



## Beschlusskammer 10

BK10-19-0286\_E

### Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

aufgrund des Antrages

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

Antragstellerin,

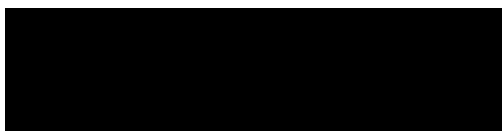
vom 13.11.2019, vervollständigt durch E-Mail vom 01.12.2019 und letztmalig geändert durch  
E-Mail vom 01.03.2020, auf Genehmigung der Trassenentgelte und Entgeltgrundsätze für  
die Netzfahrplanperiode 2019/2020,

Hinzugezogene:

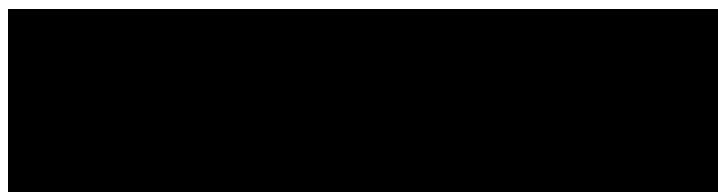
Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landespla-  
nung, Henning-von-Tresckow-Str. 2-8, 14667 Potsdam,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin:



der Hinzugezogenen:



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 Christoph Döbber

am 10.07.2020

b e s c h l o s s e n:

1. Die Trassenentgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerin werden für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 wie folgt genehmigt (Darstellung der gestrichenen Passagen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

Segment [in EUR/Trkm]	Entgelt	uKZ	Vollkosten- aufschlag	Rendite
SPNV	4,96 <del>5,59</del>	1,69	3,27 <del>3,62</del>	0,28
SPFV	1,69	1,69	0,00	0,00
SGV	3,55 <del>3,94</del>	1,69	1,86 <del>2,02</del>	0,20

2. Die von der Antragstellerin gemäß Schreiben vom 01.03.2020 mitgeteilten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 mit der Änderung genehmigt, dass Ziffer „3.1 Allgemeines“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil 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 Rücklagen 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 .....	5
II. Gründe .....	8
II. 1 Zuständigkeit und Verfahren .....	8
II. 2 Genehmigungspflichtigkeit .....	9
II. 3 Genehmigungsfähigkeit .....	10
II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens .....	10
II. 3.2 Prüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze .....	11
II. 3.2.1 Prüfkonzept und Prüfungsschritte .....	12
II. 3.2.2 Kostenbegriff und Kapitalverzinsung .....	13
II. 3.2.3 Bestimmung der Entgeltobergrenze .....	17
II. 3.2.3.1 Kostenbasis ohne Kapitalkosten .....	18
II. 3.2.3.2 Kapitalkosten .....	26
II. 3.2.3.2.1 Kapitalbasis .....	29
II. 3.2.3.2.2 Eigenkapitalzinssatz .....	29
II. 3.2.3.2.3 Fremdkapitalzinssatz .....	34
II. 3.2.3.2.4 Keine zusätzliche Berücksichtigung einer Umsatzrendite .....	35
II. 3.2.4 Bestimmung Entgeltvolumen .....	35
II. 3.2.5 Vergleich Entgeltobergrenze mit Entgeltvolumen .....	36
II. 3.3 Entgeltbildung .....	37
II. 3.3.1 Entgeltbildungsvorschriften nach § 32 ERegG .....	37
II. 3.3.2 Weitere Entgeltbildungsvorschriften für nicht gemäß § 2 Abs. 7 ERegG befreite BdS .....	38
II. 3.4 Entgeltfestsetzung .....	39
II. 3.5 Darlegung der Entgeltgrundsätze .....	40
Hinweise zu den Gebühren .....	41
Rechtsbehelfsbelehrung .....	41

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Überblick zu den Anhörungen.....	6
Tabelle 2: Bestimmung Entgeltobergrenze.....	18
Tabelle 3: Kürzungen der Beschlusskammer im Überblick.....	20
Tabelle 4: Bestimmung der Kapitalkosten.....	27
Tabelle 5: Festsetzung der Kapitalbasis.....	29
Tabelle 6: Festsetzung des Eigenkapitalzinssatzes.....	30
Tabelle 7: Bestimmung Kostenüberdeckung.....	37
Tabelle 8: Beantragte Entgelte.....	39
Tabelle 9: Beantrage Entgelte (nach Aufsummierung der Aufschlagskomponenten).....	39
Tabelle 10: Genehmigte Entgelte.....	39

## I. Sachverhalt

Die Antragstellerin ist ein öffentliches nicht bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), welches im Jahr 2015 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 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für drei Jahre beginnend mit der Netzfahrplanperiode 2018/2019.

Mit E-Mail vom 28.10.2019 machte die Beschlusskammer die Antragstellerin auf die Notwendigkeit einer Entgeltgenehmigung aufmerksam und übermittelte ihr zur Sachverhaltsermittlung einen Erhebungsbogen zur Abfrage der tatsächlichen und prognostizierten Entwicklung der Kosten, Erlöse und Betriebsleistung für die Jahre 2017 bis 2021.

Mit E-Mail vom 13.11.2019, bei der Bundesnetzagentur am gleichen Tag eingegangen, hat die Antragstellerin erstmals eine Genehmigung der in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen-Besonderer Teil (SNB-BT) enthaltenen Trassenentgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 beantragt.

Mit Schreiben vom 15.11.2019 hat die Beschlusskammer der Antragstellerin den Eingang ihres Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt und ein Verfahren unter dem Aktenzeichen BK10-19-0286\_E eröffnet. Gleichzeitig hat die Beschlusskammer die Antragstellerin darauf aufmerksam gemacht, dass der Antrag noch nicht vollständig und um eine Liste der Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 zu ergänzen sei. Darüber hinaus enthielt die E-Mail eine erste Anhörung mit Fragen zu dem eingereichten Erhebungsbogen.

Mit E-Mail vom 01.12.2019 hat die Antragstellerin ihren Antrag durch Übersendung ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen-Besonderer Teil vervollständigt und einen aktualisierten Erhebungsbogen mit ihren Finanzdaten eingereicht.

Der Antrag umfasst somit folgende Anlagen:

- SNB-BT - welche die beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze beinhalten
- Erhebungsbogen für die Entgeltgenehmigung.

Die Bundesnetzagentur hat am 13.12.2019 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-BT, welche die beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze enthalten, beigefügt. Des Weiteren hat die Bundesnetzagentur dort Hinweise darauf veröffentlicht, dass Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden, bis zum 03.01.2020 die Hinzuziehung zum Verfahren beantragen können und dass den Beteiligten die Möglichkeit zusteht, bis zum 03.01.2020 Stellungnahmen zum Verfahren einzureichen. Innerhalb der genannten Frist ist ein Hinzuziehungsantrag gestellt und positiv beschieden worden.

Die Bundesnetzagentur hat eine sogenannte Geschlossene Benutzergruppe (GBG) eingerichtet, zu der sich die Hinzugezogene 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.

Im Rahmen des Verfahrensverlaufs hat die Beschlusskammer Auskunftersuche in Form von Anhörungen an die Antragstellerin übersandt. In der nachfolgenden Tabelle sind die thematischen Schwerpunkte der jeweiligen Anhörungersuchen dargestellt.

Thema ↓ / Anhörungsschreiben bzw. E-Mail →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Versand	15.11.	17.12.	09.01.	30.01.	10.02.	18.02.	04.03.	27.04.	12.06.
Frist	22.11.	03.01.	15.01.	07.02.	14.02.	24.02.	10.03.	08.05.	19.06.
Verlängerte Frist	06.12.		22.01.		17.02.	02.03.	22.04.	29.05.	
Antwort	01.12.	06.01.	29.01.	10.02.	17.02.	01.03.	22.04.	02.06.	19.06.
Betriebsleistungsprognose	●	●			●	●	●	●	
Umsatzprognose	●	●							
Kostenprognose	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kapitalkosten / Bilanzprognose	●		●	●				●	
Überleitungsrechnung zu den Vorjahren			●	●	●	●	●	●	
Allokation / Abgrenzung MZP und SE			●	●					
Kostendynamisierung	●	●	●	●					
Sonstige Entgelte			●						
"Synergie"-Kosten				●		●			
Hinweise zu Entgeltregelungen SNB				●		●			●

Tabelle 1: Überblick zu den Anhörungen

Mit Schreiben vom 16.01.2020 hat die Beschlusskammer der Antragstellerin und der Hinzugezogenen unter Hinweis darauf, dass der Sach- und Streitstand erhebliche Schwierigkeiten aufweist, der ihn von durchschnittlichen Entgeltgenehmigungsverfahren unterscheidet, mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist des § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG bis zum 30.03.2020 verlängert werde.

