

# ERLÄUTERUNGEN UND INFORMATIONEN ZU DEN ENTGELTEN DER SALZBURGER LOKALBAHN

Die folgenden Erläuterungen hat die SCHIG mbH unter Mitwirkung der Salzburger Lokalbahn (im Folgenden kurz SLB) erstellt.

## 1. Einleitung

Die Europäische Union (im Folgenden auch kurz als „EU“ bezeichnet) strebt seit Jahren unter dem Aspekt der Vollendung des Binnenmarktes eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors an. Das hat die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur, die sich größtenteils im nationalen Besitz befindet für andere Benützer zur Folge.

Die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr sind im Kapitel II „Wegeentgelte“ der Richtlinie 2001/14/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (im Folgenden kurz auch als „Richtlinie 2001/14/EG“ bezeichnet) geregelt.

Die Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG in innerstaatliches Recht ist mit der Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 durch das BGBl I Nr 38/2004 vom 30. April 2004 (im Folgenden kurz als „EisbG“ bezeichnet) erfolgt und wurde mit der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 neu gefasst.

Sowohl die Richtlinie 2012/34/EU als auch das EisbG idgF teilen die im Zusammenhang mit der Nutzung der Schieneninfrastruktur anfallenden Leistungen wie folgt ein:

- Zugang zur Schieneninfrastruktur samt Mindestzugangspaket
- Serviceleistungen
- Zusatzleistungen
- Nebenleistungen

## **2. Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket**

### **2.1. Rechtliche Grundlagen**

#### **2.1.1. Leistungsdefinition**

In § 58 Abs 1 EisbG ist geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen hat:

- die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

#### **2.1.2. Berechnung der Entgelte**

Zur Berechnung der Entgelte ist insbesondere § 67 EisbG maßgebend:

- Die Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
- Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Schieneninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.
- Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung

der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrunde gelegt werden.

- Sofern die Benützungsentgelte nach den Abs 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hierzu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Schieneninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.
- Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.
- Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.
- Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

## **2.2. Definition der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten**

### **2.2.1. Verursachungsprinzip**

Weder die Richtlinie 2012/34/EU noch das EisbG bzw. die dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen enthalten einen näheren Hinweis darauf, was unter den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten im Detail zu verstehen ist. Im Hinblick auf die in der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnungsliteratur verwendeten Begriffe kann für die praktische Umsetzung dieses rechtlich normierten Grundsatzes auf den Begriff des „kausalen“ Verursachungsprinzips zurückgegriffen werden. Das „kausale“ Verursachungsprinzip geht im Sinne eines „Ursache-Wirkung-Zusammenhanges“ davon aus, dass man diversen Bezugsgrößen (z.B. Kostenstellen oder Kostenträgern) jeweils nur jene Kosten zurechnen darf, die sich in ihrer Höhe durch Maßnahmen verändern lassen, die in direktem Zusammenhang mit der jeweiligen Kostenstelle bzw. dem jeweiligen Kostenträger stehen. Das Prinzip der kausalen Verursachung ist das tragende Prinzip der sog „Grenzkostenrechnung“. Bei der praktische Umsetzung diese Grundsatzes sind daher die im Folgende dargestellten begrifflichen Unterscheidungen zu beachten.

### **2.2.2. Grenzkosten**

Unter Grenzkosten werden im strengen (mathematischen) Sinn jene Kostenänderungen verstanden, die sich bei der Variation der Beschäftigung (Leistung) um eine Einheit ergeben. Bei einem linearen Verlauf der variablen Kosten decken sich die durchschnittlichen variablen Kosten und die Grenzkosten. Die Grenzkosten lassen sich dann durch Division der bei einer bestimmten Leistung anfallenden variablen Kosten durch die Anzahl der Leistungseinheiten ermitteln.

### **2.2.3. Resümee**

In die Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets stehenden Kosten sind auf Basis der vorstehenden Ausführungen somit folgende Kosten einzubeziehen:

- Kostenträgereinzelkosten: Kosten, die dem jeweiligen Kostenträger aufgrund von geeigneten Aufzeichnungen bzw. Erfassungsmethoden direkt zugerechnet werden

- leistungsabhängige (variable) Gemeinkosten: Kosten, die sich zwar an wechselnde Beschäftigungslagen bzw. Auftragslagen anpassen, dem jeweiligen Kostenträger jedoch nicht zugeordnet werden, sondern nur auf Kostenstellen erfasst und über Umlagen verrechnet werden.

