

GZ: SCK-25-034

# B E S C H E I D

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller sowie MR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag.<sup>a</sup> Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder in der Sitzung vom 17.12.2025 beschlossen:

## I. Spruch

Die Beschwerde der AAAA wird abgewiesen.

## II. Begründung

### 1 Maßgeblicher Verfahrensgang

1. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) AAAA übermittelte am 05.09.2025 eine Beschwerde, in der es auf das Wesentlichste zusammengefasst ausführt, die App<sup>1</sup> „IIII“, die von der BBBB hergestellt und unter kostenpflichtiger Lizenz angeboten wird, sei den EVU als Teil des Mindestzugangspakets (MZP) zur Verfügung stellen.
2. Die BBBB äußerte in ihrer Stellungnahme insbesondere wettbewerbsrechtliche Bedenken hinsichtlich der Bereitstellung der App als Teil des MZP.
3. Nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens forderte die Behörde die beiden Parteien zur Akteneinsicht auf und gab ihnen nochmals die Möglichkeit, binnen einer Frist von zwei Wochen Stellung zu nehmen. Es gingen keine weiteren Stellungnahmen ein.

---

<sup>1</sup> Synonym: Softwareanwendung, Anwendungsprogramm, Applikation oder schlicht Software.

## **2 Festgestellter Sachverhalt**

### **2.1 Schriftliche Aufträge an Eisenbahnverkehrsunternehmen**

4. Mittels Aufträgen gemäß der betrieblichen RRRR (R) der BBBB (auch: „Befehl“) werden den EVU Informationen betreffend die betrieblichen Verfahren und Sicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Gleisbereich bereitgestellt, um die Sicherheit des Bahnbetriebs zu gewährleisten.
5. Aktuell werden Aufträge gemäß betrieblicher RRRR (R) als „schriftliche Befehle“ in ausgedruckter Form den EVU (bzw deren LokführerInnen) zur Verfügung gestellt, deren Kenntnisnahme von diesen zu bestätigen ist. In Zukunft<sup>2</sup> soll das primär über eine digitale bzw elektronische Datenschnittstelle – die sogenannte „ZZZZ-Schnittstelle“<sup>3</sup> – erfolgen. Der sogenannte „elektronische Befehl“ soll den aktuell noch verwendeten „schriftlichen Befehl“ ablösen. Die Nutzung des Befehls gemäß der betrieblichen RRRR (R) in elektronischer Form ist ab seiner Einführung für EVU verpflichtend.

### **2.2 ZZZZ-Schnittstelle**

6. Eine Schnittstelle<sup>4</sup> ist ein Satz informationstechnischer Regeln und Protokolle, der es verschiedenen Softwareanwendungen ermöglicht, miteinander zu kommunizieren und Informationen auszutauschen. Sie fungiert als eine Art „Vermittler“, der es Softwareentwicklern erlaubt, in einer anderen Software bestehende Funktionen in ihren eigenen Softwareanwendungen zu nutzen, anstatt diese von Grund auf neu zu erstellen. Beispiele hierfür sind die Einbindung von Google Maps auf einer Website oder das Abrufen von Wetterdaten in einer Wetter-App.
7. Über die von der BBBB im Rahmen des Mindestzugangspakets (MZP) bereitgestellte ZZZZ-Schnittstelle werden unter anderem Informationen zu Aufträgen gemäß betrieblicher RRRR (R) technisch bereitgestellt. Dh, diese Informationen sind für andere Softwareanwendungen dort abrufbar und infolgedessen weiterverwendbar. Alle EVU können auf diese Schnittstelle mittels gängiger Informationstechnologie zugreifen und diese uneingeschränkt verwenden. Hierfür müssen EVU einen gewissen technischen und wirtschaftlichen Aufwand betreiben, um an diese Informationen zu gelangen, weil abhängig von der konkreten Verwendung insbesondere eine Internetdatenverbindung und gegebenenfalls bestimmte Softwareanwendungen benötigt werden. Die dort abrufbaren Informationen werden dabei mit standardisierten und in der Informationstechnik gängigen Schnittstellentechnologien in einem maschinenlesbaren Datenformat angeboten. Diese Art und Weise der Informationsbereitstellung und des Informationsabrufs entspricht dem aktuellen informationstechnischen und wirtschaftlichen Standard.
8. Gemäß Spezifikation der ZZZZ-Schnittstelle können Zugangsberechtigte sogar mehr Informationen abrufen als „nur“ den elektronischen Befehl – nämlich: Buchfahrplan, Langsamfahrstellen und Fahrempfehlungen. Die BBBB stellt den EVU auch diese zusätzlichen Informationen über die ZZZZ-Schnittstelle im Rahmen des MZP – dh, ohne Mehrkosten für die EVU – zur Verfügung.
9. Um die Informationen zu visualisieren und damit insbesondere für MitarbeiterInnen (insbesondere ZugführerInnen) direkt nutzbar zu machen, müssen sie erst aus der ZZZZ-Schnittstelle abgerufen und aufbereitet werden. Diese „Aufbereitung“ kann über eine „Visualisierungs-App“, die von EVU

