

An  
\*\*\*

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien  
T: +43 1 5050707  
F: +43 1 5050707 180  
office@schienencontrol.gv.at

**GZ: SCK-18-030**

## BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder im Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die „Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“ der A\*\* zu Recht erkannt:

## SPRUCH:

- 1) In der „Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“ der A\*\* wird Folgendes für unwirksam erklärt:
  - a) in der Überschrift die Worte *„in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“*;
  - b) im Kapitel *„2. Für die Netzfahrplanperiode 2020 geplantes Vorgehen“*
    - i) im letzten Satz des ersten Absatzes (*„Insbesondere können sich Änderungen bei der Marktsegmentierung, in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten bzw den Marktaufschlägen für jedes einzelne EVU und in jede Richtung ergeben.“*) die Worte *„und in jede Richtung“*;

- ii) im ersten Satz des zweiten Absatzes („Daher behält sich die A\*\* explizit vor, aufgrund erfolgter Entscheidungen der SCK und diese überprüfender Instanzen (auch unterjährige) Änderungen hinsichtlich der tatsächlichen Weegeentgelthöhe in beide Richtungen für jedes Marktsegment vorzunehmen.“) die Worte „in beide Richtungen“;
- iii) im zweiten Satz des zweiten Absatzes („Insbesondere können auch Änderungen in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten („direkte Kosten“) bzw der Marktaufschläge (jeweils in beide Richtungen) als Folge dieser Entscheidungen erforderlich werden.“) die Worte „(jeweils in beide Richtungen)“;
- iv) die Absätze

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

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

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

*Um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die unter diesen Bedingungen **weitestmögliche Planungssicherheit** zu geben, hat die A\*\* die nach derzeitigem Kenntnisstand möglicherweise in Betracht kommenden alternativen Modelle auf*

Basis des Götz-Gutachtens gerechnet und stellt diese in dieser Veröffentlichung dar (siehe dazu unten Kapitel 3.).

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die A\*\* in den laufenden Verfahren allen möglichen Änderungen des von ihr beantragten Modells **ausdrücklich entgegengetreten** ist. Da sie sich als Ergebnis ihrer Prüfung der erwarteten Bescheide für 2018 bzw 2019 möglicherweise dennoch gezwungen sehen wird, das Wegeentgeltmodell 2020 im Sinne der unten näher dargestellten (oder ähnlich gestalteter) Alternativen zu ändern, wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen **dringend nahegelegt**, unter Anwendung des Grundsatzes der unternehmerischen Vorsicht zwischen den unten dargestellten Wegeentgelten (siehe Kapitel 3. Unterpunkt a. bis d.) **jeweils das für sie ungünstigste zu identifizieren und ihrer Planung für das Netzfahrplanjahr 2020 zugrunde zu legen.**

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

- c) in der Kapitelüberschrift „3. Darstellung der Wegeentgelte in den einzelnen Modellvarianten“ die Worte „in den einzelnen Modellvarianten“;
  - d) in Kapitel 3.
    - i) der zweite Satz („Die nachstehend unter a. bis d. angeführten Marktsegmente bzw die Höhe der direkten Kosten stellt den aktuellen Planungsstand dar, diesbezüglich können sich insbesondere noch Änderungen aufgrund der ausstehenden regulatorischen Entscheidungen ergeben.“);
    - ii) die Unterpunkte „b. Modell I Götz-Gutachten für die Netzfahrplanperiode 2020“, „c. Modell II Götz-Gutachten für die Netzfahrplanperiode 2020“ und „d. Modell III Götz-Gutachten für die Netzfahrplanperiode 2020“.
- 2) Die A\*\* hat die im Punkt 1) für unwirksam erklärten Passagen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus der auf ihrer Internetseite abrufbaren „Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“ zu entfernen.
- 3) Die A\*\* hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die im Punkt 1) für unwirksam erklärten Passagen zu berufen.

## **BEGRÜNDUNG:**

### **Zum Gang des Verfahrens:**

Mit Schreiben vom 24.10.2018 informierte die Schienen-Control Kommission die A\*\* über die Einleitung eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens in Hinblick auf die „Information über geplante wesentliche Änderungen der Entgeltregelungen für Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2020 in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“. Die Schienen-Control Kommission teilte der A\*\* ihre Auffassung mit, wonach § 59 Abs 8 EisbG bzw § 67d Abs 7 EisbG nur durch Veröffentlichung eines einzigen Entgeltmodells entsprochen wird, nicht hingegen durch eine Veröffentlichung mehrerer, möglicherweise zur Anwendung gelangender Modelle bzw einen Vorbehalt der Änderung der Entgelte „in beide Richtungen“, wie dies in der „Information“ vorgesehen wird. Die Schienen-Control Kommission ersuchte die A\*\* um eine Stellungnahme.

Mit Schriftsatz vom 15.11.2018 nahm die A\*\*, vertreten durch die Wolf Theiss Rechtsanwälte GmbH & Co KG, Stellung. Sie führte aus, mit der verfahrensgegenständlichen Information schaffe sie Transparenz betreffend Änderungen, die sich aufgrund nicht von ihr beeinflussbarer Umstände ergeben können. Aufgrund der Entscheidungen in den derzeit anhängigen Marktaufschlagsverfahren könne sie gezwungen sein, Änderungen vorzunehmen. Die von ihr gewählte Art der Veröffentlichung diene gerade der Planbarkeit der Entgelte für die Fahrwegkapazitätsberechtigten. Die A\*\* beantragte die Einstellung des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens und die Zurück- bzw Abweisung allfälliger der Einstellung entgegenstehender Anträge.

