kostenobergrenze sind indes weitere Anhaltspunkte für eine Entkopplung der Entgelte von den Kosten oder der Entkopplung der Belastung der Zugangsberechtigten vom Nutzen weder von Hinzugezogenen vorgetragen worden noch ansonsten für die Beschlusskammer ersichtlich.

II. 3.3.2 Weitere Entgeltbildungsvorschriften für nicht gemäß § 2 Abs. 7 ERegG befreite BdS

Die Vorgaben zur Entgeltbildung gemäß der §§ 23, 31 Abs. 1 und 40 ERegG sind erfüllt.

Die von der Antragstellerin beabsichtigte Entgeltbildung war im tenorierten Umfang genehmigungsfähig. Lediglich die Höhe der Entgelte ist auf Grund des in Abschnitt II. 3.2.5 beschriebenen Überschreitens der Entgeltobergrenze nicht genehmigungsfähig.

Kernfrage der Prüfung der Entgeltbildungskriterien ist, ob die Verteilung der unter Abschnitt II. 3.2.3 festgestellten berücksichtigungsfähigen Kosten auf die Nutzer der Infrastruktur den regulierungsrechtlichen Vorgaben entspricht. Der Fokus der Prüfung umfasst insbesondere die § 23 und § 31 Abs. 1 ERegG.

Für Betreiber der Schienenwege, deren Entgelte gemäß § 2 Abs. 3 ERegG anhand der vereinfachten Genehmigung zu bemessen sind und die nicht gemäß § 2 Abs. 7 ERegG von § 23 ERegG befreit sind, gilt, dass Entgeltdifferenzierungen innerhalb von Verkehrsdiensten im gesamten Netz des Betreibers gelten müssen und dass die Entgelte für die jeweiligen Leistungen netzweit zu mitteln sind bzw. auf denselben Grundsätzen zu beruhen haben. Hierdurch soll erreicht werden, dass Verkehre auf besonders kostenintensiven Strecken (Brücken, Tunnel) nicht erschwert werden. Folglich ist eine reine streckenspezifische, kostenbasierte Preisbildung nicht möglich. Die Trassenentgelte können in diesem Fall nach Verkehrsdiensten (SPFV, SPNV, SGV) und innerhalb dieser nach Marktsegmenten differenziert werden.

Der Betreiber der Schienenwege hat außerdem gemäß § 31 Abs.1 ERegG das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen. Die beantragten Entgelte gelten für das gesamte Netz der Antragstellerin und sind netzweit gemittelt. Die von der Antragstellerin vorgenommene Marktsegmentierung ist nicht zu beanstanden. Das beantragte Entgelt ist außerdem in Euro je Trassenkilometer ausgewiesen.

Die Antragstellerin orientiert sich an im Rahmen der Entgeltbildung an den Vorgaben des § 36 ERegG. Dies ist aus regulatorischer Sicht für gemäß § 2 Abs. 3 ERegG von ausgewählten Bestimmungen zur Entgeltregulierung ausgenommene bzw. auf Antrag gemäß § 2 Abs. 7 ERegG befreite Betreiber der Schienenwege nicht vorgesehen, sodass eine Darstellung der Grenzkosten und Vollkostenaufschläge nicht zwingend ist. Eine Anlehnung an die Entgeltbildungsvorgaben des § 36 ERegG ist jedoch möglich. Die Antragstellerin weist darüber hinaus einen umsatzbezogenen Renditeaufschlag auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes und die Vollkostenaufschläge aus und berücksichtigt diesen bei der Entgeltbildung. Die von der Antragstellerin vorgenommene Entgeltbildungssystematik ist diesbezüglich zu beanstanden.

Gemäß § 39 Abs. 2 ERegG müssen die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Über ein solches Anreizsystem verfügt die Antragstellerin noch nicht. Die Beschlusskammer geht davon aus, dass die Antragstellerin sich um eine zeitnahe Entwicklung eines rechtskonformen Anreizsystems bemüht, so dass dieser Punkt einer Genehmigung – auch mit Blick auf die schon vorliegende Verzögerung dieses Verfahrens – nicht entgegensteht. Zudem ist zu beachten, dass die Antragstellerin

rin einen Antrag auf Befreiung gemäß § 2 Abs. 7 ERegG gestellt hat (Aktenzeichen: BK10-19-0004_B). Der Antrag ist allerdings noch nicht beschieden. Sollte dem Antrag allerdings stattgegeben werden, würde für die Antragstellerin die Pflicht zur Aufstellung eines Anreizsystems gemäß § 39 Abs. 2 ERegG ohnehin entfallen.

