

An die

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-24-016

BESCHIED

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag. Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im Wettbewerbsüberwachungsverfahren wegen des Hinweises in Kapitel „4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der SNNB 2024 und 2025 der A** zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 der A** wird im Kapitel 4.2.5 „Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der folgende Satz für unwirksam erklärt:

*„Die EVU nehmen zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass der Beschwerde der A** stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB 2024 rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die A** diesfalls darauf berufen wird.“*

- 2) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025 der A** wird im Kapitel 4.2.5 „Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der folgende Satz für unwirksam erklärt:

*„Die EVU nehmen zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass der Beschwerde der A** stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB 2025 rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die A** diesfalls darauf berufen wird.“*

- 3) Die A** hat die in Punkt 1) und 2) für unwirksam erklärten Textpassagen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Dokumenten „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024“ und „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025“ zu entfernen.
- 4) Die A** hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die in Punkt 1) und 2) für unwirksam erklärten Textpassagen zu berufen.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 01.07.2024 ersuchte die Schienen-Control Kommission die A** um Stellungnahme zum Hinweis in Kapitel „4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der SNNB 2024 und 2025, und zwar konkret dazu, wie das rückwirkende in-Geltung-Bleiben der mit Bescheid vom 22.05.2024 zu SCK-24-002 für unwirksam erklärten Bestimmung zu verstehen sei. Die Schienen-Control Kommission ersuchte, insbesondere darauf einzugehen, inwiefern die Bestimmung aus Sicht der A** rückwirkende Geltung entfalten kann, obwohl die Nutzung von Kapazität für Tfz-Manipulationen bzw wagentechnische Untersuchungen zum Zeitpunkt, in dem der Beschwerde der A** etwaig stattgegeben wird, bereits stattgefunden hat.

Mit Schreiben vom 05.08.2024 nahm die A** Stellung. Sie führte im Wesentlichen aus, der gewählte „terminus technicus“ „rückwirkend in Geltung bleiben“ erkläre sich aus den Rechtswirkungen der Anträge der Einschreiterin im Fall ersatzloser Behebung des Bescheides bzw Aufhebung und Zurückverweisung. Mit dem Hinweis verfolge die A** den Zweck, die Eisenbahnverkehrsunternehmen transparent über die Rechtsfolgen einer erfolgreichen Beschwerde zu informieren. Gemäß Duden sei unter einem „Hinweis“ ein Rat, Tipp, Wink, Bemerkung oder Mitteilung, die in eine bestimmte Richtung zielt und jemandem etwas (besonders eine Kenntnissnahme oder ein Handeln) nahelegt oder eine Andeutung zu verstehen. Schon aus sprachlichen Gründen könne ein bloßer Hinweis daher kein wettbewerbswidriges Verhalten begründen.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die A** ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Sie stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen unter anderem die Eisenbahninfrastruktur in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß zur Verfügung. Sie weist Zugtrassen zum einen in einem jährlichen Netzfahrplan zu, zum anderen in Form von Zugtrassen, welche nicht in den Netzfahrplan aufgenommen werden (sogenannte Ad-hoc-Trassen).

Auf ihrer Internetseite hat die A** Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 veröffentlicht. Diese enthielten seit ihrer Veröffentlichung jeweils das folgende Kapitel „4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“:

4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Verkehrsstationen legt die [REDACTED] die nachstehenden Bedingungen fest.

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Ab-/Beigabe von Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeugen von Wendezügen und/oder Verdoppelung/Trennung von Zuggarnituren) werden nur gestattet, wenn dadurch weitere Zuweisungen von Fahrwegkapazität nicht eingeschränkt werden.

Für die Verkehrsstationen Wien Hbf und Wien Meidling gilt:

- In Wien Hbf und in Wien Meidling ist die Bereitstellung von Zuggarnituren ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig nicht zulässig.
- In der Hauptverkehrszeit sind an Werktagen im Streckenabschnitt Wien Meidling – Wien Hbf keine Ad-hoc-Zugtrassen für den Güterverkehr möglich.
- Alle für die Außenreinigungsanlage Wien Hbf bestimmten, nicht wendezugfähigen Zuggarnituren werden nur über die Strecken 116 bzw. 118 zugeführt.

Für die Verkehrsstation Enns gilt:

- Die maximale Zuglänge für endende und startende Güterzüge beträgt 650 Meter.

Für Linz Vbf gilt:

- Güterzüge werden grundsätzlich über Linz Vbf West trassiert.

Für die Verkehrsstation Steindorf bei Straßwalchen gilt:

- kein planmäßiger Halt für personenbefördernde Züge der Strecke Linz Hbf – Salzburg Hbf.

Für die Verkehrsstation Salzburg Hbf gilt:

- Im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr beträgt die maximale Zuglänge für nicht personenbefördernde Züge 610 Meter.
- Im Nord-Süd-Verkehr können Manipulationen nur im Bf Salzburg-Gnigl durchgeführt werden.

Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen

Mit Bescheid vom 22.05.2024, welcher einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildet, erklärte die Schienen-Control Kommission den folgenden Absatz dieses Kapitels für unwirksam:

„Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen“

Der A** wurde aufgetragen, die für unwirksam erklärte Regelung binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung des Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Dokumenten „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024“ und „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025“ zu entfernen und es ab Zustellung des Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf diese Regelung zu berufen.

Mit 05.06.2024 entfernte die A** die Regelung entsprechend dem Auftrag der Schienen-Control Kommission aus dem Kapitel „4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 (nunmehr Version 2.5) und 2025 (nunmehr Version 1.4). Zugleich ergänzte sie dieses Kapitel um den folgenden Hinweis:

„Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 22.05.2024, im Verfahren zu SCK-24-002, den folgenden Absatz für unwirksam erklärt:

„Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- *keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen“.*

*Die Rechtsmittelfrist gegen diesen Bescheid der Schienen-Control Kommission ist noch offen. Die EVU nehmen zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang eines allfälligen Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass einer allfälligen Beschwerde der A** stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB [2024 bzw 2025] rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die A** diesfalls darauf berufen wird.“*

Mit 25.06.2024 wurde dieser Hinweis in den SNNB 2024 (Version 2.6) und 2025 (Version 1.5) dahingehend aktualisiert, dass er wie folgt lautet:

„Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 22.05.2024, im Verfahren zu SCK-24-002, den folgenden Absatz für unwirksam erklärt:

„Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- *keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen“.*

*Die A** hat gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission das Rechtsmittel der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben.*

*Die EVU nehmen zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass der Beschwerde der A** stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB [2024 bzw 2025] rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die A** diesfalls darauf berufen wird.“*

Am 25.06.2024 erhob die A** Bescheidbeschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Eine Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung durch das Bundesverwaltungsgericht gemäß § 84 Abs 5 zweiter Satz EisbG hat die A** nicht beantragt.

Tfz-Manipulationen umfassen den Austausch des Triebfahrzeuges. Im Bahnhof Spielfeld-Straß sind solche Tfz-Manipulationen insbesondere in Hinblick auf die unterschiedlichen Bahnstromsysteme in Österreich und in Slowenien erforderlich. Sofern das Eisenbahnverkehrsunternehmen kein Mehrsystem-Triebfahrzeug einsetzt, muss es das Triebfahrzeug vor der Grenze an einem dafür vorgesehenen und geeigneten Manipulationsstandort wechseln. Dies geschieht im Bahnhof Spielfeld-Straß.

Wagentechnische Untersuchungen (Behandlungen) umfassen insbesondere Bremsberechnung und Bremsproben, Begutachtung und Beurteilung des Betriebszustandes der Waggons und der korrekten Verladung, die gesamte Dokumentation, Überprüfung der Einhaltung von Sonderbestimmungen wie sie zB für Gefahrgüter oder Lademaßüberschreitungen gelten. Hier ist zusätzlich zu beachten, dass in Hinblick auf den Grenzübertritt die Einhaltung der im Nachbarland geltenden Vorschriften zu überprüfen ist.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Rolle und die Tätigkeiten der A** als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle sind amtsbekannt und unbestritten. Ebenso amtsbekannt und unbestritten sind der Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 22.05.2024 zu SCK-24-002 sowie die dagegen erhobene Beschwerde der A**. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 sind auf der Internetseite der A** unter https://***/de/geschaeftpartner/schienennetz/snnb abrufbar.

Die Feststellungen zu Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Untersuchungen gründen sich auf das Fachwissen der Schienen-Control Kommission. Wenn ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, darf eine Behörde Fachfragen selbst beurteilen (vgl etwa VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669). Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche (§ 82 Abs 1 EisbG). Insofern verfügen sie über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Beurteilung dieser Fachfragen.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

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.

Insbesondere hat die Schienen-Control Kommission

- 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 (§ 74 Abs 1 Z 3 EisbG);

- den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsregelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG);
- 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 (§ 74 Abs 1 Z 6 EisbG).

In den Spruchpunkten 1) und 2) erklärt die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG Schienennetz-Nutzungsbedingungen teilweise für unwirksam. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben gemäß § 59 Abs 4 EisbG Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthalten zu sein. Gemäß § 59 Abs 4 Z 3 EisbG haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität zu enthalten; 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.

Die in den Spruchpunkten 1) und 2) für unwirksam erklärten Inhalte der Schienennetz-Nutzungsbedingungen betreffen den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die A** ist (unter anderem) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Sie regelt den Zugang zu der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Wie noch zu zeigen sein wird, widersprechen die für unwirksam erklärten Inhalte Bestimmungen des 6. Teils des EisbG. Sie sind weiters diskriminierend und marktverzerrend,

weshalb die Schienen-Control Kommission bereits aufgrund des ersten Unterabsatzes des § 74 Abs 1 EisbG über geeignete Maßnahmen zur Korrektur zu entscheiden hat.

Im Spruchpunkt 3) 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 Verhalten untersagt – nämlich die Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf ihrer Internetseite, welche dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechen sowie diskriminierende und marktverzerrende Inhalte aufweisen – und zugleich ein den Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten, nämlich die Entfernung der rechtswidrigen Inhalte, auferlegt.

Im Spruchpunkt 4) wird der A** gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EisbG die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, untersagt.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Gemäß § 56 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Dieses Zugangsrecht schließt auch den Zugang zu Anlageteilen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten. Fahrwegkapazität bezeichnet gemäß § 56 Abs 2 EisbG die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Gemäß § 57 Abs 1 EisbG sind Zugangsberechtigte:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr.

Gemäß § 57a haben Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität

1. Zugangsberechtigte;
2. internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben.

Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen.

Zu den Spruchpunkten 1) und 2):

In den Spruchpunkten 1) und 2) werden Inhalte der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 der A** für unwirksam erklärt. Diese Inhalte verstoßen gegen § 56 Abs 1 und § 63 Abs 1 EisbG. Als Zuweisungsstelle ist die A** gemäß § 56 Abs 1 EisbG verpflichtet, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat sie die Zuweisung von Fahrwegkapazität unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen.

Die Schienen-Control Kommission hat den Ausschluss von Tzf-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen für Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen im Bahnhof Spielfeld-Strass, der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 der A** vorgesehen war, mit Bescheid vom 22.05.2024 gemäß § 74 EisbG für unwirksam erklärt und der A** untersagt, sich darauf zu berufen. Die von der A** dagegen erhobene Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

Gemäß § 84 Abs 5 EisbG haben Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 57, 57c, 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs 2 EisbG erlassen wurden, abweichend von § 13 VwGVG keine aufschiebende Wirkung. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen. § 84 Abs 5 EisbG setzt Art 56 Abs 10 der RL 2012/34/EU um, wonach eine Beschwerde nur dann aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle haben kann, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer unmittelbar irreversiblen oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann.

Eine Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung durch das Bundesverwaltungsgericht gemäß § 84 Abs 5 zweiter Satz EisbG hat die A** nicht beantragt. Sie darf sich daher trotz der von ihr

erhobenen Bescheidbeschwerde jedenfalls bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nicht auf die für unwirksam erklärte Regelung berufen. Vielmehr muss sie – nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten – Zugtrassen mit Tfz-Manipulation bzw wagentechnischer Behandlung für Ad-hoc-Verkehre an Werktagen im Bahnhof Spielfeld-Strass zuweisen.

