

An die

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

F: +43 1 5050707 180

office@schienencontrol.gv.at

DVR-Nr: 1060163

GZ: SCK-15-001

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier und em. Univ.-Prof. DI Dr. Klaus Rießberger als weitere Mitglieder im gemäß § 74 EisbG von Amts wegen eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend Rückbau von PZB-Ausrüstung im Zusammenhang mit ETCS-Level-2-Betrieb zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) Das Verfahren wird eingestellt.
- 2) Die Anträge der W** vom 12.06.2015,
 - a. *„Die Schienen-Control Kommission möge der Ö** auftragen, bis zur Entscheidung dieses Verfahrens keine Baumaßnahmen hinsichtlich des Rückbaus und der Verdichtung der Blockabstände vorzunehmen.“* sowie
 - b. *„Die Schienen-Control Kommission möge der Ö** aufgrund der Verletzung ihrer Mitwirkungs- und Auskunftspflicht eine Verwarnung erteilen und der Ö** neuerlich die Beantwortung der Fragen auftragen.“*

werden **zurückgewiesen**.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Email vom 03.12.2014 informierte die W** die Schienen-Control GmbH über einen Vorfall am 28.11.2014 und führte wie folgt aus:

„Am Freitag, dem 28.11.2014 hat die W** während der Ausreisespitze um 16:22 ihren in Wien Westbahnhof bereitstehenden Zug 922 durch eine zweite Garnitur verstärkt, um den starken Reisendenaufkommen zu entsprechen. Die erforderlichen administrativen Abstimmungen mit der Ö** erfolgten im Vorfeld.

Nach dem Kuppeln der Garnituren konnte eines der vier Zugsicherungssysteme (ETCS II) der Doppelgarnitur nicht mehr aktiviert werden. ETCS II ist gem. Punkt 3.3.3.4 Zugbeeinflussungssystem der SNNB der Ö** Voraussetzung für die Nutzung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten.

Noch vor der geplanten Abfahrt wurden die Garnituren wieder geteilt, um wieder als getrennte Züge nach Salzburg zu fahren. Die Garnitur ohne ETCS II wurde über die Altbaustrecke durch den Wienerwald umgeleitet. Die Garnitur mit ETCS II konnte planmäßig über die Neubaustrecke verkehren.

Anbei darf ich Ihnen den Ablauf des Vorfalles im Detail schildern:

16:35: Entscheidung des Betriebsleiters der W** nach Problemen beim Verdoppeln von Zug 922, die beiden Garnituren getrennt zu fahren
16:38: Info an die Fahrdienstleitung (Fdl) über die getrennte Zugführung mit/ohne ETCS und BEKO wegen Abweichungsbestellung – BEKO fordert schriftliche Bestellung
16:39 - 16:45: schriftlich Abweichungsbestellung für die beiden Züge
17:05: Eingang Email Beko mit der Abweichungs - Faplo für Zug 922
17:06: Befehlsbeigabe an Triebfahrzeugführer (TfzF) durch Fdl
17:11: Ausfahrt für Zug Zug 922 gestellt. Zug fährt über Strecke 101
17:22: Eingang Email BEKO mit Abweichungsbestellung - Faplo für Zug 20922
17:23: Befehlsbeigabe an TfzF von Fdl
17:28 Ausfahrt für Zug 20922 gestellt. Zugfahrt über Strecke 130, Bereits in Hütteldorf Überholung durch railjet mit Abfahrt 17.30

Beide Züge schlussendlich mit knapp 1 Stunde Verspätung ans Ziel gekommen.

Das normkonforme Vorgehen der Ö** und der W** endete mit einer Ausgangsverspätung der ersten Garnitur von 31 Minuten und einer Verspätung von 48 Minuten für die zweite Garnitur. Bis zur Ankunft in Salzburg erhöhte sich diese auf 59 Minuten.

Dieses Ergebnis ist aus Sicht der W** nicht nur unzufriedenstellend, sondern stellt im Lichte der Gestaltung des Punkt 3.3.3.4 der SNNB in der gültigen Fassung eine Diskriminierung dar. Punkt 3.3.3.4 der SNNB lautet wie folgt:

Hinsichtlich der Ansprechpersonen für ETCS wird auf Kapitel 1.8.1 verwiesen.

Die Neubauabschnitte Wien – St. Pölten (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen) dürfen trotz Ausstattung mit reduzierter Signalausrüstung nur mit Fahrzeugen mit tauglicher ETCS Level 2 Ausrüstung befahren werden. Die Ausstattung mit Signalen erfolgte ausschließlich als technische Rückfallebene!

Ausnahme: Die Neubaustrecke Unterinntal ist vom 15. Dezember 2013 bis 1. Juli 2015 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr allein dem Güterverkehr gewidmet. In diesem Zeitraum kann die Neubaustrecke Unterinntal auch mit dem Zugsicherungssystem PZB befahren werden.

Alle anderen Strecken mit ETCS-Ausrüstung können auch mit PZB befahren werden (Dualbetrieb ETCS und PZB).

Wenn ein Abschnitt der Neubaustrecken Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden soll und das führende Fahrzeug nicht mit tauglichem ETCS ausgerüstet ist, so hat das EVU vor Beginn der Fahrt – spätestens beim Passieren der Staatsgrenze – den Infrastrukturbetreiber zu informieren und eine Umleitung über die entsprechende Bestandsstrecke zu bestellen. Wird die ETCS Einrichtung während der Fahrt gestört und soll ein Abschnitt der Neubaustrecke Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden, so hat der Triebfahrzeugführer unmittelbar nach Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter zu verständigen. Der Infrastrukturbetreiber leitet diesfalls den Zug über die entsprechende Bestandsstrecke um.

Gem. der einschlägigen Formulierung dürfen die Abschnitte Wien - St. Pölten sowie das Unterinntal trotz Signalausrüstung nur mit tauglichem ETCS Level 2 befahren werden. Wäre die Störung erst im ETCS L2 Bereich aufgetreten, wäre der Zug mit der Einschränkung auf 160km/h und im PZB Betrieb mit max 3 Minuten Verspätung in St.Pölten angekommen. Die Kunden hätte davon nichts mitbekommen und in Amstetten wäre der Zug wieder pünktlich gewesen. Ob der Zug ohne ETCS L2 in die Strecke einfährt oder ob die Störung nach der Einfahrt auftritt macht aus betrieblicher Sicht keinen Unterschied.

Wie den SNNB weiters zu entnehmen ist, wurde für die Unterinntalstrecke eine Ausnahme von diesem Grundsatz für die Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr eingeführt.

In weiterer Folge statuieren die SNNB, dass alle anderen Strecken mit ETCS Ausrüstung auch mit PZB befahren werden könne Hier gibt es keinerlei Einschränkungen oder Auflagen für die EVU's, die auf diesen Strecken verkehren.

Die unterschiedlichen Regelungen sind aus Sicht der W** sachlich nicht nachvollziehbar und stellen nach unserer Meinung eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung dar. Für die Neubaustrecke Wien – St. Pölten wird, trotz gleicher infrastruktureller Ausstattung wie auf anderen Strecken die über ETCS-Ausrüstung verfügen, eine sachlich nicht gerechtfertigte Einschränkung der Nutzbarkeit eingeführt.

Diese Ungleichbehandlung ist gegenüber der Neubaustrecke im Unterinntal, welche zumindest im Nachtzeitraum ohne ETCS befahren werden kann, aber besonders gegenüber den sonstigen ETCS Strecken, die im Dualbetrieb befahren werden können, evident.

Der Vorfall vom 28.11.2014 hat die gravierenden Auswirkungen dieser Ungleichbehandlung aufgezeigt. So kann das EVU W**, welches aktuell nur auf der Strecke Wien – Salzburg verkehrt, im Falle eines untauglichen ETCS nicht von entsprechenden Ausnahmeregelungen, wie sie für das Unterinntal gelten, oder der Regelung des Dualbetriebes, die eine Beeinträchtigung der Betriebsführung und somit Verspätungsfolgen für die Fahrgäste verhindern oder zumindest minimieren, profitieren.

Weiters ist eine derartige Differenzierung in den SNNB der Ö** sachlich nicht gerechtfertigt. Die Aufstellung von unterschiedlichen Regelungen, insbesondere auch von Ausnahmeregelungen von der grundsätzlichen Regelungen (siehe Ausnahmeregelungen für Unterinntal), für bestimmte Streckenabschnitte, trotz der infrastrukturellen Möglichkeit dualen Betrieb anzubieten, muss sachlich begründet werden. Eine sachliche Begründung für die vorliegende Regelung der SNNB ist der W** nicht ersichtlich.

Somit wird die W** in diesem Zusammenhang gegenüber anderen am Netz der Ö** verkehrenden EVU diskriminiert.

An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass seitens der Ö** am 17.11.2014 mitgeteilt wurde, dass die erst vor wenigen Jahren mit hohem Investitionsaufwand in den neuen Wienerwaldtunnel und die weiteren Tunnel/Streckenbereiche bis St. Pölten eingebaute hochwertige PZB Ausrüstung der Strecke Wien – St. Pölten „rückgebaut“ werden soll. Diese Maßnahme ist aus Sicht der W**, nicht nur wirtschaftlich umfassend zu hinterfragen, da auf diese Weise Investitionen in Gleisinfrastruktur in Millionenhöhe frustriert werden, sondern es entsteht dadurch auch ein Drohpotential für die Möglichkeiten der Betriebsführung im Falle einer Störung des ETCS Systems. Bis dato kann im Störfall auf die Rückfallsebene PZB gewechselt werden, womit ein weitestgehend reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann. Sollte die Ankündigung des Rückbaus umgesetzt werden, fällt diese Rückfallsebene ersatzlos weg. Somit müsste unter erschwerten Bedingungen, mit gravierenden Auswirkungen auf die EVU's ein Betrieb mit v-max 40 km/h im ETCS Störfall geführt werden. Das würde im Wesentlichen zu einem Verkehrskollaps der Fernverkehrsverbindungen der W** führen – und das ohne jede Notwendigkeit, zumal das PZB-System ja erst kürzlich mit hohen Kosten für den Steuerzahler installiert wurde.

Aus Sicht der W** ist diese geplante Maßnahme neben der oben zitierten Diskriminierung dringend zu hinterfragen, da auf diese Weise Investitionsmittel zu stranded Investments werden und darüber hinaus nicht nur die Kapazität im betroffenen Abschnitt vermindert werden kann, sondern auch ein erhebliches Drohpotential für die Betriebsführung im ETCS-Störfall geschaffen wird.

Die W** regt daher die Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens gem. § 74 Abs. 1 Z 3 EisbG zur Überprüfung des Punktes 3.3.3.4 Zugbeeinflussungssystem der SNNB der Ö** an.“

Mit Schreiben vom 09.12.2014 ersuchte die Schienen-Control GmbH die W** um folgende ergänzende Auskünfte:

- „1) Weshalb wurde der hintere Zugteil mit funktionierendem ETCS Level 2 nicht als führendes Fahrzeug verwendet, um die beiden Zugteile als Planzug 922 zu führen?
- 2) Wie oft treten derartige Störungen des ETCS Level 2 auf?
- 3) Weshalb wurde eine Abweichungsbestellung für den Planzug 922 vorgenommen?“

Mit Schreiben vom 10.12.2014 beantwortete die W** die Fragen der Schienen-Control GmbH wie folgt:

- „1) Weshalb wurde der hintere Zugteil mit funktionierendem ETCS II nicht als führendes Fahrzeug verwendet um die beiden Zugteile als Planzug 922 zu führen?