---

<sup>2</sup> Zunächst geplant ab Netzfahrplanperiode 2025. Aufgrund technischer Schwierigkeiten wurde der Termin auf noch unbestimmte Zeit verschoben.

<sup>3</sup> Die BBBB verwendet „ZFM“ als Abkürzung für „elektronisches Zugfahrtmanagement“.

<sup>4</sup> Technisch auch „Programmierschnittstelle“ oder „API“ für Application Programming Interface.

zugekauft oder selbst erstellt werden muss, erfolgen. Die Informationen können aber prinzipiell auch auf andere Art und Weise von einem EVU für MitarbeiterInnen visualisiert und insofern nutzbar gemacht werden. ZB können EVU die Informationen auch auf Papier ausdrucken oder als PDF-Datei verarbeiten.

10. Damit im Falle des Ausfalls der digitalen Systeme der Fahrbetrieb aufrechterhalten werden kann, werden Aufträge gemäß RRRR (R) dann entweder per Zusprechen mittels Sammelbefehl oder als Papierausdruck übermittelt. Die BBBB nennt das „Rückfallebene“.
11. Für EVU sind die Informationen – dh, der Inhalt – aus technischer Sicht „ab ZZZZ-Schnittstelle“ mittels informationstechnischer Hilfsmittel abruf- bzw. verarbeitbar. Eine Visualisierungs-App stellt aus Sicht eines EVU daher eines von mehreren möglichen Mitteln dar, um Informationen aus der Schnittstelle abzurufen und zu verarbeiten.

### 2.3 App „IIII“

12. Die BBBB bietet den EVU die App „IIII“ in zwei Varianten an: „IIII light“ und „IIII pro“. In der „light-Variante“ wird nur der „elektronische Befehl“ abgebildet, während die „pro-Variante“ darüber hinaus auch die Leistungen „Technisches Monitoring“, „Langsamfahrstellen“, „Aktueller (Buch-)Fahrplan“ und „Fahrempfehlungen“ visuell darstellt.
13. Die Preise der beiden App-Varianten betragen laut Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025:

*Abbildung 1: Preise für die App IIII lt SNNB.*

14. Die Preise der beiden App-Varianten betragen laut Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026:

*Abbildung 2: Preise für die App IIII lt SNNB.*

15. Die App „IIII“ dient der Anzeige und gegebenenfalls Quittierung der elektronischen Informationen, dh die zugfahrtrelevanten Inhalte werden auf Basis der ZZZZ-Schnittstelle integriert, indem sie dort abgerufen und in der App für Menschen lesbar dargestellt werden. Weder ergänzt noch verändert die App den Inhalt der über die Schnittstelle bereitgestellten Informationen oder hat einen sonstigen, eigenen Informationsgehalt. Sie ist lediglich eine Form der Darbietung, Illustration bzw. visuellen Wiedergabe der Informationen und dient insofern nur der für Menschen bedienerfreundlichen Benutzbarkeit.
16. Beide App-Varianten werden kostenpflichtig angeboten. Für ihre Nutzung wird ein Gerät („Tablet“) benötigt, das entweder mit dem Betriebssystem „iOS“ oder „Android“ zu betreiben ist. Andere Betriebssysteme werden aktuell nicht unterstützt. Die BBBB empfiehlt die Verwendung von mobilen Tablets mit folgenden Minimalanforderungen an die Geräte-Hardware:

*Abbildung 3: IIII Minimalanforderungen Tablets. Quelle: „Anforderungen an die für IIII verwendete Hardware“ (2024-08-30), 5.*

## 2.4 Andere verfügbare Apps

17. Neben der App „IIII“ stehen den EVU zumindest noch folgende andere, alle relevanten Sicherheitsvorgaben erfüllende Apps kostenpflichtig zur Verfügung, mit denen Informationen aus der ZZZZ-Schnittstelle abgerufen und verarbeitet, dh insbesondere visuell dargestellt werden:

- „TTTT“
  - Hersteller: XXXX
- „DiLoc|Sync“
  - Hersteller: cn-mobility GmbH

18. Die App „TIM“ wird über das Betriebssystem Windows betrieben. Die App „DiLoc|Sync“ kann wahlweise mit den Betriebssystemen Android, iOS, Windows und über einen „Internet-Browser“ betrieben werden. Sie ist außerdem für Geräte mit 6 bzw 10 Zoll Bildschirmgröße ausgelegt.

## 2.5 Betriebssysteme

19. Am Markt sind mehrere Betriebssysteme für (mobile) Geräte (gegenständlich relevant sind vor allem Handys, Tablets und Notebook-Computer), auf denen Apps betrieben werden können, verfügbar. Von allen verfügbaren Betriebssystemen decken „Android“ und „iOS“ auf Tablets und Handys gemeinsam einen Marktanteil von annähernd 100% ab. Für Notebook-Computer wiederum decken die Betriebssysteme „Windows“, „Mac OS“ und „Linux“ gemeinsam annähernd 100% des Marktes ab.

## 3 Beweiswürdigung

20. Die Feststellungen zu Aufträgen gemäß betrieblicher RRRR, zur ZZZZ-Schnittstelle und zur App „IIII“ ergeben sich zum einen aus von der BBBB veröffentlichten Unterlagen (zB Website oder Schienennetz-Nutzungsbedingungen), von denen die Wesentlichsten im Folgenden beispielhaft angeführt werden.

*Abbildung 4: Öffentlich zugängliche Informationen zum Befehl gemäß betrieblicher RRRR Quelle: (Stand: #.12.2025)*

*Abbildung 5: Informationen zur Rückfallebene bei Ausfall. Quelle: (Stand: #.12.2025)*

*Abbildung 6: Beschreibung der verwendeten, dem technischen Standard entsprechenden Technologie Quelle: (Stand: #.12.2025)*

*Abbildung 7: Kurz-Information zur ZZZZ-Schnittstelle. Quelle: (Stand: #.12.2025)*

*Abbildung 8: Beschreibung der Funktion der App IIII. Quelle: (Stand: #.12.2025)*

*Abbildung 9: Funktionsumfang IIII. Quelle: (Stand: #.12.2025)*

21. Zum anderen liegen der Behörde auch die betriebliche RRRR selbst und nichtveröffentlichte Unterlagen zur ZZZZ-Schnittstelle und der App „III“ vor,<sup>5</sup> die jeweils zum Akt genommen wurden.
22. Feststellungen zur allgemeinen technischen Funktion und Verwendung von Programmierschnittstellen gründen sich auf dem Fachwissen der MitarbeiterInnen der Schienen-Control GmbH, Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission, sowie der Behörde vorliegenden technischen Fachartikeln und Unterlagen. Dasselbe gilt für Feststellungen, dass die Bereitstellung von Informationen über eine (Internet-)Datenverbindung und Programmierschnittstelle dem technischen und wirtschaftlichen Standard entspricht.<sup>6</sup> Die Quellen wurden zum Verfahrensakt genommen.
23. Die Feststellungen zu anderen am Markt verfügbaren Apps ergeben sich einerseits aus öffentlich zugänglichen Unterlagen,<sup>7</sup> die zum Akt genommen wurden. Andererseits wurden der Behörde im Rahmen der Marktbeobachtung – konkret: informelle Gespräche zwischen Vertretern von EVU und MitarbeiterInnen der Schienen-Control GmbH<sup>8</sup> – ergänzende Informationen über die App TTTT der XXXX bekannt.
24. Die Feststellungen zu Betriebssystemen beruhen auf Recherchen im Internet und sind über öffentlich zugängliche Quellen verifizierbar. Unter vielen wurden mehrere Statistiken der Website [www.statista.com](http://www.statista.com) zum Akt genommen wie beispielhaft:

---

<sup>5</sup> Abrufbar zB über den Link; Anmerkung: Es werden Zugangsdaten benötigt.

<sup>6</sup> Vgl unter vielen <https://www.redhat.com/en/topics/api/what-are-application-programming-interfaces>; <https://www.cloudflare.com/de-de/learning/security/api/what-is-an-api/>; <https://zim.uni-wuppertal.de/de/unsere-dienste/buw-api/>; <https://www.tu.berlin/ub/suchen-ausleihen/suche-nach-papers-normen/freie-online-ressourcen/apis-fuer-wissenschaftliche-ressourcen>; oder auch <https://de.wikipedia.org/wiki/Programmierschnittstelle>. Für technische Details vgl zB Chilja Speransky, Zur Nutzerfreundlichkeit von API-Dokumentation in der Praxis: Überprüfung von Heuristiken zur Erstellung von API-Dokumentation (2017) [frei zugänglich unter [https://www.opendata.uni-halle.de/bitstream/1981185920/13107/1/Speransky-Chilja\\_Zur\\_Nutzerfreundlichkeit\\_von\\_API-Dokumentation.pdf](https://www.opendata.uni-halle.de/bitstream/1981185920/13107/1/Speransky-Chilja_Zur_Nutzerfreundlichkeit_von_API-Dokumentation.pdf)]. (Stand der Links jeweils: #.12.2025)

<sup>7</sup> Vgl zB <https://cn-mobility.eu/de/beitraege/dilocsync-elektronischer-befehl-die-zukunft-der-zugfahrtensteuerung>; <https://cn-mobility.eu/de/leistungen/dilocsync>; [https://cn-mobility.eu/api/media/file/EI\\_2024-05\\_Dynamischer%20Fahrplan.pdf](https://cn-mobility.eu/api/media/file/EI_2024-05_Dynamischer%20Fahrplan.pdf); <https://news.microsoft.com/de-at/obb-und-microsoft-auf-dem-weg-zum-papierlosen-zugverkehr/>. (Stand der Links jeweils: #.12.2025)

<sup>8</sup> § 74a Abs 1 EisbG iVm § 1 Z 7 der Verordnung der Schienen-Control Kommission gemäß § 81 Abs 4 Satz 2 EisbG zur Ermächtigung der Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung von Aufgaben im Namen der Schienen-Control Kommission.

## Marktanteile der Betriebssysteme in Österreich im Januar 2025

Veröffentlicht von [Statista Research Department](#), 05.02.2025



Windows von Microsoft war mit einem Marktanteil von rund 76,6 Prozent im Januar 2025 das am weitesten verbreitete Betriebssystem in Österreich. OS X, das Desktop-Betriebssystem von Apple, lag mit einem Anteil von rund 14,55 Prozent der Seitenzugriffe auf dem zweiten Platz. Die Daten wurden anhand der Anteil der Seitenaufrufe mit Desktop- und Notebook-PCs, Tablets und Spielekonsolen (ohne Smartphones) erhoben.

### Mobile Betriebssysteme in Österreich

Unter den [mobilen Betriebssystemen](#) war Android im Dezember 2024 mit einem Anteil von rund 70,1 Prozent in Österreich am weitesten verbreitet. Das von Google entwickelte mobile Betriebssystem ist auf Smartphones diverser Hersteller beim Kauf bereits vorinstalliert und ermöglicht den Zugriff auf zahlreiche Google-Dienste. Aktuell beherrschen zwei verschiedene Betriebssysteme den Smartphone-Markt: Android und iOS.