Mit der in den Spruchpunkten 1) und 2) für unwirksam erklärten Formulierung stellt die A** in Aussicht, dass der mit Bescheid vom 22.05.2024 für unwirksam erklärte Ausschluss von Tfz-Manipulation und wagentechnischer Behandlung „in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw im Falle, dass der Beschwerde der A** stattgegeben wird“ „rückwirkend in Geltung“ bleibe und sie sich diesfalls darauf berufen werde. Diese, mit dem gegenständlichen Bescheid für unwirksam erklärte Formulierung ist unklar: Unklar ist zum einen, wie der Ausschluss von Tfz-Manipulation und wagentechnischer Behandlung rückwirkend in Geltung bleiben kann. Die Nutzung der Ad-hoc-Zugtrassen mit Tfz-Manipulation bzw wagentechnischer Behandlung hätte im Zeitpunkt einer etwaigen Behebung des angefochtenen Bescheides durch das Bundesverwaltungsgericht bereits stattgefunden und könnte nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Zum anderen ist unklar, in welcher Weise sich die A** auf den Ausschluss von Tfz-Manipulation und wagentechnischer Behandlung zu berufen beabsichtigt. Die Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Das Sich-Berufen könnte allenfalls im Sinne eines Geltendmachens von Ansprüchen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die A** verstanden werden. Um welche Ansprüche es sich hierbei handeln sollte, ist jedoch nicht ersichtlich, zumal das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung einer Zugtrasse ein Entgelt bezahlt. Die A** hat insofern für ihre Leistung, nämlich die Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung zu stellen, eine Gegenleistung erhalten.

Die in den Spruchpunkten 1) und 2) für unwirksam erklärte Formulierung impliziert, dass den Fahrwegkapazitätsberechtigten, welche Ad-hoc-Zugtrassen für Tfz-Manipulation bzw wagentechnische Behandlung genutzt haben, für den Fall einer Behebung des angefochtenen Bescheides durch das Bundesverwaltungsgericht Nachteile entstehen können. Sie ist insofern geeignet, Fahrwegkapazitätsberechtigte davon abzuhalten, Ad-hoc-Zugtrassen mit Tfz-Manipulation bzw wagentechnischer Behandlung zu bestellen.

Die Formulierung verstößt in mehrfacher Hinsicht gegen § 56 Abs 1 und § 63 Abs 1 EISbG: Infolge ihrer Unklarheit ist sie **intransparent**. Damit ist sie zugleich eine **nicht angemessene** Bedingung des Zugangs. Hiervon abgesehen ist sie **diskriminierend**. Wie der VwGH in seinem Erkenntnis vom 21.10.2014 zu 2013/03/0112 ausgesprochen hat, verlangt das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechts gehört, nach der Rechtsprechung des EuGH, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (vgl EuGH vom 07.06.2005, Rs C-17/03, VEMW ua, Slg 2005, I-5016, Rz 48; vgl zu diesem Urteil etwa VwGH vom 28.04.2006, 2004/05/0322 (VwSlg 16.914 A/2006)), wobei eine Diskriminierung nicht nur in offensichtlicher Weise, sondern auch in versteckter Form erfolgen kann, die tatsächlich zu dem gleichen (diskriminierenden) Ergebnis führt (vgl etwa dazu EuGH vom 05.02.2014, Rs C-385/12, Hervis Sport, Rz 30).

Infrastrukturkapazitäten sind gemäß §§ 56 Abs 1, 63 Abs 1 EisbG diskriminierungsfrei zuzuweisen. Die für unwirksam erklärte Formulierung benachteiligt Unternehmen, welche über keine bzw geringe juristische Expertise und rechtliche Beratung verfügen, gegenüber Unternehmen, denen solche zur Verfügung steht. Für letztere ist leicht erkennbar, dass ihnen im Fall einer etwaigen Behebung des angefochtenen Bescheides keine Nachteile aufgrund der in der Vergangenheit erfolgten Nutzung von Ad-hoc-Zugtrassen mit Tfz-Manipulation und wagentechnischer Behandlung drohen. Rechtsunkundige Unternehmen werden hingegen eher geneigt sein, aus Furcht vor Nachteilen auf die Bestellung solcher Trassen zu verzichten.

Weiters benachteiligt die für unwirksam erklärte Formulierung Fahrwegkapazitätsberechtigte aus nicht deutschsprachigen Mitgliedstaaten. Für die Personen, welche für solche Fahrwegkapazitätsberechtigte handeln, ist die Formulierung noch schwieriger zu verstehen als für Personen aus deutschsprachigen Mitgliedstaaten. Für sie wird noch schwerer erkennbar sein, dass ihnen aus der Nutzung von Ad-hoc-Zugtrassen im Fall einer Behebung des angefochtenen Bescheides keine Nachteile entstehen würden. Insofern läuft die Formulierung der Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und damit dem Ziel der Schaffung und Vollendung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnraums** (vgl etwa EG 1 und 3 RL (EU) 2016/2370, Art 7f Abs 1 lit b RL 2012/34/EU idF RL (EU) 2016/2370) zuwider. Zugleich wirkt sie **marktverzerrend**. Indem sie geeignet ist, Unternehmen von der Bestellung von Zugtrassen abzuhalten, widerspricht sie ferner dem Grundsatz einer möglichst **effektiven Nutzung** der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 63 Abs 1 EisbG.

In ihrer Stellungnahme vom 05.08.2024 (§ 3 f) führt die A** aus, „[d]er gewählte terminus technicus ‚rückwirkend in Geltung bleiben‘“ erkläre sich aus den Rechtswirkungen ihrer Anträge. Wenn das Bundesverwaltungsgericht den Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 28 Abs 2 und Abs 3 erster Satz VwGVG ersatzlos behebe bzw gemäß § 28 Abs 3 zweiter Satz und Abs 4 VwGVG aufhebe und zurückverweise, bleibe die für unwirksam erklärte Einschränkung rückwirkend in Geltung.

Diesbezüglich ist ihr zu entgegen, dass zwar im Fall der Aufhebung und Zurückverweisung gemäß § 28 Abs 3 VwGVG das Verfahren in die Lage zurücktritt, in der es sich vor Erlassung des aufgehobenen Bescheides befunden hat (vgl VwGH 23.04.2021, Ra 2019/06/0161). Dennoch kann nicht nachvollzogen werden, inwiefern der mit Bescheid vom 22.05.2024 für unwirksam erklärten Regelung aus Sicht der A** diesfalls rückwirkende Geltung zukommen sollte. Der Ausschluss der Zuweisung von Ad-hoc-Zugtrassen mit Tfz-Manipulation und wagentechnischer Untersuchung ist eine Beschränkung für die Zuweisung von (Ad-hoc-)Zugtrassen. Die Zuweisung von Zugtrassen kann nur für die Zukunft, nicht hingegen für die Vergangenheit erfolgen. Insofern kann eine Beschränkung der Zuweisung von Zugtrassen nur in die Zukunft wirken. Sie kann selbst bei Behebung des Bescheides, mit dem die Beschränkung für unwirksam erklärt wurde, für die Vergangenheit keine Wirkung mehr entfalten. Insofern gehen die Ausführungen der A**, die Aufnahme des Hinweises in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diene der transparenten Information über die Rechtsfolgen einer erfolgreichen Beschwerde (§ 5 der Stellungnahme vom 05.08.2024), ins Leere.

Soweit die A** in ihrer Stellungnahme vom 05.08.2024 (§ 6) ausführt, ein bloßer Hinweis könne schon aus sprachlichen Gründen „kein wettbewerbswidriges Verhalten begründen,

insbesondere keines, dass eine Einleitung eines § 74 EisbG Verfahrens legitimieren würde“, vermag dies nicht zu überzeugen. Auch eine als Hinweis ausgestaltete Regelung wie die bescheidgegenständliche kann einen gegen Vorschriften des Regulierungsrechts verstoßenden Inhalt haben und insofern rechtswidrig und für unwirksam zu erklären sein. Der Hinweis ist geeignet, Fahrwegkapazitätsberechtigte von der Bestellung von Zugtrassen abzuhalten. Insofern ist er geeignet, das Verhalten der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu beeinflussen, ohne als Anweisung bzw. Vorschrift ausgestaltet zu sein.

Wenn die A** in ihrer Stellungnahme (S 6 f) ausführt, sie dürfe sich nach einer Behebung des Bescheides „sodann wieder in Zukunft auf die ursprüngliche Einschränkung berufen“ und eine „rückwirkende Anwendung der ursprünglichen Einschränkung“ sei durch den Hinweis nicht intendiert, ist ihr entgegenzuhalten, dass dies aus der Formulierung nicht hervorgeht. Der Hinweis kündigt eine rückwirkende Geltung der Bestimmung, auf welche sich die A** berufen werde, an. Im Übrigen ist bei der Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen wie im Fall der präventiven Klauselkontrolle durch die Zivilgerichte die „kundenfeindlichste“ (objektive) Auslegung heranzuziehen (vgl. VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034; zur Prüfung von Geschäftsbedingungen durch die Telekom-Regulierungsbehörde VwGH 31.01.2005, 2004/03/0066 und VwGH 03.09.2008, 2008/03/0125). Die Formulierung, wonach die für unwirksam erklärte Einschränkung im Fall der Behebung des Bescheides vom 22.05.2024 rückwirkend in Geltung bleibe und sich die A** darauf berufen werde, muss daher dahin verstanden werden, dass sie die für unwirksam erklärte Regelung auch für vergangene Zeiträume heranziehen möchte.

Die in den Spruchpunkten 1) und 2) wiedergegebenen Formulierungen verstoßen somit gegen Bestimmungen des EisbG und sind daher für unwirksam zu erklären.

Zum Spruchpunkt 3):

Im Spruchpunkt 3) wird der A** die Herstellung des rechtskonformen, der in den Spruchpunkten 1) und 2) erfolgten Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes aufgetragen. Damit wird der A** als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG ein dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechendes sowie marktverzerrendes Verhalten untersagt – nämlich die Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf ihrer Internetseite, welche diesen Rechtsvorschriften nicht entsprechende sowie marktverzerrende Inhalte aufweisen – und zugleich ein den Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten, nämlich die Entfernung der rechtswidrigen Inhalte, auferlegt.

Die Umsetzung des im Spruchpunkt 3) erteilten Auftrags, nämlich die Entfernung der für unwirksam erklärten Textpassagen aus den im Internet abrufbaren Dokumenten der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, 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 4):

Im Spruchpunkt 4) wird der A** gemäß § 74 Abs 1 Z 6 EisbG die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, 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 EisbG 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 € 30,-.

Wien, am 09.09.2024

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Anschließen:

Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 22.05.2024
zu SCK-24-002

Ergeht an:

z.A.

An

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

GZ: SCK-24-002

BESCHIED

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag. Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder im Wettbewerbsüberwachungsverfahren wegen Kapitel 4.2.5 der SNNB 2024 und 2025 „Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ der A** zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 der A** wird jeweils im Kapitel 4.2.5 „Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ die folgende Regelung für unwirksam erklärt:

„Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- *keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen“*

- 2) Die A** hat die im Punkt 1) für unwirksam erklärte Regelung binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Dokumenten „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024“ und „Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025“ zu entfernen.
- 3) Die A** hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die in Punkt 1) für unwirksam erklärte Regelung zu berufen.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Email vom 19.12.2023 wandte sich die B** an die Schienen-Control Kommission und führte aus, die Regelung in Kapitel 4.2.5 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 der A** zu Tfz(Triebfahrzeug)-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß sei nicht akzeptabel.

Mit Email vom 03.01.2024 wandte sich die C** wegen der gleichen Bestimmung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen an die Schienen-Control Kommission. Sie übermittelte ein Email der A** vom 13.12.2023, mit welchem diese mitgeteilt hatte, dass Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc-Zugtrassen in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß innerhalb näher bezeichneter Zeitfenster nicht möglich seien.

Mit Email vom 11.01.2024 übermittelte die B** ein Email der A** vom 10.01.2024, mit welchem ebenfalls die Zeitfenster, innerhalb derer Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc-Zugtrassen ausgeschlossen sind, bekannt gegeben wurden.

Mit Schreiben vom 12.02.2024 forderte die Schienen-Control Kommission die A** zu einer Stellungnahme auf.

Mit Email vom 08.03.2024 nahm die A** Stellung. Sie führte im Wesentlichen aus, die Einschränkungen im Bahnhof Spielfeld-Straß seien notwendig, bewährt und gerechtfertigt und würden gegenüber allen Eisenbahnverkehrsunternehmen konsistent angewandt. Die A** beantragte, das Wettbewerbsüberwachungsverfahren einzustellen, in eventu, die Beschwerden der Eisenbahnverkehrsunternehmen B** und C** abzuweisen.