## **2.3. Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehenden Kosten (Untergrenze)**

Um eine Ermittlung der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets stehende Kosten vornehmen zu können, müssen die in diesem Zusammenhang zu erbringenden Leistungen wie folgt näher differenziert werden:

- Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität samt Weichen und Abzweigungen
- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugsteuerung (einschließlich Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen) sowie die Zurverfügungstellung aller anderer Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes erforderlich sind

### **2.3.1. Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität samt Weichen und Abzweigungen**

Die Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität verursacht beim Fahrwegbetreiber im Wesentlichen Erhaltungskosten für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen befahrene Schieneninfrastruktur. Unter die Erhaltungskosten fallen die Kosten für die laufende Inspektion und Wartung folgender Gleisanlagen:

- Oberbau
- Unterbau
- Tunnel
- Brücken
- Lehnen
- Eisenbahnkreuzungen.

Nicht unter die Erhaltungskosten fallen Aufwendungen in Zusammenhang mit der Herstellung oder Erneuerung von Gleisanlagen, insoweit es sich dabei um aktivierungspflichtige Investitionen handelt.

In die Berechnung der unmittelbar mit dem Zugbetrieb in Zusammenhang stehenden Kosten sind daher folgende – in der Regel als Kostenträgereinzelkosten erfasste – Bestandteile einzubeziehen:

- Personalkosten für die mit der laufenden Inspektion und Wartung der Gleisanlagen beschäftigten Mitarbeiter (Arbeitskosten). Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen.
- Aufwendungen für das zur Durchführung der Wartungs- und Inspektionsarbeiten verwendete Material
- Aufwendungen für von Dritten bezogene Leistungen in Zusammenhang mit der Durchführung von Wartungs- und Inspektionsarbeiten

Als variable Gemeinkosten könnten – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – z.B. folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt werden:

- Kosten des Einkaufs
- Energiekosten
- Raumkosten (Miete, Betriebskosten)

Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (zB Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Maschinen und technische Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc) anzusetzen.

### **2.3.2. Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugsteuerung (einschließlich Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen) sowie die Zurverfügungstellung aller anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes erforderlich sind.**

Im Hinblick darauf, dass es sich bei den gegenständlichen Tätigkeiten um Dienstleistungen handelt, werden als Kostenträgereinzelkosten im Wesentlichen nur Personalkosten (Arbeitskosten) anfallen. Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen. Als variable Gemeinkosten könnten – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – z.B. folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt werden:

- Bürokosten ieS (Büromaterial, Vervielfältigungen, Porto, Gesprächsgebühren Telefon bzw. Internet etc)
- Energiekosten (laufende Kosten für Strom, Gas, Fernwärme etc)
- Raumkosten (Miete, Betriebskosten)
- Instandhaltung und Wartung der Büroräumlichkeiten
- Kosten für die Inspektion und Wartung der Zugsteuerungsanlagen
- Kosten für die Informationsbeschaffung bzw. -verwaltung (laufende Lizenzgebühren, Programmierkosten)

Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (z.B. Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc) anzusetzen.

Die Entscheidung, ob und inwieweit derartige Gemeinkosten bei der Kalkulation angesetzt werden, ist im Einzelfall anhand der betragsmäßigen Wesentlichkeit dieser Kosten im Verhältnis zu den Einzelkosten zu treffen.

## 2.4. Ermittlung der vollen Kosten (Obergrenze)

Bei der Ermittlung der in Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket anfallenden vollen Kosten sind die in unmittelbaren Zusammenhang stehende Kosten insbesondere noch um nicht leistungsabhängige (fixe) Gemeinkosten zu erhöhen. Darunter fallen beispielsweise:

- Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagen (soweit noch nicht als nutzungsbedingter Verschleiß in den unmittelbaren Kosten berücksichtigt)
- Verwaltungskosten
- Vertriebskosten

## 2.5. Vorgangsweise

Konkret wird hinsichtlich der Entgeltskalkulation für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket folgende Vorgangsweise empfohlen:

