

Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zur Serviceeinrichtung und zu den Leistungen, die in dieser Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu ermöglichen.

Begründung Sachverhalt

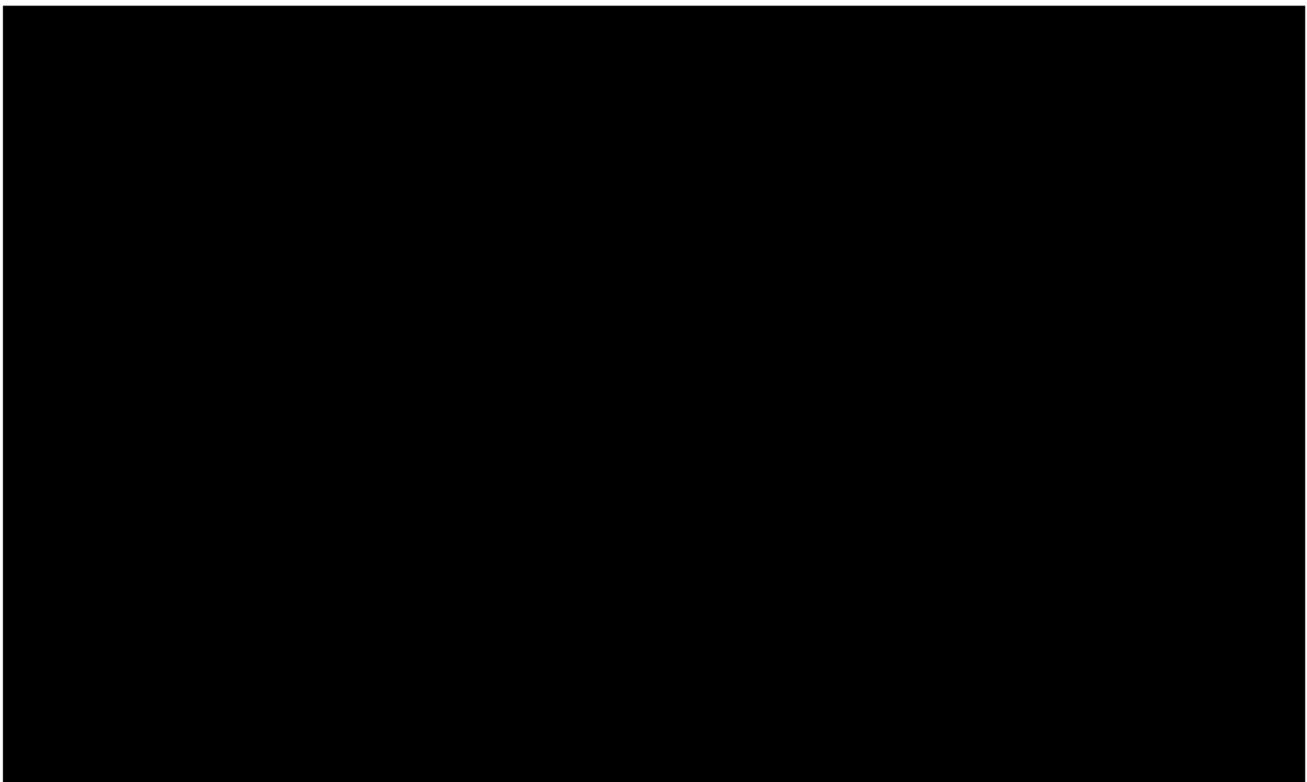
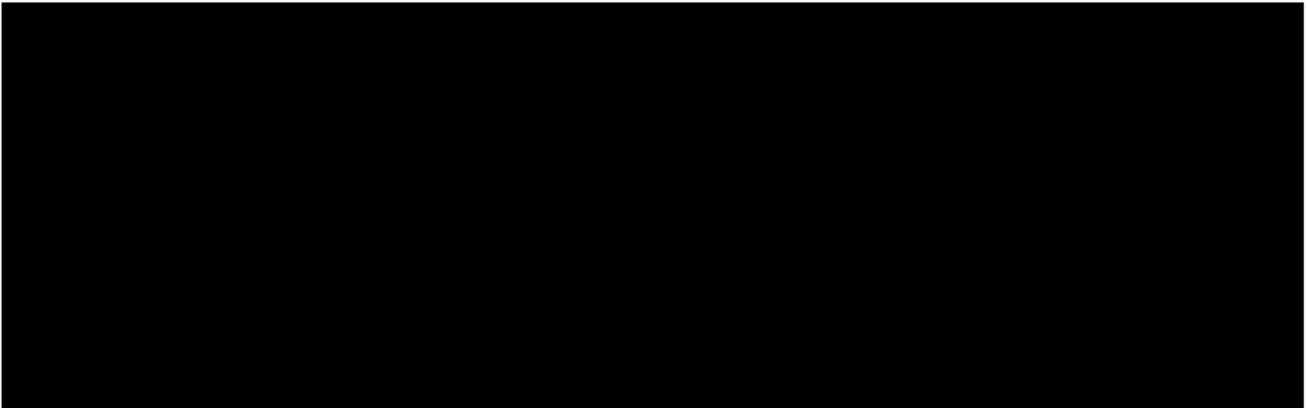
- 1 Die [REDACTED] GmbH (im Folgenden [REDACTED]) betreibt die Serviceeinrichtung Remise [REDACTED] (im Folgenden Remise).
- 2 Die [REDACTED] veröffentlichte für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 die Beschreibung ihrer Serviceeinrichtungen auf ihrer Internetseite unter [REDACTED] unter dem Titel „Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen der [REDACTED] GmbH gem Art. 4 Abs 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177“ (im Folgenden „Mindestinformationen“) zunächst in einer Fassung vom [REDACTED], später in der Fassung vom [REDACTED]. Daneben wurde ein Dokument mit Titel [REDACTED] [REDACTED] GmbH SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN² (SNNB)“ (im Folgenden SNNB) für die Fahrplanjahre 2024 (Revision 01 – gültig ab [REDACTED]) und 2025 (Revision 01 – gültig ab [REDACTED]) auf derselben Internetseite veröffentlicht und der Schienen-Control Kommission vorgelegt.³ Die Mindestinformationen sind diesem Bescheid als Anhang beigelegt.
- 3 Laut SNNB 2024, Punkt 2.3.1 (Phase I – Hauptbestellphase) endete die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für das Fahrplanjahr 2024, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, mit dem [REDACTED]. Das Fahrplanjahr 2024 begann mit [REDACTED] und endet mit [REDACTED] (Gültigkeitszeitraum).
- 4 Laut SNNB 2025, Punkt 2.3.1 (Phase I – Hauptbestellphase) endete die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für das Fahrplanjahr 2025, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, mit dem [REDACTED]. Das Fahrplanjahr 2025 beginnt mit [REDACTED] und endet mit [REDACTED] (Gültigkeitszeitraum).
- 5 In den SNNB 2024 und 2025 finden sich Ausführungen betreffend Zugang zu von der [REDACTED] betriebenen Serviceeinrichtungen in Punkt 2.5, nähere Angaben zu angebotenen