Im Zuge unseres Abweichungsmanagements haben wir auch diese Lösung kurzfristig erwogen, da sie uns nicht in die Lage gebracht hätte, keine Abweichungsbestellung abzugeben. Die Lösung wäre nicht zielführend gewesen, da

- eine Verschiebung der ETCS-losen Garnitur auf ein zumindest 300 m langes freies Abstellgleis des Westbahnhofs,
- das Umfahren dieser Garnitur mit der uneingeschränkt funktionstüchtigen Garnitur auf ein Ausziehgleis am westlichen Bahnhofkopf,
- der Standwechsel auf dieser Garnitur,
- das neuerliche Vereinen der beiden Garnituren
- und eine neuerlicher Standwechsel

keine Option dargestellt haben. Auch, weil davon ausgegangen werden musste, dass das Problem auch in der Vielfachsteuerung einer der beiden Garnituren liegen könnte.

Welcher Zeitbedarf unabhängig davon für o.g. Manipulation während der Hauptverkehrszeit zu veranschlagen gewesen wäre und, ob die Betreiber des Bahnhofs der Manipulation zu dieser kritischen Zeit ad hoc zugestimmt hätte, erlauben wir uns nicht einzuschätzen. Zuletzt: auch in diesem Fall wäre eine erhebliche Verspätung für die Kunden entstanden.

- 2) Wie oft treten derartige Störungen des ETCS II auf.

ETCS Störungen, die nicht durch einen Neustart des Sicherungssystems am Zug oder den Noteinsatz unseres Wartungspartners (mit erheblichen Kosten für den Einsatz innerhalb 60 min zur Störungsbehebung) behoben werden können, stellen bei der W** eine Seltenheit dar. Sie treten mit einer Häufigkeit von weit unter 1 Prozent auf. Aber auch in diesem Ausmaß treten Nachteile für die Kunden auf, die absolut nicht auftreten müssten, würde die SNNB Bestimmung nicht existieren. Im Sinne der sicher auch für die SCK obersten Priorität des Kundenservice ist somit jede unnötige Verspätung oder Belastung der Kunden zu vermeiden (zumal die Systemvoraussetzungen dies erlauben würden)

Für den Fall einer Störung der Vielfachsteuerung im konkreten Fall hatte die W** vorgesorgt und den Zug mit zwei Triebfahrzeugführern besetzt um die Garnituren auch getrennt Führen zu können. Ein vorsorgliches Bestellen auch von adhoc Trassen für alle Eventualitäten ließ das bestehende Bestellregime nicht zu.

Bisher noch nicht aufgetreten war die Kombination aus ETCS-Störung und einer Störung der Vielfachsteuerung.

Neben der Frage der Störungen geht es aber vor allem auch um die Möglichkeit der Entlastungsverkehre.

Die Nachfrage bei der W** hat inzwischen an vielen Tagen und Zeiträumen ein Niveau erreicht, zu dem bestimmte Entlastungsmaßnahmen notwendig wären. Alle verfügbaren Fahrzeuge am Markt, die kurzfristig für eine Miete in Frage kommen würden, verfügen über keine ETCS-Ausstattung, sehr wohl aber pzb-Ausrüstung. Somit würde neben der Sicherheit für die Kunden vor Verspätungen die Aufhebung des ETCS Zwanges aufgrund der Verfügbarkeit alternativer Systeme den Einsatz von Entlastungszügen zur Hebung der Qualität für die Kunden der W** ermöglichen. Dies ist für uns auch der absolut vorrangige Grund, um die Diskriminierung beseitigen zu wollen.

3) Weshalb wurde eine Abweichungsbestellung für Planzug 922 vorgenommen.

Der führende ETCS-lose Zug muss - und das ist auch Grund des Berichts an die SCK – trotz aktiver pzb-Ausrüstung der Neubaustrecke die Altbaustrecke benutzen. Diese Abweichung des Laufwegs verlangte eine Abweichungsbestellung, die in die bekannte Verspätung mündete.“

In der Folge leitete die Schienen-Control Kommission das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein. Mit Schreiben vom 14.01.2015 forderte die Schienen-Control Kommission die Ö** zu einer Stellungnahme zu den Schreiben der W** sowie zur Beantwortung der folgenden Fragen auf:

- „1) Warum soll die bestehende PZB- und Signalausstattung auf den Neubaustrecken Abzw Hadersdorf-Weidlingau – Tullnerfeld – St. Pölten sowie Kundl/Radfeld – Baumkirchen nur in einer Hochfahrphase für ca 3 Jahre erhalten bleiben?
- 2) Wann soll die Entfernung der PZB- und Signalausstattung auf diesen Strecken konkret erfolgen?
- 3) Wird die Ausrüstung dabei zur Gänze entfernt?
- 4) Fällt ETCS aus, so ist ohne PZB-Rückfallebene lediglich ein Staff-Responsible-Betrieb mit deutlich herabgesetzten Geschwindigkeiten möglich. Wie kann der Betrieb auf den beiden Neubaustrecken mit solchen deutlich niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten bewerkstelligt werden?“

Mit Schreiben vom 12.02.2015 nahm die Ö** Stellung und führte wie folgt aus:

„A) Fragen der Schienen-Control Kommission

Ad 1) Warum soll die bestehende PZB- und Signalausrüstung auf den Neubaustrecken Abzw Hadersdorf-Weidlingau – Tullnerfeld – St. Pölten sowie Kundl/Radfeld – Baumkirchen nur in einer Hochfahrphase für ca. 3 Jahre erhalten bleiben?

Die gegenständlichen Neubaustrecken sind entsprechend den einschlägigen rechtlichen europäischen und nationalen Vorgaben mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ausgerüstet (z.B. 2006/860/EG – TSI CCS HS). Die Betriebsführung erfolgt insbesondere auf Grundlage der TSI Betrieb, Anhang A (2012/757/EG – TSI OPE).

Mit Rücksicht auf die Erfahrungen anderer Infrastrukturbetreiber bei der Einführung des ETCS Level 2 Systems und dem Ziel, die Neubaustrecken termingerecht und ohne größere technischen Störungen in Betrieb nehmen zu können, wurden die Strecken für die Inbetriebnahmephase zusätzlich mit PZB- und (reduzierter) Signalausrüstung ausgestattet.

Diese Zusatzausstattung erfolgte jedoch lediglich als Rückfallebene im „worst case“ zur Vermeidung allfälliger Risiken bei der infrastrukturseitigen Betriebsaufnahme (zB Lieferverzug, unvermeidbare Systemstörungen während der Testphase) und eisenbahnbehördlichen Zulassung des ETCS Level 2 Systems. Die termingerechte Nutzung der fertig gestellten Neubaustrecken musste insbesondere aus qualitativen, fahrplanbezogenen und verkehrspolitischen Gründen sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit der Strecken sollte somit jedenfalls während der Aufnahme des Betriebes gewährleistet sein, um negative Auswirkungen auf die Betriebsqualität und Imageschäden für das System Bahn zu vermeiden.

Beispielsweise war die SBB auf Grund der massiv aufgetretenen Störungen des ETCS Level 2 Systems gezwungen, nachträglich konventionelle Signalanlagen/ -systeme einzubauen bzw. hat die SBB aus Vorsichtsgründen diese Rückfallebene im Anschluss daran bei Neubaustrecken vorgesehen. Diese konventionellen Signalisierungen wurden nunmehr von der SBB weitestgehend rückgebaut (zB Streckenabschnitte Mattstetten – Rothrist und Derendingen – Inkwil im Jahr 2014) bzw. sind sie zum Rückbau vorgesehen.

Die Stabilität des ETCS Level 2 Systems auf den gegenständlichen Neubaustrecken der Ö** ist überaus hoch. Das System war im Jahr 2014 infrastrukturseitig lediglich 1.245 Minuten von insgesamt rund 525.600 Betriebsminuten gestört, wobei der längste Ausfall 19 Minuten dauerte. Der Verfügbarkeitsgrad des Systems lag im Jahr 2014 bei rund 99,98%, die Auswirkungen auf den Zugverkehr insgesamt waren somit vernachlässigbar gering.

Wie die W** in ihrer Beschwerde selbst ausführt, ist auch die Störungsanfälligkeit der fahrzeugseitigen ETCS-Ausrüstung äußerst niedrig (Verfügbarkeitsgrad über 99%).

Das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ist im Gegensatz zum Class B System (PZB- und Signalausrüstung) für Geschwindigkeiten über 160 km/h ausgelegt, es ermöglicht kürzere Zugfolgeabstände und steigert die Betriebssicherheit.

Die Betriebsführung im reinen ETCS Level 2 System entspricht dem höchst möglichen Sicherheitsstandard, insbesondere bei den verfahrensgegenständlichen Neubaustrecken mit sehr langen Tunnelabschnitten, Mischverkehren und hohen Geschwindigkeiten (VzG bis 250 km/h). Laut einer Studie von E** (2007) beträgt der Sicherheitsgewinn durch ETCS Level 2

rund 95%, durch den Einsatz von PZB 90 jedoch nur rund 25% (jeweils im Vergleich zu PZB 60). Die Betriebsführung im Parallelbetrieb (Class B System und gleichzeitig ETCS Level 2) würde den Sicherheitsstandard auf den verfahrensgegenständlichen Strecken (hoher Tunnelanteil, hohe Geschwindigkeiten und Mischverkehr) reduzieren und zudem die betriebliche Nutzung der Neubaustrecken einschränken.

Der Rückbau des Class B Systems nach Ablauf der Inbetriebnahmephase war von Beginn an vorgesehen, ist geboten und wird plangemäß umgesetzt. Neben den höheren Instandhaltungskosten wäre bei Aufrechterhaltung des Class B Systems außerdem die vorgesehene Verkürzung der Zugfolgeabstände (Blockabstände) von derzeit ca. 5 km auf ca. 1 km und damit die kapazitätssteigernde Wirkung des ETCS Level 2 Systems nicht realisierbar.

Der Vollständigkeit halber wird festgehalten, dass sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen beginnend ab dem Jahr 2007 laufend darüber informiert wurden, dass die Neubaustrecken in Österreich mit ETCS Level 2 betrieben werden. Beispielsweise wurde mit Schreiben vom 06.05.2010 den Eisenbahnverkehrsunternehmen nochmals mitgeteilt, dass für das Befahren der Hochleistungs-Neubaustrecken in Österreich jedenfalls die Ausrüstung der Fahrzeuge mit tauglichem ETCS Level 2 verpflichtende Voraussetzung ist.

Ad 2) Wann soll die Entfernung der PZB- und Signalausrüstung auf diesen Strecken konkret erfolgen?