Mit Schreiben vom 21.03.2024 forderte die Schienen-Control Kommission die A** neuerdings zu einer Stellungnahme auf. Sie übermittelte der A** Tabellen, welche verfügbare Gleiskapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen im Bahnhof Spielfeld-Straß aufzeigten.

Mit Schreiben vom 18.04.2024 nahm die A** Stellung. Sie führte im Wesentlichen aus, es seien neben den Gleiskapazitäten auch die Personalressourcen zu berücksichtigen. Es sei von einer längeren Aufenthaltszeit des Zuges im Bahnhof Spielfeld-Straß auszugehen, als den von der Schienen-Control Kommission übermittelten Tabellen zugrunde liege. Weiters seien für Manipulationen des Güterverkehrs nur die Gleise 2 und 4 im Bahnhof Spielfeld-Straß nutzbar. Die A** wiederholte ihren Antrag vom 08.03.2024.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die A** ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Sie stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen unter anderem die Eisenbahninfrastruktur in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß zur Verfügung. Sie weist Zugtrassen zum einen in einem jährlichen Netzfahrplan zu, zum anderen in Form von Zugtrassen, welche nicht in den Netzfahrplan aufgenommen werden (sogenannte Ad-hoc-Trassen).

Auf ihrer Internetseite hat die A** Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 veröffentlicht. Diese enthalten jeweils das folgende Kapitel „4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“:

4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Verkehrsstationen legt die [REDACTED] die nachstehenden Bedingungen fest.

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Ab-/Beigabe von Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeugen von Wendezügen und/oder Verdoppelung/Trennung von Zuggarnituren) werden nur gestattet, wenn dadurch weitere Zuweisungen von Fahrwegkapazität nicht eingeschränkt werden.

Für die Verkehrsstationen Wien Hbf und Wien Meidling gilt:

- In Wien Hbf und in Wien Meidling ist die Bereitstellung von Zuggarnituren ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig nicht zulässig.
- In der Hauptverkehrszeit sind an Werktagen im Streckenabschnitt Wien Meidling – Wien Hbf keine Ad-hoc-Zugtrassen für den Güterverkehr möglich.
- Alle für die Außenreinigungsanlage Wien Hbf bestimmten, nicht wendezugfähigen Zuggarnituren werden nur über die Strecken 116 bzw. 118 zugeführt.

Für die Verkehrsstation Enns gilt:

- Die maximale Zuglänge für endende und startende Güterzüge beträgt 650 Meter.

Für Linz Vbf gilt:

- Güterzüge werden grundsätzlich über Linz Vbf West trassiert.

Für die Verkehrsstation Steindorf bei Straßwalchen gilt:

- kein planmäßiger Halt für personenbefördernde Züge der Strecke Linz Hbf – Salzburg Hbf.

Für die Verkehrsstation Salzburg Hbf gilt:

- Im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr beträgt die maximale Zuglänge für nicht personenbefördernde Züge 610 Meter.
- Im Nord-Süd-Verkehr können Manipulationen nur im Bf Salzburg-Gnigl durchgeführt werden.

Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen

Mit Email vom 13.12.2023 teilte die A** (Betriebsmanager ***) den Eisenbahnverkehrsunternehmen Folgendes mit:

„Die SNNB2024 Pkt. 4.2.5 Netzplanbedingte Vorgaben für Sd sehen für **Ad-hoc Zugtrassen keine Tfz-Manipulation bzw. WTU mehr vor.**“

Da diese gravierenden Änderungen einer Anpassung aller Beteiligten bedarf, ersuche ich untenstehende Zeitfenster bzw. Vorgaben zu beachten:

,Gem. SNNB 2024 Pkt. 4.2.5 Netzplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstation Bf. Spielfeld-Straß gilt:

Keine Tfz-Manipulation und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen

*In der Zeit von **05:00 bis 15:30 Uhr an Werktagen** sowie **20:30 bis 24:00 Uhr an Werktagen (Sa)** sind Ad-hoc Zugtrassen mit Tfz Manipulation oder WTU nicht möglich (und brauchen daher auch nicht angefragt werden).*

(Bei Ad-hoc Zugtrassen in dem angegebenen Zeitfenster ohne Tfz Manipulation oder WTU muss eine Machbarkeitsprüfung durchgeführt werden.)

Außerhalb der oben angeführten **Zeitfenster kann** einer Tfz Manipulation (im Ausnahmefall WTU) aufgrund einer positiv beurteilten Machbarkeitsprüfung zugestimmt werden.“

Mit Email vom 10.01.2024 teilte das Service Team One Stop Shop der A** den Eisenbahnverkehrsunternehmen Folgendes mit:

In Punkt 4.2.5. „Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen“ in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 ist für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß festgelegt, dass keine TFZ-Manipulationen und wagentechnische Untersuchungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen zulässig sind. Nach Vorliegen des Netzfahrplans 2024 mit dem darauf aufbauenden Gleisbelegungsplan für Spielfeld-Straß wird folgende Erleichterung für die Planung der Ad-Hoc Zugtrassen bis auf Widerruf festgelegt:

- In der Zeit von **05:00 bis 15:30 Uhr an Werktagen** sowie in der Zeit **von 20:30 bis 24:00 Uhr an Werktagen (Sa)** sind Ad-hoc Zugtrassen mit TFZ-Manipulation und/oder Wagentechnischer Untersuchung (WTU) im Bahnhof Spielfeld-Straß nicht möglich. Diesbezügliche Zugtrassenbestellungen müssen abgelehnt werden.
- Ist bei Ad-Hoc Zugtrassen keine TFZ-Manipulation und keine WTU erforderlich, sind diese in den beiden oben angeführten Zeitfenstern grundsätzlich möglich, unterliegen aber einer Machbarkeitsprüfung durch die betriebsführende Stelle.
- Außerhalb der oben angeführten Zeitfenster kann einer TFZ-Manipulation (im Ausnahmefall WTU) im Falle einer vorangegangenen positiv beurteilten Machbarkeitsprüfung zugestimmt werden.

Tfz-Manipulationen umfassen den Austausch des Triebfahrzeuges. Im Bahnhof Spielfeld-Straß sind solche Tfz-Manipulationen insbesondere in Hinblick auf die unterschiedlichen Bahnstromsysteme in Österreich und in Slowenien erforderlich. Sofern das Eisenbahnverkehrsunternehmen kein Mehrsystem-Triebfahrzeug einsetzt, muss es das Triebfahrzeug vor der Grenze an einem dafür vorgesehenen und geeigneten Manipulationsstandort wechseln. Dies geschieht im Bahnhof Spielfeld-Straß.

Wagentechnische Untersuchungen (Behandlungen) umfassen insbesondere Bremsberechnung und Bremsproben, Begutachtung und Beurteilung des Betriebszustandes der Waggon und der korrekten Verladung, die gesamte Dokumentation, Überprüfung der Einhaltung von Sonderbestimmungen wie sie zB für Gefahrgüter oder Lademaßüberschreitungen gelten. Hier ist zusätzlich zu beachten, dass in Hinblick auf den Grenzübertritt die Einhaltung der im Nachbarland geltenden Vorschriften zu überprüfen ist.

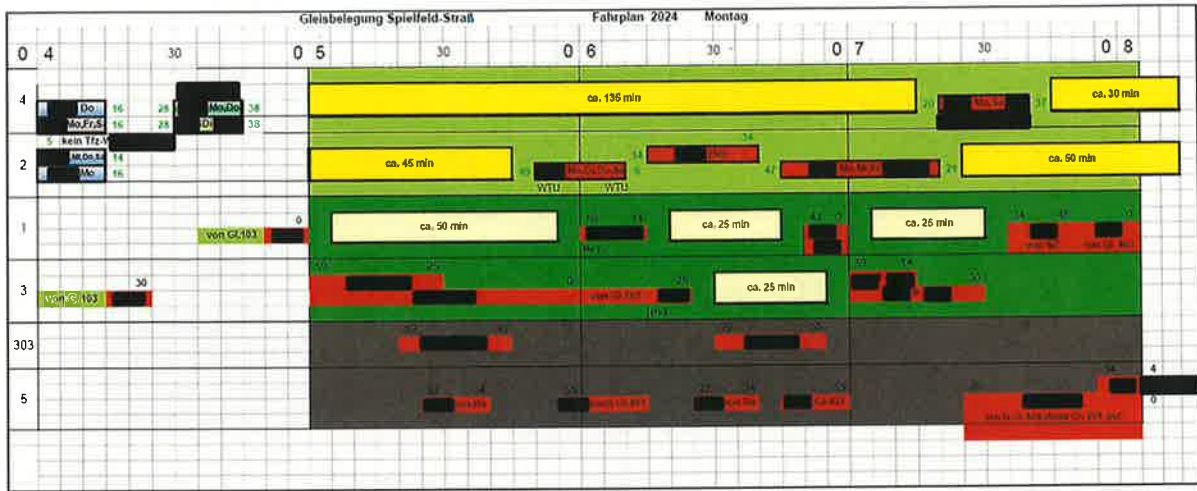
Im Bahnhof Spielfeld-Straß sind für Tzf-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen von Güterzügen vorrangig die Gleise 2 und 4 und für Personenzüge vorrangig die Gleise 1 und 3 nutzbar.

Für die Netzfahrplanperiode 2024 (10.12.2023 bis 14.12.2024) zeigt der Gleisbelegungsplan des Bahnhofs Spielfeld-Straß Zeitfenster, innerhalb derer Gleiskapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen verfügbar sind:

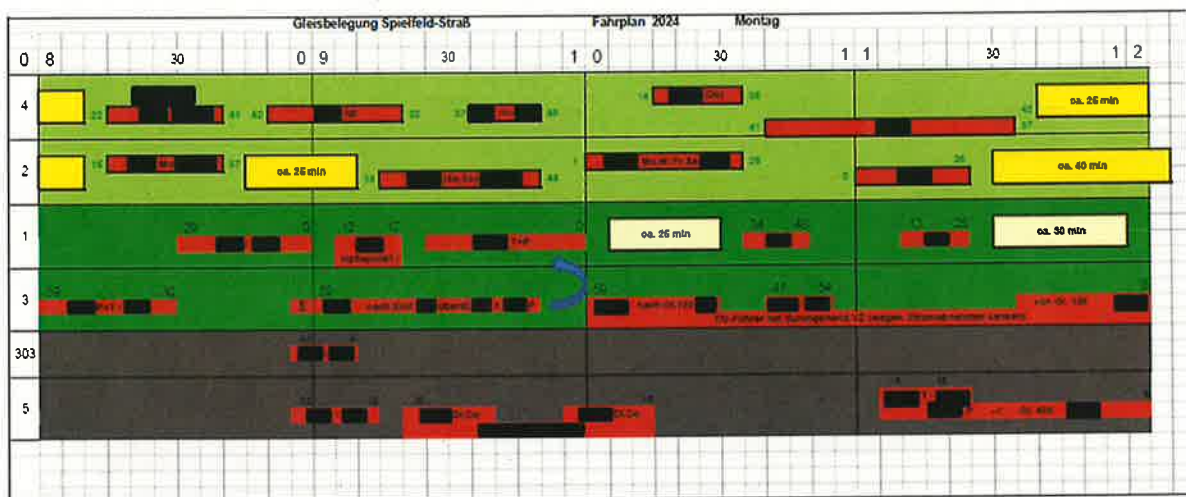
Legende:

	<p>Folgende Kriterien wurden berücksichtigt um realistische Zeitfenster für eine mögliche Ad-Hoc Zugmanipulation aufzuzeigen:</p> <p>1) Das Netto-Zeitfenster muss mindestens 25 Minuten ergeben (notwendig lt. ÖBB Infra).</p> <p>2) Für Einfahrt und Ausfahrt der Züge wurden 5 Minuten Zeit-Reserve davor und danach berücksichtigt.</p> <p>3) Es wurden nur Gleise betrachtet, die betrieblich sinnvoll die Standzeit des Zuges während der Manipulation ermöglicht: Dies sind sowohl die Gleise 2 und 4 (hellgrün), als auch die Gleise 1 und 3 (dunkelgrün) . Gleise 2 und 4 sind vorrangig für GV zu benutzen, die Benutzung der Gleise 1 und 3 vorrangig für PV zu benutzen, es ist aber grundsätzlich auch möglich wenn es keine Konflikte mit dem Personenverkehr gibt, z.B. in den Spätabendstunden</p>
weiß	Nicht betrachtete Zeiten, keine Sperrzeit lt. OSS (00:00-05:00 Uhr und 15:30 bis 20:30 Uhr), Planzüge bzw. Gleisbesetzungen in dieser Zeit wurden daher auch nicht betrachtet.
hellgrün	Darstellung Gütergleise, in der Sperrzeit (05:00 bis 15:30 Uhr bzw. 20:30 bis 24:00 Uhr)
dunkelgrün	Darstellung Personenzuggleise in der Sperrzeit (05:00 bis 15:30 Uhr bzw. 20:30 bis 24:00 Uhr)
dunkelgrau	Darstellung Gleise mit Personenzugbesetzung und ungünstig für Manipulation, (nur in besonderen Fällen nutzbar). Anmerkung dazu: Ad-Hoc Personenzüge könnten hier möglicherweise auch durchgeführt werden, wurde aber nicht im Detail betrachtet
rot	Besetzungen mit einem Planzug des betrachteten Tages, oder andere betrieblich notwendige Gleisbesetzung
gelb	Mögliches Zeitfenster für Ad-Hoc Behandlung am Gütergleis
hellgelb	Mögliches Zeitfenster für Ad-Hoc Behandlung am Personengleis