- Festlegung der im Einzelnen zur Verrechnung kommenden Leistungen und der jeweiligen Verrechnungseinheiten (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer etc.).
- Überprüfung, inwieweit die anfallenden Kosten von Netzkategorie bzw Betriebsart (zB Antrieb, Sicherungsanlagen) beeinflusst werden; bei wesentlichen Unterschieden Einteilung des Netzes in homogene Strecken bzw Streckenabschnitte;
- Festlegung des Umfangs der bei der Entgeltskalkulation zur berücksichtigenden Kostenkomponenten (Untergrenze, Obergrenze oder dazwischen)
- Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer) für die einzelnen Leistungen anfallenden Einzelkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen)
- Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität für die einzelnen Leistungen anfallenden variablen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw Verrechnungssätze für die Umlage der variablen Gemeinkosten.
- ggf Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte anfallenden fixen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw Verrechnungssätze für die Umlage der fixen Gemeinkosten



- Ermittlung der auf die jeweilige Leistung zu verrechnenden Entgelte Anlage 1 enthält ein noch auf die konkreten Verhältnisse des jeweiligen Unternehmens anzupassendes Schema für die Ermittlung der für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket zu verrechnenden Entgelte.

### **3. Erläuterungen zum Benützungsentgelt der SLB**

Die SLB hat in ihrem Vorschlag zum Benützungsentgelt für das Fahrplanjahr 2015/2016 an die SCHIG die Benützungsentgeltsätze gemäß den obigen Benützungsentgeltregeln berechnet.

#### **3.1. Berechnungsschema**

Das Berechnungsschema im Kapitel 6 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) gibt Aufschluss darüber, dass die Basis des Benützungsentgelts ein Zugkilometersatz und ein Entgeltsatz für die Gesamtbruttotonnen bilden. Diese beiden Entgeltsätze gelten für jeden Zugangsberechtigten in gleicher Weise. Diese beiden Entgeltsätze erfüllen die Bedingungen des § 67 Abs 1 EisbG.

Zudem werden für bestimmte Verkehrsarten Zu- und Abschläge – sog. Marktsegmentpreise - im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften verrechnet.

Es werden keine Zuschläge gem. § 67 Abs 2 EisbG verrechnet, da die SLB in ihrem Infrastrukturbenützungsentgelt 2015/2016 keine Streckenabschnitte und Zeiträume als Engpass definiert hat.

Die Benützungsentgelte wurden gem. § 67 Abs. 5 über die dementsprechende Netzfahrplanperiode gemittelt festgesetzt.

#### **3.2. Verspätungspreis**

Die SCHIG als Zuweisungsstelle hat zusammen mit der SLB eine Bonus-Malus Regelung gem. § 67 Abs 7 EisbG in der Form eines Verspätungspreises in das Benützungsentgelt implementiert. Dabei haben sich die SCHIG und die SLB bei der Höhe dieses Entgeltbe-

standteiles an der Branchenüblichkeit orientiert. Eine Erklärung zur Funktionsweise des Bonus-Malus-Systems findet sich in den SNNB im Kapitel 4. Die Höhe des Verspätungspreises ist aus Kapitel 6 ersichtlich.

### **3.3. Informationen zum Benützungsentgelt**

Hinreichende Einzelheiten zu den Benützungsentgeltregeln finden sich einerseits im Kapitel 6 der SNNB bei den jeweiligen Tarifen. Dort wird beschrieben, wie das Benützungsentgelt berechnet wird bzw. werden die einzelnen Entgeltparameter sowie die Formel für die Berechnung des Benützungsentgelts angeführt.

Darüber hinaus wurden Erläuterungen zu den Benützungsentgelten und -entgeltregeln entworfen.

### **3.4. Informationen zu den sonstigen Entgelten**

Die SLB bietet ihre sonstigen Leistungen in dem Umfang lt. den jeweils gültigen SNNB an. Nähere Informationen zum Umfang der Leistungen sind im Kapitel 7 der SNNB zu finden.

Die Festsetzung der Entgeltsätze orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag verrechnet.

### **3.5. Informationen zu den Entgeltsätzen in den SNNB 2015/2016 im Vergleich zu den Entgeltsätzen in den SNNB 2014/2015**

Die SCHIG mbH hat dem Vorschlag der SLB die Entgeltsätze im Ausmaß der Inflation anzupassen, zugestimmt. Die Struktur der Entgeltkomponenten blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.