Die Beschlusskammer hat zur weiteren Sachverhaltsermittlung mit Schreiben vom 30.01.2020 die Hinzugezogene um Auskunft hinsichtlich des Bestellvolumens für die Strecken der Antragstellerin in den Netzfahrplanperioden 2019/2020 und 2020/2021 gebeten. Mit Schreiben vom 07.02.2020 hat die Hinzugezogene die entsprechenden Bestellmengen für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 bestätigt.

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 erstmalig am 01.12.2020 vor. Die Frist für den Eintritt der Genehmigungsfiktion kann jedoch gemäß § 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 mit Schreiben vom 16.01.2020 bis zum 30.03.2020 unter Hinweis darauf verlängert, dass der Sach- und Streitstand erhebliche Schwierigkeiten aufweise, der ihn von durchschnittlichen Entgeltgenehmigungsverfahren unterscheidet.

Die Hinzugezogene hat mit Schreiben vom 14.02.2020 Stellung zum Verfahren genommen und ihrerseits um Beantwortung von Fragen in Bezug auf die Ermittlung der Kapitalkosten, die Vereinnahmung einer Rendite im Sinne des § 36 Abs. 2 S. 3 ERegG und den Umgang mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gebeten. Mit E-Mail vom 27.02.2020 hat sich die Antragstellerin zu diesen Fragen geäußert.

Im Zusammenhang mit der Beantwortung des sechsten Anhörungsschreibens hat die Antragstellerin mit E-Mail vom 01.03.2020 sodann geänderte Trassenpreise für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 beantragt.

Die Antragstellerin beantragt nunmehr sinngemäß,

die in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen-Besonderer Teil (SNB-BT) enthaltenen Trassenentgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 zu genehmigen.

Die danach zur Genehmigung beantragten Entgelte für die verschiedenen Marktsegmente stellen sich wie folgt dar:

<b>Marktsegmente</b>	<b>Entgelt [EUR/Trkm]</b>
SPNV	5,59
SPFV	1,69
SGV	3,91

Vor diesem Hintergrund hat die Beschlusskammer die Antragstellerin mit Schreiben vom 04.03.2020 darüber in Kenntnis gesetzt, dass sich durch die am 01.03.2020 neu beantragten Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 die Entscheidungsfrist des Antrages auf den 01.05.2020 verlängert habe.

Im weiteren Verfahrensverlauf hat die Corona-Krise im Rahmen der Sachverhaltsermittlung zu verlängerten Antwortzeiten der Antragstellerin geführt. Vor diesem Hintergrund hat die Beschlusskammer mit Schreiben vom 24.04.2020 die zweimonatige Entscheidungsfrist des neuen Genehmigungsantrages vom 01.03.2020 auf den 31.07.2020 verlängert.

Die Antragstellerin und die Hinzugezogene haben auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet.

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 § 45 Abs.1 S.2 ERegG. Die formalen Vorgaben der §§ 46, 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. Die Zuständigkeit ist 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. Die Beteiligten haben auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet.

Die Bundesnetzagentur hat die zunächst mit Schreiben vom 01.12.2020 beantragten Entgelte gemäß § 46 Abs. 3 ERegG am 13.12.2019 und die mit Schreiben vom 01.03.2020 zuletzt beantragten Entgelte am 04.03.2020 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei Fristen festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt und Stellungnahmen abgegeben werden konnten. Auf entsprechenden Antrag ist die Hinzugezogene durch Hinzuziehungsbeschluss zum Verfahren hinzugezogen worden. Die Hinzuziehung ist ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Satz 2 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 Hinzugezogene haben zur Wahrung ihrer Beteiligungsrechte durch Bereitstellung der Verfahrensunterlagen in der geschlossenen Benutzergruppe (GBG) Einsicht in die Verfahrensakten erhalten.

Die Beteiligungsrechte der Hinzugezogenen sind dabei nicht durch übermäßige Schwärzungen beeinträchtigt worden.

Zwar hat die Hinzugezogene mit Schreiben vom 11.06.2020 darauf hingewiesen, dass der Erhebungsbogen und weitere kalkulationsrelevante Unterlagen der Antragstellerin nicht in der GBG einsehbar gewesen seien. Aus Sicht der Hinzugezogenen seien die von der Antragstellerin vorgenommenen Schwärzungen von Dokumenten zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen zu weitgehend. Hierdurch sei für die Hinzugezogene eine tiefergehende Auseinandersetzung mit der Preisbildung der Antragstellerin nicht möglich. Vor diesem Hintergrund hat die Hinzugezogene darum gebeten, die von der Antragstellerin vorgenommenen Bereinigungen um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in zukünftigen Verfahren stärker im Blick zu behalten. Nach abermaliger Prüfung hält die Beschlusskammer die Schwärzungen für noch vertretbar.

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.<sup>1</sup> 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, dem Geheimnisträger wirtschaftlichen Schaden zuzufügen, indem etwa exklusives technisches oder kaufmännisches Wissen den Marktkonkurrenten zugänglich gemacht wird.<sup>2</sup> Maßgeblich sind nicht allein die Vorstellungen des Beteiligten; die Geheimnisse müssen auch objektiv unter Berücksichtigung vor allem der Wertungsvorgaben des Verfassungsrechts geheimhaltungswürdig sein.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Im Allgemeinen kann die Wettbewerbsrelevanz bei unternehmensbezogenen Informationen dabei auch durch Zeitablauf abnehmen.<sup>5</sup>

Nach diesen Maßgaben sind die Passagen, welche die Antragstellerin in den von ihr eingereichten Unterlagen geschwärzt hat, insgesamt noch als schützenswerte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse einzustufen. Um das Recht der Hinzugezogenen auf rechtliches Gehör und eine angemessene Beteiligung am Verwaltungsverfahren sicherzustellen, wird die Beschlusskammer allerdings in zukünftigen Verfahren mit der Antragstellerin und unter Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen von Hinzugezogenen nochmals vertieft überprüfen, welche Dokumente ungeschwärzt in die GBG eingestellt werden sollten.

Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass Regulierungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt sind, ist die Entscheidung behördenintern abgestimmt worden.

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 Eisenbahnmarkt“ 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 §§ 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 – namentlich wegen der

---

<sup>1</sup> BVerfG, Beschluss vom 14.03.2006, Az. 1 BvR 2087/03 und 1 BvR 2111/03.

<sup>2</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 28.5.2009, Az. 7 C 18/08, NVwZ 2009, 1113.

<sup>3</sup> Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage, 2018, § 30 Rn. 8.

<sup>4</sup> Vgl. Kallerhoff in, Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage, 2018, § 30 Rn. 20.

<sup>5</sup> BVerwG, Urteil vom 17.3.2016, Az. 7 C 2/15, juris-Rn. 36, kein „Ewigkeitsschutz“.

seit geraumer Zeit ausstehenden Beantwortung von Fragen, welche die Bundesnetzagentur der Antragstellerin übersandt hatte – noch nicht beschieden worden.

## **II. 3 Genehmigungsfähigkeit**

Die Entgelte sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 45 Abs. 1 S. 2 ERegG<sup>6</sup>. 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 § 46 Abs. 1 S. 2 ERegG auf die Genehmigungsanforderungen u. a. 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 § 46 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 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 2019/2020 gestellt werden konnten, endete gemäß § 19 Abs. 3 i. V. m. Anlage 3 Ziffer 3 ERegG und Anlage 8 Ziffer 3 ERegG am 08.04.2019, sodass die Frist für die Antragstellung auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Antragstellerin am 08.10.2018 endete. Die Antragstellerin hat jedoch erstmalig am 13.11.2019 bei der Bundesnetzagentur die Genehmigung der Entgelte für die reaktivierte Strecke beantragt.

---

<sup>6</sup> § 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.

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 verspätete erstmalige Einreichung des Genehmigungsantrags ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass das Verfahren zur Genehmigung der Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 (BK10-19-0041\_E) erst mit Beschluss vom 18.10.2019 abgeschlossen wurde. Diese zeitliche Verzögerung ist wiederum darin begründet, dass es sich bei dem Genehmigungsantrag für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 – wie auch in diesem Verfahren – u. a. um Entgelte für Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer reaktivierten Strecke handelte. 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 konnte, nicht bereits zum 08.10.2018 einen Antrag zur Genehmigung der Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 gestellt zu haben. Im vorliegenden Verfahren bestand zudem ständiger Kontakt zwischen der Antragstellerin und der Bundesnetzagentur. Es war daher davon auszugehen, dass die Unterlagen zeitnah vollständig und richtig eingereicht 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.

Einer Entscheidung der Beschlusskammer im vorliegenden Verfahren steht schließlich auch nicht der zwischenzeitliche Eintritt einer Genehmigungsfiktion im Sinne von § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG entgegen.

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 erstmalig am 01.12.2020 vor. Die Frist für den Eintritt der Genehmigungsfiktion kann jedoch § 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 16.01.2020 erstmalig bis zum 30.03.2020 verlängert, da der Sach- und Streitstand erhebliche Schwierigkeiten aufweist, der ihn von durchschnittlichen Entgeltgenehmigungsverfahren unterscheidet.