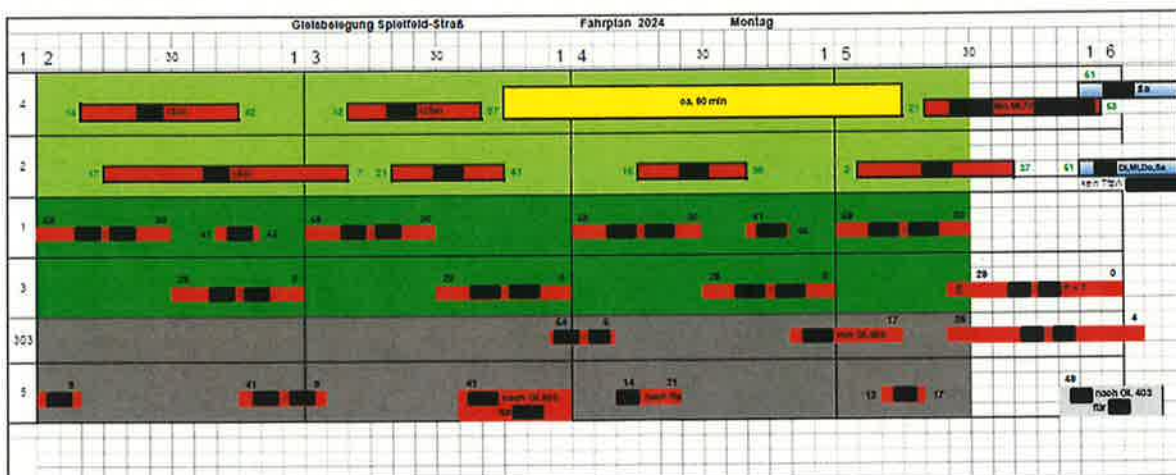
Montag 05:00-08:00



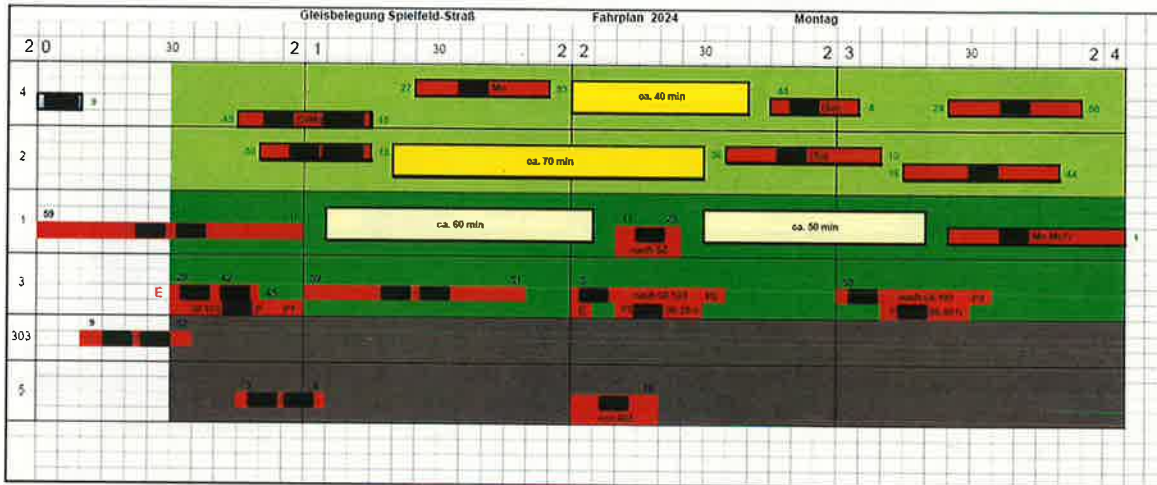
Montag 08:00-12:00



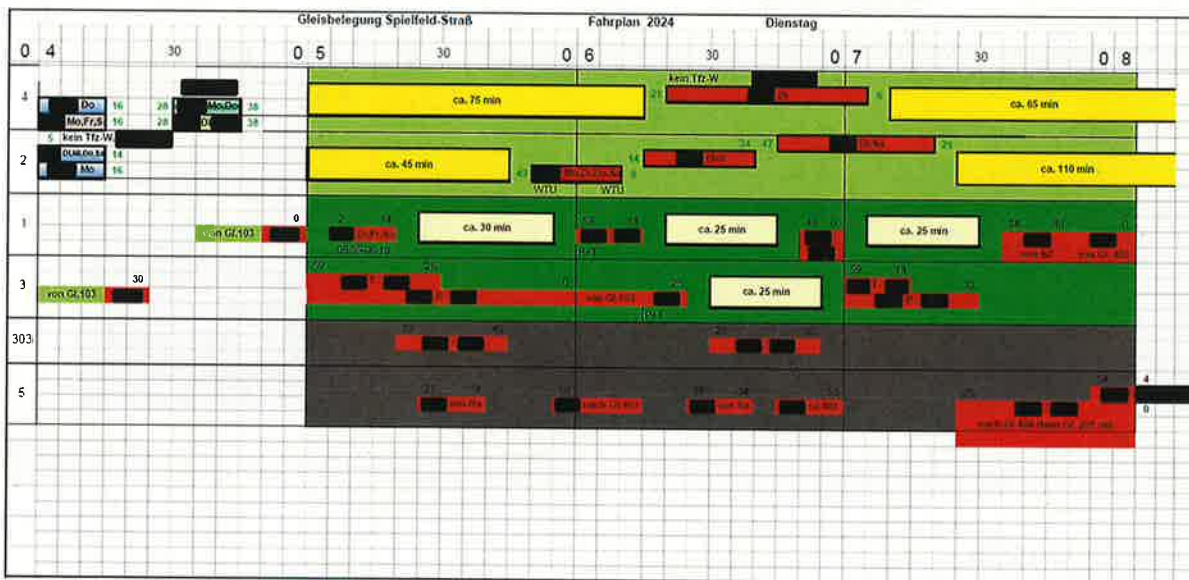
Montag 12:00-15:30



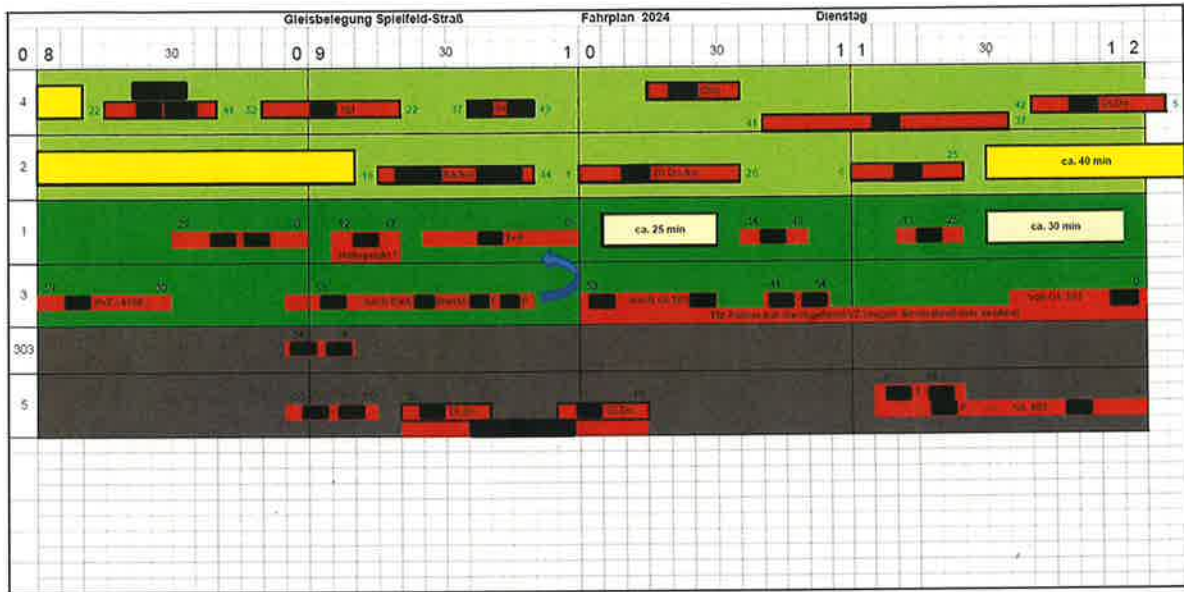
Montag 20:30-24:00



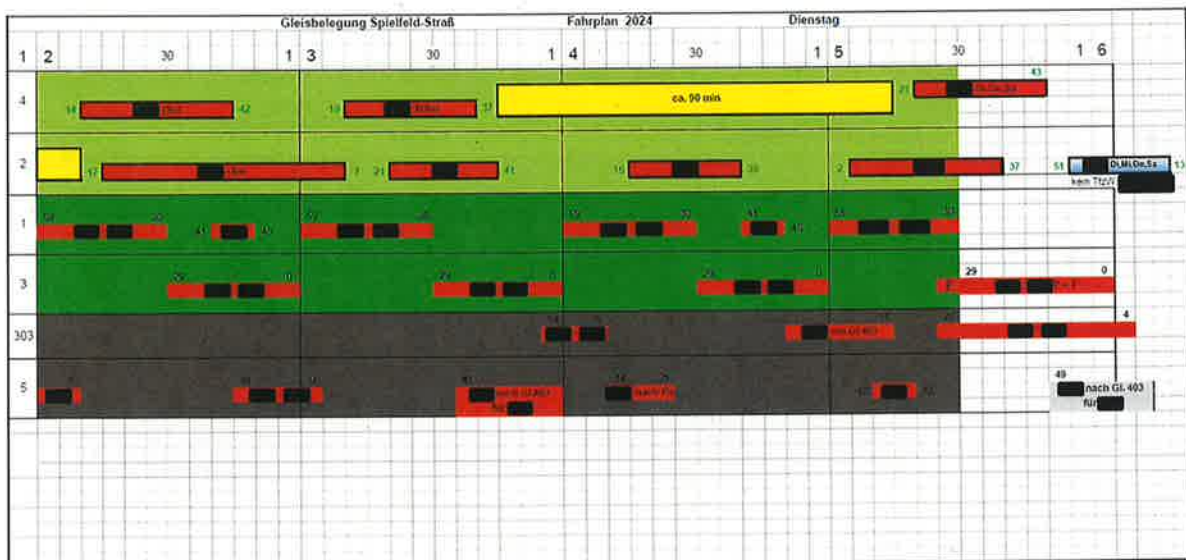
Dienstag 05:00-08:00



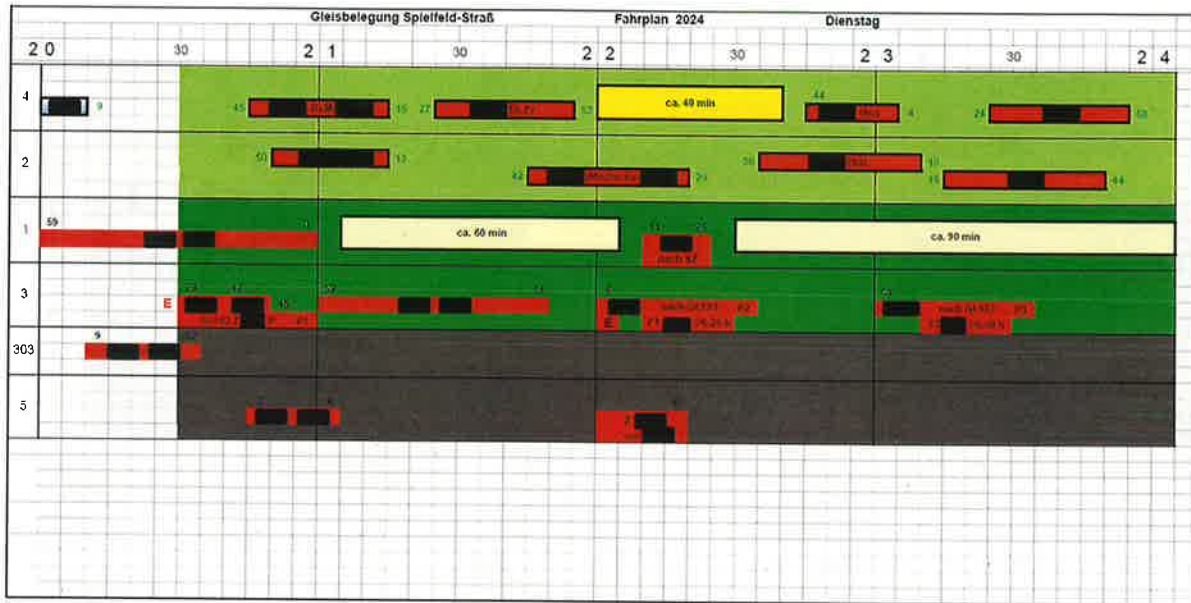
Dienstag 08:00-12:00



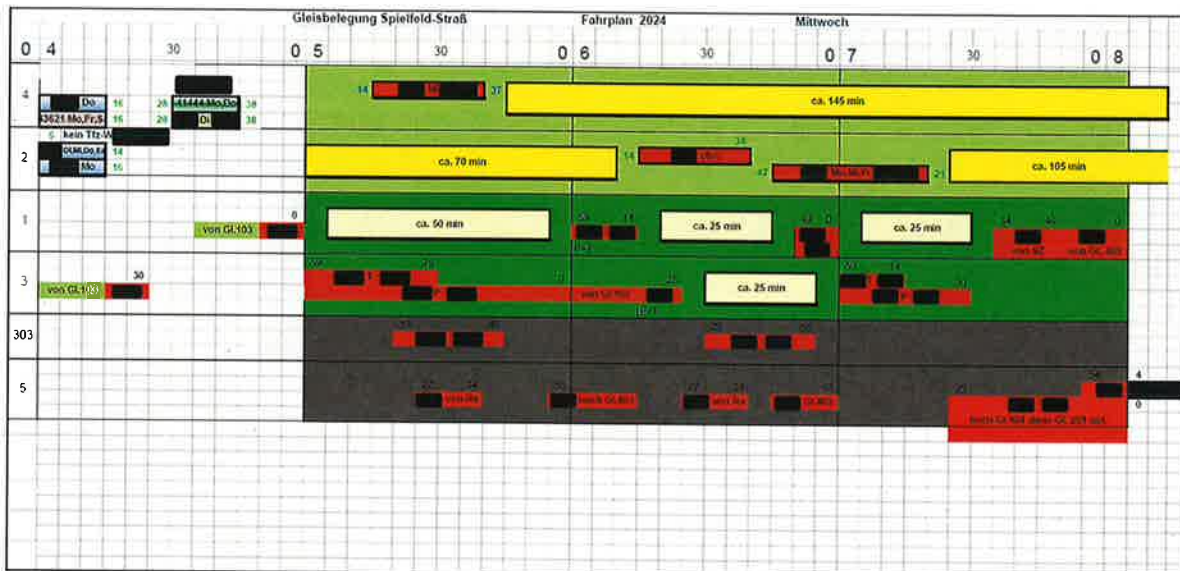
Dienstag 12:00-15:30



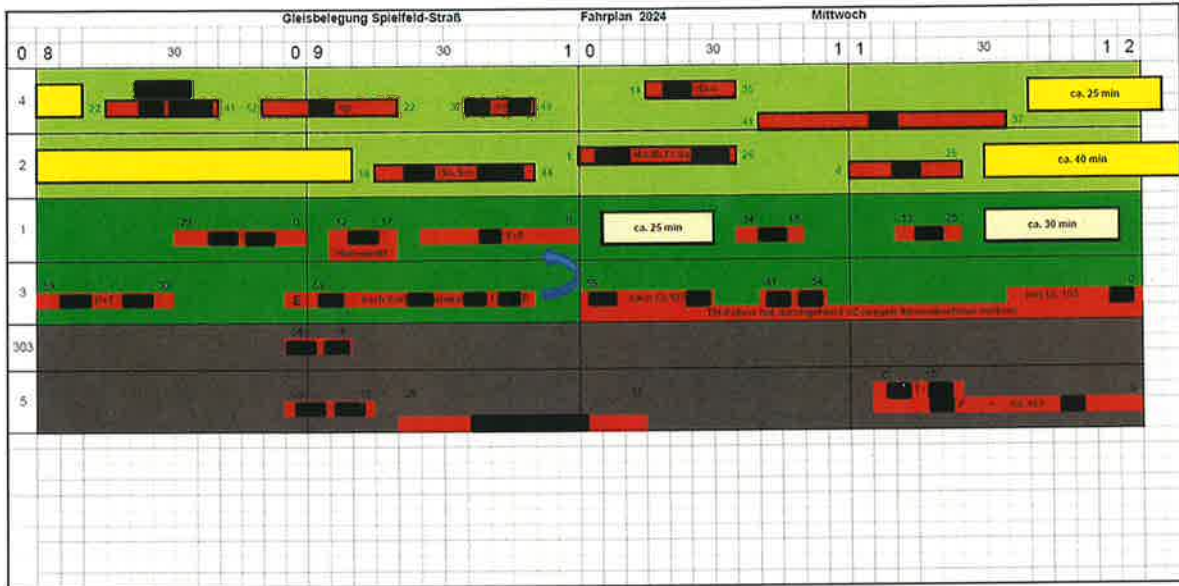
Dienstag 20:30-24:00



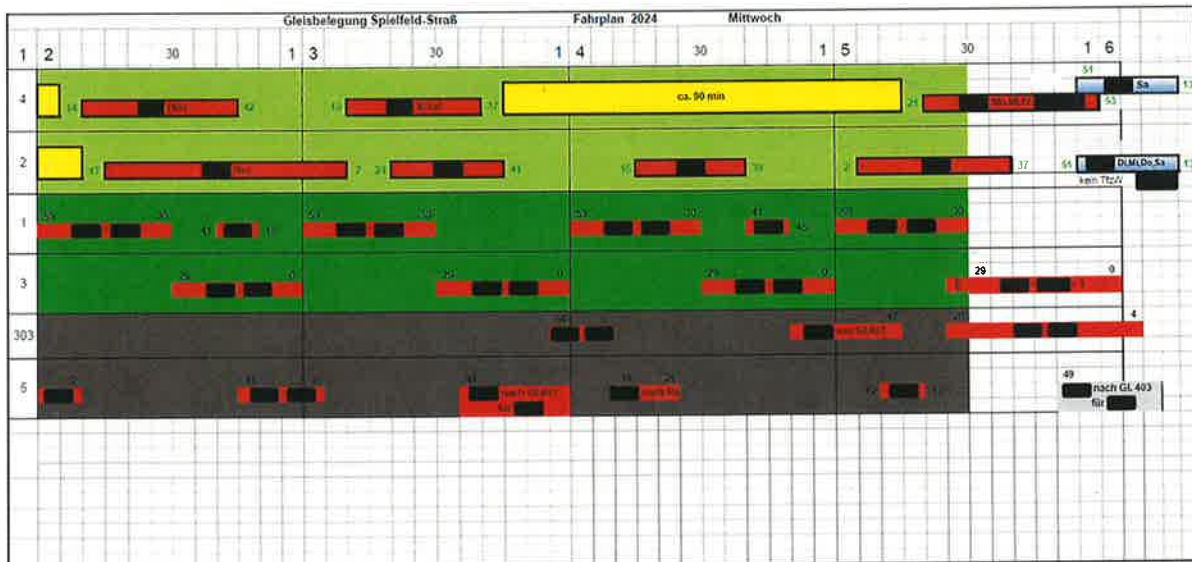
Mittwoch 05:00-08:00



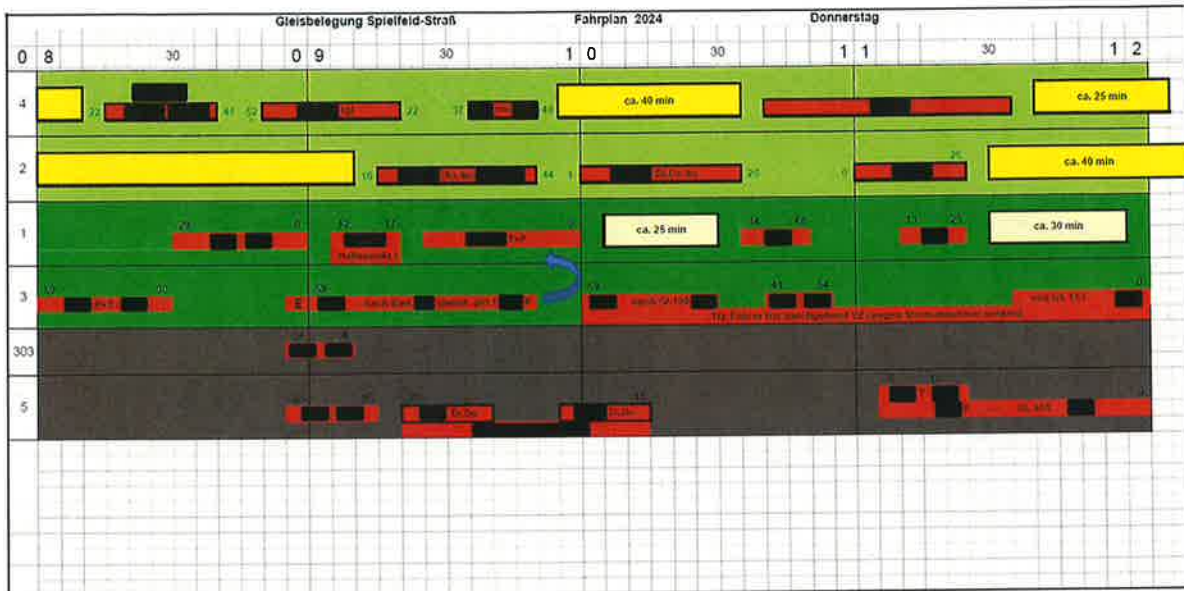
Mittwoch 08:00-12:00



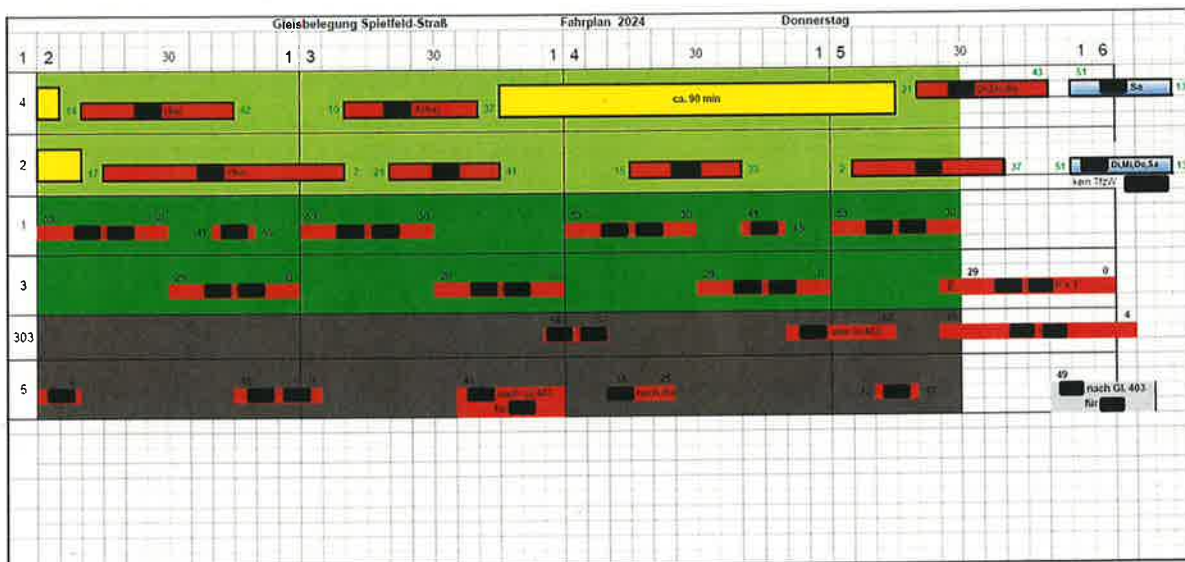
Mittwoch 12:00-15:30



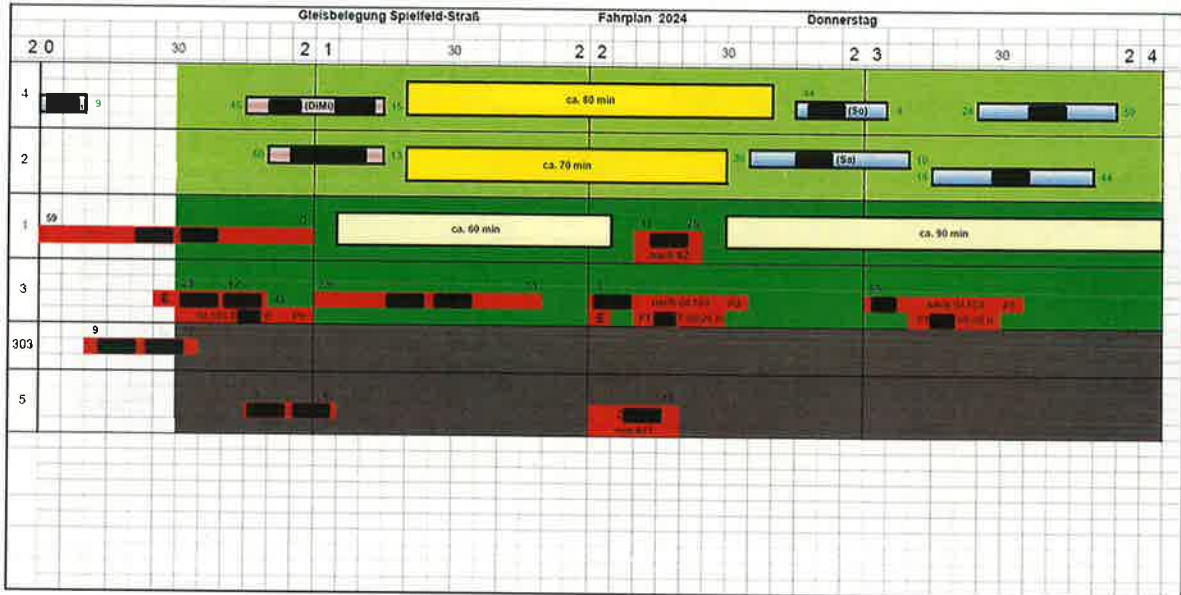
Donnerstag 08:00-12:00



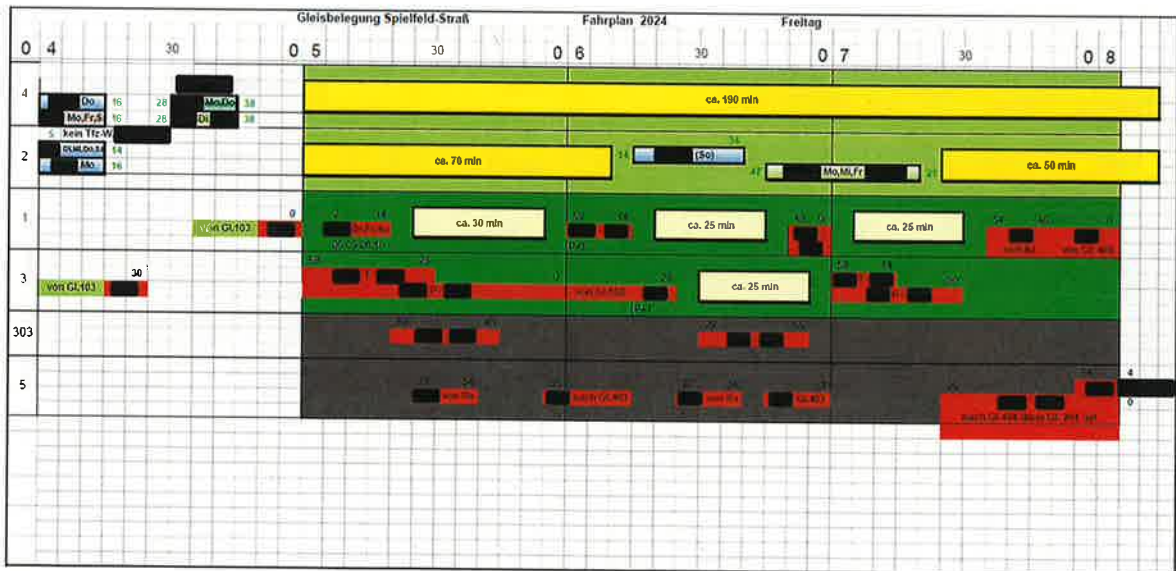
Donnerstag 12:00-15:30



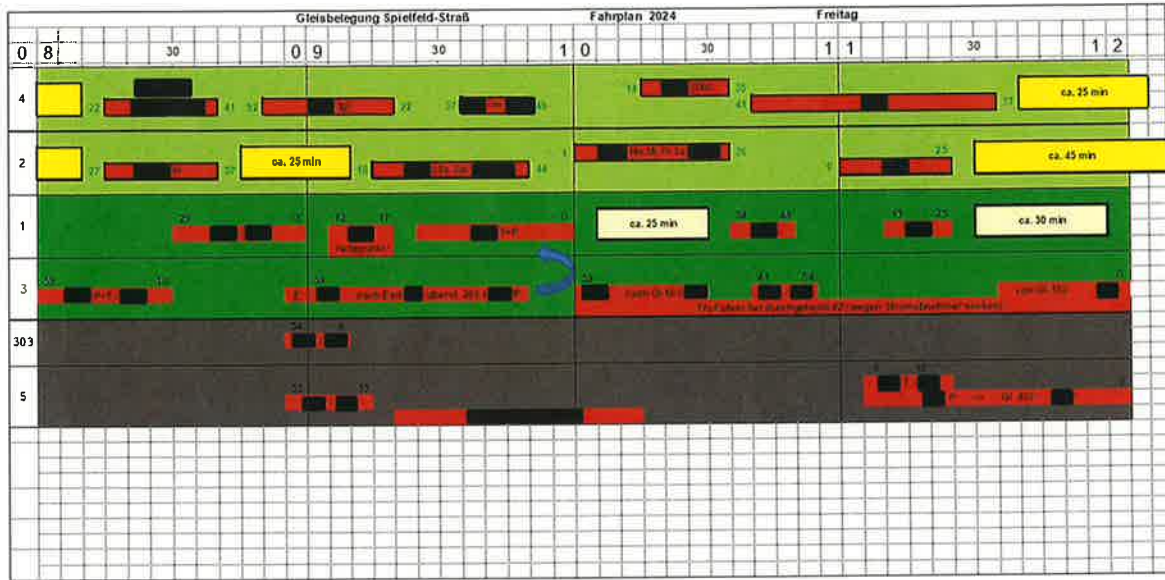
Donnerstag, 20:30-24:00



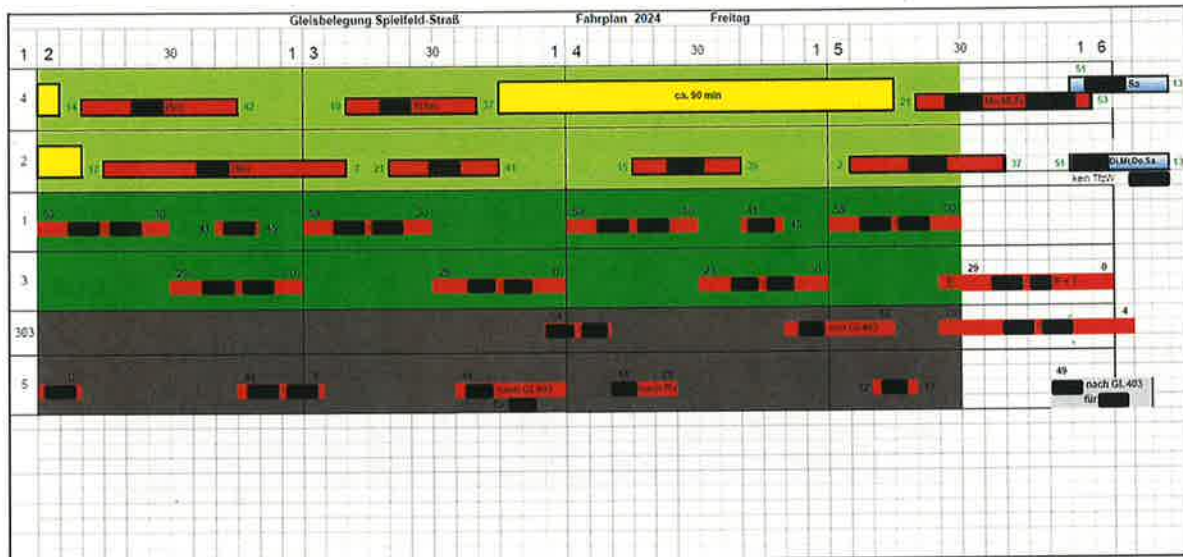
Freitag 05:00-08:00



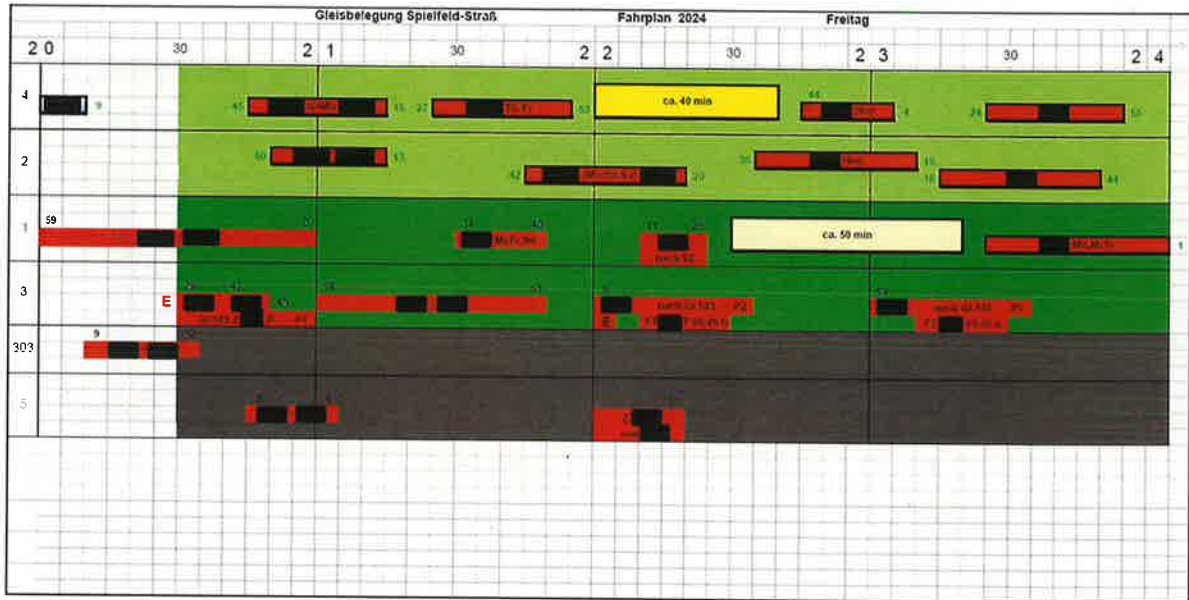
Freitag 08:00-12:00



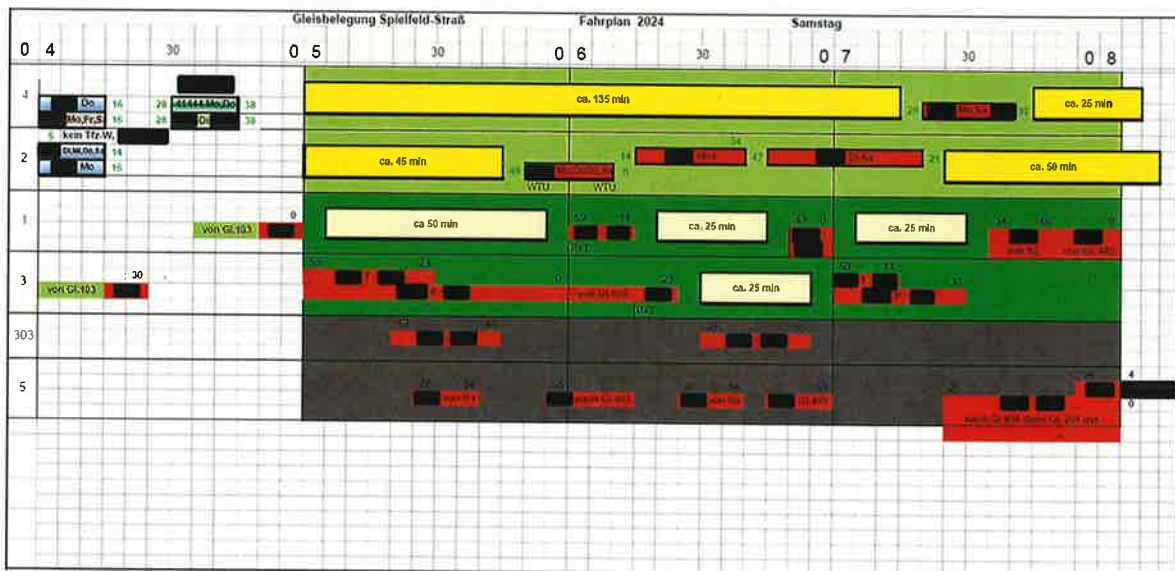
Freitag 12:00-15:30



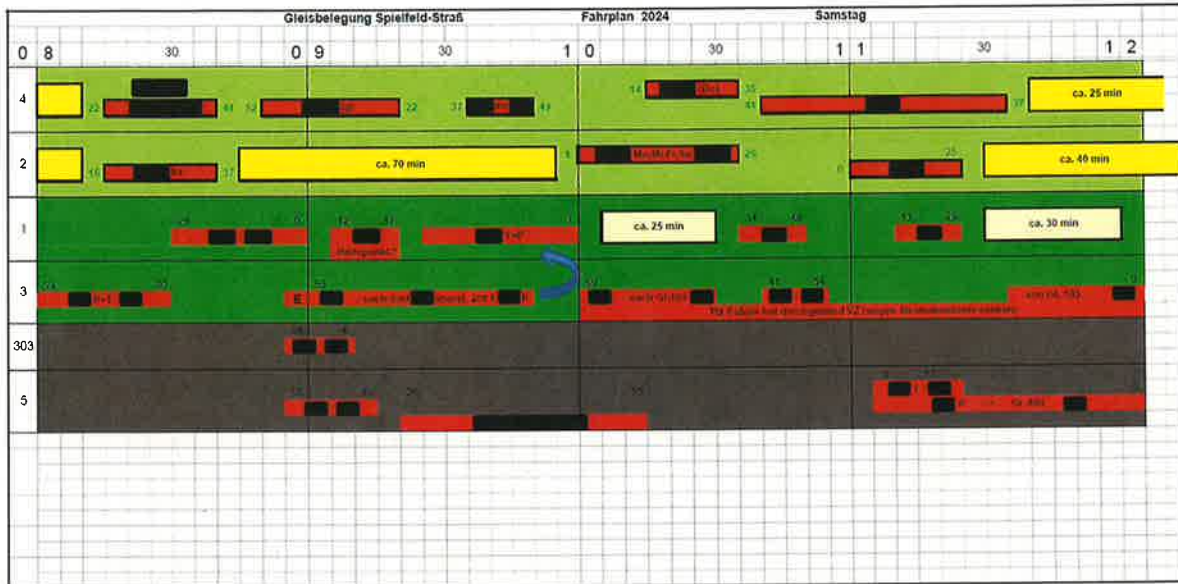
Freitag 20:30-24:00



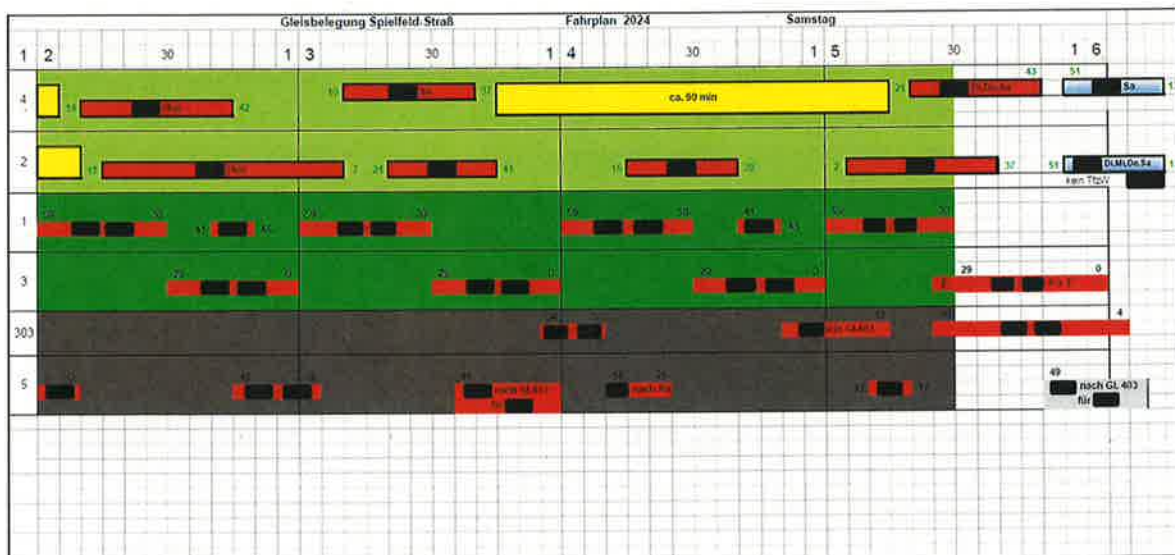
Samstag 05:00-08:00



Samstag 08:00-12:00



Samstag 12:00-15:30



Innerhalb dieser, zumindest 25 Minuten umfassenden Zeitfenster sind Tzf-Manipulationen und wagentechnische Untersuchungen bei Ad-hoc-Zügen im Bahnhof Spielfeld-Sträß durchführbar. Ein Zeitfenster von 25 Minuten legt die A** der Konstruktion der Zugtrassen im Netzfahrplan zugrunde. Abgesehen von Zeitfenstern von 25, 30 oder 40 Minuten zeigen die obigen Tabellen auch eine ganze Reihe von Zeitfenstern von 45 oder mehr Minuten. Diese befinden sich sowohl innerhalb als auch außerhalb der Zeiträume, während derer den Emails der A** vom 13.12.2023 sowie vom 10.01.2024 zufolge keine Tzf-Manipulationen und wagentechnischen Untersuchungen für Ad-hoc-Verkehre zulässig sind. Freie Kapazitäten bestehen sowohl auf den Gleisen 2 und 4 als auch auf den Gleisen 1 und 3.