Die Entfernung der PZB- und Signalausrüstung ist, unter anderem bedingt durch Lieferverzögerungen bzw. -engpässen der Firma T**, für beide Neubaustrecken im Laufe des Jahres 2016 vorgesehen (vgl. Mai 2016: Streckenabschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen; vgl. November 2016: Abzw Hadersdorf-Weidlingau – Tullnerfeld – St. Pölten).

Der Rückbau der Anlagen wird sukzessive, insbesondere unter Berücksichtigung anderer Instandhaltungs- bzw. Baumaßnahmen auf diesen Strecken und den Möglichkeiten der Lieferfirmen, vorwiegend während den Nachtstunden bzw. an den Wochenenden erfolgen, die Detailplanungen sind noch nicht abgeschlossen. Die derzeit praktizierte Ausnahmeregelung für die Betriebsführung auf der Neubaustrecke Unterinntal wird mit Ablauf des 30. Juni 2015 aufgehoben, damit können die sicherheitsbedingten Restriktionen (PZB-Betrieb in den Nachtstunden mit Setzen von ETCS-Sperren, nur Güterzugfahrten, nur V_{max} 120 km/h, Umleitung von Reisezügen über die Bestandsstrecke) entfallen.

Ad 3) Wird die Ausrüstung dabei zur Gänze entfernt?

Die PZB- und Signalausrüstung wird zur Gänze entfernt.

Ad 4) Fällt ETCS aus, so ist ohne PZB-Rückfallebene lediglich ein Staff-Responsible-Betrieb mit deutlich herabgesetzten Geschwindigkeiten möglich. Wie kann der Betrieb auf den beiden Neubaustrecken mit solchen deutlich niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten bewerkstelligt werden?

Die Verfügbarkeit des ETCS Level 2 Systems auf den gegenständlichen Streckenabschnitten ist, wie oben zur Frage 1 ausgeführt überaus hoch, das Risiko eines Totalausfalls des Systems für längere Zeit wird als äußerst gering eingeschätzt.

Im worst case wird der Betrieb über die Bestandsstrecken abgewickelt, allenfalls auf der Neubaustrecke befindliche Züge werden mittels Notbetrieb (Mode SR) von der Strecke geleitet.

Selbst bei Beibehaltung des Class B Systems wäre ein kurzfristiger Wechsel von ETCS Level 2 Betrieb auf PZB-Betrieb technisch nicht realisierbar, da sämtliche Sicherungsanlagen (Stellwerks- und Außenanlagen) umprogrammiert und nach Beendigung der Störung wiederum in den Ausgangszustand rückgeführt werden müssten, was jedenfalls zu unvermeidbaren Verspätungen führen würde.

Reine ETCS-Strecken (d.h. ohne Einbau zusätzlicher konventioneller Signalanlagen) sind mittlerweile als „Stand der Technik“ zu werten (z.B. bereits in Betrieb in Italien, Schweiz, Niederlande und Belgien bzw. im Bau in Deutschland, Dänemark und Großbritannien).

Der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz wird ebenfalls als reine ETCS-Strecke gebaut, auf den Einbau konventioneller Signalanlagen als Rückfallebene wird auf Grund der Stabilität des ETCS-Systems verzichtet.

Im Übrigen entspricht dies dem Ziel der EU-Kommission zur Harmonisierung der Zugsicherungs- und Zugsignalisierungssysteme bzw. der Verpflichtung bei Neubauten/Umrüstungen die ETCS-Standards einzuhalten. Durch die Reduktion der Systeme auf den ETCS-Standard soll die Fehleranfälligkeit (v.a. Schnittstelle Mensch/Maschine) reduziert und das System Bahn entlastet werden (EU-Kommission geht von Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung bei unterschiedlichen Signalisierungssystemen von bis zu 60% aus; vgl. Thalys-Züge Paris - Brüssel müssen über 7 unterschiedliche Systeme verfügen).

B) Zu den Beilagen 1 und 2 (Schreiben der W** vom 3.11.2014 und 10.12.2014)

Die Vorhaltungen der W** werden im Rahmen dieser Stellungnahme unter Verweis auf das eigene Vorbringen summarisch bestritten und erscheint eine tiefergehende Auseinandersetzung hiermit nicht erforderlich. Aus verfahrensrechtlicher Vorsicht behält sich die Ö** jedoch ausdrücklich vor, zum gegebenen Zeitpunkt detaillierter darauf zu replizieren.

Seitens Ö** wird festgehalten, dass die W** bereits lange vor Aufnahme ihrer Eisenbahnverkehrsleistung über sämtliche administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen hinsichtlich Zugang zur Schieneninfrastruktur der Ö** im Allgemeinen und im Besonderen über die Modalitäten für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Neubaustrecke bestens informiert war.

Es ist davon auszugehen, dass die W** über profunde Kenntnisse des österreichischen Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs verfügt und daher für die dem Eisenbahnsystem an sich immanenten Risiken und Unwägbarkeiten (Störunganfälligkeit von technischen Einrichtungen, witterungsbedingte Störungen, etc.) in ihrer Organisation, beim Fahrzeugpark

(ausreichende Reservegarnituren) und den Businessplänen insgesamt bereits aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht die notwendigen Vorkehrungen/Vorsorgen getroffen hat.

Im Übrigen sind sämtliche (anderen) Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Verkehrsträger mit bestimmten Unwägbarkeiten und Risiken konfrontiert. Beispielsweise haben Luftfahrtunternehmen für allenfalls auftretende technische Störungen, besondere Witterungsbedingungen oder bei Überlastung der Flughäfen Mehrkosten zu tragen und entsprechende Vorsorgen zu treffen (zB erhöhter Kerosinverbrauch, Umleitung auf andere Flughäfen, gänzlicher Ausfall von Flügen).

Da nicht unterstellt werden kann, dass die Vorkehrungen und Businesspläne unzureichend sind, entsteht allerdings angesichts der bisher vorgebrachten Beschwerden und angestregten Verfahren bisweilen der Eindruck, dass sich die W** durch die intendierte (zusätzliche) Überwälzung von Kosten bzw. Risiken auf die Ö** eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Gestion erhofft.

Sofern die W** tatsächlich über zu wenige Ersatzgarnituren verfügen sollte, besteht natürlich auch weiterhin die Möglichkeit, künftig ihre Verkehre generell über die Bestandstrecke zu führen bzw. dahingehende Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zu stellen.

Aus all den dargelegten Gründen stellt die Ö** den Antrag die Schienen-Control Kommission möge das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einstellen.“

Mit Schreiben vom 24.02.2015 richtete die Schienen-Control Kommission die folgenden ergänzenden Fragen an die Ö**:

„1) Unter A) Ad 1) auf S 3 des Schreibens wird ausgeführt, neben den höheren Instandhaltungskosten wäre bei Aufrechterhaltung des Class B Systems außerdem die vorgesehene Verkürzung der Zugfolgeabstände (Blockabstände) von derzeit ca. 5 km auf ca. 1 km und damit die kapazitätssteigernde Wirkung des ETCS Level 2 Systems nicht realisierbar.

Wie hoch sind die Instandhaltungskosten für das Class B System PZB- und Signalausrüstung als Rückfallebene im Vergleich zu den Kosten des Abbaus dieses Systems? Es wird um Darlegung der in den Jahren 2013 – 2014 entstandenen Instandhaltungskosten sowie um Vorlage von Unterlagen ersucht, welche die Kosten belegen.

Weshalb wäre die Verkürzung der Blockabstände nicht realisierbar, wenn das Class B System als (bloße) Rückfallebene weiter besteht?

2) Unter A) Ad 4) auf S 4 der Stellungnahme wird argumentiert, dass selbst bei Beibehaltung des Class B Systems ein kurzfristiger Wechsel von ETCS Level 2 Betrieb auf PZB-Betrieb technisch nicht realisierbar wäre, da sämtliche Sicherungsanlagen (Stellwerks- und Außenanlagen) umprogrammiert und nach Beendigung der Störung wiederum in den Ausgangszustand rückgeführt werden müssten, was jedenfalls zu unvermeidbaren Verspätungen führen würde.

Wie lange dauert das Umprogrammieren derzeit, wenn ETCS ausfällt bzw wenn in der Nacht auf der Neubaustrecke Unterinntal der Dualbetrieb ermöglicht wird? Worin bestünde der Vorteil des Fehlens einer Rückfallebene im Vergleich zu einer Rückfallebene, die ein Umprogrammieren erfordert? Würden der in der Stellungnahme angesprochene Betrieb über Bestandsstrecken bzw die Führung von auf der Neubaustrecke befindlichen Zügen mittels Notbetrieb (Mode SR) nicht größere Verspätungen verursachen als das Umprogrammieren?

- 3) Unter A) Ad 4) auf S 4 der Stellungnahme wird ausgeführt, durch die Reduktion der Systeme auf den ETCS-Standard solle die Fehleranfälligkeit reduziert und das System Bahn entlastet werden, wobei die EU-Kommission von Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung bei unterschiedlichen Signalisierungssystemen von bis zu 60% ausgehe.

Erhöht das Vorhandensein eines Class B Systems als Rückfallebene die Fehleranfälligkeit? Weshalb sollten durch ein PZB- und Signalsystem als Rückfallebene Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung entstehen, obwohl die Regel-Triebfahrzeuge ohnehin mit PZB ausgerüstet sind?

- 4) Unter A) Ad 2) auf S 3 der Stellungnahme wird als voraussichtlicher Zeitpunkt der Entfernung der PZB- und Signalausrüstung auf der Strecke Kundl/Radfeld – Baumkirchen Mai 2016 angegeben. In der Präsentation „Übersicht Baustellen auf Hauptstrecken der Ö** 2015“ (Kundentag Netzzugang 22. und 23.10.2014) wird hingegen für den Zeitraum 23.10.2015 bis 28.10.2015 eine Einschränkung wegen „Blockverdichtung und Ausbau der Signale NBS“ zwischen Wörgl und Fritzens Wattens angekündigt. Welche Maßnahmen erfolgen im Oktober 2015, welche im Mai 2016?“

Dieses Schreiben sowie die Stellungnahme der Ö** vom 12.02.2015 übermittelte die Schienen-Control Kommission der W**.

Mit Schreiben vom 13.03.2015 nahm die W** Stellung und führte wie folgt aus:

„Aus der Stellungnahme der Ö** vom 12.02.2015 geht sehr deutlich hervor, dass der Einsatz von Steuergeld offensichtlich zur Installation von zwei Sicherheitssystemen ohne nachhaltigen Nutzen erfolgte und ein solcher auch in Zukunft trotz bereits getätigter Investitionen nicht angestrebt wird.