Abbildung 10: Marktanteile Betriebssysteme in Österreich. Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/431623/umfrage/marktanteile-der-betriebssysteme-in-oesterreich/> (Stand: #.12.2025)

## 4 Rechtliche Beurteilung

### 4.1 Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission

25. Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission in der gegenständlichen Sache ist gemäß § 74 Abs 1 EisbG gegeben.

### 4.2 Weitere rechtliche Erwägungen

#### Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG

26. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben gemäß § 58 Abs 1 EisbG unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket (MZP) zu gewähren:
1. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
  2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
  3. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
  4. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind. (Hervorhebung nur hier)
27. Zugangsberechtigten ist das Mindestzugangspaket gemäß § 58 Abs 2 EisbG vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.
28. Informationen sind die bedeutungsvolle und interpretierte Form von Daten, wobei Daten wiederum Rohwerte, also Zeichen, Zahlen, Symbole oder Messwerte ohne Kontext oder Bedeutung sind. Informationen entstehen daher, wenn Daten in einen Kontext gesetzt und verarbeitet und so für Menschen oder Systeme relevant werden. Informationen im Sinn des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG sind dementsprechend

solche, die ein EVU benötigt, um Fahrwege technisch, betrieblich, administrativ und organisatorisch nutzen zu können. Diese Informationen dienen der Wahrung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur. Sie müssen dementsprechend

- für die tatsächliche Durchführung oder den Betrieb relevant sein,
- in direktem Zusammenhang mit der zugewiesenen Fahrwegkapazität stehen und
- erforderlich – dh, nicht bloß nützlich – sein, damit ein konkreter Eisenbahnbetrieb auf dem zugewiesenen Fahrweg tatsächlich möglich ist.

29. Aufträge der BBBB gemäß der betrieblichen RRRR (R) sind, wie festgestellt, an EVU gerichtete Informationen betreffend die betrieblichen Verfahren und Sicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Gleisbereich und dienen der Sicherung des Bahnbetriebs. Unabhängig von der Form – digital oder ausgedruckt – sind solche Aufträge daher als Informationen im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG zu werten.
30. Im gegenständlichen Verfahren stellt sich im Weiteren die Frage, was unter dem Begriff „Informationen“ gemäß Z 4 zu verstehen ist; insbesondere, ob die Infrastrukturbetreiberin diese den EVU in einer bestimmten (technischen) Art und Weise – konkret: in einer für MitarbeiterInnen von EVU lesbaren App – zur Verfügung stellen muss. Die Materialien<sup>9</sup> weisen lediglich darauf hin, dass sich der Leistungskatalog des § 58 Abs 1 EisbG an den Vorgaben im Anhang II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU orientiert. Die Richtlinie selbst enthält allerdings keine weiteren Hinweise auf den Bedeutungsinhalt bzw -umfang des Begriffs „Informationen“ im gegenständlichen Zusammenhang. Auch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 (TSI zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“) enthält keine Definition des Begriffs.
31. Die beschwerdeführende AAAA argumentiert zusammengefasst, dass die App „III light“ Teil des MZP sei, sie auf allen am Markt üblichen Betriebssystemen betriebsfähig sein müsse und außerdem auch andere Bildschirmgrößen unterstützt werden müssten. Daneben sei auch die Leistung „Fahrempfehlung“ in der „light-Variante“ der App als Teil des MZP bereitzustellen.
32. Die BBBB argumentiert zusammengefasst, dass die Bereitstellung der App „III light“ als Teil des MZP aufgrund von wettbewerbsrechtlichen Bedenken (Arg: es gebe andere App-Anbieter) nur nach bescheidmäßiger Entscheidung der Schienen-Control Kommission umgesetzt werden könne. Außerdem seien die Betriebssysteme iOS und Android die gängigsten mobilen Betriebssysteme, die empfohlene Bildschirmgröße arbeitsmedizinisch mit dem Arbeits-Verkehrsinspektorat abgesprochen und würden die Informationen über die ZZZZ-Schnittstelle auch betriebssystemunabhängig bereitstellt. Die Leistung „Fahrempfehlung“ in der „pro-Variante“ von III wiederum sei keine Leistung des MZP gemäß § 58 Abs 1 EisbG.