¹ Synonym: Remise [REDACTED]

² Synonym: Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

³ Die Mindestinformation ist integraler Bestandteil der SNNB (siehe rechtliche Würdigung), im Folgenden wird aber um eindeutig auf das jeweilige Dokument referenzieren zu können, entweder der Begriff „SNNB“ oder „Mindestinformationen“ verwendet.

Serviceleistungen und Verrechnungsmodalitäten in Punkt 3.3 sowie zu Entgelten für die Inanspruchnahme von Serviceleistungen in Punkt 4.3, wobei aber nicht auf konkrete Serviceeinrichtungen referenziert wird. In den Mindestinformationen wird in ihrer Fassung vom [REDACTED] in Punkt 1.2 bzw ihrer Fassung vom [REDACTED] in Punkt 3.1.2 die Remise als Serviceeinrichtung unter Angabe ihrer Adresse, der Öffnungszeiten, der technischen Merkmalen und angebotenen Serviceleistungen aufgelistet. In den restlichen Punkten der Mindestinformationen werden im Wesentlichen die angebotene Serviceleistungen näher beschrieben. Siehe zu alle dem auch die nachfolgenden Abbildungen und den Anhang dieses Bescheides.



6 In örtlicher Nähe zur Remise befindet sich eine neue Abstellhalle in Bau (im Folgenden Abstellhalle [REDACTED]). Zu der Abstellhalle [REDACTED] finden sich weder Angaben in der SNNB 2024 oder 2025 noch in den Mindestinformationen.

- 7 Die Abstellhalle [REDACTED] wird voraussichtlich im Herbst des Jahres 2024 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Danach beabsichtigt die [REDACTED] den Betrieb der Remise – wie er in den SNNB für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 dargestellt und angeboten ist – einzustellen. Ein Parallelbetrieb der Remise und der Abstellhalle [REDACTED] ist von Seiten der [REDACTED] nicht vorgesehen. Insbesondere soll der Vorkopf abgetragen und das Weichenherz der Weiche 70 entfernt werden. Diese Weiche ist für Ein- und Ausfahrten in bzw aus der Remise über die Eisenbahninfrastruktur der [REDACTED] notwendig. Mit ihrer Entfernung wäre der Zugang für Schienenfahrzeuge daher nicht mehr möglich. Es ist außerdem vorgesehen und es wurden schon Gespräche geführt, das Gesamtareal der Remise alternativ, dh nicht mehr als Serviceeinrichtung, zu nutzen.
- 8 Die [REDACTED] beabsichtigt auch eine Änderung der SNNB 2024 und 2025 betreffend Einstellung des Betriebs der Remise.
- 9 Die [REDACTED] GmbH, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, beehrte im April 2024 Zugang zur und Gewährung von Serviceleistungen in der Remise. Diesem Begehren kam die [REDACTED] bisher (zusammengefasst) insb deswegen nicht nach, weil aktuell nicht genügend Kapazität zur Verfügung steht, um den Eigenbedarf der [REDACTED] die selbst auch Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, und den Bedarf der [REDACTED] GmbH abzudecken. Mit Eröffnung der Abstellhalle [REDACTED] stünde zusammen mit der Remise rechnerisch genügend Kapazität für beide Eisenbahnverkehrsunternehmen bereit. Da aber der Betrieb der Remise eingestellt werden soll, reduziert sich die verfügbare Kapazität wieder auf ein Niveau, das nur für den Eigenbedarf der [REDACTED] reicht. In dieser Sache läuft bei der Schienen-Control Kommission ein eigenes Verfahren in der GZ SCK-24-017.

Beweiswürdigung

- 10 Die Feststellungen in den Rz 1 bis 6 und 9 ergeben sich widerspruchsfrei aus den Unterlagen des Verfahrensaktes, insb den Stellungnahmen und vorgelegten Unterlagen der [REDACTED] selbst, aus den Stellungnahmen der [REDACTED] GmbH, den von der [REDACTED] veröffentlichten und vorgelegten SNNB und „Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen der [REDACTED] GmbH gem Art 4 Abs 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177“ sowie einem von der Schienen-Control GmbH geführten Telefonat mit einem Mitarbeiter der [REDACTED] (Aktenvermerk vom 08.08.2024). Darüber hinaus finden sich im Internet auch öffentlich zugängliche Medienberichte zur Abstellhalle [REDACTED] die ausgedruckt zum Akt genommen wurden.
- 11 Die Feststellungen in den Rz 7 und 8, wonach die [REDACTED] den Betrieb der Remise jedenfalls vor Ende des Fahrplanjahres 2025 und womöglich schon vor Ende des Fahrplanjahres 2024 beabsichtigt einzustellen, lassen sich einerseits aus Auskünften von Herrn [REDACTED], stellvertretender Hauptabteilungsleiter Bahnbetrieb bei der [REDACTED] gegenüber Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH ableiten, gemäß der die Einstellung voraussichtlich

im Herbst 2024 nach Inbetriebnahme der Abstellhalle ■■■ geplant sei (Aktenvermerk vom 08.08.2024).