Mit Schreiben vom 13.12.2018 informierte die Schienen-Control Kommission die A\*\* darüber, dass sie ihre Auffassung nicht teilt und aus Sicht der Schienen-Control Kommission die verfahrensgegenständliche Information daher auf das Entgeltmodell zu reduzieren ist, welches dem Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen für 2020 zugrunde gelegt und auch in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 veröffentlicht wurde.

Mit Schreiben vom 13.12.2018 informierte die Schienen-Control Kommission die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über das Wettbewerbsüberwachungsverfahren und räumte ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme ein.

Mit Schriftsatz vom 08.01.2019 trat die A\*\* dem Standpunkt der Schienen-Control Kommission abermals entgegen und wiederholte ihren bereits mit Schriftsatz vom 15.11.2018 gestellten Antrag.

Mit Schriftsatz vom 11.01.2019 nahm die W\*\* Stellung. Sie teilte mit, dass sie sich der Ansicht der Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 13.12.2018 anschließe, wonach die verfahrensgegenständliche Information auf das Entgeltmodell zu reduzieren ist, welches dem Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen für 2020 zugrunde gelegt wurde und stellte den Antrag, die Schienen-Control Kommission möge dessen Umsetzung im Wege der wettbewerbsbehördlichen Aufsicht gemäß §74 EisbG bescheidmäßig anordnen und, sofern

dem von der A\*\* nicht unverzüglich nachgekommen wird, die Umsetzung im Wege von § 84 Abs 9 EisbG zwangsweise durchsetzen.

**Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:**

**Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:**

Auf der Internetseite der A\*\* ist seit 07.09.2018 die folgende Information zum Wegeentgelt 2020 abrufbar:

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

*(Stand 7. September 2018)*

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

*Die A\*\* hat am 9. September 2016 die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mittels Veröffentlichung gemäß § 67d Abs 7 EisbG über das geplante Wegeentgeltmodell 2018 informiert.*

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

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

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

**2. Für die Netzfahrplanperiode 2020 geplantes Vorgehen**

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

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

Vor diesem Hintergrund plant die A\*\* wie folgt vorzugehen:

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

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

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

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

Um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die unter diesen Bedingungen **weitestmögliche Planungssicherheit** zu geben, hat die A\*\* die nach derzeitigem Kenntnisstand möglicherweise

in Betracht kommenden alternativen Modelle auf Basis des Götz-Gutachtens gerechnet und stellt diese in dieser Veröffentlichung dar (siehe dazu unten Kapitel 3.).

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die A\*\* in den laufenden Verfahren allen möglichen Änderungen des von ihr beantragten Modells **ausdrücklich entgegengetreten** ist. Da sie sich als Ergebnis ihrer Prüfung der erwarteten Bescheide für 2018 bzw 2019 möglicherweise dennoch gezwungen sehen wird, das Wegeentgeltmodell 2020 im Sinne der unten näher dargestellten (oder ähnlich gestalteter) Alternativen zu ändern, wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen **dringend nahegelegt**, unter Anwendung des Grundsatzes der unternehmerischen Vorsicht zwischen den unten dargestellten Wegeentgelten (siehe Kapitel 3. Unterpunkt a. bis d.) **jeweils das für sie ungünstigste zu identifizieren und ihrer Planung für das Netzfahrplanjahr 2020 zugrunde zu legen.**

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

### **3. Darstellung der Wegeentgelte in den einzelnen Modellvarianten**

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

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

Die nachstehend angeführten Wegeentgelte ergeben sich auf Grundlage des Antrags der A\*\* vom 7. September 2018 an die SCK auf Genehmigung von Marktaufschlägen.

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

<sup>1</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

<sup>2</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.



**b. Modell I Götz-Gutachten<sup>3</sup> für die Netzfahrplanperiode 2020**

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

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
<b>Zugkilometerkomponente</b>				<b>(z)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,700	1,387
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,755	1,442
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,123	1,929
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,673	1,479
Güterverkehr manipuliert - KV	Zugkm	0,754	0,577	1,331
Güterverkehr manipuliert - EWV	Zugkm	0,754	0,325	1,079
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,073	1,827
Dienstzug <sup>4</sup>	Zugkm	0,754	-	0,754
<b>Bruttotonnenkilometerkomponente</b>				<b>(btk)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert - KV	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr manipuliert - EWV	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug <sup>5</sup>	Btkm	0,001662	-	0,001662

<sup>3</sup> Seite 77ff des Götz-Gutachtens

<sup>4</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

<sup>5</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

**c. Modell II Götz-Gutachten<sup>6</sup> für die Netzfahrplanperiode 2020**

Im Modell II des Götz-Gutachtens wird aufgrund der geringeren Tragfähigkeit und im Einklang mit dem Schreiben des bmvit<sup>7</sup> vom 16. März 2018 für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (bestehend aus „Kombinierten Verkehr“ bzw „Einzelwagenverkehr“) kein Marktaufschlag festgelegt.<sup>8</sup>

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
<b>Zugkilometerkomponente</b>				<b>(z)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,784	1,471
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,845	1,532
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,282	2,088
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,758	1,564
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,079	1,833
Dienstzug <sup>9</sup>	Zugkm	0,754	-	0,754
<b>Bruttotonnenkilometerkomponente</b>				<b>(btk)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug <sup>10</sup>	Btkm	0,001662	-	0,001662

<sup>6</sup> Seite 94f des Götz-Gutachtens

<sup>7</sup> Ersuchen der Schienen-Control Kommission um Amtshilfe zu den Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 an das bmvit