### **Einordnung der App III light zur Visualisierung von Informationen**

33. Das Eisenbahnwettbewerbsrecht ist grundsätzlich technologieneutral gehalten,<sup>10</sup> gilt also – plakativ ausgedrückt – für „einfache“ Dampflokomotiven auf Holzschwellengleisen genauso wie für

---

<sup>9</sup> ErIRV 841 BlgNR XXV GP, 7. Der AB 870 BlgNR XXV GP des Verkehrsausschusses ist für das Begriffsverständnis ebenfalls wenig hilfreich.

<sup>10</sup> Natürlich unter Bedachtnahme des Systems „Eisenbahn“ an sich. Vgl (in einer Zusammenschau) Erwägungsgründe 6, 8, 15, 24, 38, 39, 42, 43, 44, 46, 47, 48 (gegenständlich besonders relevant), 50, 55, 58, 61, 66, 72, 80 der Richtlinie 2012/34/EU bzw auch Erwägungsgründe 13, 14, 17 und Art 6 und 8 der

Hochgeschwindigkeitszüge auf modernen ECTS-Strecken.<sup>11</sup> Darüber hinaus richtet sich das EibG an EVU, also organisatorische Einheiten, die Menschen, technische Hilfs- und sonstige Betriebsmittel nutzen, um ihre unternehmerischen Ziele zu verfolgen und erreichen. Die Begriffe des EibG sind daher unter diesen Gesichtspunkten zu verstehen.

34. Nach dem Wortlaut des Gesetzes sind die „erforderlichen“ Informationen iSd § 58 Abs 1 Z 4 EibG „angemessen“ und „wirtschaftlich realistisch“ bereitzustellen. Infrastrukturbetreiberinnen haben diese Informationen also in einer Art und Weise bereitzustellen, die aus Sicht der EVU für die Durchführung oder den Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes notwendig und hinreichend ist. Hierbei setzt das EibG zwar einen angemessenen und wirtschaftlich realistischen Zugang voraus, es verlangt aber nicht, dass einem EVU dabei überhaupt keine (Investitions-)Kosten oder ein sonstiger Aufwand für die Durchführung oder den Betrieb eines Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, entstehen dürfen. Vielmehr entspricht es der wirtschaftlichen Realität, dass es aufgrund des Betriebes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens betrieblich notwendig ist, auch und insbesondere im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Technologien Investitionen zu tätigen und/oder sich hierdurch Änderungen der Kosten in jede Richtung ergeben können.
35. Aus dem EibG ergeben sich darüber hinaus keine konkreten Vorgaben, in welcher „technischen Realisierung“ Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EibG bereitzustellen sind. Insbesondere verlangt das Gesetz gerade keine konkrete Darstellungsform für menschliche Nutzer wie gegenständlich die TriebfahrzeugführerInnen. Das ist insofern konsequent und sinnvoll, als Informationen im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EibG, die ja nicht nur Aufträge gemäß betrieblicher RRRR (R) umfassen, nicht immer notwendigerweise von Menschen verarbeitet bzw direkt genutzt werden müssen. Es obliegt vielmehr der Verantwortung eines individuellen EVU und hängt insofern auch von dessen technischen und wirtschaftlichen Ressourcen und Gegebenheiten ab, auf welche Art und Weise Informationen genutzt werden.
36. Hiervon ausgehend ist also zwischen der Bereitstellung der Information im eigentlichen Sinn (Inhalt) und dem Medium/Träger bzw der technischen Umsetzung zu unterscheiden. Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EibG müssen nach Wortlaut und Sinn und Zweck der Norm in einer Form bereitgestellt werden, die es den Adressaten des 6. Teils des EibG – den EVU – ermöglicht, Eisenbahnverkehrsdienste mit den ihnen zur Verfügung stehenden Betriebsmittel ordnungsgemäß zu planen, durchzuführen und bei Bedarf anzupassen. Die Bereitstellung muss dabei auf nichtdiskriminierende Weise erfolgen, sodass alle Zugangsberechtigten unter gleichen Bedingungen Zugang zu den für den Zugbetrieb erforderlichen Informationen erhalten. Dabei hat die Bereitstellung der erforderlichen Informationen für EVU im Rahmen des MZP in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung unter Berücksichtigung des regulierungsrechtlichen Kostenrahmens zu stehen und nur die tatsächlich benötigten Leistungsbestandteile zu enthalten. Ziel der Regelungen des § 58 EibG ist daher, dass aus Sicht des EVU alle erforderlichen Informationen im Rahmen des MZP mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln auf Grundlage aktueller, standardisierter technischer Anforderungen zugänglich und nutzbar sind. Der Begriff „Informationen“ im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EibG bezieht sich dementsprechend auf