12 Andererseits schreibt die ■■■ selbst in ihrer Stellungnahme vom ■■■, dass die Remise aufgrund ihres Alters nicht mehr den Anforderungen eines modernen und effizienten Bahnbetriebes entspräche, die Weiche 70 Gegenstand regelmäßiger Lärmbeschwerden von Anrainern sei und ein dauerhafter Parallelbetrieb der Remise mit der Abstellhalle ■■■ nicht beabsichtigt, sondern grundsätzlich geplant sei, die Remise nach Inbetriebnahme der Abstellhalle ■■■ außer Betrieb zu nehmen. Außerdem wurde seitens der ■■■ Handlungsbedarf festgestellt, die SNNB „auf dem neuesten Stand zu halten, und bei Bedarf zu ändern“. Und schließlich führt die Partei auch aus, dass sie bereits Erstgespräche über alternative – also nicht mehr als Serviceeinrichtung – Nutzungsmöglichkeiten des Gesamtareals geführt hätte. Das alles lässt nur den Schluss zu, dass der Betrieb der Remise im Herbst 2024 und folglich also noch vor Ende des Fahrplanjahres 2024 eingestellt und die SNNB 2024 und 2025 dahingehend geändert werden sollen.

Rechtliche Würdigung

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission

13 Gemäß § 74 Abs 1 EisbG hat die Schienen-Control Kommission zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden.

14 Darüber hinaus hat die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EisbG insbesondere auch 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.

15 Die Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission ist hierbei aber nicht auf die in den Ziffern des § 74 Abs 1 EisbG genannten Tatbestände eingeschränkt; diese sind lediglich beispielhaft zu verstehen (arg „insbesondere“).

16 Darüber hinaus beschränkt sich die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission nicht auf ein im Entscheidungszeitpunkt schon gesetztes Verhalten der Eisenbahnunternehmen,

vielmehr erstreckt sich diese auch auf eine gegenüber der Behörde vorgebrachte oder ihr bekannte Absicht, ein bestimmtes Verhalten zu setzen. Denn dürfte die Behörde nur über schon Geschehenes absprechen, könnten Eisenbahnunternehmen aus Sicht der Regulierung unerwünschte Tatsachen schaffen, die zwar rechtlich unzulässig wären, aber faktisch nicht mehr rückgängig gemacht werden könnten. In diesem Sinne bestimmt auch Artikel 56 Abs 1 iVm Abs 2 Richtlinie 2012/34/EU, der im Übrigen unmittelbare Wirkung entfaltet (vgl zuletzt EuGH 07.03.2024, C-582/22, Die Länderbahnen ua, Rz 62), dass die Regulierungsstelle tätig wird, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Daher hat auch der VwGH unter Hinweis auf die vom Unionsrecht geforderte wirksame Richtlinienumsetzung festgehalten, dass der Schienen-Control Kommission auch die Zuständigkeit zukommt, mit auf die Zukunft gerichteten Entscheidungen diskriminierendes Verhalten zu untersagen oder ein entsprechendes Verhalten aufzuerlegen (vgl VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150).