Durch zwischenzeitlich erneute Beantragung einer Genehmigung geänderter Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 seitens der Antragstellerin am 01.03.2020 hat die Entscheidungsfrist § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG indes erneut zu laufen begonnen. Diese wurde mit der Begründung der durch die Corona-Pandemie erschwerten Sachverhaltsermittlung mit Schreiben vom 24.04.2020 gemäß § 46 Abs. 5 Satz 2 ERegG i. V. m. § 42a Abs. 2 Satz 3 VwVfG bis zum 31.07.2020 verlängert.

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 2019/2020 (NFP 2019/2020) 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 2019/2020 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 die einerseits in § 32 Abs. 1 ERegG enthaltenen Entgeltregelungen zur Obergrenze auf Gesamtbetreiberebene und die andererseits in § 32 Abs. 2 ERegG erfolgte Ausgestaltung der Entgeltregelungen für Einzelleistungen dürfte – soweit es sich um eine Betrachtung der relevanten Gesamtkosten des Betreibers handelt – ein einheitliches Verständnis des Bezugs zwischen Leistung und Kosten zugrunde liegen.

### **II. 3.2.1 Prüfkonzert 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.<sup>7</sup>

Die Beschlusskammer wendet im Rahmen der behördlichen Prüfung mit dem sog. „risikoorientierten 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 IDWs 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 um-*

---

<sup>7</sup> Marten, K. / Quick, R. / Ruhnke, K. (2011): Wirtschaftsprüfung, 4. Auflage, Stuttgart, S. 252.

*fassen 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 und 1 Abs. 9 ERegG, keine hinreichend spezifischen Vorgaben zur Kostenermittlung enthalten, die korrekte Kostenermittlung gleichwohl für die Berechnung der Entgeltobergrenze notwendig ist, erscheint zumindest die Übertragung der darin normierten Grundsätze und Überlegungen sinnvoll und nicht per se ausgeschlossen. Die in Anlage 4 zum ERegG für das große Genehmigungsverfahren konzipierten Regelungen können auch auf einen Fall wie den vorliegenden sinnvollerweise und im Sinne von § 3 ERegG angewendet 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 unverhältnismäßig 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 Ermittlung der zu berücksichtigenden 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 geltenden 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 zwar verzinsliches Fremdkapital für das Jahr 2020 vorhanden, jedoch kann die Antragstellerin keine exakte Zuordnung von tatsächlichen Fremdkapitalkosten zu dem hier gegenständlichen regulierten Bereich des Unternehmens aufgrund fehlender Informationen vornehmen. Daher erfolgt für die Antragstellerin eine kalkulatorische Ermittlung der Fremdkapitalkosten unter Rückgriff auf gutachterliche Annahmen (vgl. Abschnitt II. 3.2.3.2.3). Die Auseinandersetzung mit der fremdkapitalseitigen Finanzierung des Vermögens der Antragstellerin ist zudem notwendig, weil die anteilige Höhe des Fremdkapitaleinsatzes – inklusive des bei der Antragstellerin vorhanden nicht-zinstragenden Fremdkapitals – Einfluss auf die Höhe der genehmigungsfähigen Eigenkapitalverzinsung hat (vgl. Tabelle 6 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 Dar-

lehen 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, Marktrisikoprämie, 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 2019/2020 hat die Bundesnetzagentur zur Erbringung der Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG relevante Kosten in Höhe [REDACTED] EUR in Ansatz gebracht.

Die Antragstellerin hat als relevante Kosten eine Summe von [REDACTED] EUR beantragt. Damit liegen die von der Bundesnetzagentur in Ansatz gebrachten Kosten für Leistungen i. S. v. § 32 Abs. 1 ERegG um [REDACTED] EUR unterhalb der von der Antragstellerin beantragten, relevanten Kosten. 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 2019/2020. Von Relevanz sind damit zunächst die von der Antragstellerin erwarteten bzw. prognostizierten Daten für die Netzfahrplanperiode 2019/2020, welche von der Beschlusskammer eigenständig geprüft wurden.<sup>8</sup> Soweit sie in unzulässiger Höhe angesetzt werden, erfolgt eine Kürzung durch die Beschlusskammer.

---

<sup>8</sup> Aufgrund des zeitlichen Gleichlaufs des hiesigen Verfahrens (TPS 2020) zum TPS 2021 (BK10-20-0115\_E) wurden Kosten- und Erlösdaten von der Bundesnetzagentur in der Regel für die Jahre 2019 bis 2021 einheitlich eingefordert und auf deren Berücksichtigungsfähigkeit geprüft. Insofern wird im Folgenden Teils auch auf die jeweiligen Entwicklungen bis 2021 eingegangen. Relevantes Jahr für die Genehmigung der Entgelte im hiesigen Verfahren ist das Jahr 2020.

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 [REDACTED] EUR belaufen.

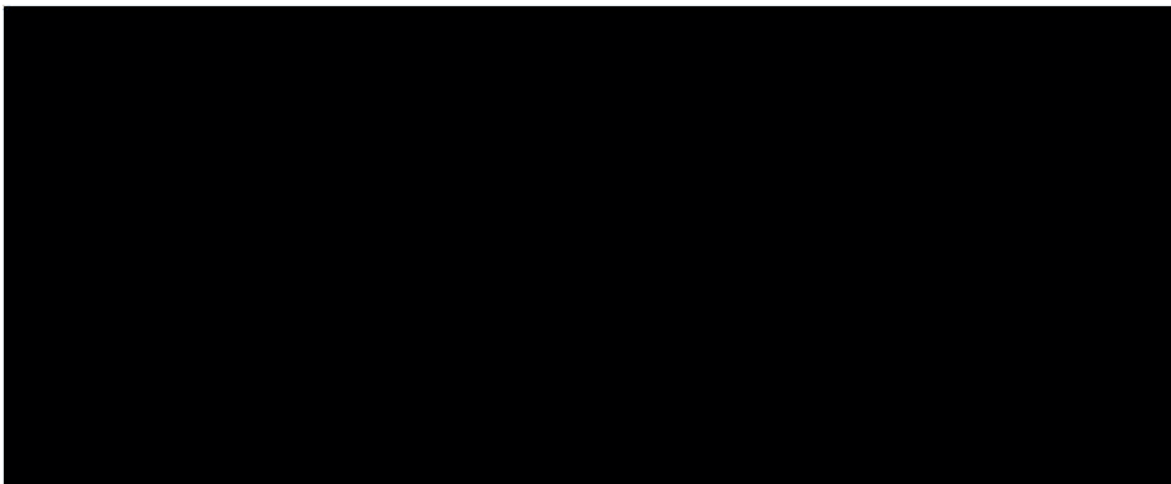


Tabelle 2: Bestimmung Entgeltobergrenze<sup>10</sup>

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 hat die Antragstellerin mit E-Mail vom 29.01.2020 erstmalig in diesem Verfahren eine Übersicht an die Beschlusskammer übersandt, in der zusätzliche detaillierte Informationen zur Zusammensetzung der Kostenarten enthalten sind. Zudem geht aus dieser Übersicht hervor, wie sich die Kosten im Zeitablauf darstellen und wie sich die Kostenprognose im Vergleich zum Antrag im Verfahren zur Genehmigung der Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 (BK10-19-0041\_E) entwickelt hat.

#### II. 3.2.3.1 Kostenbasis ohne Kapitalkosten

Die Beschlusskammer erkennt eine Kostenbasis ohne Kapitalkosten für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von [REDACTED] EUR an und nimmt Kürzungen in Höhe von [REDACTED] EUR gegenüber dem Antrag der Antragstellerin vor.

---

<sup>9</sup> Die Antragstellerin macht über die kalkulatorischen Kapitalkosten hinausgehend eine zusätzliche Rendite in Höhe von [REDACTED] EUR geltend, die hier der vereinfachten Darstellung halber unter Kapitalkosten subsumiert wird.

<sup>10</sup> 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.

Die Antragstellerin hat ausgehend von den Ist-Kosten im Jahr 2019 unter der Annahme einer Dynamisierungsrate in Höhe von 3 % die Kosten des Jahres 2020 prognostiziert. Bereits im Vorverfahren zum TPS 2019 (BK10-19-0041\_E) hatte die Beschlusskammer eine detaillierte Analyse der Kosten für das Jahr 2019 vorgenommen und dabei Kürzungen in den folgenden Bereichen vorgenommen:

- ① die Beurteilung von Synergieeffekten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- ② die Verteilung der Kosten auf das Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungsbereich,
- ③ die Berücksichtigung von Investitionen in ein neues punktförmiges Zugbeeinflussungssystem (PZB) und
- ④ der Umgang mit Aufwand/Ertrag aus Beratungsverträgen der Antragstellerin im Rahmen der Entgeltkalkulation.

Durch diese umfangreichen Vorarbeiten im Verfahren zum TPS 2019, hat die Beschlusskammer in dem gegenständlichen Verfahren einen besonderen Schwerpunkt der Analyse auf die Veränderungen der Kostenprognose für 2019 im Vergleich zum Vorverfahren und auf den Ansatz einer einheitlichen Dynamisierungsrate von 3 % gelegt.