<sup>8</sup> Dies gilt vorbehaltlich einer anderlautenden Entscheidung in den anhängigen Verfahren, die zum Schluss kommen könnte, dass entweder der „Kombinierte Verkehr“ oder der „Einzelwagenverkehr“ tragfähig ist und daher Marktaufschläge für einen dieser beiden Verkehre festgelegt werden müssen. In diesem Fall wäre der Marktaufschlag für diesen Verkehr höher als nach dem Modell I des Götz-Gutachtens (siehe b)

<sup>9</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

<sup>10</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

**d. Modell III Götz-Gutachten<sup>11</sup> für die Netzfahrplanperiode 2020**

Im Modell III des Götz-Gutachtens wird aufgrund der geringeren Tragfähigkeit und im Einklang mit dem Schreiben des bmvit<sup>12</sup> vom 16. März 2018 für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (bestehend aus „Kombinierten Verkehr“ bzw. „Einzelwagenverkehr“) kein Marktaufschlag festgelegt.<sup>13</sup>

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
<b>Zugkilometerkomponente</b>				<b>(z)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,782	1,469
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,843	1,530
Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,279	2,085
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	0,757	1,563
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	1,079	1,833
Dienstzug <sup>14</sup>	Zugkm	0,754	-	0,754
<b>Bruttotonnenkilometerkomponente</b>				<b>(btk)</b>
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
Dienstzug <sup>15</sup>	Btkm	0,001662	-	0,001662

<sup>11</sup> Seite 96f des Götz-Gutachtens

<sup>12</sup> Ersuchen der Schienen-Control Kommission um Amtshilfe zu den Verfahren SCK-16-012 und SCK-17-009 an das bmvit

<sup>13</sup> Dies gilt vorbehaltlich einer anderslautenden Entscheidung in den anhängigen Verfahren, die zum Schluss kommen könnte, dass entweder der „Kombinierte Verkehr“ oder „Einzelwagenverkehr“ tragfähig ist und daher Marktaufschläge für einen dieser beiden Verkehre festgelegt werden müssen. In diesem Fall wäre der Marktaufschlag für diesen Verkehr höher als nach dem Modell I des Götz-Gutachtens (siehe b)

<sup>14</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

<sup>15</sup> Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

Mit Schriftsatz vom 07.09.2018 hat die A\*\* gemäß § 67d Abs 6 EisbG die Genehmigung der unter Punkt 3)a) der Information zum Wegeentgelt 2020 ersichtlichen Aufschläge zum Wegeentgelt beantragt. Das Genehmigungsverfahren ist bei der Schienen-Control Kommission anhängig (GZ: SCK-18-025). Die unter Punkt 3)a) angeführte Tabelle der direkten Kosten und der Marktaufschläge je Marktsegment hat die A\*\* auch in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 als Entgelt für die Netzfahrplanperiode 2020 veröffentlicht.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 gelten für die Netzfahrplanperiode 2020 (15.12.2019 bis 12.12.2020). Die Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2020 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 mit 08.04.2019 festgelegt.

Für die Netzfahrplanperiode 2019 hat die A\*\* in den auf ihrer Internetseite abrufbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 die folgenden Entgelte veröffentlicht:

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt <sup>6</sup>	Entgelt in € exkl. 20% USt
<b>Zugkilometerkomponente</b>					<b>(z)</b>
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,800	1,199	1,999
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,800	0,794	1,594
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,937	1,035	1,972
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,937	0,653	1,590
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,899	-	0,899
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,899	0,452	1,351
1.1.1.g	Dienstzug <sup>7</sup>	Zugkm	0,899	-	0,899
<b>Bruttotonnenkilometerkomponente</b>					<b>(btk)</b>
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002864	-	0,002864
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.g	Dienstzug <sup>8</sup>	Btkm	0,001573	-	0,001573

Die A\*\* hat die Genehmigung auch der Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperiode 2019 beantragt. Das Genehmigungsverfahren ist bei der Schienen-Control Kommission anhängig (GZ: SCK-17-009).

**Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:**

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 und 2020 sowie die Information zum Wegeentgelt 2020 sind auf der Internetseite der A\*\* unter \*\*\* abrufbar. Die Anträge der A\*\* auf Genehmigung der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2019 und 2020 und die diesbezüglich bei der Schienen-Control Kommission anhängigen Verfahren sind amtsbekannt und unbestritten.

**Rechtlich folgt:**

Das EisbG 1957 idF BGBl I 2015/137 lautet auszugsweise wie folgt:

*6. Teil  
Regulierung des Schienenverkehrsmarktes  
1. Hauptstück  
Allgemeines  
Zweck*

*§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich*

- 1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,*
- 2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,*
- 3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur für Zugangsberechtigte und*
- 4. durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung*

zu gewährleisten.

[...]

*Schienennetz-Nutzungsbedingungen*

*§ 59. (1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen.*

*(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.*

*(3) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Erwerb seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen jedermann gegen Bezahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf*

als die Kosten der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, zu ermöglichen. Überdies hat es die Schienennetz-Nutzungsbedingungen unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise bereitzustellen und über ein gemeinsames Internetportal, das von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Zusammenarbeit einzurichten ist, zugänglich zu machen.