17 Und folglich umfasst die Zuständigkeit der Behörde außerdem einerseits jene SNNB, die sie ursprünglich zu Verfahrensbeginn als anwendbare SNNB in Prüfung zog, andererseits aber auch alle darauffolgenden SNNB. Es würde nämlich die Wirksamkeit der der Schienen-Control Kommission übertragenen Kontrolle unterlaufen, käme es alleine auf die Geltungsdauer von SNNB an (vgl VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150). Die Prüfungskompetenz erstreckt sich also auf laufende und zukünftige Netzfahrplanperioden und die damit einhergehenden SNNB. Weiters bestimmt § 74 Abs 1 Z 8, dass die Schienen-Control Kommission festzustellen hat, ob in Entwurfsform vorliegende SNNB den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden. Ein Entwurf stellt eine geplante Änderung dar, deswegen fällt es zusammengefasst auch in den Aufgabenbereich der Behörde, beabsichtigte Änderungen der SNNB auf ihre wettbewerbsrechtliche Zulässigkeit hin zu überprüfen darüber abzusprechen.

18 Die ■■■■■ betreibt mehrere Serviceeinrichtungen und ist deswegen Betreiberin von Serviceeinrichtungen iSd § 62a Abs 1 EisbG. Gegenstand des Verfahrens ist eine beabsichtigte Änderung von bereits veröffentlichten SNNB betreffend die Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung der ■■■■■ in der Zukunft und das damit in Zusammenhang stehende, beabsichtigte Verhalten der Betreiberin. Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist infolgedessen gegeben.

Zu Spruchpunkt 1)

19 Gemäß § 59 Abs 6 EisbG haben Betreiber von Serviceeinrichtungen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Informationen betreffend diese Serviceeinrichtungen, die in den SNNB enthalten zu sein haben, mitzuteilen oder ihm diese bekanntzugeben und selbst auf einer Internetseite zu veröffentlichen.

- 20 Gemäß Artikel 27 Abs 2 Satz 2 Richtlinie 2021/34/EU enthalten die SNNB 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.
- 21 Gemäß Art 4 Abs 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 erstellen die Betreiber von Serviceeinrichtungen für die Serviceeinrichtungen und Leistungen, für die sie zuständig sind, eine Beschreibung der Serviceeinrichtung im Umfang von Abs 2 leg cit.
- 22 Gemäß Art 5 Abs 1 leg cit machen die Betreiber von Serviceeinrichtungen die Beschreibung der Serviceeinrichtung unentgeltlich öffentlich zugänglich, wobei unabhängig von der gewählten Veröffentlichungsweise diese Information in die SNNB aufzunehmen sind.
- 23 Gemäß § 59 Abs 2 EisbG hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine SNNB auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.
- 24 Gemäß § 59 Abs 8 EisbG haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die SNNB 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.
- 25 Gemäß § 65 Abs 4 Satz 1 EisbG darf die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen.
- 26 Aus oben angeführten Normen ergibt sich zunächst, dass Informationen betreffend Serviceeinrichtungen bzw eine Beschreibung der Serviceeinrichtung integraler Bestandteil der zu veröffentlichen SNNB sind. Aus diesem Grund sind Bestimmungen, die sich auf SNNB beziehen, notwendigerweise auch auf diese Informationen bzw Beschreibung und damit auf Betreiber von Serviceeinrichtungen anzuwenden und für diese verbindlich.
- 27 Die Verpflichtung, SNNB zu erstellen und zu veröffentlichen, soll Transparenz und einen nicht diskriminierenden Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu den sonstigen Leistungen für alle Zugangsberechtigten sicherstellen (vgl die Erläuterungen zur RV zur EisenbahnG 1957-Novelle BGBl I Nr 38/2004, 349 BlgNR 22. GP, 8). Den SNNB kommt daher eine zentrale Rolle bei der Gewährleistung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs und die Sicherstellung des Zuganges für Zugangsberechtigte zu (vgl § 54 Z 1 und 4 EisbG),