Die Vorgangsweise der Ö** ist neben der Frage des Einsatzes von Investitionsmitteln besonders auch aus wettbewerbsrechtlicher Sicht höchst bedenklich und wird von der W** keinesfalls unterstützt. Dafür gibt es eine Vielzahl von Gründen:

1. Systemrisiken/Rückfallebene bei ETCS Störungen

Die Stabilität des ETCS Level II Systems auf den gegenständlichen Neubaustrecken ist, wie dies auch von der Ö** richtig ausgeführt wurde, aktuell hoch und es ist auch die Störungsanfälligkeit der fahrzeugseitigen ETCS Level II – Ausrüstung derzeit gering. Daher richtet sich die Stellungnahme der W** auch nicht – wie von der Ö** fälschlicherweise

angenommen – primär gegen die Ausstattung von Strecken (ausschließlich) mit ETCS Level II Ausrüstung, sondern gegen den Rückbau eines bestehenden und funktionstüchtigen Backup-Systems. Die W** muss ganz klar darauf hinweisen, dass alle Informationen der Ö** den bisherigen Status beschreiben. Das Risiko von Ausfällen des infrastrukturseitigen ETCS Level II – Systems wird völlig vernachlässigt.

Wir dürfen vergleichsweise auf den Ausfall des ETCS Level II der Nordbahn im Dezember 2014 hinweisen. Dazu übermitteln wir in der Beilage ein Email der Ö** vom 5.12.2014, 15:10 Uhr. Damals wurde mitgeteilt, dass seit 3.12.2014 um 12:35 ein Totalausfall des ETCS Level II von Wien Erdbergerlande bis Staatsgrenze Bernhardsthal gegeben war. Das Email referenzierte nach mehr als 50 (!) Stunden eine weitere offene Zeitspanne bis zur Wiederherstellung des ETCS Betriebes.

Die W** hält fest, dass bei einer analogen Störung des ETCS Level II Betriebes im Wienerwaldtunnel ein Verkehrskollaps im Gesamtbereich der Westbahnstrecke Wien – St. Pölten plus Zu- und Nachlauf unabwendbar ist.

Daher ist für die W** ein Rückbau des PZB-Systems nur denkbar, wenn die Ö** eine 100%ige Garantie abgibt, in den nächsten 10 Jahren einen völlig störungsfreien ETCS Level II Betrieb anzubieten.

Die Aussage der Ö**, man habe von Beginn an den Rückbau geplant und das Class B System (PZB- und Signalausstattung) lediglich als Rückfallebene im „worst case“ sowie insbesondere zur Vorbeugung von „Imageschäden für das System Bahn“ errichtet, verdeutlicht umso mehr den Standpunkt der W** und ist in Bezugnahme auf die Stellungnahme der Ö** vom 12.02.2015 nachfolgendes auszuführen:

- die Ö** erhöht unnötig alle Systemrisiken der Betriebsabwicklung und
- senkt die Verkehrssicherheit gegenüber heute im – aus der Sicht der W** – schwer völlig auszuschließenden Problemfall.

2. Diskriminierung

Wie bereits im Schreiben der W** vom 3.11.2014 erörtert, stellt die unterschiedliche Regelung bei der Befahrbarkeit von Strecken und insbesondere die sachlich nicht gerechtfertigte Einschränkung der Nutzbarkeit der Neubaustrecke Wien - St. Pölten eine Ungleichbehandlung gleichzuhaltender Sachverhalte und sohin eine Diskriminierung dar.

Weiters hat die in der Stellungnahme der Ö** ausgeführte Planung der Streckenführung iS einer „Verkürzung der Zugfolgeabstände (Blockabstände) von derzeit 5km auf ca. 1km“ entweder enorme Auswirkungen auf die Zulaufstrecken oder sie bleibt relativ wirkungslos. Wenn die Zugfolge nicht völlig harmonisch auf allen Zulaufstrecken erhöht wird, lassen sich nur marginale Effekte erzielen. Es ergibt sich aber bereits mit den derzeit bestehenden Zugfolgeabständen besonders auf der Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten ein äußerst dichter Zusammenlauf (Knoten Hadersdorf). Eine Verkürzung der Zugfolgeabstände würde in weiterer Folge dazu führen, dass die Strecke Wien – St. Pölten für bestimmte Züge mit 160 oder weniger km/h trotz ETCS überhaupt nicht mehr befahrbar ist, was ebenso eine Diskriminierung darstellt (oder es ergibt sich doch keine Änderung bei der Zugfolge und dann ist die Maßnahme an sich sinnlos und wirkungslos).

3. Sicherheit

Die Ö** führt in Ihrer Stellungnahme aus, dass die Betriebsführung im Parallelbetrieb mit Class B System und ETCS Level II den Sicherheitsstandard reduzieren würde.

Das ist unrichtig: Außer seitens der Ö** wird ausgesagt, dass heute nicht mit den höchsten möglichen Sicherheitsstandards gefahren wird. Das Class B System wurde errichtet um gerade das Szenario, dass die Ö** in der Stellungnahme beschreibt zu verhindern: Fällt das ETCS Level II System aus, soll in Zukunft laut Ö** eine Leitung der Züge ohne PZB mittels Notbetrieb (Modus Staff Responsible) erfolgen.

Notbetrieb bedeutet, dass die Züge mit einer Geschwindigkeit von v-max 40 km/h die Strecke befahren und somit nicht nur außerordentlich hohe Verspätungen sondern ein Verkehrskollaps die Folge sind und somit ein wesentlich erhöhtes Risiko beim Befahren der Strecke und von Umleitungsstrecken gegenüber dem Status Quo besteht. Würde man das bestehende PZB System nutzen, könnte die Strecke – ein Wechsel von ETCS Level II auf PZB dauert ca 15 min – mit bis zu 160 km/h befahren werden. Bei einer Geschwindigkeit von v-max 160 liegt das Verspätungsausmaß bei rund drei Minuten (der Pünktlichkeitsschwellwert für Personenzüge liegt bei 5 min – somit verkehren alle Züge pünktlich) und somit wäre bei der Nutzung des bestehenden Systems zumindest ein fast dem Normalbetrieb entsprechendes Fahrprogramm aufrecht zu erhalten, was in Hinblick darauf, dass die Strecke zwischen Wien und St. Pölten die wichtigste Hauptstrecke Österreichs darstellt, wesentlich für den Schienenverkehr ist.

Diesbezüglich möchten wir auch darauf verweisen, dass sich auf der Strecke Wien – Salzburg 4 verschiedene Zugsicherungssysteme befinden (PZB, LZB, ETCS Level I und Level II) und auf dieser Strecke daher etwa 10 Mal (von Wien beginnend: PZB – ETCS Level II – PZB – LZB – PZB – LZB – PZB – LZB – PZB – ETCS Level I – PZB) pro Fahrt transistriert wird. Zudem statuieren die SNNB, dass alle anderen Strecken mit ETCS auch mit PZB befahren werden können (beispielsweise Nordbahn). Daher sind entgegen der Stellungnahme der Ö** Wechsel des Betriebssystems auf dieser Strecke durchaus realisierbar und in Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs sinnvoll.

Das die unterschiedliche Regelungen (SNNB) nicht nachvollziehbar sind und eine Ungleichbehandlung darstellen wurde von der W** im Schreiben vom 3.11.2014 bereits eingehend erörtert und auch seitens der Ö** nicht entkräftet.

Wie bereits angeführt, würde ein Ausfall des ETCS Level II und sohin ein Notbetrieb zu einem Verkehrskollaps führen. Die Umstellung auf Notbetrieb und die Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit auf maximal 40 km/h erhöht das Sicherheitsrisiko (Modus SR heißt Fahren in Personalverantwortung und hat durch die Bedienung durch einen Menschen weitaus mehr Fehlerquellen als ein automatisches System). Insbesondere auf jenem Teil der Strecke, der durch den Tunnel führt, hätte ein Unfall etc. fatale Folgen.

Da die Ö** der CSM Verordnung unterliegt und der Rückbau der PZB Ausrüstung sicherheitsrelevant ist, war diese verpflichtet, vor dem Rückbaubeschluss eine Risikoanalyse vorzunehmen. Diese ist für die Beurteilung des Sicherheitsrisikos auch seitens der SCK wesentlich und daher wird die SCK ersucht, der Ö** die Vorlage der zwingend erforderlichen Risikoanalyse – datiert VOR dem Rückbaubeschluss – aufzutragen.

3. Verantwortungsvoller Einsatz von finanziellen Mitteln

Die Vorgangsweise der Ö** wird wie eingangs angeführt nicht nur im Hinblick auf eine vor System-Ausfalls-Risiken besser geschützte, diskriminierungsfreie Befahrbarkeit der Strecken etc. in Frage gestellt, sondern auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Im konkreten Fall nutzt die Ö** ihre marktbeherrschende Stellung, um Strecken (insbesondere mit Mitteln aus Steuergeldern) mit hochwertigen Betriebssystemen auszustatten und ein solches Betriebssystem – noch bevor dieses als Anlagevermögen keinen Wert mehr aufweist – wieder rückzubauen. Dies obwohl der Rückbau noch zusätzlich beträchtliche finanzielle Aufwendungen erfordert. Da mit dem Rückbau des PZB-Systems Anlagevermögen der Ö** ohne Grund vorzeitig abgeschrieben wird und aus der Bilanz des Unternehmens ausscheidet, ist diese Vorgangsweise – unter Bedachtnahme auf die allgemeine Sorgfaltspflicht des Unternehmers sowie die Grundsätze der Kontinuität der Rechnungslegung etc. – rechtlich bedenklich. Gerade weil zur Instandsetzung des PZB-Systems Steuergelder verwendet wurden, trifft die Ö**, insbesondere da diesbezüglich Kontrolle durch den Rechnungshof besteht, eine erhöhte Sorgfaltspflicht.“

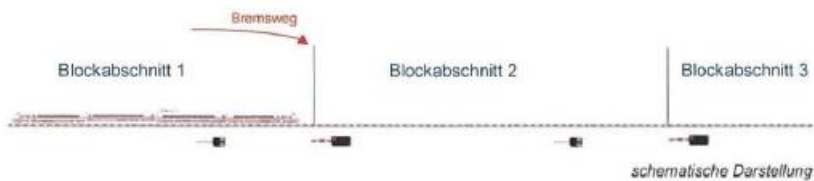
Mit Schreiben vom 20.03.2015 nahm die Ö** wie folgt Stellung:

„Ad 1) Wie hoch sind die Instandhaltungskosten für das Class B System PZB- und Signalausrüstung als Rückfallebene im Vergleich zu den Kosten des Abbaus dieses Systems? Es wird um Darlegung der in den Jahren 2013 - 2014 entstandenen Instandhaltungskosten sowie um Vorlage von Unterlagen ersucht, welche die Kosten belegen.

Bei Rückbau der PZB- und Signalausrüstung (Class B System) wird davon ausgegangen, dass sich die Instandhaltungskosten auf den verfahrensgegenständlichen Neubaustrecken um insgesamt ca. 336.000,- € pro Jahr verringern. Die Kosten für die Instandhaltung des Systems ETCS Level 2 betragen ca. 135.000,- € pro Jahr. Die Abbaukosten des Class B-Systems werden mit insgesamt ca. 1.185.000,- € veranschlagt.

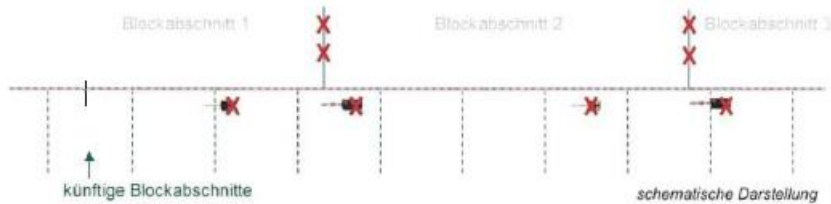
Weshalb wäre die Verkürzung der Blockabstände nicht realisierbar, wenn das Class B System als (bloße) Rückfallebene weiter besteht?