In dem Antrag der Antragstellerin vom 01.12.2019 sind die im Vorverfahren oben genannten Kritikpunkte 2, 3 und 4 aufgegriffen und nun sachgerecht in der Kostenprognose berücksichtigt worden. Im Ergebnis ist aus Sicht der Beschlusskammer die Darlegung der Antragstellerin – mit Ausnahme der Behandlung von Synergieeffekten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (Punkt 1 in der obigen Aufzählung) – plausibel und kann insofern sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach anerkannt werden.

Die folgende Tabelle 3 stellt die Treiber der Kürzungen in den einzelnen Kostenarten zusammenfassend dar. In den Spalten 2 bis 4 werden zunächst die Kosten und Erträge aus dem TPS 2019 Verfahren (BK10-19-0041\_E) für das Geschäftsjahr 2019 gemäß dem Antrag und der Festlegung der Beschlusskammer dargestellt. Insgesamt wurden von der Beschlusskammer im TPS 2019 Kürzungen in Höhe ██████████ EUR aufgrund der oben genannten vier Kritikpunkte in der Kostenbasis ohne Kapitalkosten vorgenommen.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Vgl. hierzu auch die detaillierten Ausführungen im Beschluss zum TPS 2019 (BK10-19-0041\_E).

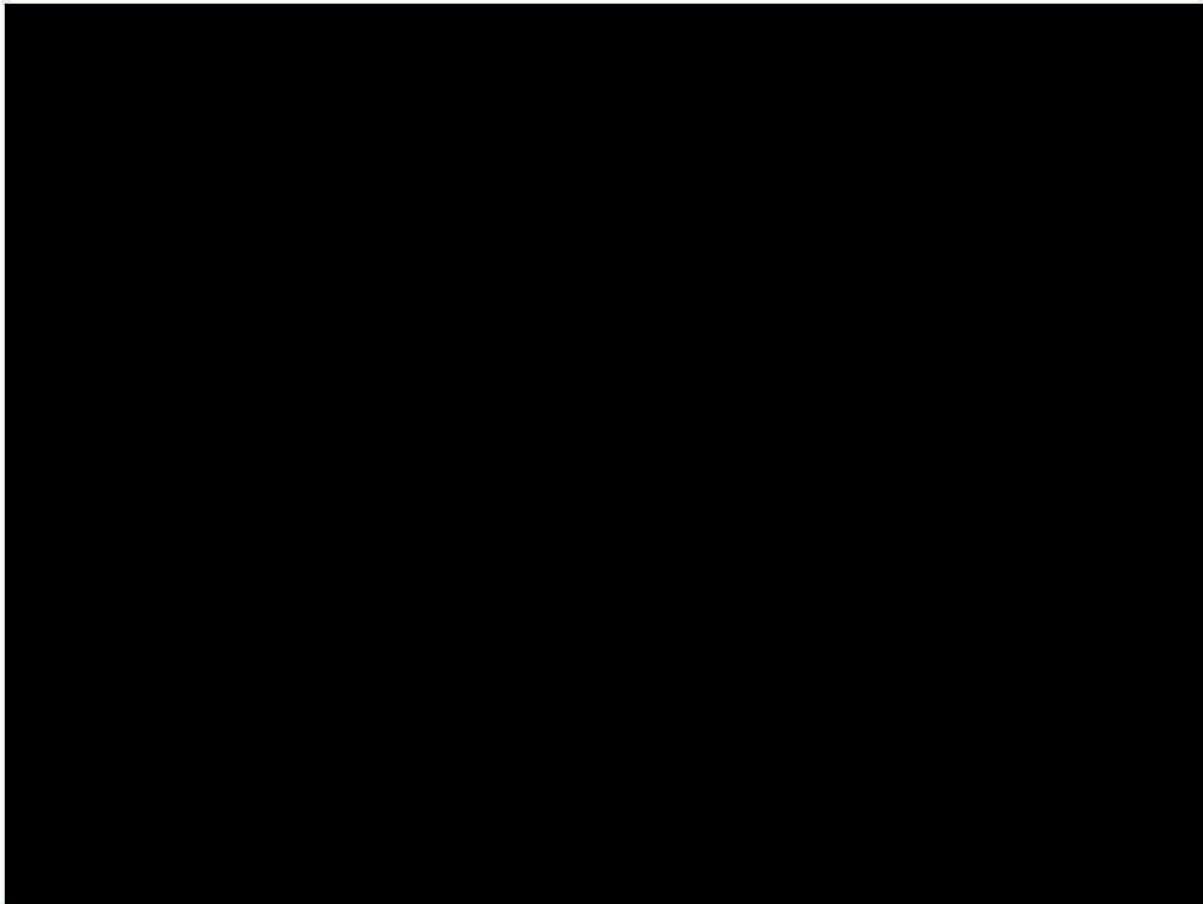


Tabelle 3: Kürzungen der Beschlusskammer im Überblick

Die mittleren drei Spalten zeigen – informatorisch und als Grundlage für die Prognose – die Herleitung der Kosten- und Ertragsdaten für das Jahr 2019 aus dem Antrag der Antragstellerin im hiesigen Verfahren (TPS 2020), sowie – informatorisch und als Grundlage für die Prognose – die entsprechende Festsetzung und die Kürzungsbeträge der Beschlusskammer zur Anerkennungsfähigkeit. Anders als im Verfahren zum TPS 2019 akzeptiert die Beschlusskammer mit Ausnahme der Behandlung der Synergieeffekte zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kostenherleitung der Antragstellerin für das Jahr 2019. Dies ist darin begründet, dass die Antragstellerin die Kritikpunkte 2 bis 4 aus dem Vorverfahren zum TPS 2019 aus Sicht der Beschlusskammer nun sachgerecht in ihrer Herleitung der Daten für 2019 umgesetzt hat.

Der im hiesigen Verfahren für das Jahr 2019 von der Antragstellerin mitgeteilte Materialaufwand in Höhe von ████████ EUR bleibt nahezu unverändert im Vergleich zum beantragten Materialaufwand aus dem Vorverfahren in Höhe von ████████ EUR. Die von der Antragstellerin mitgeteilten sonstigen betrieblichen Aufwendungen für das Jahr 2019 in Höhe von ████████ EUR liegen ████████ EUR unterhalb der im Vorverfahren prognostizierten betrieblichen Aufwendungen des Jahres 2019. Dies ist im Wesentlichen durch die angepasste Abgrenzung zwischen Mindestzugangspaket und Serviceeinrichtungen ████████, der überarbeiteten Planung der Investitionen in ein PZB ████████ und einer veränderten Kostenallokation sonstiger Kosten ████████, wie z. B. Raumkosten, Versicherungen und Gebühren, Kfz

---

<sup>12</sup> IBV = Infrastrukturbetreibervertrag.

<sup>13</sup> GBV = Geschäftsbesorgungsvertrag.

Kosten Leasing / Treibstoff, zurückzuführen. [REDACTED]

In den hinteren drei Spalten sind der Antrag der Antragstellerin, die Festsetzung und die Kürzungsbeträge der Beschlusskammer für das Geschäftsjahr 2020 in dem gegenständlichen Verfahren dargestellt. Grundsätzlich hat die Antragstellerin sämtliche Kosten aus dem Jahr 2019 mit einer uniformen Dynamisierungsrate in Höhe von 3 % in das Jahr 2020 fortgeschrieben bzw. prognostiziert. [REDACTED]

#### ① **Behandlung von Synergieeffekten zwischen EIU und EVU**

Wie bereits im Verfahren zum TPS 2019 erkennt die Beschlusskammer die Kostenerhöhungen durch „wegfallende Synergiekosten“ wegen Entfalls von zuvor geplanten Eisenbahnverkehrsleistungen durch ein Schwesterunternehmen der Antragstellerin nicht an. [REDACTED]

Zum Sachverhalt (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Beschluss BK10-19-0041\_E): Im Zuge der Reaktivierung des Nahverkehrs auf der Strecke der Antragstellerin wurde zwischen u. a. der Antragstellerin, der Hinzugezogenen zu 1 und der NEB-Betriebsgesellschaft mbH ein Projektkonzept abgestimmt. Bei dem Konzept wurde zwischen den Projektbeteiligten von einem Trassenpreis von 4,98 EUR/Trkm auf der Strecke der Antragstellerin als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ausgegangen. Die Antragstellerin hatte den Trassenpreis unter der Annahme kalkuliert, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) HANSeatische Eisenbahn GmbH (HANS) für die Erbringung von (Teil-) Verkehrsleistungen auf der Strecke der Antragstellerin eingesetzt würde. Die HANS (EVU) ist ein Schwesterunternehmen der Antragstellerin (EIU). Hierzu ist es jedoch letztlich nicht gekommen. Die Erbringung der Verkehrsleistung erfolgt schließlich vollständig durch die NEB-Betriebsgesellschaft mbH und nicht durch die HANS als Schwesterunternehmen der Antragstellerin. Die Antragstellerin macht deshalb geltend, ihr seien Kosten durch wegfallende Synergieeffekte entstanden, die auf die Kosten der ursprünglichen Projektkalkulation aufzuschlagen seien. Die Antragstellerin beziffert im Vorverfahren zum TPS 2019 diese Zusatzkosten mit Schreiben vom 04.06.2019 [REDACTED]