(4) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten enthalten zu sein. Darüber hinaus haben in Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten für den Zugang zu an ihre Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein oder es hat ein Verweis auf eine Internetseite enthalten zu sein, in der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein:

1. ein Abschnitt, der die Art der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, wobei diese Angaben auf Jahresbasis mit dem veröffentlichten Eisenbahninfrastrukturregister im Einklang zu stehen oder auf dieses zu verweisen haben; insbesondere hat dieser Abschnitt zu enthalten:
  - a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Eisenbahninfrastruktur;
  - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. ein Abschnitt, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
  - a) hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung;
  - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten;
  - c) andere für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur relevante Angaben zum Mindestzugangspaket und den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zur Gewährung von Serviceleistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden, wenn all dies nur durch einen einzigen Anbieter erbracht wird;
  - d) Ausführungen im Einzelnen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 67a, 67d, 67e und 69a Abs. 2 angewandt werden;
  - e) Angaben zu beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den nächsten fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen;

3. ein Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben; des Weiteren hat er spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
- a) das Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
  - b) Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte;
  - c) einen Zeitplan für das aufgrund von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchzuführende Verfahren einschließlich des Zuweisungsverfahrens sowie einen Zeitplan für Verfahren zur zeitlichen Planung plan- und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;
  - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;
  - e) im Fall einer Überlastung der Eisenbahninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
  - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Eisenbahninfrastruktur und
  - g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist in diesem Abschnitt im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste und der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen. Der Abschnitt hat ein Muster für ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu enthalten;

4. einen Abschnitt mit Informationen, die für die Einbringung eines Antrages auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, einer Verkehrskonzession, einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich sind oder mit Angabe einer Internetseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt sind;
5. einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren im Hinblick auf:
- a) den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur;
  - b) die Gewährung des Mindestzugangspaketes;
  - c) den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung der Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden;

d) die leistungsabhängige Entgeltregelung;

6. einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und über die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, sowie über die dafür zu entrichtenden Entgelte;
7. einen Mustervertrag für Rahmenverträge.

(5) Die Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen so gefasst sein, dass sie der Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle keinen Ermessensspielraum ermöglichen, Fahrwegkapazitätsberechtigte diskriminieren zu können.

(6) Betreiber von Serviceeinrichtungen haben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen folgende Informationen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten zu sein haben, entweder mitzuteilen, oder diesem eine Internetseite bekanntzugeben, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind:

1. entgeltbezogene Informationen;
2. Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden.

(7) Ein Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist der Schienen-Control Kommission unverzüglich nach dessen Erstellung vorzulegen.

(8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

[...]

### Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

[...]



(4) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

[...]

#### Kosten des Zugbetriebes

§ 67. (1) Weegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

[...]

#### Volle Kostendeckung der Weegeentgelte

§ 67d. (1) Sofern die Weegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Weegeentgelte darf jedoch die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.

(2) Vor Festsetzung weiterer Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen.

(3) Die weitere Untergliederung von Marktsegmenten je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung ist zulässig.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Liste der von ihm festgelegten Marktsegmente zu erstellen, diese in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und alle fünf Jahre zu überprüfen. In diese Liste sind mindestens die drei folgenden Segmente aufzunehmen:

1. Güterverkehrsdienste,
2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
3. andere Personenverkehrsdienste.

(5) In der Liste der festgelegten Marktsegmente sind auch Marktsegmente festzulegen, in denen Zugangsberechtigte gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen werden.

(6) Die Festsetzung weiterer Aufschläge bedarf der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 vorliegen. Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der gemäß Abs. 2 durchzuführenden Prüfung vorzulegen.

(7) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wesentliche Bestandteile der im Abs. 1 bis 5 angeführten Entgeltregel zu verändern, hat es diese Veränderung mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs. 8 angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

### Überwachung des Wettbewerbs

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und hinsichtlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
2. einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Wegeentgeltes, der Gewährung von Wegeentgeltnachlässen und der Einhebung von Wegeentgelten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
3. einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur durch einen Zugangsberechtigten und hinsichtlich der Inanspruchnahme eines gewährten Mindestzugangspaketes durch einen Zugangsberechtigten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
4. einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
5. den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden

- Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, oder
6. die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen, oder
  7. die Ergänzung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch Angaben oder Informationen aufzutragen, die in diesen entgegen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entweder nicht enthalten sind, oder aufgrund einer Unwirksamklärung unwirksam sind, oder
  8. festzustellen, ob in Entwurfsform vorliegende Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden, oder
  9. Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes für unwirksam zu erklären, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat, entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder
  10. Verträge über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von in diesen Serviceeinrichtungen zu erbringenden Serviceleistungen für unwirksam zu erklären, wenn der Vertrag von einem unter § 62a Abs. 2 fallenden Betreiber von Serviceeinrichtungen abgeschlossen wurde und dieser nicht entsprechend § 62a Abs. 2 organisiert ist, oder
  11. einer entgelterhebenden Stelle oder falls ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt, diesem, die Einhebung eines angemessenen Entgeltes für nicht genutzte Fahrwegkapazität gemäß § 67i aufzutragen.

(2) In einem Verfahren nach Abs. 1 haben diejenigen, gegen die sich das Verfahren richtet, alle für die Entscheidung sachdienlichen Informationen, insbesondere Schriftverkehr mit Beschwerdeführern, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen. Dafür hat die Schienen-Control Kommission eine angemessene, einen Monat nicht übersteigende Frist festzusetzen. Auf rechtzeitig gestellten Antrag hat die Schienen-Control Kommission diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Vorlage der angeforderten sachdienlichen Informationen entgegenstehen.

(3) Die Schienen-Control Kommission hat im Falle einer Beschwerde innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit dem Beschwerdeführer und denjenigen, gegen die sich die Beschwerde richtet, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

*(4) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.*

Die RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABI L 343/32, lautet auszugsweise wie folgt:

Erwägungsgrund 34:

*Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sollten alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollten der international gängigen Praxis entsprechend in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht werden.*

#### Artikel 27

##### Schienennetz-Nutzungsbedingungen

*(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.*

*(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.*

*(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.*

*(4) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.*

[...]