Bei konventionellen Zugsicherungssystemen wie dem Class B System wird die Strecke durch Hauptsignale in einzelne Blockabschnitte (auch als Zugfolgeabschnitte oder Blockabstände bezeichnet) unterteilt. An sicherheitskritischen Punkten sind zusätzlich Gleismagnete installiert, welche die Einhaltung der Signalstellung bzw. der Geschwindigkeit durch den Triebfahrzeugführer absichern. Ziel ist das rechtzeitige Anhalten des Zuges vor einem Hauptsignal im Rahmen des Bremsweges (Weg von der Einleitung der Bremsung bis zum Stillstand des Zuges).



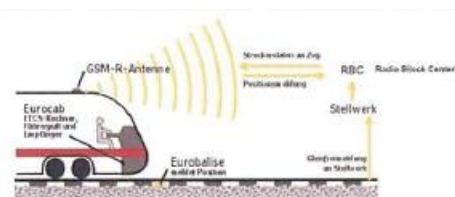
PZB ist ein Zugsicherungssystem mit punktförmiger Zugüberwachung, es erfolgt keine Führerstandssignalisierung (dh keine Signalgebung über Bildschirm am Triebfahrzeug sondern visuelle Wahrnehmung der Signale durch den Triebfahrzeugführer). Die mit dem PZB-System möglichen Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h erfordern, insbesondere in Abhängigkeit von den konkreten Anlageverhältnissen (zB Steigungen, Gefälle), Bremsweglängen von ca. 1.200 bis 1.300 Meter.

Höhere Zuggeschwindigkeiten (auf den gegenständlichen Strecken V_{max} 230 km/h), führen wegen längeren Bremswegen (bis zu 2.000 Meter) zu dementsprechend langen Blockabschnitten. Eine Verkürzung der Blockabschnitte von ca. 5.000 auf ca. 1.000 Meter ist bei aufrehtem Betrieb des Class B Systems unter anderem aufgrund der Bremsweglängen nicht umsetzbar.



ETCS Level 2 ist ein Zugsicherungssystem mit Führerstandssignalisierung, das heißt, dem Triebfahrzeugführer werden die Fahrerlaubnis, Geschwindigkeit und Streckendaten direkt am Führerstand angezeigt. Es erfolgt ein permanenter Austausch von Informationen zwischen Triebfahrzeug und Stellwerksanlage via GSM-R, sodass unter anderem auch das Überschreiten der zulässigen Streckengeschwindigkeit oder das Überfahren von Gefahrenpunkten durch das ETCS-System automatisch verhindert wird.

Durch das Radio Block Center (RBC) werden die notwendigen Blockabschnitte zwischen einzelnen Fahrzeugen automatisiert dynamisch ermittelt und die daraus abgeleiteten Fahrdaten direkt auf dem Führerstand ausgegeben. Das ETCS-System kann also über mehrere Blockabschnitte disponieren, beim PCB-System ist dies nicht möglich.



Im Zuge der Verkürzung der Blockabschnitte werden die Gleisfreimeldeanlagen (Achszähler entlang der Strecke) samt Verkabelungen und die erforderliche Steuerungssoftware in den

Sicherungsanlagen (Stellwerke, Betriebsführungszentralen, ETCS-System inkl. RBC) an die kürzeren Blockabstände dauerhaft angepasst. Bei diesen Maßnahmen sind insbesondere die relevanten Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (CSM-Verordnung) einzuhalten bzw. umzusetzen.

Die Integration von längeren Blockabständen (Class B System als Rückfallebene) in das Sicherungssystem ETCS Level 2 (mit kürzeren Blockabständen), also eine Vermengung unterschiedlicher Zugfolgeabstände bzw. die permanente parallele Vorhaltung von zwei Sicherungssystemen (Class B System und ETCS) mit divergierenden Blockabständen ist technisch nicht realisierbar.

Beim PZB-System sind darüber hinaus, anders als beim ETCS-System, Vorort-Wartungsmaßnahmen vorgeschrieben, welche die Leistungsfähigkeit der gegenständlichen Strecken einschränken.

Ad 2) Wie lange dauert das Umprogrammieren derzeit, wenn ETCS ausfällt bzw. wenn in der Nacht auf der Neubaustrecke Unterinntal der Dualbetrieb ermöglicht wird? Worin bestünde der Vorteil des Fehlens einer Rückfallebene im Vergleich zu einer Rückfallebene, die ein Umprogrammieren erfordert? Würden der in der Stellungnahme angesprochene Betrieb über Bestandsstrecken bzw. die Führung von auf der Neubaustrecke befindlichen Zügen mittels Notbetrieb (Mode SR) nicht größere Verspätungen verursachen als das Umprogrammieren?

In Rahmen der mit 30.6.2015 befristeten Ausnahmeregelung für die Nachtstunden (22.00 bis 6.00 Uhr) wird auch Güterzügen mit PZB-Ausrüstung das Befahren der Neubaustrecke im Unterinntal ermöglicht, dies erfolgt jedoch nur unter sehr restriktiven Sicherheitsauflagen (zB nur Güterzugverkehr, V_{max} 120 km/h, reiner Richtungsbetrieb, Einschränkungen bei kreuzenden Fahrstraßen, Verlagerung der Reisezüge auf die Bestandsstrecke). Eine „Umprogrammierung“ findet nicht statt.

Die Betriebsführung während der Ausnahmeregelung erfolgt für diese Züge somit nicht mit dem technisch vorhandenen höchst möglichen (ETCS Level 2), sondern mit einem technisch niedrigeren Sicherheitsstandard. Das resultierende Restrisiko-Delta muss durch umfangreiche betriebliche Vorkehrungen kompensiert werden, dies bedeutet unter anderem auch eine höhere Sicherheitsverantwortung für das Betriebspersonal.

Ad 3) Erhöht das Vorhandensein eines Class B Systems als Rückfallebene die Fehleranfälligkeit? Weshalb sollten durch ein PZB- und Signalsystem als Rückfallebene Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung entstehen, obwohl die Regel-Triebfahrzeuge ohnehin mit PZB ausgerüstet sind?

Kein technisches System funktioniert zu 100% störungsfrei, somit steigern mehrere parallel vorgehaltene Systeme konsequenterweise auch die Fehlerhäufigkeit.

Neben insgesamt höheren Instandhaltungskosten müssen beide Systeme bei technischen oder betrieblichen Änderungen auf dem aktuellen Stand gehalten werden, was insbesondere bei den immer stärker softwaregetriebenen technischen Einrichtungen auch zu Kompatibilitätsproblemen führt.

Ungeachtet sonstiger Nachteile entspricht das Class B System nicht den TSI-Vorgaben bzw besteht bei Neu-/Umbauten ohnehin die Verpflichtung, interoperable Zugsicherungssysteme zu installieren. Ziel der EU-Kommission ist die europaweite Harmonisierung und Standardisierung der Zugsicherungssysteme.

Ad 4) In der Präsentation „Übersicht Baustellen auf Hauptstrecken der Ö** 2015“ (Kudentag Netzzugang 22. und 23.10.2014) wird hingegen für den Zeitraum 23.10.2015 bis 28.10.2015 eine Einschränkung wegen „Blockverdichtung und Ausbau der Signale NBS“ zwischen Wörgl und Fritzens Wattens angekündigt. Welche Maßnahmen erfolgen im Oktober 2015, welche im Mai 2016?

Ab Oktober 2015 starten die Vorarbeiten (Adaptierung der Streckenausrüstung) und die Testphasen zur Blockverdichtung. Diese Arbeiten werden möglichst während vorhandener Zugpausen durchgeführt, allerdings können Einschränkungen des Zugverkehrs nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Aus all den dargelegten Gründen stellt die Ö** den Antrag die Schienen-Control Kommission möge das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einstellen.“

Mit Schreiben vom 07.04.2015 übermittelte die Schienen-Control Kommission der Ö** die Stellungnahme der W** vom 13.03.2015 und ersuchte um Erteilung der folgenden ergänzenden Auskünfte:

- „1) Wie wurde der Betrag von € 336.000,- ermittelt, um den sich die Instandhaltungskosten bei Rückbau der PZB- und Signalausrüstung verringern würden? Es wird um Aufschlüsselung des Betrages sowie um Vorlage von Unterlagen ersucht, die die Kosten belegen.
- 2) Welche Kosten würde die Verkürzung der Blockabstände auf den verfahrensgegenständlichen Neubaustrecken verursachen, wenn das Class B System als Rückfallebene bestehen bleibt? Welche Kosten entstünden durch die Verkürzung der Blockabstände bei einem ausschließlichen ETCS-System?
- 3) Ist eine Stellwerkstechnik mit den angedachten dichteren ETCS-Blockabständen und unveränderten PZB-Blockabständen möglich?
- 4) Es wird nochmals um Auskunft ersucht, wie lange das Umprogrammieren derzeit dauert, wenn ETCS ausfällt, sowie, worin der Vorteil des Fehlens einer Rückfallebene im Vergleich zu einer Rückfallebene bestünde, die ein Umprogrammieren erfordert.
- 5) Weshalb ist das Umprogrammieren auf der Neubaustrecke im Unterinntal nicht erforderlich, um in der Nacht den Dualbetrieb zu ermöglichen, wohl aber bei einem Ausfall des ETCS?

6) In der Stellungnahme wird (unter „Ad 3“) ausgeführt, dass mehrere parallel vorgehaltene Systeme die Fehlerhäufigkeit steigern. Weshalb gilt das für PZB als Rückfallebene? Erhöht PZB als Rückfallebene die Fehlerhäufigkeit des ETCS?

7) Es wird nochmals um Darlegung ersucht, weshalb durch ein PZB- und Signalsystem als Rückfallebene Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung entstehen.“

Mit Schreiben vom 08.05.2015 nahm die Ö** wie folgt Stellung:

„A) Fragen der Schienen-Control Kommission

Ad 1) Wie wurde der Betrag von € 336.000,- ermittelt, um den sich die Instandhaltungskosten bei Rückbau der PZB- und Signalausrüstung verringern würden? Es wird um Aufschlüsselung des Betrages sowie um Vorlage von Unterlagen ersucht, die die Kosten belegen.

Die Instandhaltungskosten in Höhe von ca. € 336.000,- basieren auf der Auswertung der IST-Auftragswerte des Jahres 2014. Die Aufschlüsselung des Betrages ergibt sich aus Beilage 1.

Ad 2) Welche Kosten würde die Verkürzung der Blockabstände auf den verfahrensgegenständlichen Neubaustrecken verursachen, wenn das Class B System als Rückfallebene bestehen bleibt? Welche Kosten entstünden durch die Verkürzung der Blockabstände bei einem ausschließlichen ETCS-System?