Die Antragstellerin erläuterte im Vorverfahren zum TPS 2019 mit Schreiben vom 19.05.2019, dass die damals zugrunde gelegten betriebswirtschaftlichen Ansätze von Synergien zwischen der Antragstellerin (EIU) und der HANS (EVU) ausgingen. Da die HANS nach Mitteilung der NEB-Betriebsgesellschaft mbH keine Verkehrsleistung mehr erbringen solle, seien diese Synergien weggefallen und die Kosten entsprechend höher ausgefallen. Die Antragstellerin führte mit Schreiben vom 04.06.2019 diesbezüglich erneut aus, dass die HANS als Subunternehmer für die NEB-Betriebsgesellschaft mbH eingesetzt werden solle und die Trassenpreise unter der Annahme von Synergien zwischen der Antragstellerin und dessen Schwesterunternehmen der HANS kalkuliert worden seien. Nachdem die NEB-Betriebsgesellschaft mbH der

HANS mitgeteilt habe, dass die Verkehre ohne Subunternehmer gefahren werden solle, seien die geplanten Synergieeffekte nicht umsetzbar gewesen. Der Trassenpreis sei auf dieser Grundlage neu kalkuliert worden.

Mit Schreiben datiert vom 25.06.2019 (eingegangen am 26.06.2019) führte die Antragstellerin im Vorverfahren aus, dass es sich bei den Synergiekosten nicht um negative betriebswirtschaftliche Effekte der HANS handle, 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 Antragstellerin 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 erläuterte 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 NEB-Betriebsgesellschaft mbH zu verantworten.

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. Es kann der Antragstellerin dahingehend nicht gefolgt werden, 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.

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 [REDACTED] sofern das konzerneigene 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.



## **② Verteilung der Kosten auf das Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungsbereich**

Die Verteilung der Kosten auf das Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungsbereich ist aus Sicht der Beschlusskammer plausibel und kann sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach anerkannt werden.

Im Vorverfahren zum TPS 2019 hatte die Beschlusskammer noch bemängelt, dass die Allokation insbesondere von Gesellschaftsverträgen auf das Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungsbereich nicht sachgerecht erfolgt sei und hatte daher dem Mindestzugangspaket zugeordnete Kosten in Höhe [REDACTED]. Es stellte sich im TPS 2019-Verfahren heraus, dass in der ursprünglichen Kalkulation der Antragstellerin, die zur Verrechnung der DESAG-Kosten in Höhe [REDACTED] EUR geführt hatten, irrtümlicherweise ein zu hoher Umsatz von [REDACTED] Berechnung zu Grunde gelegt wurde. Diese Umsatzerlöse enthielten neben den Erlösen aus Trassenentgelten in Höhe von [REDACTED] EUR und den Erlösen aus Beratungsleistungen in Höhe von [REDACTED] auch nach Abgrenzung in den SNB der Antragstellerin MZP-fremde Erlöse aus Stationsentgelten in Höhe von [REDACTED].

Eine Allokation der sich daraus ergebenden Kosten auf den Bereich der Serviceeinrichtung hatte aus Sicht der Beschlusskammer nicht stattgefunden. In der Folge hatte die Beschlusskammer im Mindestzugangspaket Kosten in Höhe [REDACTED] EUR gekürzt und stattdessen dem Serviceeinrichtungsbereich zugeordnet.


Im gegenständlichen Verfahren hat die Antragstellerin ihre Kostenallokation der sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf das Mindestzugangspaket und den Bereich der Serviceeinrichtungen überarbeitet [REDACTED]

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Zuordnung von Kosten anhand eines Umsatzschlüssels auf das Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungsbereich nachvollziehbar und kann daher sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach anerkannt werden.

**3 Berücksichtigung von Investitionen in ein neues punktförmiges Zugbeeinflussungssystem (PZB)**

Aus Sicht der Beschlusskammer werden die Investitionen in ein neues punktförmiges Zugbeeinflussungssystem (PZB) im gegenständlichen Verfahren nun sachgerecht in der Kostenprognose der Antragstellerin berücksichtigt und können daher sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach anerkannt werden.






Die Ausführungen und Erläuterungen der Antragstellerin sind aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar. Anders als im Verfahren zum TPS 2019 werden im gegenständlichen Verfahren die Investitionen in ein neues punktförmiges Zugbeeinflussungssystem nun sachgerecht in der Kostenprognose der Antragstellerin für die Jahre 2020 und 2021 berücksichtigt und werden daher sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach anerkannt.

**4 Umgang mit Aufwand/Ertrag aus Beratungsverträgen der Antragstellerin im Rahmen der Entgeltkalkulation**

Die Beschlusskammer erkennt antragsgemäß kostenmindernde Erlöse und Erträge in Höhe von 0 EUR an.

Die Antragstellerin hatte im Vorverfahren zum TPS 2019 mitgeteilt, dass auf Gesamtunternehmensebene sonstige betriebliche Erträge aus geplanten Beratungsleistungen im Rahmen der Entwicklung von Infrastruktur in „Niedersachsen Projekt Nordenham“ für das Jahr 2019 in Höhe von 17 Tsd. EUR prognostiziert worden seien. Diese sonstigen betrieblichen Erträge wurden weder dem Geschäftsbereich Serviceeinrichtungen noch dem Mindestzugangspaket zugeordnet. Die Antragstellerin führte zudem aus, dass die zur Erbringung der Beratungsleistungen notwendigen Kosten vollständig dem Geschäftsbereich Mindestzugangspaket zugeordnet worden seien, da es sich um Beratungsleistungen für einen evtl. Betrieb einer zu übernehmenden Strecke handle, auf welcher kein Stationsbetrieb, sondern lediglich Güterverkehr geplant sei. Die Beschlusskammer hatte daher entschieden, die entsprechenden sonstigen betrieblichen Erträge vollständig dem Geschäftsbereich Mindestzugangspaket zuzuordnen. Durch diese Anpassung der Beschlusskammer reduzierte sich in der Folge die Kostenbasis der Antragstellerin um .

Im gegenständlichen Verfahren hat die Antragstellerin keine Erträge und Kosten/Aufwendungen für Beratungsleistungen im Rahmen der Entwicklung von Infrastruktur in „Niedersachsen Projekt Nordenham“ für die Jahre 2019 bis 2021 in Ansatz gebracht. In ihrer Antwort auf das zweite Anhörungsschreiben vom 06.01.2020 führt die Antragstellerin aus, dass die Beratungsleistungen anders als geplant nicht im Jahr 2019 erbracht worden seien. Auch für die Jahre 2020 und 2021 würde noch nicht feststehen, ob dieses Projekt umgesetzt werde. Zudem bestätigt die Antragstellerin, dass Kosten für dieses Projekt nicht in der Kostenbasis des Mindestzugangspakets enthalten seien.

Die Darlegung der Antragstellerin hierzu ist aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar. Anders als im Verfahren zum TPS 2019 werden im gegenständlichen Verfahren die sonstigen betrieblichen Erträge aus Beratungsverträgen und die dazugehörigen Kosten sachgerecht in der Kostenprognose der Antragstellerin berücksichtigt und werden daher sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach von der Beschlusskammer anerkannt.