Auf den angrenzenden eingleisigen Streckenabschnitten sind im Netzfahrplan 2024 selbst unter Berücksichtigung einer Aufenthaltszeit im Bahnhof Spielfeld-Straß von mindestens 45 Minuten ausreichende Kapazitäten für die Konstruktion von Ad-hoc-Zugtrassen verfügbar. Konstruierbar sind insbesondere die folgenden Trassen:

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Montagen:

- 1) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ), Ankunft in Spielfeld (SD) ca. 06:20, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 07:05; Gleis 4 ist frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges Z *** konstruierbar, der nur Di fährt
- 2) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:35, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 22:20; Gleis 2 ist frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges *** konstruierbar, der nicht Mo, Do, Sa fährt
- 3) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Retznei (RZN), an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:33 (Trasse 1153), Weiterfahrt Richtung Sentilj (SEJ) ca. 22:18; Gleis 2 ist frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges *** konstruierbar, der Mi, Fr, So fährt

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Dienstagen:

- 4) Ad-Hoc Güterzug ab Bf. Sentilj (SEJ) um ca. 07:15, an Bf. Spielfeld (SD) um 07:20, ab Bf. Retznei (RZN) ca. 08:07; Gleis 4 und Gleis 2 sind frei, beide Gleise haben genügend Zeit für die Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges *** konstruierbar, der nur Do fährt
- 5) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 22:45, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) bis ca. 24:00; Gleis 1 frei für Manipulation

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Mittwochen:

- 6) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ), an Bf. Spielfeld (SD) ca. 06:20, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 07:05, Gleis 4 frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges Z *** konstruierbar, der nur Di fährt
- 7) Ad-Hoc Güterzug ab Bf. Sentilj (SEJ) um ca. 07:15, an Bf. Spielfeld (SD) um 07:20, ab Bf. Retznei (RZN) ca. 08:07; Gleis 4 und Gleis 2 sind frei, beide Gleise haben genügend Zeit für die Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges *** konstruierbar, der nur Do fährt
