

Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020

(Stand 1. März 2019 – auf Basis des nicht rechtskräftigen Bescheids der SCK vom 18.2.2019 zu Gz SCK-18-030; zur potenziell anwendbaren früheren Version vom 7.9.2018 siehe ab Seite 3 unten)

1. Anhängige Verfahren betreffend Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat am 9. September 2016 die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mittels Veröffentlichung gemäß § 67d Abs 7 EisbG über das geplante Wegeentgeltmodell 2018 informiert.

Darin hat sie ihre Absicht kundgetan, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2018 (10. Dezember 2017) ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen. Auch hat die ÖBB-Infrastruktur AG ausdrücklich darauf hingewiesen, dass

"die nachstehenden Informationen den aktuellen Planungsstand des Wegeentgeltmodells wiedergeben. Änderungen können sich insbesondere aufgrund der ausstehenden Entscheidungen seitens der Schienen-Control Kommission bzw BMVIT ergeben." (Hervorhebungen hinzugefügt)

Derzeit liegen noch keine rechtskräftigen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019 vor. Diese können – worauf bereits 2016 hingewiesen wurde – Änderungen des Wegeentgeltmodells notwendig machen.

2. Für die Netzfahrplanperiode 2020 geplantes Vorgehen

Nunmehr steht das Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge in der Netzfahrplanperiode 2020 an. Die in Bälde erwarteten erstinstanzlichen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019 können – ebenso wie die beantragte Entscheidung der Schienen-Control Kommission (SCK) für die Netzfahrplanperiode 2020 – daher noch Auswirkungen auf das geplante Wegeentgeltmodell für die Netzfahrplanperiode 2020 haben. Insbesondere können sich Änderungen bei der Marktsegmentierung, in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten bzw den Marktaufschlägen für jedes einzelne EVU ergeben.

Daher behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG explizit vor, aufgrund erfolgter Entscheidungen der SCK und diese überprüfender Instanzen (auch unterjährige) Änderungen hinsichtlich der tatsächlichen Wegeentgelthöhe für jedes Marktsegment vorzunehmen. Insbesondere können auch Änderungen in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten („direkte Kosten“) bzw der Marktaufschläge als Folge dieser Entscheidungen erforderlich werden.

Vor diesem Hintergrund plant die ÖBB-Infrastruktur AG wie folgt vorzugehen:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt grundsätzlich, auch aufgrund der ihr alleine obliegenden freien Methodenwahl, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2020 (15. Dezember 2019) **dasselbe Wegeentgeltmodell** anzuwenden wie in den beiden vorangegangenen Jahren (vgl SNNB 2018 bzw SNNB 2019 bzw Kapitel 3. Unterpunkt

a.). Diesem werden aber – als geplante Neuerung für die Netzfahrplanperiode 2020 – nunmehr verfügbare Daten (zB Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage; Anteil des Weegeentgelts an den Gesamtkosten der EVU) einer aktuellen Primäranalyse des österreichischen Schienenverkehrsmarktes zugrundegelegt.

3. Darstellung der Weegeentgelte

Die Darstellung erfolgt in der Art und Weise, wie sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 zu veröffentlichen wären, nämlich in €/Zugkilometer (Zugkilometerkomponente - bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlag) und €/Bruttotonnenkilometer (Bruttotonnenkilometerkomponente - bestehend aus den direkten Kosten).

a. Weegeentgelt 2020 basierend auf dem derzeitigen Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen

Die nachstehend angeführten Weegeentgelte ergeben sich auf Grundlage des Antrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. September 2018 an die SCK auf Genehmigung von Marktaufschlägen.

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,687	1,374
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,564	1,251
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,261	2,067
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	1,206	2,012
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Dienstzug ¹	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug ²	Btkm	0,001662	-	0,001662

¹ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

² Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

Hinweis zu obenstehender Information in der Fassung des noch nicht rechtskräftigen Bescheids der SCK vom 18.2.2019 im Verfahren SCK-18-030:

Die SCK hat im Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu SCK-18-030 mit Bescheid vom 18.2.2019 näher bezeichnete Formulierungen der gemäß § 67d Abs 7 EisbG veröffentlichten „*Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019*“ („*Marktinformation*“ mit Stand vom 7.9.2018) für unwirksam erklärt und der ÖBB-Infrastruktur AG aufgetragen, diese Formulierungen zu entfernen. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die am 7.9.2018 veröffentlichte Marktinformation daher adaptiert und aus der vorstehenden Marktinformation (Stand vom 1.3.2019) die für unwirksam erklärten Formulierungen entfernt (siehe oben Seiten 1 und 2).