Neben der Analyse der Veränderungen der Kostenprognose für das Jahr 2019 im Vergleich zum Vorverfahren hat die Beschlusskammer den Ansatz einer einheitlichen Dynamisierungsrate von 3 % zur Prognose der nachfolgenden Geschäftsjahre in mehreren Anhörungsschreiben hinterfragt. Die Antragstellerin hat sämtliche Kosten (Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen) und die zusätzliche Renditeforderung mit einer uniformen Dynamisierungsrate in Höhe von 3 % in die Jahre 2020 und 2021 fortgeschrieben. Den Kostenanstieg um 3 % begründet die Antragstellerin einerseits mit allgemeinen Preissteigerungen in Höhe von durchschnittlich 2,5 % und andererseits mit einem 0,5 %-igen zusätzlichen Anstieg für erwartete Kostenanpassungen nach dem ersten vollen Geschäftsjahr. Die Antragstellerin argumentiert, dass sie keine weiteren Möglichkeiten zur Steigerung der Produktivität und somit zur Kostensenkung bzw. Kostenstabilisierung habe. Vor dem Hintergrund des Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte des Statistischen Bundesamtes und der Erfahrungen hinsichtlich der Preiserhöhungen von Material und Dienstleistungen der letzten Jahre erachtet die Antragstellerin die Kostensteigerung in Höhe von 2,5 % als gerechtfertigt. Neben dieser allgemeinen Preissteigerung erhöhen sich gemäß der Prognose der Antragstellerin die Kosten zusätzlich um 0,5 %, da sich erst im Laufe der ersten 2-3 Jahre diverse Geschäfts- und Instandhaltungsprozesse auf Normalkostenniveau einpendeln würden.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Annahme einer 3 %-igen Kostensteigerung für die Jahre 2020 und 2021 vertretbar. Zum einen lässt sich der vorgetragene 2,5 %-ige Kostenanstieg anhand des Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) bzw. des Index für Reparatur und Instandhaltung von Maschinen des Statistischen Bundesamtes nachvollziehen. In den Jahren 2017 bis 2019 lag die Preissteigerung für den Bereich „gewerbliche Erzeugnisse insgesamt“ im Mittel bei 2,1 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr.<sup>14</sup> Je nach Teilbereich ergaben sich für diese Jahre jedoch teils auch höhere Steigerungsraten. Ob sich vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie die aktuell z.T. deutlich gedämpfteren Preisentwicklungen (zumindest bezogen auf den Gesamtindex) mittelfristig verfestigen, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Zum anderen ist vor dem Hintergrund, dass das Unternehmen erst im Jahr 2015 gegründet wurde und erst seit der Netzfahrplanperiode 2018/2019 eine reaktivierte Strecke mit Probetrieb im SPNV betreibt, die Annahme einer zusätzlichen Kostensteigerung von 0,5 % vertretbar. Für die Antragstellerin ist aufgrund der fehlenden Unternehmenshistorie und dem Fehlen eines vergleichbaren vollständigen Geschäftsjahres eine Kostenschätzung herausfordernder und schwieriger als für Unternehmen, die über eine entsprechende Historie und Erfahrungswerte verfügen.

### **II. 3.2.3.2 Kapitalkosten**

Die Beschlusskammer erkennt Kapitalkosten für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe [REDACTED] EUR an und nimmt somit eine Kürzung gegenüber dem Antrag in Höhe von insgesamt [REDACTED] EUR vor ([REDACTED] EUR bei der Ermittlung der Kapitalkosten und [REDACTED] EUR bei der zusätzlich von der Antragstellerin berücksichtigten Umsatzrendite). Die Kapitalkosten werden automatisiert auf Basis der Eingaben der Antragstellerin in dem Erhebungsbogen der Bundesnetzagentur, welcher der Antragstellerin zu Beginn des Verfahrens zur Verfügung gestellt wurde, ermittelt.

Die Eigenkapitalbasis (gesamtes Eigenkapital abzüglich des Sonderpostens für Investitionszuschüsse) wurde von der Beschlusskammer mit [REDACTED] EUR und die verzinsliche Fremdkapitalbasis mit [REDACTED] EUR angesetzt. Gegenüber den Eingaben der Antragstellerin hat die Beschlusskammer eine Kürzung der Eigenkapitalbasis aufgrund der Thesaurierung der zusätzlichen Umsatzrendite in Höhe von [REDACTED] EUR vorgenommen (vgl. auch Abschnitt II.

---

<sup>14</sup> Statistisches Bundesamt (2020): „Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 von Januar 2005 bis Mai 2020“, erschienen am 19.06.2020; „Index der Erzeugnisse gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz)“, „Gewerbliche Erzeugnisse insgesamt“.

3.2.3.2.4). In der Folge reduziert sich die Eigenkapitalbasis von beantragten ██████ EUR auf ██████ EUR. Die verhältnismäßig niedrige Kapitalbasis und in der Folge niedrigen Kapitalkosten sind insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die Antragstellerin die Infrastruktur von der DB Netz AG gepachtet hat und weitere wesentliche Leistungen von konzernverbundenen Unternehmen bezieht. Aufgrund der eher geringen „Fertigungstiefe“ bei der Antragstellerin ist entsprechend dem Vortrag der Antragstellerin vergleichsweise wenig Kapital im Unternehmen selbst gebunden, für das eine risikoadäquate Verzinsung einzupreisen ist.

Die Beschlusskammer hat auf Basis der Prognose der Finanzdaten für das Geschäftsjahr 2020 einen Eigenkapitalzinssatz in Höhe von 7,2 % und einen Fremdkapitalzinssatz in Höhe von 3,0 % festgelegt. Demgegenüber sah der Antrag aufgrund der höheren Eigenkapitalbasis und der daraus resultierenden höheren Eigenkapitalquote noch einen geringen Eigenkapitalzinssatz in Höhe von 6,1 % vor. Die gesamten Kapitalkosten ergeben sich als Ergebnis der Summe der Produkte von Eigenkapitalbasis und Eigenkapitalzins sowie von Fremdkapitalbasis und Fremdkapitalzins. Die von der Beschlusskammer anerkannten Gesamtkapitalkosten sind in der Tabelle 4 zusammenfassend dargestellt. Die Herleitung der einzelnen Komponenten der Zeilen A bis E (Eigen- und Fremdkapitalbasis sowie Eigen- und Fremdkapitalzinssatz) wird in den folgenden Abschnitten erläutert. Zudem wird in Abschnitt II. 3.2.3.2.4 gesondert auf die Kürzung der von der Antragstellerin vorgetragenen zusätzlichen Umsatzrendite eingegangen.

Zeile	Positionen [in Tsd. EUR]	Antrag	BNetzA	Δ
		2020	2020	
A	Eigenkapitalbasis (verzinslich)			
B	Fremdkapitalbasis (verzinslich)			
C=A+B	Gesamtkapitalbasis (verzinslich)			
D	Eigenkapitalzinssatz			
E	Fremdkapitalzinssatz			
F=AxD	Eigenkapitalkosten			
G=BxE	Fremdkapitalkosten			
H	Zusätzliche Umsatzrendite			
I=F+G+H	Gesamtkapitalkosten			

Tabelle 4: Bestimmung der Kapitalkosten<sup>15</sup>

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 (Frontier 2019).<sup>16</sup> Grundsätzlich wäre aufgrund der verlängerten Verfahrensdauer eine Ermittlung der Kapital-

<sup>15</sup> Wegen der Rundungsdifferenzen wird auf die Fußnote 10 verwiesen.

<sup>16</sup> 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](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html).

kosten auch der Grundlage des aktualisierten Gutachtens aus dem Jahr 2020 denkbar (Frontier 2020).<sup>17</sup> Im Ergebnis würde dies im vorliegenden Fall u.a. aufgrund der geringen Kapitalbasis aber zu keiner spürbar abweichenden Festlegung der Kapitalkosten führen (gerundete berücksichtigungsfähige Kapitalkosten in identischer Höhe von 5 Tsd. EUR, das Delta beträgt rund 300 EUR).

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.<sup>18</sup>

Um die Anforderung des zweiten Halbsatzes von § 1 Abs. 9 ERegG zu erfüllen, 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.

Die Beschlusskammer verwendet dazu die im Gutachten Frontier/IGES 2016<sup>19</sup> 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.

In Abschnitt II. 3.2.3.2.3 erläutert die Beschlusskammer die kalkulatorische Ermittlung der Fremdkapitalkosten unter Rückgriff auf gutachterliche Annahmen. 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.

---

<sup>17</sup> Ebenda.

<sup>18</sup> Dieses Verhältnis wird gemessen als Quotient aus der Kovarianz der Renditen des Marktportfolios und des Wertpapiers und der Varianz der Rendite des Marktportfolios.

<sup>19</sup> Gutachten Frontier/IGES 2016, Kapitel 4.

### II. 3.2.3.2.1 Kapitalbasis

Für die Eigenkapitalbasis des Jahres 2020 werden von der Beschlusskammer [REDACTED] EUR und für die verzinsliche Fremdkapitalbasis [REDACTED] EUR in Ansatz gebracht. In Summe setzt die Beschlusskammer eine Kapitalbasis in Höhe von [REDACTED] EUR für das Jahr 2020 fest.