Wie bereits in der Stellungnahme vom 20. März 2015 ausführlich dargelegt, ist eine Verkürzung der Blockabstände auf den verfahrensgegenständlichen Strecken unter Beibehaltung des Class B Systems technisch nicht realisierbar, daher kann die Frage nach den theoretisch entstehenden Kosten von der Ö** nicht beantwortet werden.

Die Verkürzung der Blockabstände wurde, ebenso wie der Rückbau des Class B Systems, bei der Planung und Errichtung der verfahrensgegenständlichen Strecken mitberücksichtigt bzw. sind dahingehende bauliche Vorbereitungsmaßnahmen bereits durchgeführt.

Die Abbaubaukosten des Class B Systems wurden in der Stellungnahme vom 20. März 2015 bekannt gegeben, bei den Instandhaltungskosten für das System ETCS Level 2 werden sich in Folge der im Jahr 2016 abzuschließenden Umsetzung der Verkürzung der Blockabstände nur unwesentliche Änderungen ergeben (derzeit ca. 135.000,- € pa).

Ad 3) Ist eine Stellwerkstechnik mit den angedachten dichteren ETCS-Blockabständen und unveränderten PZB-Blockabständen möglich?

Die Integration von längeren Blockabständen (Class B System als Rückfallebene) in das Sicherungssystem ETCS Level 2 (mit kürzeren Blockabständen), also eine Vermengung unterschiedlicher Zugfolgeabstände bzw. die permanente parallele Vorhaltung von zwei Sicherungssystemen (Class B System und ETCS) mit divergierenden Blockabständen ist stellwerktechnisch nicht realisierbar.

Die Verkürzung der Blockabstände und der Rückbau des Class B Systems auf den gegenständlichen Strecken ist nicht „angedacht“, sondern wurde bereits bei der Bauprojektierung fixiert (siehe oben Antwort zu Frage 2).

Ad 4) Es wird nochmals um Auskunft ersucht, wie lange das Umprogrammieren derzeit dauert, wenn ETCS ausfällt, sowie, worin der Vorteil des Fehlens einer Rückfallebene im Vergleich zu einer Rückfallebene bestünde, die ein Umprogrammieren erfordert.

Wie bereits in den vorangegangenen Stellungnahmen festgehalten, erfolgt derzeit keine Umprogrammierung bei Ausfall des ETCS Systems. Im Übrigen darf auf den außerordentlich hohen Verfügbarkeitsgrad des ETCS Level 2 Systems hingewiesen werden (99,8% im Jahr 2014).

Im Zuge der Verkürzung der Blockabschnitte werden die Gleisfreimeldeanlagen (Achszähler entlang der Strecke) samt Verkabelungen und die erforderliche Steuerungssoftware in den Sicherungsanlagen (Stellwerke, Betriebsführungszentralen, ETCS-System inkl. RBC) an die kürzeren Blockabstände dauerhaft angepasst.

Bei einem rein theoretischen Beibehalten des Class B Systems und dem Wechsel auf diese Rückfallebene müssten beispielsweise die Verkabelungen an den Außenanlagen neuerlich adaptiert und die Software sämtlicher Systeme auf die längeren Blockabstände geändert sowie die entsprechenden Abnahme-/Inbetriebnahmetests vorgenommen werden. In Summe wäre bei einer solchen (ungeplanten) störungsinduzierten Maßnahme von einem Umstellungszeitraum von mehreren Wochen auszugehen (Vorarbeiten, Firmenverfügbarkeit, etc.), währenddessen kein Zugverkehr möglich ist.

Ad 5) Weshalb ist das Umprogrammieren auf der Neubaustrecke im Unterinntal nicht erforderlich, um in der Nacht den Dualbetrieb zu ermöglichen, wohl aber bei einem Ausfall des ETCS?

Aufgrund der bestehenden Blockabschnitte im Unterinntal erfolgt keine „Umprogrammierung“, sondern die Führung dieser Güterzüge im Class B System unter den bereits bekannt gegebenen Restriktionen. Wie zu Frage 4) ausgeführt, wären im theoretischen Fall der Beibehaltung des Class B Systems als Rückfallebene nach erfolgter Verkürzung der Blockabstände die Stellwerksysteme (auf die längeren Blockabstände) „Rückzuprogrammieren“ bzw. die Außenanlagen entsprechend anzupassen.

Ad 6) In der Stellungnahme wird (unter "Ad 3)") ausgeführt, dass mehrere parallel vorgehaltene Systeme die Fehlerhäufigkeit steigern. Weshalb gilt das für PZB als Rückfallebene? Erhöht PZB als Rückfallebene die Fehlerhäufigkeit des ETCS?

Die Außenanlagen und die Softwaresysteme des Class B Systems sind laufend zu warten und an betriebliche oder technische Änderungen anzupassen. Für den theoretischen Fall der Beibehaltung des Class B Systems als Rückfallebene wäre das System zudem in periodischen Abständen auf Funktionsfähigkeit im Echtbetrieb zu testen.

Ad 7) Es wird nochmals um Darlegung ersucht, weshalb durch ein PZB- und Signalsystem als Rückfallebene Zusatzkosten für die Triebfahrzeugausrüstung entstehen.

In der Stellungnahme vom 12. Februar 2015 wurde ausgeführt, dass die EU-Kommission durch die Harmonisierung der Zugsicherungs- und Zugsignalisierungssysteme das Ziel verfolgt, die Fehleranfälligkeit (v.a. Schnittstelle Mensch/Maschine) zu reduzieren und die Entlastung der Eisenbahninfrastruktur- bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Zusatzkosten für parallel vorzuhaltende Systeme zu erreichen.

Abschließend darf, mit Rücksicht auf die hohe technische Komplexität und der bisher zu diesem Sachverhalt gestellten Fragen, vorgeschlagen werden, dass ein Vertreter der Ö** der Schienen-Control GmbH die technischen Details in einer Besprechung näher erläutert.

B) Zu Beilage 1 (Schreiben der W** vom 13.3.2015)

Die Behauptungen der W** werden im Rahmen dieser Stellungnahme unter Verweis auf das eigene Vorbringen summarisch bestritten und erscheint eine tiefergehende Auseinandersetzung hiermit nicht erforderlich. Aus verfahrensrechtlicher Vorsicht behält sich die Ö** jedoch ausdrücklich vor, zum gegebenen Zeitpunkt detaillierter darauf zu replizieren.

Der Vollständigkeit halber darf nochmals darauf hingewiesen werden, dass die W** bereits lange vor Aufnahme ihrer Eisenbahnverkehrsleistung über sämtliche administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen hinsichtlich Zugang zur Schieneninfrastruktur der Ö** im Allgemeinen und im Besonderen über die Modalitäten für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Neubaustrecke bestens informiert war.

Aus all den dargelegten Gründen stellt die Ö** den Antrag die Schienen-Control Kommission möge das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einstellen.“

Mit der Stellungnahme legte die Ö** die folgende Aufschlüsselung des Betrages von € 336.000,- vor:

[Tabelle]

Sie legte weiters eine detaillierte Kostenaufstellung vor.

Mit Schreiben vom 01.06.2015 übermittelte die Schienen-Control Kommission der W** die Stellungnahmen der Ö** vom 20.03.2015 und vom 08.05.2015 sowie das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 07.04.2015.

Am 03.06.2015 fand eine Besprechung zwischen Ö** und Schienen-Control GmbH statt.

Mit Schreiben vom 12.06.2015 nahm die W** wie folgt Stellung:

„Zu den Antworten der Ö** in der Stellungnahme vom 20.03.2015:

ad 1) Hinsichtlich Instandhaltungskosten: Diese Frage wurde von der Ö** ausweichend beantwortet. Eine Aufschlüsselung der Kosten nach Jahren (2013 und 2014) fehlt völlig und es ist nicht nachvollziehbar woraus sich die angeführten Beträge von EUR 336.000,- für die Instandhaltung des PZB Systems, EUR 135.000,- für die Instandhaltung des Systems ETS Level 2 und EUR 1.185.000,- für die Abbaukosten ergeben.

Auch nach neuerlicher Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission wurde diese Frage von der Ö** in der Stellungnahme vom 08.05.2015 nicht ausreichend beantwortet. In der Stellungnahme wird lediglich auf die Beilage 1 verwiesen.

Der Wert von EUR 336.000,- ist aus der Beilage 1 jedoch nicht zu entnehmen!

Zudem wird aufgrund der vorgelegten Unterlage die Frage aufgeworfen, weshalb eine derart hohe Differenz der Kosten NBS Unterinntal – NBS Wien St. Pölten besteht. Die Kosten für die Instandhaltung der NBS Unterinntal betragen EUR 77.215,-, die Kosten für die Instandhaltung der NBS Wien St. Pölten beträgt EUR 394.025,- und somit ein vielfaches vom erstgenannten Betrag.

Darüber hinaus ist die Vorlage von Werten ausschließlich aus dem Jahr 2014 nicht repräsentativ. Es wird darauf hingewiesen, dass die Schienen-Control Kommission Angaben für 2013 und 2014 angefragt hat, jedoch diesbezüglich weder in der ersten noch in der zweiten Stellungnahme eine Antwort seitens der Ö** erfolgt ist.

Die W** ersucht die Schienen-Control Kommission der Ö** die Beantwortung der Frage samt der Erbringung von Nachweisen neuerlich aufzutragen sowie die Frage insbesondere dahingehend zu ergänzen, dass ebenso für die Werte bezüglich Instandhaltung des ETCS Level 2 und Abbaukosten entsprechende Nachweise erbracht werden müssen.

Hinsichtlich Verkürzung der Blockabstände im Zusammenhang mit der Rückfallebene:
Diese Frage wird von der Ö** nicht bzw. ausweichend beantwortet. Die Frage der Schienen-Control Kommission bezieht sich auf die Möglichkeit der „Rückfallebene“, die Antwort der Ö** bezieht sich jedoch auf den Mischbetrieb.

An dieser Stelle weist die W** ausdrücklich (wie mehrfach bereits in vorangegangenen Stellungnahmen!) darauf hin, dass kein Mischbetrieb gefordert wird, sondern ausschließlich das Bestehenbleiben eines vorhandenen und funktionstüchtigen Systems als Rückfallebene.

ad 2) Auch hier geht die Ö** nicht auf die Frage der Schienen-Control Kommission ein. Grundsätzlich versteht die W** die angeführten Sicherheitsbedenken betreffend den Dualbetrieb im Unterinntal, jedoch ist bei der Beantwortung dieser Frage nicht der Dualbetrieb im Unterinntal zu thematisieren, sondern auf die Dauer der Umstellung des Betriebssystems, die Vorteile des Fehlens einer Rückfallebene und auf die Frage nach der Verspätung bei Führung mittels Notbetrieb einzugehen. Diese Fragen bleiben zur Gänze unbeantwortet!

ad 3) Die unter Punkt 3. angeführte Antwort ist ausweichend und wirft darüber hinaus neue Fragen auf.