Festzuhalten ist, dass die Unwirksamkeitserklärung der bezeichneten Formulierungen durch Bescheid der SCK samt Auftrag zu ihrer Entfernung nicht rechtskräftig ist und die ÖBB-Infrastruktur AG Rechtsmittel dagegen erhoben hat. Nach Ansicht der ÖBB-Infrastruktur AG ist der gesamte Inhalt der am 7.9.2018 veröffentlichten Marktinformation rechtskonform und daher ihre Berufung darauf zulässig.

Fahrwegkapazitätsberechtigte nehmen zur Kenntnis, dass in Folge einer endgültigen (rechtskräftigen) Entscheidung einer Rechtsmittelinstanz von der SCK als unwirksam erklärte und von der ÖBB-Infrastruktur AG daher entfernte Formulierungen rückwirkend als zulässig erklärt werden können. In diesem Fall wird sich die ÖBB-Infrastruktur AG auf die Marktinformation mit Stand vom 7.9.2018 (auch rückwirkend) berufen. Aus Gründen der Transparenz ist diese daher nachstehend wiedergegeben, allerdings unter grauer Hinterlegung der durch Bescheid vom 18.2.2019 zu GZ SCK-18-030 für unwirksam erklärten Formulierungen.

Ausdrücklich festgehalten wird: Gemäß behördlichem Spruch im angeführten Bescheid beruft sich die ÖBB-Infrastruktur AG gegenüber Fahrwegkapazitätsberechtigten derzeit nicht auf die unten grau hinterlegten Formulierungen.

Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019

(Stand 7. September 2018)

1. Anhängige Verfahren betreffend Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat am 9. September 2016 die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mittels Veröffentlichung gemäß § 67d Abs 7 EisbG über das geplante Wegeentgeltmodell 2018 informiert.

Darin hat sie ihre Absicht kundgetan, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2018 (10. Dezember 2017) ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen. Auch hat die ÖBB-Infrastruktur AG ausdrücklich darauf hingewiesen, dass

"die nachstehenden Informationen den aktuellen Planungsstand des Wegeentgeltmodells wiedergeben. Änderungen können sich insbesondere aufgrund der ausstehenden Entscheidungen seitens der Schienen-Control Kommission bzw BMVIT ergeben." (Hervorhebungen hinzugefügt)

Derzeit liegen noch keine rechtskräftigen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019 vor. Diese können – worauf bereits 2016 hingewiesen wurde – Änderungen des Wegeentgeltmodells notwendig machen.

2. Für die Netzfahrplanperiode 2020 geplantes Vorgehen

Nunmehr steht das Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge in der Netzfahrplanperiode 2020 an. Die in Bälde erwarteten erstinstanzlichen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw 2019 können – ebenso wie die beantragte Entscheidung der Schienen-Control Kommission (SCK) für die Netzfahrplanperiode 2020 – daher noch Auswirkungen auf das geplante Wegeentgeltmodell für die Netzfahrplanperiode 2020 haben. Insbesondere können sich Änderungen bei der Marktsegmentierung, in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten bzw den Marktaufschlägen für jedes einzelne EVU und in jede Richtung ergeben.

Daher behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG explizit vor, aufgrund erfolgter Entscheidungen der SCK und diese überprüfender Instanzen (auch unterjährige) Änderungen hinsichtlich der tatsächlichen Wegeentgelthöhe in beide Richtungen für jedes Marktsegment vorzunehmen. Insbesondere können auch Änderungen in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten („direkte Kosten“) bzw der Marktaufschläge (jeweils in beide Richtungen) als Folge dieser Entscheidungen erforderlich werden.

Vor diesem Hintergrund plant die ÖBB-Infrastruktur AG wie folgt vorzugehen:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt grundsätzlich, auch aufgrund der ihr alleine obliegenden freien Methodenwahl, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2020 (15. Dezember 2019) **dasselbe Wegeentgeltmodell** anzuwenden wie in den beiden vorangegangenen Jahren (vgl SNNB 2018 bzw SNNB 2019 bzw Kapitel 3. Unterpunkt a.). Diesem werden aber – als geplante Neuerung für die Netzfahrplanperiode 2020 – nunmehr verfügbare Daten (zB Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage; Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten der EVU) einer aktuellen Primäranalyse des österreichischen Schienenverkehrsmarktes zugrundegelegt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt allerdings für den Fall, dass die in Kürze erwarteten erstinstanzliche Bescheide in den Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge für 2018 bzw 2019 Abweichungen vom beantragten Wegeentgeltmodell vorsehen, die Notwendigkeit einer bescheidkonformen Adaptierung des Wegeentgeltmodells im Rahmen der ihr alleine obliegenden freien Methodenwahl auch für die Netzfahrplanperiode 2020 zu prüfen und eine solche Adaptierung allenfalls vorzunehmen. Dasselbe Vorgehen ist für den Fall geplant, dass im Rechtsweg ergehende Entscheidungen wiederum Änderungen vorsehen sollten.