- 8) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Retznei (RZN) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:40, Weiterfahrt Richtung Sentilj (SEJ) ca. 22:40; Gleis 4 frei für Manipulation
- 9) Ad-Hoc Güterzug von Sentilj (SEJ) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:35, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 22:30; Gleis 4 frei für Manipulation

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Donnerstagen:

- 10) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ), an Spielfeld (SD) ca. 06:20, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 07:05; Gleis 4 frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges Z *** konstruierbar, der nur Di fährt
- 11) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Retznei (RZN) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:40, Weiterfahrt Richtung Sentilj (SEJ) ca. 22:40; Gleis 4 frei für Manipulation
- 12) Ad-Hoc Güterzug von Sentilj (SEJ) an Bf. Spielfeld (SD) ca. 21:35, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 22:30; Gleis 4 frei für Manipulation

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Freitagen:

- 13) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ), an Spielfeld (SD) ca. 06:20, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 07:05; Gleis 4 frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges Z *** konstruierbar, der nur Di fährt
- 14) Ad-Hoc Güterzug ab Bf. Sentilj (SEJ) um ca. 07:15, an Bf. Spielfeld (SD) um 07:20, ab Ri Bf. Retznei (RZN) ca. 08:07; Gleis 4 und Gleis 2 sind frei
Trasse ist ähnlich jener des Zuges *** konstruierbar, der nur Do fährt

Mögliche Ad-hoc-Trassen an Samstagen:

- 15) Ad-Hoc Güterzug von Bf. Sentilj (SEJ), an Spielfeld (SD) ca. 06:20, Weiterfahrt Richtung Bf. Retznei (RZN) ca. 07:05; Gleis 4 frei für Manipulation
Trasse ist ähnlich jener des Zuges Z *** konstruierbar, der nur Di fährt

Die A** weist im Fahrplanjahr 2024 regelmäßig Ad-hoc-Zugtrassen mit Tfiz-Manipulation und wagentechnischer Behandlung im Bahnhof Spielfeld-Straß zu, und zwar auch solche mit deutlich weniger als 45 Minuten Aufenthaltszeit im Bahnhofsbereich und innerhalb der in den Emails vom 13.12.2023 und vom 10.01.2024 bekanntgegebenen Zeiten, zu denen dies eigentlich ausgeschlossen wäre. Im Mai 2024 wurden insbesondere folgende Zugtrassen zugewiesen – die Tabelle zeigt jeweils die Nummer der Fahrplananordnung, die Zugnummer und den Verkehrstag, die Aufenthaltsdauer und die Art der Manipulation (Triebfahrzeug-Wechsel (TFZW), wagentechnische Behandlung (WTB)):