Die von der Antragstellerin vorgesehenen Regelungen zu den Stornierungsentgelten sind aus der Sicht der Beschlusskammer nicht zu bestanden. Nach § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Dieses Stornierungsentgelt ist danach insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Die von der Antragstellerin gewählte Vorgehensweise hinsichtlich der Stornierungsentgelte entspricht aus Sicht der Beschlusskammer grundsätzlich den gesetzlichen Anforderungen und ist daher nicht zu beanstanden.

II. 3.4 Entgeltfestsetzung

Durch die in Abschnitt II. 3.2.5 festgestellte Kostenüberdeckung wurden die durch die Antragstellerin beantragten Entgelte durch die Beschlusskammer in einheitlicher Systematik gekürzt, so dass sich im Ergebnis genehmigungsfähige Entgelte ergeben, deren Entgeltvolumen der Entgeltobergrenze entspricht.

Hierzu wurde der durch die Antragstellerin beantragte Vollkostenaufschlag im Sinn des § 36 Abs. 1 ERegG durch die Beschlusskammer einheitlich um 26,8 % gekürzt.

Die beantragten Entgelte sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

Segment [in EUR/Trkm]	Entgelt	uKZ	Vollkosten-aufschlag	Rendite
SPNV	6,38	1,69	4,37	0,32
SPFV	1,69	1,69	0,00	0,00
SGV	3,80	1,69	1,92	0,19

Tabelle 11: Beantragte Entgelte

Die beantragten Entgelte in Darstellung des summierten Vollkostenaufschlags sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

Segment [in EUR/Trkm]	Entgelt	uKZ	Vollkosten-aufschlag
SPNV	6,38	1,69	4,69
SPFV	1,69	1,69	0,00
SGV	3,80	1,69	2,11

Tabelle 12: Beantrage Entgelte (nach Aufsummierung der Aufschlagskomponenten)

Durch die einheitliche Reduktion sämtlicher Vollkostenaufschläge um 26,8 % ergeben sich folgende durch die Beschlusskammer genehmigten Entgelte:

Segment [in EUR/Trkm]	Entgelt	uKZ	Vollkosten-aufschlag
SPNV	5,12	1,69	3,43
SPFV	1,69	1,69	0,00
SGV	3,23	1,69	1,54

Tabelle 13: Genehmigte Entgelte

Durch die Multiplikation der in Tabelle 13 genannten Entgelte mit der Betriebsleistung aus Abschnitt II. 3.2.4 ergibt sich ein Entgeltvolumen, welches genau der Entgeltobergrenze bzw. den Gesamtkosten der Antragstellerin in 2019 in Höhe von 646 Tsd. EUR entspricht.

II. 3.5 Darlegung der Entgeltgrundsätze

Die von der Antragstellerin vorgenommene Darlegung der Entgeltgrundsätze ist grundsätzlich genehmigungsfähig, wobei im Rahmen der Festlegung genehmigungsfähiger Entgelte Anpassungen anzuordnen sind.

Gemäß § 45 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung insoweit zu erteilen, soweit die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG entsprechen. Danach müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt muss hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden, enthalten. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 23, 31 Abs. 1, 34 Absatz 1 und 2, und 40 ERegG in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

Die Beschlusskammer stellt fest, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Antragstellerin einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zum ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden (Zusatz- und Nebenleistungen). Es ist nach Einschätzung der Beschlusskammer im Einzelnen aufgeführt, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 23, 31 Abs. 1, 34 Absatz 1 und 2, und 40 ERegG in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden.

Die zur Genehmigung vorgelegten Entgeltgrundsätze sind jedoch mit Blick auf die nicht genehmigungsfähigen Entgelte anzupassen. Zudem sind die Entgeltgrundsätze im tenorisierten Umfang anzupassen, da diese teils aus einer nicht nachvollziehbaren und aus Sicht der Beschlusskammer inkorrekten Interpretation des Regelungsgehalts des § 36 Abs. 2 ERegG abgeleitet werden.

Hinweise zu Kosten

Gemäß § 69 ERegG erhebt die Regulierungsbehörde für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen. Die Geltendmachung der Gebühren erfolgt nach § 77 Abs. 1 Satz 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Mit E-Mail vom 24.05.2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verbändeanhörung zu einem Entwurf einer Besonderen Gebührenverordnung für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) eingeleitet. § 5 dieses Entwurfs enthält unter der Überschrift „Alt-Sachverhalte“ folgenden Regelungsvorschlag: „Für Sachverhalte, die nach dem 2. September 2016 und vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung nach Artikel 3] entstanden sind, gilt die Anlage mit Wirkung ab dem (einsetzen: Datum des Beginns der Verbändeanhörung).“ Dementsprechend werden für den vorliegenden Beschluss voraussichtlich Gebühren erhoben werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln, erhoben werden.

Bonn, den 18.10.2019

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Krick

Kirchhartz