#### Artikel 31

### Entgeltgrundsätze

*(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.*

[...]

### Artikel 32

#### Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

*(1) Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.*

*Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.*

*Bevor die Mitgliedstaaten solche Aufschläge genehmigen, stellen sie sicher, dass die Infrastrukturbetreiber prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.*

*Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.*

*Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.*

*Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Liste gemäß Artikel 56.*

[...]

*(6) Beabsichtigt ein Infrastrukturbetreiber, die wesentlichen Bestandteile der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Entgeltregelung zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate vor Ablauf der in Artikel 27 Absatz 4 genannten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.*

*[...]*

### *Artikel 43*

#### *Zeitplan des Zuweisungsverfahrens*

*(1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.*

*[...]*

### *Artikel 56*

#### *Aufgaben der Regulierungsstelle*

*(1) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so hat er unbeschadet des Artikels 46 Absatz 6 das Recht, die Regulierungsstelle zu befassen, und zwar insbesondere gegen Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung betreffend:*

*a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;*

*b) die darin festgelegten Kriterien;*

*c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis;*

*d) die Entgeltregelung;*

*e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte;*

*f) die Zugangsregelungen gemäß Artikel 10 bis 13;*

*g) den Zugang zu Leistungen gemäß Artikel 13 und die dafür erhobenen Entgelte;*

*h) das Verkehrsmanagement;*

*i) die Erneuerungsplanung und die geplante oder ungeplante Instandhaltung;*

*j) die Erfüllung der Anforderungen, einschließlich der Anforderungen in Hinsicht auf Interessenkonflikte, gemäß Artikel 2 Absatz 13 und den Artikeln 7, 7a, 7b, 7c und 7d.*

(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen, insbesondere auch den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste und die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis j. Die Regulierungsstelle überprüft von sich aus insbesondere die Einhaltung der in Absatz 1 Buchstaben a bis j genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der zur Diskriminierung von Antragstellern genutzt werden kann.

[...]

(9) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsstelle die Beschwerde und fordert gegebenenfalls einschlägige Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen entscheidet sie über die betreffenden Beschwerden, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen über ihre begründete Entscheidung in Kenntnis. Unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten entscheidet sie gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis j.

[...]

#### ANHANG IV

##### INHALT DER SCHIENENNETH-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

(gemäß Artikel 27)

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen – auf Jahresbasis – mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.

2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur

Durchführung der Artikel 31 bis 36 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.

3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,

b) Anforderungen an Antragsteller,

c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,

d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,

e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,

f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,

g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.

4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 der vorliegenden Richtlinie und von nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35.



6. Einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind, oder sie geben eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

[...]

## ANHANG VII

### ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS

(gemäß Artikel 43)

(1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird der Netzfahrplan nach den Wintermonaten angepasst, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.

(3) Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet höchstens zwölf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel. Nach Fristende eingegangene Anträge werden von den Infrastrukturbetreibern ebenfalls berücksichtigt.

[...]

(5) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht spätestens vier Monate nach dem Ende der unter Nummer 3 genannten Frist einen Entwurf des Netzfahrplans.

[...]

**Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:**

Gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur durch einen Zugangsberechtigten und hinsichtlich der Inanspruchnahme eines gewährten Mindestzugangspaketes durch einen Zugangsberechtigten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen.

Im Spruchpunkt 1) erklärt die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG Schienennetz-Nutzungsbedingungen teilweise für unwirksam. Die verfahrensgegenständliche Information zum Wegeentgelt 2020 ist ein vorgezogener Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020. Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wesentliche Bestandteile der im § 67d Abs 1 bis 5 EisbG angeführten Entgeltregel für Aufschläge zum Wegeentgelt zu verändern, hat es diese Veränderung gemäß § 67d Abs 7 EisbG mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs 8 EisbG angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf seiner Internetseite zu veröffentlichen. Die Frist gemäß § 67d Abs 7 EisbG knüpft somit an jene für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen an.

Die Veröffentlichung von Informationen über die Entgelte ist einer der zentralen Inhalte der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben einen Abschnitt zu enthalten, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt und insbesondere hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung und ausreichende Informationen zu den Entgelten beinhaltet (§ 59 Abs 4 Z 2 EisbG). Sowohl ihrem Inhalt nach als auch der normierten Frist nach handelt es sich bei der Veröffentlichung gemäß § 67d Abs 7 EisbG um einen vorgezogenen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Dies verkennt die A\*\*, wenn sie meint, § 59 EisbG sei „zur rechtlichen Würdigung gegenständlicher Marktinformation [...] nicht einschlägig“ (Schriftsatz vom 15.11.2018, Punkt 3.3.2). Wie noch zu zeigen sein wird, entsprechen die für unwirksam erklärten Teile der verfahrensgegenständlichen

Veröffentlichung nicht den §§ 59 und 67d EisbG. Damit widersprechen sie Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG (§§ 54 bis 74a EisbG).

Soweit sich die unwirksam erklärten Teile der Information zum Wegeentgelt 2020 auf das Wegeentgelt gemäß § 67 Abs 1 EisbG beziehen, handelt es sich auch hierbei um einen vorgezogenen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Informationen zu Entgelten sind wie bereits ausgeführt ein zentraler Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Zwar befinden sich die Informationen zu den beabsichtigten Änderungen des Wegeentgeltes nicht im Hauptdokument der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, sondern in einem separaten, neben dem Hauptdokument abrufbaren Dokument. Dies ändert jedoch nichts daran, dass das Dokument inhaltlich die Wegeentgelte und damit einen Regelungsinhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen betrifft, weshalb es als vorgezogener Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu bewerten ist.