---

Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

<sup>11</sup> ECTS ist das sogenannte European Train Control System, das dem aktuell höchsten technischen Standard entspricht. Details sind gegenständlich irrelevant, für Näheres hierzu vgl aber zB <https://www.dbinfrago.com/web/schienenennetz/etcs/grundlagen-etcs/grundwissen-etcs-12285634>



eine angemessene und wirtschaftlich realistische Bereitstellung der Inhalte und nicht auf ein konkretes technisches Mittel der Übertragung oder eine bestimmte visuelle Darstellung.

37. Im Ergebnis können von Seiten eines EVU die Informationen über die ZZZZ-Schnittstelle mit wirtschaftlich und technisch üblichen und insofern angemessenen Hilfs- bzw Betriebsmittel abgerufen und verarbeitet werden. Sie sind somit für alle EVU diskriminierungsfrei zugänglich und verwendbar. Daher ist die ZZZZ-Schnittstelle die „Quelle“ der bereitzustellenden Informationen (Inhalte) gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG und somit Teil des MZP.
38. Die App „IIII“ hingegen nimmt, wie festgestellt, an den über die ZZZZ-Schnittstelle bereitgestellten Informationen keine inhaltlichen Ergänzungen oder Veränderungen vor. Sie hat daher keinen sonstigen, eigenen oder weitergehenden Informationsgehalt. Sie visualisiert lediglich die Informationen, dient demgemäß nur einer für Menschen benutzerfreundlichen Darstellung und ist insofern nur eine mögliche Variante der Verarbeitung der Informationen. Hieraus ergibt sich, dass die App weder dem Wortsinne nach unter den Begriff „Informationen“ fällt noch aus Sicht der EVU „erforderlich“ ist. Damit ist sie nicht unter den Begriff der erforderlichen Informationen im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG subsumierbar und deswegen nicht Teil des MZP.

### **Weitere Vorbringen**

39. Schließlich kann die Behörde auch dem weiteren Vorbringen der AAAA nicht folgen. Zum einen kann eine App, die über den elektronischen Befehl hinaus zusätzlich auch die Leistung „Fahrplanempfehlungen“ abbildet („pro-Variante“), nicht Teil des MZP sein, wenn schon eine App, die nur den elektronischen Befehl visualisiert („light-Variante“), nicht Teil des MZP ist, womit dieses Vorbringen mit obigen Ausführungen als miterledigt zu sehen ist.
40. Zum anderen gibt es, wie festgestellt, neben der BBBB mehrere andere Anbieter von Apps, mit denen die Informationen der ZZZZ-Schnittstelle abgerufen und visualisiert werden können. Diese Apps decken zusammengefasst alle am Markt relevanten Betriebssysteme ab, entsprechen den relevanten Sicherheitsbestimmungen und sind auch für andere Bildschirmgrößen verfügbar. Es gibt daher einen funktionierenden Markt für solche Apps, sodass für die Schienen-Control Kommission hier weder eine Diskriminierung von EVU noch eine Marktverzerrung erkennbar ist.
41. Aus den genannten Gründen war spruchgemäß zu entscheiden.

## **III. 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 wurde. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der VwG-EGebV EUR 50.

Wien, am 17.12.2025

Schienen-Control Kommission  
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

- AAAA
- BBBB