insbesondere indem sie die Regeln zur Zugangsgewährung vereinheitlichen und der individuellen (abweichenden) Vereinbarung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen entziehen, sodass die für den Zugang zur Anwendung kommenden Bedingungen nicht im jeweiligen Einzelfall das Ergebnis allenfalls ungleichgewichtiger Verhandlungsmacht widerspiegeln. Daher sind in den SNNB von vornherein alle für die Ausübung der Zugangsrechte benötigten Informationen zu veröffentlichen und müssen so gefasst sein, dass sie keinen Ermessensspielraum ermöglichen, Zugangsberechtigte diskriminieren zu können. Dabei handelt es sich nicht nur um eine im Einzelnen auszugestaltende Information, sondern auch um ein Angebot umfassender Grundlagen und Rahmenbedingungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu den sonstigen Leistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dementsprechend müssen SNNB so hinreichend bestimmt gefasst sein, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit gegeben wird, diesen zu entsprechen und ihnen größtmögliche Planungssicherheit gewährleistet wird – vgl hierzu insb den Erwägungsgrund 34 der Richtlinie 2012/34/EU, wonach um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, alle für die Wahrnehmung der Zugangsrecht benötigten Informationen in den SNNB veröffentlicht werden sollten (vgl VwGH 05.10.2021, Ro 2020/03/0042).

28 Änderungen der SNNB (und insofern die darin enthaltenen Informationen bzw Beschreibungen betreffend Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen) sind gemäß § 58 Abs 8 EisbG mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs 3 EisbG) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen unentgeltlich im Internet zu veröffentlichen und insofern grundsätzlich nur bis zu diesem Termin zulässig. Diese Fristenregelung dient im Wesentlichen auch dem Zweck, den Zugangsberechtigten rechtzeitig klare Informationen betreffend den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen zu geben (vgl in diesem Sinne VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034). Änderungen der SNNB dürfen daher nach Ablauf dieser Frist nur noch „bei Bedarf“ vorgenommen werden. „Bei Bedarf“ ist allerdings im Interesse rechtzeitiger und klarer Informationen und der Planungssicherheit der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen eng auszulegen. Eine Änderung kann daher von Seiten des Betreibers der Serviceeinrichtung grundsätzlich nur unter besonderen Bedingungen erfolgen, wobei hierbei jedenfalls sicher zu stellen ist, dass dadurch dem Betreiber der Serviceeinrichtung kein Ermessensspielraum ermöglicht wird, Zugangsberechtigte diskriminieren zu können. So begründet insbesondere die Pflicht zur Umsetzung einer behördlichen Entscheidung die Notwendigkeit, SNNB „bei Bedarf“, dh nach Ende der Frist, zu ändern (vgl VwGH 05.10.2021, Ro 2020/03/0042).

29 Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen,

endete laut veröffentlichter SNNB der [REDACTED] für das Fahrplanjahr 2024 mit dem [REDACTED], für das Fahrplanjahr 2025 mit dem [REDACTED]. Die Frist gemäß § 59 Abs 8 iVm § 65 Abs 4 EisbG endete ausgehend von diesen Terminen für das Fahrplanjahr 2024 mit dem [REDACTED], jene des Fahrplanjahres 2025 mit [REDACTED]. Die von der [REDACTED] beabsichtigte Änderungen der SNNB dahingehend, das Angebot auf Zugang zur und Gewährung von Serviceleistungen der Serviceeinrichtung Remise [REDACTED] aus den SNNB einzuschränken, weil diese Serviceeinrichtung nicht mehr weiterbetrieben werden soll, weil eine neue Serviceeinrichtung, die allerdings in den veröffentlichten SNNB nicht angeführt ist, in Betrieb genommen wird, sind daher entgegen den Ausführungen der [REDACTED] schon mit Datum der entsprechenden Stellungnahme, 19.08.2024, keinesfalls mehr innerhalb der Frist nach § 59 Abs 8 EisbG möglich.