Der Verweis auf Ziele der Europäischen Kommission ist an dieser Stelle nicht relevant, zumal den Zielen der Europäischen Kommission entsprochen wird, weil das ETCS Level 2 auf dieser Strecke in Betrieb ist. Nochmals wird in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen, dass die W** die flächendeckende Ausstattung mit ETCS befürwortet und die Ablehnung des PZB Rückbaus lediglich darauf gründet, dass dieses System als Rückfallebene verwendet werden kann. Die W** verweist diesbezüglich auf ihre bisherigen Stellungnahmen.

ad 4) Auch diese Frage wird nicht vollständig beantwortet.

Zu den Antworten der Ö** in der Stellungnahme vom 08.05.2015:

ad 1) Auf die Beantwortung dieser Frage wurde bereits oben (zur Stellungnahme vom 20.03.2015/ad1) eingegangen.

ad 2) Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb, „die Frage nach den theoretische entstehenden Kosten von der Ö** nicht beantwortet werden“ kann.

Darüber hinaus ist unverständlich, weshalb die Kosten von EUR 135.000,- für die Umsetzung der Verkürzung der Blockabstände als „unwesentliche“ Änderung bewertet werden, während hingegen die Kosten von EUR 336.000,- für die Instandhaltung vom PZB Betriebssystem als so viel höher eingestuft werden und aufgrund dieser hohen Kosten ein Rückbau unbedingt erforderlich sei.

Unter Bedachtnahme auf die Kosten, die bei Errichtung des PZB Systems (insbesondere aus Steuergeldern) aufgewendet worden sind sowie für den Rückbau geplant sind, ist die Sichtweise der Ö** nicht schlüssig. Die Kosten des Rückbaus sind in Hinblick auf die (angeblichen) Instandhaltungskosten unverhältnismäßig hoch.

ad 3) Die Frage wurde ausweichend beantwortet. Es ist richtig, dass die Integration von längeren Blockabständen in das Sicherungssystem ETCS Level 2 nicht realisierbar ist. Ein parallele Vorhaltung von zwei getrennt betriebenen Sicherungssystemen (= kein Mischbetrieb) ist jedoch durchaus realisierbar.

ad 4) Die Antwort der Ö** ist unglaubwürdig und im Detail zu hinterfragen.

Insbesondere die Aussage, dass bei einer störungsindizierten Maßnahme von einem Umstellungszeitraum von mehreren Wochen auszugehen sei, ist gerade auch in Hinblick darauf, dass im auf der NBS Unterinntal ein echter Dualbetrieb möglich ist, zu bezweifeln.

ad 5) Siehe Ausführungen zu Punkt 4.

ad 6) Die Ausführungen zur Frage 6 seitens der Ö** sind korrekt, jedoch wird die Frage nach der Fehlerhäufigkeit nicht beantwortet.

ad 7) Auch diese Frage wird durch die Ö** nicht beantwortet. Wie bereits in der letzten Stellungnahme der W** verdeutlicht wurde, finden sich auf der gegenständlichen Strecke verschiedene Zugsicherungssysteme. Aus diesem Grund haben alle EVUs inhomogene Ausrüstungen.

Zieht man den allgemeinen Grundsatz des Vertrauensschutzes heran, dürfen Maßnahmen, die im Vertrauen auf die bestehende Situation durchgeführt worden sind, nicht plötzlich in dem

Sinne vereitelt werden, dass sie aufgrund der neuen Situation völlig nutzlos werden. Dazu ist auszuführen, dass die W** wie auch andere EVU im Vertrauen auf die bestehende Sachlage Investitionen getätigt hat. Die Vorgehensweise der Ö**, zuerst ein Betriebssystem zu errichten und nur wenige Jahre später um EUR 1.185.000,- wieder rückzubauen, ist nicht nachvollziehbar und unverhältnismäßig. Zudem können durch eine derartige Vorgangsweise auch in Zukunft Investitionen von EVUs frustriert werden.

Aus Sicht der W** ist ein klares Prozedere erforderlich, das derartige Vorgänge regelt!

Wenn die Ö** ausführt, dass die W** bereits lange vor Aufnahme ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen über sämtliche administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen hinsichtlich Zugang zur Schieneninfrastruktur informiert war, so ist festzuhalten, dass diese Bedingungen - seit es die W** gibt - einem stetigen Wandel unterliegen. Daher muss sich die W** auch fortlaufend mit ihren Anliegen an die Schienen-Control Kommission wenden.

Die W** hält alle bisher gestellten Anträge aufrecht.

Da laut Angaben der Ö** die Verkürzung der Blockabstände und der Rückbau des PZB Systems bereits fixiert ist, stellt die W** zudem nachfolgende Anträge:

1. Die Schienen-Control Kommission möge der Ö** auftragen, bis zur Entscheidung dieses Verfahrens keine Baumaßnahmen hinsichtlich des Rückbaus und der Verdichtung der Blockabstände vorzunehmen.
2. Die Schienen-Control Kommission möge der Ö** aufgrund der Verletzung ihrer Mitwirkungs- und Auskunftspflicht eine Verwarnung erteilen und der Ö** neuerlich die Beantwortung der Fragen auftragen.“

Mit Schreiben vom 24.06.2015 bezog die W** nochmals wie folgt Stellung:

„Ich möchte zu den vorgebrachten Äußerungen der Ö**, die Aufrechterhaltung des bestehenden PZB-Systems als Rückfallsebene sei bei einer Verdichtung der Blockabstände im ETCS Sicherungssystem technisch nicht realisierbar, Stellung beziehen.

Sollte eine Vorhalten des PZB-Systems im Falle der Blockverdichtung des ETCS-Systems tatsächlich technisch nicht realisierbar sein und die Schienen-Control Kommission dieser Argumentation folgen, steht die Frage im Raum, weshalb eine Verdichtung der Zugfolgeabstände überhaupt erfolgt und welche Ziele damit verfolgt werden.

Eine tatsächliche Steigerung der Kapazität kann dadurch wohl kaum erzielt werden, da der Bahnhof St. Pölten und der Knoten Hadersdorf weiterhin „Nadelöhre“ darstellen und demnach nur dann positive Effekte aus dieser Verdichtung erzielt werden können, wenn auch der Bahnhof St. Pölten und der Knoten Hadersdorf entsprechend adaptiert wird, sodass die Zugfolge auf 1 oder 2 Minuten bei der Einfahrt bzw. Ausfahrt erhöht wird.

Sollte die Ö** keine derartigen Schritte setzen, die die Situation in St. Pölten und im Knoten Hadersdorf so ändern, dass eine Erhöhung der Streckenkapazität im Tunnel auch zu einer effektiven Erhöhung der Nutzkapazität entlang der gesamten Strecken inkl. St. Pölten und

weiter Richtung Linz (mit weiteren Nadelöhrsituationen) ergibt, ist aus Sicht der W** die Blockverdichtung auf der Neubaustrecke Wien - St. Pölten absolut zu hinterfragen, da in diesem Fall dann Steuergeld aufgewendet würde, obwohl durch diese Maßnahme insgesamt keine relevanten Kapazitätssteigerungen herbeigeführt werden können.

Ohne eine derartige Gesamtlösung, wäre nicht nur die Blockverdichtung betrieblich und damit auch ökonomisch kritisch und daher zu hinterfragen, sondern auch besonders der geplante PZB Rückbau, weil auf zu limitierter Argumentation basierend zu betrachten.

Ich ersuche Sie daher, der Ö** folgendes aufzutragen:

1. Darlegung welche Maßnahmen im Zulauf zur Neubaustrecke in Wien bzw in St. Pölten und weiteren Bahnhöfen entlang der Westbahn gesetzt werden, um eine allfällige Kapazitätserhöhung im Tunnel Wienerwald in gleicher Form durchgehend sicher zu stellen.

Insbesondere empfehlen wir die Reduktion der Zugfolge in St. Pölten Richtung Wien und aus Wien kommend zu hinterfragen. Nur bei mindestens 2 Minuten Zugfolge machen Kapazitätserhöhungen im Tunnel Sinn. Weiter empfehlen wir zu hinterfragen, welche positiven Effekte exakt auf die Kapazität in welchem Geschwindigkeitsband welcher Zugsysteme bis inklusive Linz durch diese Maßnahmen im Tunnel durch die Verdichtung der Zugfolgeabstände tatsächlich realisiert werden. Die Daten sollten dann auch die Basis für allfällige Kapazitätsbewertungen in folgenden Verfahren wie Rahmenvertragsdiskussionen etc. darstellen.

2. Bekanntgabe aller Maßnahmen zur analogen Kapazitätsausweitung die auf der gesamten Strecke bis Salzburg vorgenommen werden.“

Mit Schreiben vom 28.10.2015 teilte die Schienen-Control Kommission der W** Folgendes mit:

„Beim Betrieb von Eisenbahn gibt es ein starkes technisches Zusammenspiel zwischen dem Fahrweg und den darauf verkehrenden Fahrzeugen. So werden die Weichen fahrwegseitig gesteuert, wohingegen das Beschleunigen und Bremsen fahrzeugseitig realisiert werden. Da der Bremsweg des Fahrzeuges jedoch den „Sichtweg“ des Triebfahrzeugführers bei den heutzutage auf der Schiene gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich überschreitet, obliegt der Fahrwegseite die Sicherstellung einer freien Strecke. Daher ist in Österreich als Betriebsverfahren das „Fahren im Raumabstand“ vorgegeben. Dazu wird die Strecke in Blockabschnitte unterteilt, in denen sich zu jedem Zeitpunkt höchstens ein Zug befinden darf. Der entsprechende Blockabschnitt darf seitens eines für die Betriebssicherheit verantwortlichen Stellwerks erst wieder für einen anderen Zug zur Einfahrt freigegeben werden, wenn der vorherige Zug den Blockabschnitt zuzüglich eines sogenannten Durchrutschweges hinter dem Blockabschnitt vollständig passiert hat. Ansonsten muss der Zug am zugehörigen Blocksignal warten, bis die entsprechende Bedingung erfüllt ist.

Die Einhaltung muss durch eine aufwändige Sicherungstechnik am Fahrweg und im Fahrzeug und zusätzliche Rückfallebenen im Stellwerk streng überwacht werden. Um eine von der

Sicherungstechnik unbeeinflusste Fahrt zu gewährleisten, muss der Blockabstand sogar bereits frei sein, wenn die Zugspitze den Bremsensatzpunkt für ein rechtzeitiges Abbremsen vor Erreichen der Blockstelle passiert, um ein rechtzeitiges Anhalten gewährleisten zu können. Bedingt durch die Sicherungstechnik (Schalt- und Reaktionszeiten) erhöht sich die sogenannte Belegungs- bzw Sperrzeit eines Zuges für die unbehinderte Fahrt durch eine Blockstrecke noch um einen bestimmten von der Art der Sicherung abhängigen Zeitzuschlag.

Die als PZB bezeichnete „Punktförmige Zugbeeinflussung“ wird als Form der induktiven punktförmigen Zugbeeinflussung für Geschwindigkeiten bis 160 km/h in Österreich eingesetzt. Hauptaufgabe der PZB ist es, durch Zwangsbremungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern, wobei das System in Österreich hauptsächlich an Vor- und Hauptsignalen installiert wird. Das Vorsignal steht im Bremswegabstand vor einem Hauptsignal. Über 160 km/h ist diese Zugsicherungstechnik nicht mehr zulässig, da der Lokführer bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr rechtzeitig die Signalbegriffe erfassen und gegebenenfalls steuernd eingreifen kann.