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

Zeile	Position [in Tsd. EUR]	Antrag	BNetzA	Δ
A	Bilanzsumme			
B	Eigenkapital Gesamt			
C	davon Sonderposten für Investitionszuschüsse			
D=B-C	Eigenkapitalbasis (verzinslich)			
E=A-B	Fremdkapital/ Passiver RAP			
F	davon Fremdkapitalbasis (verzinslich)			
G=D+F	<b>Gesamtkapitalbasis (verzinslich)</b>			

Tabelle 5: Festsetzung der Kapitalbasis

Für die Bestimmung des eingesetzten, verzinslichen Kapitals ist die Bilanzsumme für den Bereich des Mindestzugangspakets erster Aufsatzpunkt. Von der Bilanzsumme (Tabelle 5, Zeile A) wird das ausgewiesene Eigenkapital (Tabelle 5, Zeile B) in Abzug gebracht, sodass als Residualgröße das gesamte Fremdkapital und der passive Rechnungsabgrenzungsposten verbleiben (Tabelle 5, Zeile E). Die zinstragende, d. h. zu verzinsende Eigenkapitalbasis (Tabelle 5, Zeile D) ergibt sich wiederum aus dem gesamten Eigenkapital (Tabelle 5, Zeile B) abzüglich des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (Tabelle 5, Zeile C). Dieser Sonderposten wird vom gesamten Eigenkapital subtrahiert, da dieser Teil nicht durch das Unternehmen selbst, sondern durch die öffentliche Hand finanziert wird. Dadurch, dass das Unternehmen nicht selbst diese Gelder in das Unternehmen eingebracht hat, dürfen hierauf auch keine Kapitalkosten vom Unternehmen vereinnahmt werden. Die verzinsliche Fremdkapitalbasis (Tabelle 5, Zeile F) unterscheidet sich wiederum vom gesamten Fremdkapital darin, dass für diesen Teil des Fremdkapitals vom Unternehmen Zinsen an externe Fremdkapitalgeber zu entrichten sind. Dasjenige Fremdkapital, welches nicht zur verzinslichen Fremdkapitalbasis gehört, wird als nicht verzinsliches Kapital bzw. „Abzugskapital“ bezeichnet. Hierzu gehören unter anderem zinslose Darlehen, Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.

Abweichend zu den Eigengaben der Antragstellerin nimmt die Beschlusskammer Kürzungen in der Eigenkapitalbasis aufgrund der unterstellten Thesaurierung einer zusätzlichen Umsatzrendite (vgl. auch Abschnitt II. 3.2.3.2.4) in Höhe von [REDACTED] EUR vor. In der Folge reduziert sich die Eigenkapitalbasis von beantragten [REDACTED] EUR auf [REDACTED] EUR. Die zusätzliche Umsatzrendite in Höhe von [REDACTED] EUR stellt eine zusätzliche Rendite über den angemessenen Gewinn gemäß § 1 Abs. 9 ERegG hinaus dar und würde zu einer Einpreisung eines doppelten Gewinnanspruches führen. Da diese zusätzliche Umsatzrendite gesetzlich nicht zu rechtfertigen ist, darf diese auch im Rahmen der Bilanzprognose nicht berücksichtigt werden. In der Folge hat die Beschlusskammer die Eigenkapitalbasis um [REDACTED] EUR, d. h. dem Zusatzgewinn von [REDACTED] EUR im Jahr 2020 gekürzt.

### II. 3.2.3.2.2 Eigenkapitalzinssatz

Die Beschlusskammer ermittelt für das Jahr 2020 einen Eigenkapitalzins für die Antragstellerin von 7,2 % (Tabelle 6, Zeile H).

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 E).

Zeile	Position	2020
A	Umsatz Anteil SGV	0,3 %
B	Beta unverschuldet [Zahl]	0,39
C	FK-Quote für Hebelung Beta	68,3 %
D	Ertragssteuersatz	29,7 %
$E=B*(1+(1-D)*C)/(1-C)$	Beta verschuldet [Zahl]	0,97
F	Marktrisikoprämie	3,7 %
G	Risikolose Verzinsung	1,5 %
$H=(G+E*F)/(1-D)$	<b>Eigenkapitalzinssatz</b>	<b>7,2 %</b>

Tabelle 6: 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

Die Beschlusskammer ermittelt eine risikolose Verzinsung von 1,5 % (Tabelle 6, Zeile G). Zur Bestimmung des risikolosen Zinssatzes verwendet die Beschlusskammer eine Umlaufrendite von Bundesanleihen im Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2018 mit einer Restlaufzeit von zehn Jahren. Es wird ein Durchschnitt über zehn Jahre ermittelt.

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 Beschlusskammer ermittelt eine Marktrisikoprämie von 3,7 % (Tabelle 6, Zeile F).

Die Marktrisikoprämie bezeichnet die über den risikolosen Zinssatz hinausgehende, zusätzliche Rendite, die Anleger für Investitionen in ein vollständig diversifiziertes Portfolio erwarten.

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.<sup>20</sup>

### **Kapitalstruktur**

Die Beschlusskammer ermittelt für das Geschäftsjahr 2020 eine Kapitalstruktur zum Relevanz des unverschuldeten Beta von durchschnittlich [REDACTED] (Tabelle 6, Zeile C). Sie zieht hierzu das verzinsliche und das unverzinsliche Fremdkapital heran, da sowohl das verzinsliche als auch das unverzinsliche Fremdkapital vor dem Eigenkapital zu bedienen sind.

Bei der Bestimmung des individuellen Risikos ist die Tatsache von Bedeutung, dass Eigenkapital nachrangig zu Fremdkapital bedient wird. Das heißt, das Eigenkapital trägt ein höheres Risiko als das Fremdkapital. Daher liegt der Eigenkapitalzins oberhalb des Fremdkapitalzinses. Im Fall einer Insolvenz werden erst die Verbindlichkeiten aus Fremdkapital bedient. Sinkt der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital, steigt das Risiko für Eigen- und Fremdkapital,

---

<sup>20</sup> 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/massstaeb\\_e\\_methoden/Kapitalkostensatz/kapitalkostensatz-node.html](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Marktregulierung/massstaeb_e_methoden/Kapitalkostensatz/kapitalkostensatz-node.html)

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**

Die Beschlusskammer ermittelt für das Geschäftsjahr 2020 ein unverschuldetes Beta für die Betroffene in Höhe von durchschnittlich 0,39 (Tabelle 6, Zeile B).

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 SGV<sup>21</sup>-Unternehmen, Integrierte SPV<sup>22</sup>-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:

---

<sup>21</sup> Schienengüterverkehr.

<sup>22</sup> Schienenpersonenverkehr.

- Integrierte SPV-Unternehmen in der Vergleichsgruppe unterliegen einer Yardstick-Regulierung und damit einer Form der Anreizregulierung.<sup>23</sup>
- 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 0,3 % (Tabelle 6, Zeile A) ergibt sich ein unverschuldetes Beta der Betroffenen von 0,39.

#### **Ertragssteuersatz**

Die Beschlusskammer legt einen Ertragssteuersatz von 29,7 % zugrunde (vgl. Tabelle 6, Zeile E).

Um den Eigenkapitalzins vor Steuern zu bestimmen, ist es notwendig, die Höhe des Ertragssteuersatzes zu bestimmen. Der Ertragssteuersatz findet sowohl Eingang bei der Berechnung des verschuldeten Betas als auch bei der Umrechnung des Eigenkapitalzinses von einem Nachsteuerzins in einen Vorsteuerzins.

#### **II. 3.2.3.2.3 Fremdkapitalzinssatz**

Die Beschlusskammer ermittelt einen Fremdkapitalzins für die Betroffene in Höhe von 3,0 %.

Der Fremdkapitalzinssatz bestimmt sich aus risikolosem Zins und dem Risikozuschlag für Fremdkapital. Die Herleitung des risikolosen Zinses wurde bei der Bestimmung des Eigenkapitalzinses erläutert. Um den Fremdkapitalzins zu bestimmen, fließt der risikolose Zins in glei-

---

<sup>23</sup> 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.).

cher Höhe ein. Der Fremdkapitalzinssatz wird berechnet, indem zum risikolosen Zins der Risikozuschlag für Fremdkapital addiert wird. Die Beschlusskammer ermittelt einen Fremdkapitalzuschlag für die Betroffene von 1,5 % - Punkten.

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.

Aus den empirischen Daten der so ermittelten Vergleichsunternehmen wird ein Durchschnitt über einen Zeitraum von fünf Jahren berechnet. Es ergibt sich eine Untergrenze von 1,0 % - Punkten und eine Obergrenze von 2,1 % - Punkten. Der Fremdkapitalzuschlag in Höhe von 1,5 % - Punkten ergibt sich aus dem Mittelwert der Bandbreite.

#### **II. 3.2.3.2.4 Keine zusätzliche Berücksichtigung einer Umsatzrendite**

Die Beschlusskammer erkennt für 2020 die durch die Antragstellerin in Höhe von [REDACTED] geltend gemachte, auf die Gesamtkosten zusätzlich erhobene Rendite nicht an.

Ebenso äußert sich die Hinzugezogene mit Schreiben vom 14.02.2020 kritisch zu diesem zusätzlichen Renditeanspruch der Antragstellerin. Gemäß der Hinzugezogenen habe die Antragstellerin ein unzutreffendes Verständnis des in § 36 Abs. 2 ERegG genannten Renditebegriffes. Eine zusätzliche Rendite solle daher keine Berücksichtigung bei der Bestimmung der Entgelte finden.

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) 4 Tsd. 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 124 Tsd. Trassenkilometer an.

Eine Verkehrsmengenprognose für die NFP 2019/2020 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 2019/2020 hat die Antragstellerin eine Gesamtbetriebsleistung von rund 124 Tsd. Trassenkilometern zugrunde gelegt. Die Gesamtbetriebsleistung verteilt sich dabei auf die Verkehrsdienste wie folgt:



Die Höhe der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr entspricht dem vom Aufgabenträger bestätigten Bestellvolumen für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 (Stellungnahmen der Hinzugezogenen vom 07.02.2020 und 01.05.2020).