Im Spruchpunkt 2) trägt die Schienen-Control Kommission der A\*\* die Herstellung des rechtskonformen, dieser Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes auf. Damit wird der A\*\* als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG ein den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG nicht entsprechendes Verhalten, nämlich die Veröffentlichung einer Information auf ihrer Internetseite, welche dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechende Inhalte aufweist, untersagt, und zugleich ein den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG entsprechendes Verhalten, nämlich die Entfernung der rechtswidrigen Inhalte, auferlegt.

Im Spruchpunkt 3) wird der A\*\* gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EisbG die Berufung auf diejenigen Teile der Information zum Wegeentgelt 2020, die für unwirksam erklärt sind, untersagt. Damit wird ihr die Berufung auf für unwirksam erklärte Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen untersagt.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

#### **Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:**

##### **Zum Spruchpunkt 1):**

Zunächst ist festzuhalten, dass die A\*\* die für die Netzfahrplanperiode 2020 vorgesehenen Aufschläge zum Wegeentgelt, deren Genehmigung sie gemäß § 67d Abs 6 EisbG bei der Schienen-Control Kommission beantragt hat, zu Recht gemäß § 67d Abs 7 EisbG veröffentlicht hat. Dem Entgeltmodell werden als Neuerung im Vergleich zum Entgeltmodell der A\*\* für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 Daten einer aktuellen Primäranalyse des österreichischen Schienenverkehrsmarkts, zB zur Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage und dem Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, zugrunde gelegt (siehe Punkt 2 der Information zum Wegeentgelt 2020). Die aufgrund dieser Daten ermittelten Aufschläge weichen von jenen, die noch in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 veröffentlicht sind und deren Genehmigung die A\*\* ebenfalls bei der Schienen-Control Kommission beantragt hat, ab:

Für das Marktsegment Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 ein Aufschlag von € 1,199 veröffentlicht, in der Information zum Wegeentgelt 2020 und den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 ein Aufschlag von € 0,687. Der Aufschlag für das Segment Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr soll für die Netzfahrplanperiode 2020 von € 0,794 auf € 0,564 gesenkt werden. Der Aufschlag für Nahverkehr stark wird von € 1,035 auf € 1,261 erhöht, jener für Nahverkehr schwach von € 0,653 auf € 1,206 erhöht. Der in der Netzfahrplanperiode 2019 noch vorgesehene Aufschlag für Güterverkehr nicht manipuliert (€ 0,452) entfällt.

Allerdings behält sich die A\*\* mit den im Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten Passagen der Information zum Wegeentgelt 2020 vor, in Abhängigkeit vom Ausgang der noch laufenden Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zu den Wegeentgelten 2018 und 2019 die für die Netzfahrplanperiode 2020 veröffentlichten Aufschläge zum Wegeentgelt, deren Genehmigung sie bei der Schienen-Control Kommission beantragt hat, in jeder Weise zu ändern. Sie behält sich damit insbesondere vor, die Aufschläge zu erhöhen. Ob die A\*\* für diese neu festgesetzten Aufschläge neuerlich eine Genehmigung der Schienen-Control Kommission beantragen würde, ist der Information zum Wegeentgelt nicht zu entnehmen. Ebenso wie die Änderung der Aufschläge behält sich die A\*\* vor, das Wegeentgelt, welches gemäß § 67 Abs 1 EisbG grundsätzlich in Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten zu ermitteln ist, in jede Richtung zu ändern und damit gegebenenfalls auch zu erhöhen.

Der Vorbehalt solcher Änderungen widerspricht den Vorgaben der §§ 59 und 67d EisbG. Gemäß § 59 Abs 4 Z 2 EisbG haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Abschnitt zu enthalten, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt. Gemäß § 59 Abs 8 EisbG haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen. Für eine künftige Netzfahrplanperiode beabsichtigte Änderungen wesentlicher Bestandteile der Entgeltregel in Hinblick auf Aufschläge zum Wegeentgelt hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 67d Abs 7 EisbG drei Monate vor dieser Frist zu veröffentlichen. Die Veröffentlichungsfristen knüpfen somit jeweils an die Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität an – die Frist gemäß § 59 Abs 8 EisbG unmittelbar und jene gemäß § 67d Abs 7 EisbG mittelbar über den Verweis auf § 59 Abs 8 EisbG.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die für ihre Veröffentlichung vorgesehenen Fristen dienen der Planbarkeit und Vorhersehbarkeit der Zugangsbedingungen einschließlich der Entgelte für die Fahrwegkapazitätsberechtigten. Die Fristen stellen insbesondere sicher, dass die Fahrwegkapazitätsberechtigten rechtzeitig vor dem Ende der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität ausreichende Informationen zu den Entgelten erhalten, um auf Basis dieser Informationen ihre Bestellungen abgeben zu können. Bei beabsichtigten Änderungen wesentlicher Bestandteile der Aufschläge wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten eine längere Vorlaufzeit für ihre Planungen gegeben als bei geringfügigen Änderungen der Aufschläge bzw bei Änderungen anderer Entgelte als der Aufschläge.