30 Die beabsichtigte Änderung stellt aber auch keinen Umstand dar, der eine Änderung „bei Bedarf“ iSd § 59 Abs 2 EisbG rechtfertigen würde. Sie wäre gerade nicht als rechtzeitige und klare Information im Interesse der Planungssicherheit der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sehen. Im Gegenteil: Wann eine neue Serviceeinrichtung, die bislang nicht in den SNNB aufscheint, in Betrieb genommen und der Betrieb einer anderen, bisher in den SNNB für das gesamte Fahrplanjahr angebotenen Serviceeinrichtung eingestellt wird, liegt in der Willkür des Betreibers dieser Serviceeinrichtungen. Damit läge auch die Änderung der SNNB in der Willkür des Betreibers. Das konterkariert aber die Notwendigkeit, dass SNNB Zugangsbedingungen und -regelungen vereinheitlichen und der individuellen (abweichenden) Vereinbarung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen entziehen.

31 Angemerkt sei der Vollständigkeit halber noch, dass es der [REDACTED] grundsätzlich unbenommen geblieben wäre, in die SNNB eine für die Zugangsberechtigten transparente und nichtdiskriminierende Regelung aufzunehmen, derzufolge der Betrieb der Remise innerhalb des Fahrplanjahres befristet wird. Eine Änderung der SNNB dahingehend ist unter den oben ausführten Umständen aber nicht mehr zulässig.

Zu den Spruchpunkten 2) und 3)

32 Die Schienen-Control Kommission hat gemäß § 74 Abs 1 EisbG über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von unerwünschten Entwicklungen in den Schienenverkehrsmärkten zu entscheiden und hierbei insbesondere 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.

33 Es ist daher der ■■■■ – neben der Untersagung der Änderung der SNNB – auch zu untersagen, den Betrieb der Serviceeinrichtung Remise ■■■■ vor Ende des Gültigkeitszeitraumes der SNNB 2024 und 2025 – und damit aus Sicht der Zugangsberechtigten wiederum willkürlich – faktisch zu unterbinden und ihr den Weiterbetrieb, wie in den veröffentlichten SNNB festgelegt, aufzuerlegen. Denn würde die ■■■■ zwar die SNNB 2024 und 2025 an sich nicht ändern, aber den Betrieb der Serviceeinrichtung dennoch einstellen oder einschränken, indem sie beispielsweise den Zugang zur Serviceeinrichtung technisch verhinderte⁴ oder das Angebot an Serviceleistungen in der Serviceeinrichtung auf sonstige Weise auf ein Niveau unterhalb des Angebots gemäß veröffentlichter SNNB einschränkte, käme das im Ergebnis einer Änderung der SNNB gleich. Auch in diesem Fall wäre das Vertrauen der Zugangsberechtigten auf rechtzeitige und klare Informationen im Interesse ihrer Planungssicherheit zerstört, weil dieses auf den veröffentlichten SNNB basiert, die angebotenen, ggf schon begehrten oder überhaupt bereits genutzten Serviceeinrichtungen bzw Serviceleistungen aber faktische nicht (mehr) genutzt bzw in Anspruch genommen werden könnten.

34 Und schließlich wären in diesem Fall die SNNB auch schlicht inhaltlich falsch und insofern wiederum rechtswidrig, weil zwar nach wie vor eine Serviceeinrichtung angeboten, diese aber tatsächlich aufgrund willkürlichen Verhaltens der Betreiberin faktisch nicht zugänglich bzw nutzbar wäre; vgl in diesem Zusammenhang auch die Strafbestimmung des § 227 Abs 2 Z 2 EiszG, wonach eine Verwaltungsübertretung begeht, wer trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs 5 und 6 EiszG faktisch den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, oder die Gewährung von Serviceleistungen verhindert.

Abschließende Betrachtung und Schlussfolgerung

35 Das gegenständliche Vorhaben der ■■■■ die SNNB zu ändern, die dann abweichenden und neuen zur Anwendung kommenden Bedingungen gegenüber Zugangsberechtigten anzuwenden und die Absicht, den Betrieb der Remise faktisch einzustellen, spiegeln im Ergebnis die vom Normgeber unerwünschte, ungleichgewichtige Verhandlungsmacht zugunsten des Betreibers der Serviceeinrichtung und zuungunsten der Zugangsberechtigten wider.