Das genannte Entgeltvolumen errechnet sich aus der Summe der jeweiligen Entgeltvolumina der einzelnen Verkehrsdienste. Diese setzen sich wie folgt zusammen:



### **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 2019/2020 ergibt sich ein prognostiziertes Entgeltvolumen aus weiteren Entgeltkomponenten in Höhe von 0 EUR. Die Antragstellerin führt hierzu mit Antwort vom 29.01.2020 aus, dass mit keinen Einnahmen aus weiteren Entgeltkomponenten geplant würde, da diese nicht planbar und unwahrscheinlich seien.

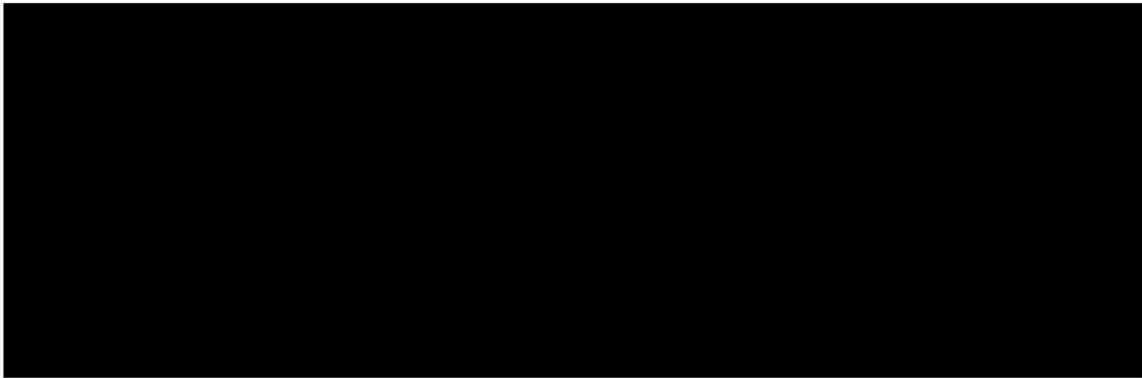
Diese Annahme erscheint aus Sicht der Beschlusskammer vor dem Hintergrund, dass die Gesamtbetriebsleistung sich weit überwiegend aus bestellten Verkehren im Schienenpersonennahverkehr zusammensetzt und aufgrund fehlender Erfahrungswerte, über die man in Bezug auf das Nutzerverhalten im Schienengüterverkehr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

In Summe aus Trassenerlösen und Erlösen aus sonstigen Entgelten ergibt sich ein prognostiziertes gerundetes Entgeltvolumen in Höhe von rund .

### **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 2019/2020 über der festgelegten Entgeltobergrenze liegt.





Daher war durch die Beschlusskammer der Genehmigungsantrag dahingehend zu korrigieren, dass im Ergebnis eisenbahnrechtskonforme Entgelte vorliegen und die Entgeltobergrenze nicht mehr überschritten wird. 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.

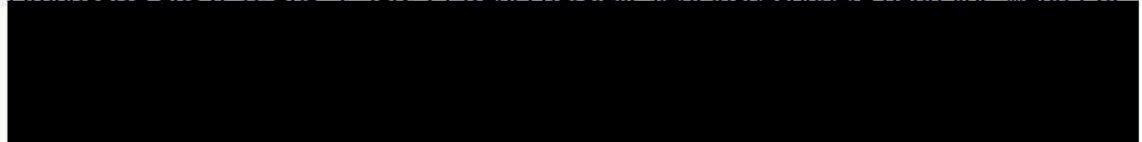
#### **b) Kein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot**

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 2019/2020, 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 Ent



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 Hinzu-gezogenen 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 beschrieben 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 regulatorischen 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.

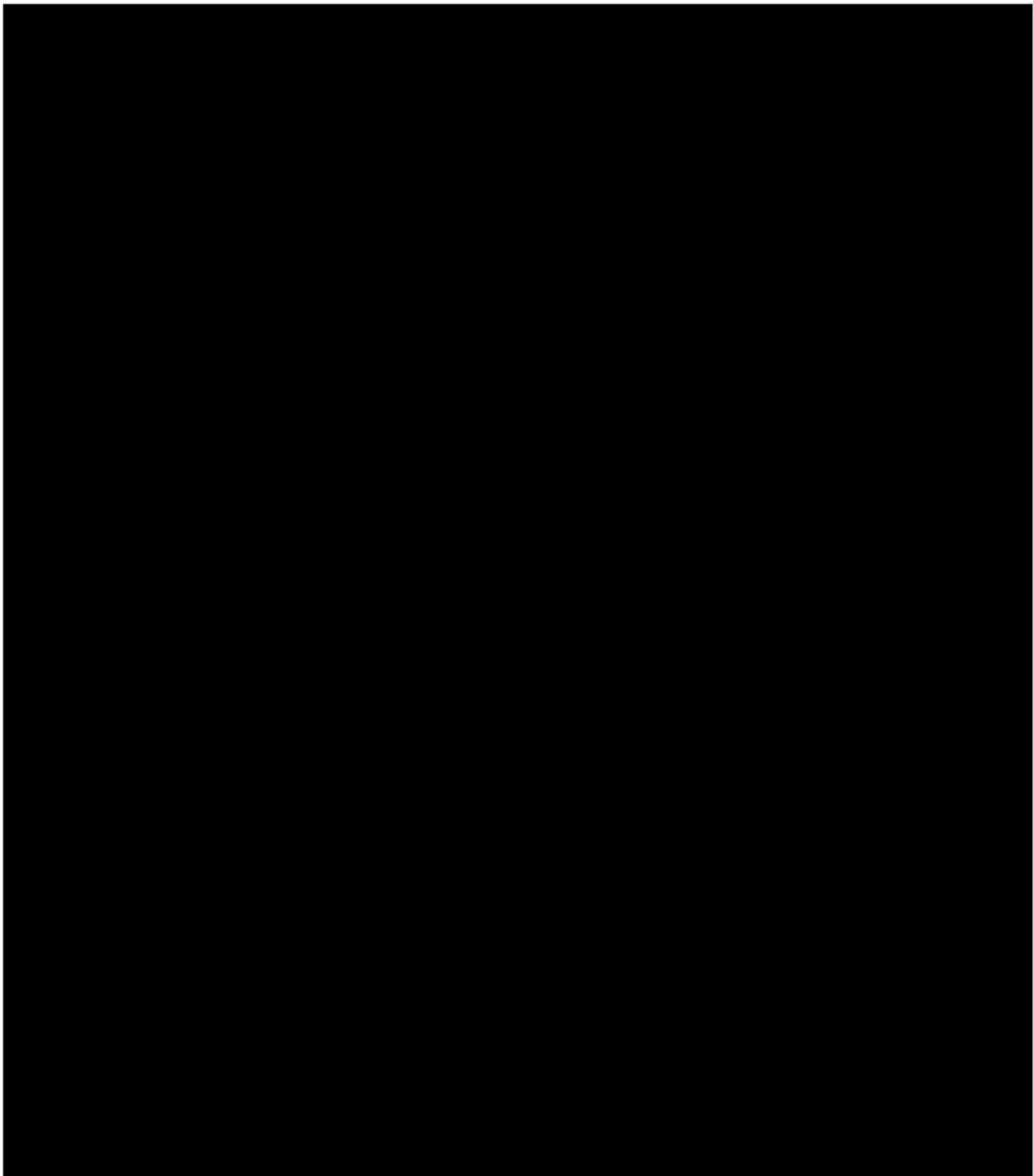
Die Antragstellerin orientiert sich an im Rahmen der Entgeltbildung an den Vorgaben des § 36 ERegG. Dies ist aus regulatorischer Sicht für gemäß § 2 Abs. 3 ERegG von ausgewählten Bestimmungen zur Entgeltregulierung ausgenommene bzw. auf Antrag gemäß § 2 Abs. 7 ERegG befreite Betreiber der Schienenwege 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 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**



### **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 tenorierten 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 den Gebühren

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

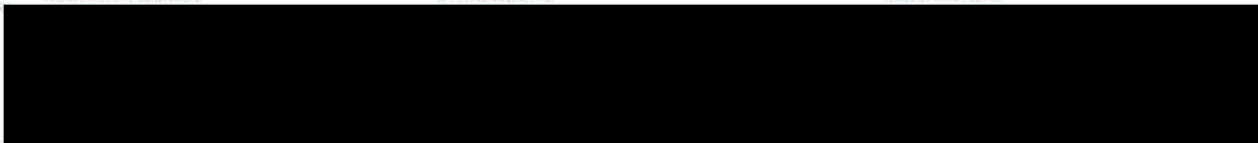
Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln, erhoben werden.

Bonn, den 10.07.2020

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer



Dr. Geers

Krick

Döbber