Nach Ablauf der Veröffentlichungsfristen sind Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen grundsätzlich nicht mehr vorgesehen. Vielmehr sind etwaige Änderungen der bereits veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen ebenfalls innerhalb der Frist gemäß § 59 Abs 8 EisbG vorzunehmen („Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen [...] zu veröffentlichen.“). Zulässig und sogar erforderlich sind nachträgliche Änderungen zwar in Umsetzung behördlicher oder verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen. So wären im Fall einer Unwirksamklärung von Entgelten oder Entgeltteilen in einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG oder im Fall einer (gänzlichen oder teilweisen) Abweisung eines Antrags auf Genehmigung von Aufschlägen zum Weegeentgelt gemäß § 67d Abs 6 EisbG die Schienennetz-Nutzungsbedingungen entsprechend der jeweiligen Anordnung anzupassen. Eine solche Anpassung bestünde jedoch jeweils nur in einer Reduktion oder Entfernung veröffentlichter Entgelte. Denn weder könnte die Schienen-Control Kommission im Genehmigungsverfahren einen höheren als den beantragten Aufschlag festsetzen noch in einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung von Weegeentgelten diese Entgelte erhöhen.

Die A\*\* beabsichtigt mit ihren Entgeltvarianten keine Umsetzung einer behördlichen oder verwaltungsgerichtlichen Entscheidung, sondern – in Reaktion auf den Ausgang des jeweiligen Verfahrens – eine Anwendung anderer Weegeentgelte und Aufschläge als der ursprünglich vorgesehenen. Diese Vorgehensweise würde den Zweck der Veröffentlichungsfristen gemäß § 59 Abs 8 EisbG sowie § 67d Abs 7 EisbG konterkarieren. Auch zöge sie neuerliche Genehmigungs- bzw Wettbewerbsüberwachungsverfahren nach sich. Denn die nun zur Anwendung gelangenden Entgeltvarianten wären ebenso wie die ursprünglich vorgesehenen Entgelte im Rahmen von Genehmigungs- und Wettbewerbsüberwachungsverfahren auf ihre Rechtmäßigkeit zu prüfen. Solange diese Verfahren nicht in einem die Entgelte bestätigenden Sinne abgeschlossen werden, könnte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen immer wieder andere Entgelte anwenden, welche neue Prüfungsverfahren – samt nachfolgenden Beschwerde- und Revisionsverfahren – nach sich zögen. Der Zielsetzung, durch die Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen Transparenz hinsichtlich der Zugangsbedingungen sicherzustellen (vgl EG 34 RL 2012/34/EU), liefe dies klar zuwider.

Unzutreffend ist es, wenn die A\*\* meint, § 67d Abs 7 EisbG stelle „weder ausdrücklich noch überhaupt implizit Verbote auf[...]“, weshalb es „denk unmöglich“ sei, „diese Rechtsvorschrift so zu interpretieren, dass die Veröffentlichung dieses Inhalts der Marktinformation untersagt wäre.“ (Schriftsatz vom 15.11.2018, 3.3.3). Dass § 67d Abs 7 EisbG kein Verbot formuliert, bedeutet nicht, dass jegliche Veröffentlichung die Vorgaben dieser Norm erfüllt. Ebenso wenig sind die gesetzwidrigen Inhalte der Veröffentlichung durch die Meinungsäußerungsfreiheit des Art 10 EMRK geschützt (auf welche sich die A\*\* jedoch aaO beruft). Es handelt sich bei der verfahrensgegenständlichen Information nicht um durch die Meinungsäußerungsfreiheit geschützte Wirtschaftswerbung, sondern um die Erfüllung gesetzlich geregelter Informationspflichten durch die A\*\* als reguliertes Unternehmen.

Entgegen der Auffassung der A\*\* (Schriftsatz vom 15.11.2018, Punkt 2) sind die Entscheidungen der Schienen-Control Kommission sowie gegebenenfalls des

Bundesverwaltungsgerichts und des Verwaltungsgerichtshofs nicht als von der A\*\* „nicht beeinflussbare Umstände“ zu qualifizieren, aufgrund derer sie „gezwungen“ wäre, Änderungen der Entgelte vorzunehmen. Vielmehr kann die A\*\* durch eine entsprechende Begründung der von ihr festgesetzten Marktaufschläge im Genehmigungsverfahren gemäß § 67d Abs 6 EisebG eine Genehmigung der Aufschläge erwirken. Der bisherige Gang der Verfahren über die Anträge der A\*\* auf Genehmigung von Aufschlägen, in denen nichtamtliche und amtliche Sachverständige beigezogen wurden, deutet entgegen der Ansicht der A\*\* (Stellungnahme vom 08.01.2019, Punkt 2) auf nichts anderes hin.

Die Veröffentlichung mehrerer Modelle von Entgelten bietet den Fahrwegkapazitätsberechtigten entgegen der Auffassung der A\*\* (Schriftsatz vom 15.11.2018, Punkt 3.3.4) gerade keine Unterstützung ihrer unternehmerischen Planungen. Insbesondere ermöglicht die von der A\*\* den Fahrwegkapazitätsberechtigten empfohlene Kalkulation mit der für sie ungünstigsten Variante der Entgelte keine realistische Planung. Die Notwendigkeit einer Kalkulation mit der ungünstigsten Variante wäre geeignet, insbesondere (potentielle) neue Marktteilnehmer abzuschrecken mit der Folge, dass diese keine bzw nur in verringertem Ausmaß Fahrwegkapazität bestellen. Dies liefe dem Ziel zuwider, den Eintritt neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt zu fördern (§ 54 Z 2 EisebG). Hingegen würde sich eine Notwendigkeit, mit der ungünstigsten Variante zu kalkulieren, auf das Verhalten etablierter Marktteilnehmer bei der Bestellung von Fahrwegkapazität wohl kaum auswirken. Insofern hat die Veröffentlichung mehrerer Varianten von Entgelten, selbst wenn diese formal für alle Marktteilnehmer gleichermaßen gelten, diskriminierende Wirkung. Das Sicherstellen eines nichtdiskriminierenden Zugangs ist aber Zweck der Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (vgl EG 34 RL 2012/34/EU).