Faplo-Nr.	Zug, Tag;	an/ab/Dauer	Manipulation
Faplo 4575/***;	*** am 14.05.;	an 19:35; ab 20:00 (25min);	TFZW
Faplo 7839/***;	*** am 14.05.;	an 12:17; ab 13:07 (50min)	TFZW
Faplo 4536/***;	*** am 11.05.;	an 20:35; ab 21:00 (25min);	WTB
Faplo 86727/***;	*** am 11.05.;	an 16:10; ab 16:40 (30min);	TFZW
Faplo 4531/***;	*** am 10.05.;	an 16:48; ab 17:30 (42min);	TFZW

Faplo 10981/**;	*** am 09.05.;	an 11:29; ab 11:58 (29min);	TFZW
Faplo 86672/**;	*** am 10.05.;	an 00:15; ab 00:35 (20min);	TFZW
Faplo 4499/**;	*** am 09.05.;	an 00:04; ab 00:24 (20min);	TFZW
Faplo 4508/**;	*** am 08.05.;	an 15:04; ab 15:41 (37min);	TFZW
Faplo 4499/**;	*** am 08.05.;	an 02:05; ab 02:25 (20min);	TFZW
Faplo 33847/**;	*** am 07.05.;	an 03:15; ab 03:45 (30min);	TFZW
Faplo 86498/**;	*** am 05.05.;	an 10:05; ab 10:35 (30min);	TFZW
Faplo 33422/**;	*** am 05.05.;	an 19:32; ab 19:55 (23min);	TFZW
Faplo 72065/**;	*** am 05.05.;	an 22:06; ab 22:49 (43min)	TFZW
Faplo 9901/**;	*** am 04.05.;	an 15:34; ab 15:56 (22min);	TFZW
Faplo 9901/**;	*** am 03.05.;	an 15:34; ab 15:56 (22min);	TFZW

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Bahnhof Spielfeld-Straß im Fahrplanjahr 2024 Kapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Untersuchungen für Ad-hoc-Züge vorhanden sind, und zwar auch innerhalb derjenigen Zeiträume, in denen die A** dies ausschließt. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass dies im Fahrplanjahr 2025 anders sein wird.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Rolle und die Tätigkeiten der A** als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle sind amtsbekannt und unbestritten. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 sind auf der Internetseite der A** unter https://*** abrufbar. Die Emails der A** vom 13.12.2023 sowie vom 10.01.2024 wurden von der B** bzw der C** vorgelegt. Ihr Inhalt ist unbestritten.