Wenngleich der Ausgang der Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge 2018 bzw 2019 nicht prognostiziert werden kann, da die diesbezüglichen SCK-Verfahren noch im Laufen (bzw abhängig von den im Rechtsgang ergehenden Entscheidungen) sind, hat die ÖBB-Infrastruktur AG auf Grundlage der derzeit in den anhängigen Verfahren vorliegenden „Gutachten zum Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG zur Genehmigung von Aufschlägen gem. § 67d Abs 6 EisbG“ des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. Götz („Götz-Gutachten“) alternativ in Betracht kommende Modelle der Berechnung der Marktaufschläge identifiziert. Weitere alternative Modelle könnten sich aus dem Umstand ergeben, dass die SCK von der Ansicht der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende Berechnungen der direkten Kosten vornimmt, aus denen sich dann Änderungen der Marktaufschläge ergeben können, die zur Erfüllung des vom bmvit zwingend vorgegebenen Erlösziels notwendig werden können.

Auf dieser Basis vermag die ÖBB-Infrastruktur AG nicht einzuschätzen, welche tatsächliche Wegeentgelthöhe in den jeweiligen Marktsegmenten letztlich aufgrund diesbezüglich richtungweisender Entscheidungen der SCK zu verrechnen sein wird. Gesetzt den Fall, dass nicht der von der ÖBB-Infrastruktur AG derzeit ihren Anträgen zugrundegelegten Modellvariante für 2018 bzw 2019 sowie 2020 gefolgt wird, könnten sich teils **gravierende Abweichungen** der tatsächlichen Wegeentgelthöhe in den jeweiligen Marktsegmenten ergeben.

Um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die unter diesen Bedingungen **weitestmögliche Planungssicherheit** zu geben, hat die ÖBB-Infrastruktur AG die nach derzeitigem Kenntnisstand möglicherweise in Betracht kommenden alternativen Modelle auf Basis des Götz-Gutachtens gerechnet und stellt diese in dieser Veröffentlichung dar (siehe dazu unten Kapitel 3.).

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in den laufenden Verfahren allen möglichen Änderungen des von ihr beantragten Modells **ausdrücklich entgegengetreten** ist. Da sie sich als Ergebnis ihrer Prüfung der erwarteten Bescheide für 2018 bzw 2019 möglicherweise dennoch gezwungen sehen wird, das Wegeentgeltmodell 2020 im Sinne der unten näher dargestellten (oder ähnlich gestalteter) Alternativen

zu ändern, wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen **dringend nahegelegt**, unter Anwendung des Grundsatzes der unternehmerischen Vorsicht zwischen den unten dargestellten Weegeentgelten (siehe Kapitel 3. Unterpunkt a. bis d.) **jeweils das für sie ungünstigste zu identifizieren und ihrer Planung für das Netzfahrplanjahr 2020 zugrunde zu legen.**

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die nachstehenden Informationen den aktuellen Planungsstand des Weegeentgeltmodells bzw der bisher identifizierten Alternativen wiedergeben. Änderungen können sich insbesondere aufgrund der ausstehenden Entscheidungen seitens der SCK ergeben.

3. Darstellung der Weegeentgelte in den einzelnen Modellvarianten

Die Darstellung erfolgt in der Art und Weise, wie sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 zu veröffentlichen wären, nämlich in €/Zugkilometer (Zugkilometerkomponente - bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlag) und €/Bruttotonnenkilometer (Bruttotonnenkilometerkomponente - bestehend aus den direkten Kosten). Die nachstehend unter a. bis d. angeführten Marktsegmente bzw die Höhe der direkten Kosten stellt den aktuellen Planungsstand dar, diesbezüglich können sich insbesondere noch Änderungen aufgrund der ausstehenden regulatorischen Entscheidungen ergeben.

a. Wegeentgelt 2020 basierend auf dem derzeitigen Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen

Die nachstehend angeführten Wegeentgelte ergeben sich auf Grundlage des Antrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. September 2018 an die SCK auf Genehmigung von Marktaufschlägen.