36 Denn tatsächlich hat bereits ein weiteres zugangsberechtigtes Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ■■■■ GmbH, Zugang zur Remise und

⁴ Wie von ihr auch tatsächlich geplant durch Abtragung des Vorkopfs oder Entfernung des Weichenherzes 70.

Gewährung ihrer Serviceleistungen auf Grundlage der SNNB begehrt.⁵ Dem Begehren wurde von der [REDACTED] bisher aber (zusammengefasst) insb entgegengehalten, dass nicht genügend Kapazitäten zur Verfügung stünden, weil diese durch den Eigenbedarf der [REDACTED] selbst beansprucht würden. Zwar würden die Kapazitäten mit Fertigstellung der Abstellhalle [REDACTED] erweitert und wären damit rechnerisch eigentlich ausreichend auch für den Bedarf der [REDACTED] GmbH vorhanden. Da aber der Betrieb der Remise eingestellt werden soll, verfügte die [REDACTED] nach Inbetriebnahme der Abstellhalle [REDACTED] dennoch auch weiterhin nicht über ausreichend Kapazität, um ihren eigenen und den Bedarf der [REDACTED] GmbH bedienen zu können.

37 Im Ergebnis stellt das geplante Vorgehen der [REDACTED] jedenfalls eine unerwünschte Entwicklung im Schienenverkehrsmarkt dar, insb weil dadurch schon ganz konkret ein Eisenbahnverkehrsunternehmen am Zugang zur und an der Gewährung von Serviceleistungen der Serviceeinrichtung Remise [REDACTED] zumindest behindert wird. Der [REDACTED] (zusammengefasst) die Änderung der SNNB zu untersagen, den Weiterbetrieb der Serviceeinrichtung gemäß veröffentlichter SNNB aufzuerlegen und ihr geplante, technische Maßnahmen, die einer Einstellung des Betriebes gleichkommen, zu untersagen, sind dementsprechend angemessene, geeignete und erforderliche Maßnahmen zur Korrektur dieser unerwünschten Entwicklung. Aus diesen Gründen war spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtliche Belehrung

38 Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EiszG 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 VwG-EGebV EUR 30.

39 Gemäß § 84 Abs 5 erster Satz EiszG haben Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß § 74 erlassen wurden, abweichend von § 13 VwGVG keine aufschiebende Wirkung.

40 Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Schienen-Control Kommission gemäß § 227 Abs 1 EiszG zu bestrafen, wer ein gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2, 3 oder 4 untersagtes

⁵ Dass das Begehren der [REDACTED] GmbH möglicherweise unvollständig war, wie von der [REDACTED] eingewandt, und daher die Betreiberin der Serviceeinrichtung verpflichtet gewesen wäre, das Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzufordern, dieses Begehren gemäß Art 8 Abs 3 Satz 2 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 zu vervollständigen, kann in diesem Zusammenhang dahingestellt bleiben.

⁶ [REDACTED] ist auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (amtsbekannt).

Verhalten nicht unterlässt, sich nicht entsprechend einem gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2, 3 oder 4 auferlegtem Verhalten verhält oder nicht Maßnahmen umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten getroffen wurden.

Schienen-Control Kommission

Wien, am 26.08.2024

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Anhang:

- „Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen der [REDACTED] GmbH gem. Art. 4 Abs 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177“ [REDACTED]
- „Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen der [REDACTED] GmbH gem. Art. 4 Abs 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177“ [REDACTED]

Ergeht an:

[REDACTED] GmbH

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Schienen Control	Unterzeichner	Schienen-Control Kommission
	Datum	2024-08-26T11:22 58+02:00
	Seriennummer	2022489858
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signatur.rtr.at/	

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Schienen Control	Unterzeichner	Schienen-Control Kommission
	Datum	2024-08-26T11:28 58+02:00
	Seriennummer	2022489858
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signatur.rtr.at/	