Die A\*\* betont, dass sie nur ein Wegeentgeltmodell anwenden möchte, nämlich jenes auf Basis der beantragten Marktaufschläge, welches sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 veröffentlicht hat (Schriftsatz vom 15.11.2018, Punkt 3.3 und vom 08.01.2019, Punkt 3). Dies ändert freilich nichts daran, dass sich die A\*\* in der Information zum Wegeentgelt 2020 vorbehält, gerade nicht das in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 veröffentlichte Entgeltmodell, sondern eine Alternative anzuwenden. Insofern geht ihre Argumentation ins Leere.

Zu den für unwirksam erklärten Passagen im Einzelnen:

Im Spruchpunkt 1)a) werden die Worte „in Abhängigkeit vom Ausgang der anhängigen Genehmigungsverfahren für Marktaufschläge der Wegeentgeltmodelle 2018 und 2019“ für unwirksam erklärt. Diese bringen die Intention der A\*\* zum Ausdruck, bei Nicht- bzw nicht vollumfänglicher Genehmigung der beantragten Aufschläge ein anderes Entgeltmodell anzuwenden.

Mit den in den Spruchpunkten 1)b)i) – iii) für unwirksam erklärten Formulierungen „und in jede Richtung“, „in beide Richtungen“ sowie „jeweils in beide Richtungen“ behält sich die A\*\* vor, Entgelte zu verändern, insbesondere auch zu erhöhen, falls Aufschläge im Genehmigungsverfahren nicht bzw nicht zur Gänze genehmigt werden oder Wegeentgelte zur Gänze oder teilweise für unwirksam erklärt werden.

Die im Spruchpunkt 1)b)iv) für unwirksam erklärten Absätze der Information zum Wegeentgelt beschreiben die von der A\*\* beabsichtigte Vorgehensweise, ein anderes Entgeltmodell anzuwenden, falls ihre für die Netzfahrplanperiode 2020 grundsätzlich vorgesehenen Entgelte von der Schienen-Control Kommission nicht bestätigt würden.

Die in den Spruchpunkten 1)c) und 1)d) für unwirksam erklärten Teile der Information zum Wegeentgelt umfassen die Modellvarianten, deren Anwendung sich die A\*\* vorbehält. Diese Modellvarianten sehen jedenfalls für einen Teil der Marktsegmente höhere Entgelte vor, als sie sich aufgrund des unter Punkt 3.a. der Information beschriebenen Wegeentgelts 2020 „basierend auf dem derzeitigen Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen“ ergeben. Mit dem zweiten Satz des Punktes 3. der Information zum Wegeentgelt (*„Die nachstehend unter a. bis d. angeführten Marktsegmente bzw die Höhe der direkten Kosten stellt den aktuellen Planungsstand dar, diesbezüglich können sich insbesondere noch Änderungen aufgrund der ausstehenden regulatorischen Entscheidungen ergeben.“*) behält sich die A\*\* vor, auch von den vier Varianten noch abzuweichen.

Zusammengefasst kann den §§ 59 Abs 8 und 67d Abs 7 EisbG nur durch Veröffentlichung und Anwendung eines einzigen Entgeltmodells entsprochen werden, nicht hingegen durch Veröffentlichung mehrerer Modelle und den Vorbehalt jeglicher Änderung der Entgelte. Die einmal veröffentlichten Entgelte könnten allenfalls aufgrund einer behördlichen oder verwaltungsgerichtlichen Entscheidung zu senken sein. Die Veröffentlichung mehrerer Entgeltvarianten mit dem Vorbehalt, je nach Ausgang behördlicher bzw verwaltungsgerichtlicher Verfahren gegebenenfalls ein anderes als das ursprünglich vorgesehene Entgelt anzuwenden, widerspricht dagegen dem EisbG.

### **Zum Spruchpunkt 2):**

Im Spruchpunkt 2) wird der A\*\* die Herstellung des rechtskonformen, der im Spruchpunkt 1) erfolgten Unwirksamklärung von Teilen der Information zum Wegeentgelt 2020 entsprechenden Zustandes aufgetragen. Damit wird der A\*\* als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG ein den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG nicht entsprechendes Verhalten, nämlich die Veröffentlichung einer Information auf ihrer Internetseite, welche dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechende Inhalte aufweist, untersagt, und zugleich ein den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG entsprechendes Verhalten, nämlich die Entfernung der rechtswidrigen Inhalte, auferlegt.

Die Umsetzung des im Spruchpunkt 2) erteilten Auftrags, nämlich die Entfernung der für unwirksam erklärten Textpassagen aus der im Internet abrufbaren Information zum Wegeentgelt 2020, ist innerhalb von 5 Arbeitstagen möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die A\*\* zu verpflichten, diesen Auftrag innerhalb von 5 Arbeitstagen umzusetzen.

**Zum Spruchpunkt 3):**

Im Spruchpunkt 3) wird der A\*\* gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EibG die Berufung auf diejenigen Teile der Information zum Wegeentgelt 2020, die für unwirksam erklärt sind, untersagt. Damit wird ihr die Berufung auf für unwirksam erklärte Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen untersagt. Die Umsetzung dieses Auftrags ist der A\*\* jederzeit möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die A\*\* zu verpflichten, ab der Zustellung des Bescheides entsprechend diesem Auftrag vorzugehen.

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EibG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der BuLVwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 18.02.2019

Schienen-Control Kommission  
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Für die Richtigkeit der Ausfertigung  
Dr. Gertraud Redl, LL.M.

Ergeht an:

\*\*\*