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
<i>Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,687</i>	<i>0,687</i>	<i>1,374</i>
<i>Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,687</i>	<i>0,564</i>	<i>1,251</i>
<i>Nahverkehr stark</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,806</i>	<i>1,261</i>	<i>2,067</i>
<i>Nahverkehr schwach</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,806</i>	<i>1,206</i>	<i>2,012</i>
<i>Güterverkehr manipuliert</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,754</i>	<i>-</i>	<i>0,754</i>
<i>Güterverkehr nicht manipuliert</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,754</i>	<i>-</i>	<i>0,754</i>
<i>Dienstzug³</i>	<i>Zugkm</i>	<i>0,754</i>	<i>-</i>	<i>0,754</i>
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
<i>Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,001929</i>	<i>-</i>	<i>0,001929</i>
<i>Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,001929</i>	<i>-</i>	<i>0,001929</i>
<i>Nahverkehr stark</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,002954</i>	<i>-</i>	<i>0,002954</i>
<i>Nahverkehr schwach</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,002954</i>	<i>-</i>	<i>0,002954</i>
<i>Güterverkehr manipuliert</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,001662</i>	<i>-</i>	<i>0,001662</i>
<i>Güterverkehr nicht manipuliert</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,001662</i>	<i>-</i>	<i>0,001662</i>
<i>Dienstzug⁴</i>	<i>Btkm</i>	<i>0,001662</i>	<i>-</i>	<i>0,001662</i>

³ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

⁴ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

b. Modell I Götz-Gutachten⁵ für die Netzfahrplanperiode 2020

Im Modell I des Götz-Gutachtens müsste das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ getrennt werden in den „Güterverkehr manipuliert - Kombiniertes Verkehr“ und „Güterverkehr manipuliert – Einzelwagenverkehr“, da in diesem Modell die Wegeentgelte für den gesamten „Güterverkehr manipuliert“ nicht in Höhe der direkten Kosten festgelegt werden.

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,700	1,387
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,755	1,442
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,123	1,929
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,673	1,479
Güterverkehr manipuliert - KV	Zugkm	0,754	0,577	1,331
Güterverkehr manipuliert - EWV	Zugkm	0,754	0,325	1,079
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,073	1,827
Dienstzug ⁶	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert - KV	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr manipuliert - EWV	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug ⁷	Btkm	0,001662	-	0,001662

⁵ Seite 77ff des Götz-Gutachtens

⁶ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

⁷ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

c. Modell II Götz-Gutachten⁸ für die Netzfahrplanperiode 2020

Im Modell II des Götz-Gutachtens wird aufgrund der geringeren Tragfähigkeit und im Einklang mit dem Schreiben des bmvit⁹ vom 16. März 2018 für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (bestehend aus „Kombinierten Verkehr“ bzw. „Einzelwagenverkehr“) kein Marktaufschlag festgelegt.¹⁰

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,784	1,471
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,845	1,532
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,282	2,088
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,758	1,564
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,079	1,833
Dienstzug ¹¹	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug ¹²	Btkm	0,001662	-	0,001662

⁸ Seite 94f des Götz-Gutachtens

⁹ Ersuchen der Schienen-Control Kommission um Amtshilfe zu den Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 an das bmvit⁴

¹⁰ Dies gilt vorbehaltlich einer anderslautenden Entscheidung in den anhängigen Verfahren, die zum Schluss kommen könnte, dass entweder der „Kombinierte Verkehr“ oder der „Einzelwagenverkehr“ tragfähig ist und daher Marktaufschläge für einen dieser beiden Verkehre festgelegt werden müssen. In diesem Fall wäre der Marktaufschlag für diesen Verkehr höher als nach dem Modell I des Götz-Gutachtens (siehe b)

¹¹ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

¹² Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

d. Modell III Götz-Gutachten¹³ für die Netzfahrplanperiode 2020

Im Modell III des Götz-Gutachtens wird aufgrund der geringeren Tragfähigkeit und im Einklang mit dem Schreiben des bmvit¹⁴ vom 16. März 2018 für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (bestehend aus „Kombinierten Verkehr“ bzw. „Einzelwagenverkehr“) kein Marktaufschlag festgelegt.¹⁵

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,782	1,469
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,843	1,530
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,279	2,085
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,757	1,563
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,079	1,833
Dienstzug ¹⁶	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug ¹⁷	Btkm	0,001662	-	0,001662

¹³ Seite 96f des Götz-Gutachtens

¹⁴ Ersuchen der Schienen-Control Kommission um Amtshilfe zu den Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 an das bmvit

¹⁵ Dies gilt vorbehaltlich einer anderslautenden Entscheidung in den anhängigen Verfahren, die zum Schluss kommen könnte, dass entweder der „Kombinierte Verkehr“ oder „Einzelwagenverkehr“ tragfähig ist und daher Marktaufschläge für einen dieser beiden Verkehre festgelegt werden müssen. In diesem Fall wäre der Marktaufschlag für diesen Verkehr höher als nach dem Modell I des Götz-Gutachtens (siehe b)

¹⁶ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

¹⁷ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.