Die Feststellungen zu Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Untersuchungen gründen sich auf das Fachwissen der Schienen-Control Kommission. Wenn ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, darf eine Behörde Fachfragen selbst beurteilen (vgl etwa VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669). Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche (§ 82 Abs 1 EISB-G). Insofern verfügen sie über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Beurteilung dieser Fachfragen.

Die Feststellung, dass im Bahnhof Spielfeld-Straß für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen von Güterzügen vorrangig die Gleise 2 und 4 und für Personenzüge vorrangig die Gleise 1 und 3 nutzbar sind, gründet sich auf das Vorbringen der A** in ihrer Stellungnahme vom 18.04.2024 (§ 3 f). Die Feststellungen zu den verfügbaren Gleiskapazitäten und zur Durchführbarkeit von Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen sowie zu möglichen Ad-hoc-Trassen auf den angrenzenden Streckenabschnitten gründen sich auf den Gleisbelegungsplan sowie den Netzfahrplan, welche der Schienen-Control Kommission

vorliegen. Anhaltspunkte für Veränderungen der Kapazitäten im Fahrplanjahr 2025 ergeben sich weder anhand der Fachkenntnis der Behörde noch aus dem Vorbringen der A**. Die Feststellungen zu den von der A** zugewiesenen Zugtrassen gründen sich auf die Fahrplananordnungen, welche der Schienen-Control Kommission ebenfalls vorliegen.

Soweit die A** in ihrer Stellungnahme vom 18.04.2024 (S 3 f) ausführt, die Gleise 1 und 3 kämen für eine Nutzung durch Güterzüge nicht in Betracht, ist ihr zu entgegnen, dass insbesondere auch auf den Gleisen 2 und 4 freie Kapazitäten bestehen. Hiervon abgesehen sind die Kapazitäten auf den Gleisen 1 und 3 für Tzf-Manipulationen und wagentechnische Untersuchungen von Personenzügen nutzbar.

Soweit die A** in ihrer Stellungnahme von 18.04.2024 (S 2 f) ausführt, es seien neben der Gleiskapazität auch die Personalressourcen zu berücksichtigen, legt sie nicht dar, dass und inwiefern fehlende Personalressourcen der Durchführung von Tzf-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen in den von der Schienen-Control Kommission dargestellten Zeitfenstern entgegenstehen. Das Argument fehlender Personalressourcen verfängt im Übrigen bereits deshalb nicht, da Eisenbahnverkehrsunternehmen das erforderliche Personal selbst beistellen können.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

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.

Insbesondere hat die Schienen-Control Kommission

- 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 (§ 74 Abs 1 Z 3 EisbG);
- 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 (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG);
- 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 (§ 74 Abs 1 Z 6 EisbG).

Im Spruchpunkt 1) erklärt die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG Schienennetz-Nutzungsbedingungen teilweise für unwirksam. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben gemäß § 59 Abs 4 EisbG Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthalten zu sein. Gemäß § 59 Abs 4 Z 3 EisbG haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität zu enthalten; 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.

Bei der im Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten Regelung handelt es sich um eine Beschränkung der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur. Die A** ist (unter anderem) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Sie regelt den Zugang zu der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Wie noch zu zeigen sein wird, widerspricht die für unwirksam erklärte Regelung Bestimmungen des 6. Teils des EisbG. Sie ist weiters diskriminierend und marktverzerrend, weshalb die Schienen-Control Kommission bereits aufgrund des ersten Unterabsatzes des § 74 Abs 1 EisbG über geeignete Maßnahmen zur Korrektur zu entscheiden hat.

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 Verhalten untersagt – nämlich die Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf ihrer

Internetseite, welche dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechen sowie diskriminierende und marktverzerrende Inhalte aufweisen – und zugleich ein den Rechtsvorschriften 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 Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, untersagt.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Gemäß § 56 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Dieses Zugangsrecht schließt auch den Zugang zu Anlageteilen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten. Fahrwegkapazität bezeichnet gemäß § 56 Abs 2 EisbG die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Gemäß § 57 Abs 1 EisbG sind Zugangsberechtigte:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr.

Gemäß § 57a haben Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität

1. Zugangsberechtigte;
2. internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben.

Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen.

Zum Spruchpunkt 1):

Im Spruchpunkt 1) wird eine Regelung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024 und 2025 der A** für unwirksam erklärt, welche Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß zur Gänze untersagt. Diese Regelung verstößt gegen § 56 Abs 1 und § 63 Abs 1 EisbG.

Wie in den Tatsachenfeststellungen aufgezeigt wurde, gibt es eine Reihe von Zeitfenstern, innerhalb derer an Werktagen Kapazität für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen vorhanden ist. Die A** selbst geht vom Bestehen solcher Kapazitäten aus, da sie in ihren Emails vom 13.12.2023 und vom 10.01.2024 abweichend von der Regelung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nur bestimmte Zeiträume angibt, während derer Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen nicht möglich sind. Wie in den Tatsachenfeststellungen gezeigt wurde, sind allerdings auch diese Zeiträume zu weit bemessen, da innerhalb derselben Kapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen vorhanden sind, welche die A** in der Praxis auch zuweist.

Soweit die A** in ihrer Stellungnahme vom 18.04.2024 (S 3) ausführt, es sei von einer Gleisbelegungsdauer von etwa 45 Minuten auszugehen, legt sie dies zum einen nicht nachvollziehbar dar, zum anderen sind auch unter Zugrundelegung dieser Gleisbelegungsdauer Kapazitäten vorhanden, und zwar selbst innerhalb der in den Emails vom 13.12.2023 und vom 10.01.2024 bekanntgegebenen Zeiträumen. Selbst die Annahme einer notwendigen Aufenthaltsdauer von 45 Minuten rechtfertigt somit weder einen gänzlichen Ausschluss noch eine zeitliche Einschränkung der Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen auf die genannten Zeiträume.

Ebenso wenig rechtfertigt die Argumentation der A** in ihrer Stellungnahme vom 18.04.2024 (S 3), es sei auf den an den Bahnhof Spielfeld-Straß angrenzenden eingleisigen Streckenabschnitten gerade in Zeiten hoher Verkehrsdichte schwierig, einen geeigneten Slot für die Ausfahrt eines Güterzuges zu finden, den Ausschluss von Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen. Ist eine Ad-hoc-Zugtrasse mangels Kapazität auf den angrenzenden Streckenabschnitten nicht konstruierbar, so bedarf es ohnehin nicht der Kapazität im Bahnhof. Im Übrigen sind, wie in den Feststellungen aufgezeigt, selbst unter Berücksichtigung einer Aufenthaltszeit im Bahnhof von mindestens 45 Minuten Kapazitäten für die Konstruktion von Ad-hoc-Trassen verfügbar.

Durch die Vorgehensweise, Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen generell auszuschließen, obwohl entsprechende Kapazitäten vorhanden sind, verstößt die A** gegen ihre Verpflichtungen gemäß § 56 Abs 1 und § 63 Abs 1 EisbG. Der gänzliche Ausschluss widerspricht zum einen dem Grundsatz einer möglichst **effektiven Nutzung** der Eisenbahninfrastruktur (§ 63 Abs 1 EisbG). Indem vorhandene Kapazitäten nicht zur Verfügung gestellt werden, wird die Eisenbahninfrastruktur nicht effektiv genutzt. Insofern ist der gänzliche Ausschluss auch **nicht angemessen**.

Die Regelung ist **diskriminierend**. Wie der VwGH in seinem Erkenntnis vom 21.10.2014 zu 2013/03/0112 ausgesprochen hat, verlangt das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechts gehört, nach der Rechtsprechung des EuGH, dass

vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (vgl. EuGH vom 07.06.2005, Rs C-17/03, VEMW ua, Slg 2005, I-5016, Rz 48; vgl. zu diesem Urteil etwa VwGH vom 28.04.2006, 2004/05/0322 (VwSlg 16.914 A/2006)), wobei eine Diskriminierung nicht nur in offensichtlicher Weise, sondern auch in versteckter Form erfolgen kann, die tatsächlich zu dem gleichen (diskriminierenden) Ergebnis führt (vgl. etwa dazu EuGH vom 05.02.2014, Rs C-385/12, Hervis Sport, Rz 30). Infrastrukturkapazitäten sind gemäß §§ 56 Abs 1, 63 Abs 1 EisbG diskriminierungsfrei zuzuweisen. Damit ist eine Regelung, welche die Zuweisung von Kapazität ohne sachliche Rechtfertigung ausschließt, nicht vereinbar.

Nach der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten, somit allgemein zugänglichen Information sind Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zügen an Werktagen nicht möglich. Tatsächlich bestehen jedoch entsprechende Kapazitäten, welche die A** regelmäßig zuweist. Dass diese Möglichkeit besteht, wissen nur diejenigen Fahrwegkapazitätsberechtigten, welche die entsprechende Information von der A** erhalten haben. Andere, insbesondere neu in den Markt eintretende Fahrwegkapazitätsberechtigte, welche die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu Rate ziehen, erhalten diese Information nicht. Die formal für alle Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise geltende Regelung ist insofern diskriminierend, als sie diese Marktteilnehmer benachteiligt. Sie läuft der Zielsetzung gemäß § 54 Z 2 EisbG, nämlich der Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt, sowie dem Grundsatz der **Gleichbehandlung** (§ 63 Abs 1 EisbG) zuwider.

Damit wirkt sie zugleich **marktverzerrend**. Diejenigen Marktteilnehmer, welche über den Informationsvorsprung verfügen, sind gegenüber denjenigen im Vorteil, die von der Möglichkeit der Zuweisung von Kapazitäten nicht wissen. Die Regelung ist darüber hinaus **intransparent**. Sie verschleiert, dass im Bahnhof Spielfeld-Straß Kapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen vorhanden sind und zugewiesen werden.

Rechtlich irrelevant ist das Bestreben der A**, Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Einsatz von Mehrsystem-Triebfahrzeugen anzuhalten, welches sie in ihrer Stellungnahme vom 08.03.2024 (S 3) anführt. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sie die verfügbare Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Setzt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Mehrsystem-Triebfahrzeuge ein, darf es deshalb nicht vom Zugang ausgeschlossen werden.

Der gänzliche Ausschluss von Tfz-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen in der Verkehrsstation Spielfeld-Straß verstößt gegen Bestimmungen des EisbG und ist daher für unwirksam zu erklären.

Zum Spruchpunkt 2):

Im Spruchpunkt 2) wird der A** die Herstellung des rechtskonformen, der in Spruchpunkt 1) erfolgten Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes aufgetragen. Damit wird der A** als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG ein dem 6. Teil des EisbG nicht entsprechendes sowie marktverzerrendes Verhalten untersagt – nämlich die Veröffentlichung

von Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf ihrer Internetseite, welche diesen Rechtsvorschriften nicht entsprechende sowie marktverzerrende Inhalte aufweisen – und zugleich ein den Rechtsvorschriften 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 den im Internet abrufbaren Dokumenten der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, 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 EiszG die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, 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 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 € 30,-.

Wien, am 22.05.2024

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

z.A.