Da auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten mit mehr als 160 km/h gefahren wird, kommt das ETCS Level 2-System zum Einsatz, das durch eine ständige Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Stellwerk die Sicherheit herstellt. ETCS ist ein europäisches Zugsicherungssystem. Anders als bei PZB erfolgt eine vollautomatische Signalübertragung vom Stellwerk über die Gleisanlage auf das Eisenbahnfahrzeug. Bei mehr als 160 km/h ist der Bremswegabstand deutlich länger, womit die Information über einen nötigen Halt schon deutlich früher als im PZB bekannt gegeben werden muss und somit die Bremsung früher einsetzen muss.

Die Stellwerkstechnik erlaubt derzeit für den Abschnitt Knoten Hadersdorf – St. Pölten einen PZB-Betrieb und ETCS-Betrieb, wobei der PZB-Betrieb nur bei Ausfall des ETCS-Betriebes verwendet wird. Die Ö** plant nun zur Kapazitätssteigerung eine Blockverdichtung, dh den Einbau zusätzlicher Blockabschnitte. Damit muss die Sicherungstechnik durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen angepasst werden. Eine Verdichtung der Blockabstände ist technisch für den ETCS-Betrieb möglich, erfordert jedoch ebenfalls eine analoge Verdichtung der Blockabstände für den PZB-Betrieb (zusätzliche Signale und Gleisfreimeldeanlagen), somit Investitionen in das PZB-System. Solche Investitionen kann die Schienen-Control Kommission einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedoch nicht auftragen. Eine parallele Vorhaltung eines ETCS-Systems und eines PZB-Systems mit unterschiedlichen Blockabständen ist mit einer einzigen Sicherungsanlage auch dann nicht möglich, wenn das PZB-System nur als Rückfallebene erhalten bleibt und die beiden Systeme nicht im Dualbetrieb geführt werden. Die von der Ö** geplante Verkürzung der Blockabschnitte des ETCS-Systems wäre daher nur realisierbar, wenn zugleich auch die Abschnitte des PZB-Systems entsprechend verkürzt würden. Eine solche Investition in das PZB-System, das von Anfang an nur als Übergangslösung vorgesehen war (wie die Tabelle „Streckenausrüstung mit ETCS“ in den SNNB der Ö** zeigt), erscheint unverhältnismäßig. Im Übrigen liegt es nicht im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission, eine derartige Investition anzuordnen.

In Ihrem Schreiben vom 24.06.2015 führen Sie aus, eine Kapazitätserhöhung im (Wienerwald) Tunnel mache nur bei einer Zugfolge von mindestens 2 Minuten Sinn. Weshalb gehen Sie davon aus, dass eine Kapazitätserhöhung bei längerer Zugfolge nicht sinnvoll ist? Aus Sicht der

Schienen-Control Kommission ist eine Verkürzung der Blockabstände und die dadurch bewirkte Kapazitätserhöhung jedenfalls zweckmäßig, da in die Neubaustrecke beidseitig mehrere Zulaufstrecken einmünden.“

Mit Schreiben vom 18.11.2015 nahm die W** Stellung und führte wie folgt aus:

„Eine Kapazitätserhöhung bei längerer Zugfolge ist jedenfalls nicht als sinnvoll zu erachten, da bislang nicht geklärt ist, welche konkreten Engpässe derzeit zwischen Hütteldorf und St. Pölten via Tullnerfeld vorliegen, die durch eine Blockverdichtung gelöst werden können bzw. diese wirklich erfordern. Theoretische Vorteilsargumentationen sind für die W** in Relation zu den Risiken durch Wegfall eines Back-up Systems zu wenig greifbar und wirtschaftlich zu rechtfertigen. Ich ersuche Sie daher diese Frage nochmals in dieser Form an die Ö** zu richten und eine klare Listung der Engpässe zu fordern. Darüber hinaus möchte ich auch darauf hinweisen, dass es Streckenabschnitte gibt (insbesondere Linz/Linz-Wels), deren Optimierung zur Vermeidung von Engpässen viel zweckmäßiger wäre, um künftig eine Verbesserung bei den Zugfolgen zu erzielen.

Seitens der Ö** wurden bisher auch die Vorteile die ein Parallelsystem (ETCS und PZB) bietet, nicht ausreichend gewürdigt. Die sicherste Lösung stellt immer noch jene Variante dar, bei der PZB als Rückfallebene verwendet werden kann. Ich verweise diesbezüglich wie auch in vorangegangenen Stellungnahmen nochmals auf den Langzeitausfall des ETCS-Systems auf der Nordbahn.

Zudem besteht seitens der W** die Befürchtung, dass durch das Vorgehen der Ö** jene Anbieter, die kein ETCS nutzen, am Markt benachteiligt werden sollen. Etwa möchte die W** ab kommenden Jahr Verstärkerzüge mit Triebwagen anstelle von Lok + „veraltete“ Klassen fahren. Attraktive Konditionen die auch von einem Newcomer finanziert werden können sind jedoch nur bei Akquisition am Gebrauchtmärkte geboten. Da dort nur zugelassene Fahrzeuge ohne ETCS zur Verfügung stehen ist es notwendig, den Tunnel auch für Personenverkehre ohne ETCS zu öffnen, um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur ermöglichen, statt diese Option durch Rückbau zu verunmöglichen.

Seitens der W** wird eine Adaptierung ausschließlich dann befürwortet, wenn ein Nutzen für die Kapazität entsprechend dem Bedarf umfassend nachgewiesen werden konnte und eine Ausfallsicherheit des Systems von mindestens 99,99% für die kommenden Jahre von der Ö** garantiert werden kann und dies durch einen fünfjährigen Einsatzzeitraum ohne Störung belegt ist. Daher sollte der Umbautermin auch im Falle dieser Kriterien zur validen Absicherung mindestens um drei Jahre verschoben werden, um zwischenzeitlich den Dauertest zur störungsfreien Funktion zu ermöglichen und auch Fahrzeuge ohne ETCS einsetzen zu können.“

Mit Email vom 30.11.2015 teilte die W** Folgendes mit:

„Ergänzend zu unserem Schreiben vom 18.11.2015 dürfen wir Ihnen exemplarisch zur Frage der Ausfallsicherheit folgende Störungsinformationen ETCS im Bereich Wien-St. Pölten nur aus November 2015 übermitteln, die uns betroffen haben und ohne PZB-Modus Verkehrseinschränkungen ausgelöst hätten:

- 1.11.2015 — REM 2015034124,C023, TFD → betroffene Züge nur W** = 926,927,929,931,985 und 930
- 14.11.2015 - REM 2015035519, C203, WAT → betroffener Zug W** = 908
- 22.11.2015 - REM 2015036403, C203, HDD → betroffene Züge W** = 921, 976“

Mit Schreiben vom 15.12.2015 ersuchte die Schienen-Control Kommission die Ö** um folgende ergänzende Auskünfte hinsichtlich des Emails der W** vom 30.11.2015:

- „1) Handelte es sich bei den aufgezählten Störungen um infrastrukturseitige Störungen?
- 2) Falls ja: Was war der Auslöser für die Störungen?
- 3) Wie würde nach einem Rückbau des PZB-Systems der Betrieb bei infrastrukturseitigen ETCS-Störungen abgewickelt?“

Mit Schreiben vom 15.01.2016 nahm die Ö** wie folgt Stellung:

„Ad Frage 1 und 2: Handelte es sich bei den aufgezählten Störungen um infrastrukturseitige Störungen? Falls ja: Was war der Auslöser für die Störungen?

Die in der Beilage 5 (E-Mail der W** vom 30.11.2015) aufgezählten Störungen waren infrastrukturseitige Störungen. Die Ersteinstufung des Störungsbildes durch den Bediener erfolgte bei diesen drei Störungen als ETCS-Störung (REM-Meldung). Die detaillierte Auswertung ergab jedoch, dass lediglich eine ausschließlich das ETCS-System betreffende Störung vorlag (22.11.2015). Die beiden anderen Störungen (1.11. und 14.11.2015) betrafen zudem das Zugbeeinflussungssystem PZB, sodass dadurch auch der Zugverkehr im PZB-Betrieb beeinträchtigt war.

Störungsauslöser

01.11.2015: Kabelbeschädigung auf ESTW-Ebene durch Fremdeinwirkung (ETCS+PZB)

14.11.2015: Störung auf ESTW-Ebene in der Verbindung Zentralstellwerk St. Pölten zum Stellwerk Knoten Wagram (ETCS+PZB)

22.11.2015: RBC-Komponenten Ausfall - Multiplexer (ETCS)

Es darf darauf hingewiesen werden, dass das Zugsicherungssystem ETCS einen außerordentlich hohen Verfügbarkeitsgrad aufweist (2014: 99,8%).

Ad Frage 3: Wie würde nach einem Rückbau des PZB-Systems der Betrieb bei infrastrukturseitigen ETCS-Störungen abgewickelt?

Das grundsätzliche Verhalten bei ETCS-Störungen ist in § 55 der DV 32 „Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift“ (ZSB 12) geregelt. Diese Vorschrift ist von der Eisenbahnbehörde genehmigt und TSI-konform.

Sofern eine fahrzeug- oder infrastrukturseitige ETCS-Störung auftritt, wird der Betrieb folgendermaßen abgewickelt: Die Betriebsführung erfolgt im Wege des ETCS-Rückfallmodus SR (Staff Responsible – „Fahren auf Sicht“ mit v_{\max} 40 km/h) bis zur Wiederaufnahme in den ETCS-Modus FS (Full Supervision). Durch die künftig kürzeren Blockabstände kann die Distanz, die in diesem ETCS-Rückfallmodus zurückgelegt werden muss, grundsätzlich auf ca. 400 bis 1.200 Meter reduziert werden.

Die Ö** stellt den Antrag, die Schienen-Control Kommission möge das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einstellen.“

Mit Schreiben vom 02.02.2016 übermittelte die Schienen-Control Kommission diese Stellungnahme der W** und hielt fest, dass aus Sicht der Schienen-Control Kommission die von der Ö** geplante Kapazitätserhöhung durch Verdichtung der Blockabstände nach wie vor zweckmäßig erscheint.

Mit Schreiben vom 10.02.2016 nahm die W** wie folgt Stellung:

„Die W** hat insbesondere in ihrer letzten Stellungnahme vom 18.11.2015 darauf verwiesen, dass neue Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bei Betriebsabwicklung (zB für Verstärker-/Zusatzverkehre) insbesondere auch auf Mietfahrzeuge, die ggf. nicht mit ETCS ausgestattet sind, angewiesen sind, durch einen Rückbau des PZB-Systems gegenüber größeren etablierten Marktteilnehmern benachteiligt werden. Die W** möchte ab Herbst 2016 Verkehre mit gemieteten Triebzügen ohne ETCS-Ausrüstung aufnehmen, bis die zusätzlichen 10 KISS 2 geliefert werden.

In der Stellungnahme der Ö** und damit auch in Ihrem Schreiben fehlt eine Aussage/Stellungnahme zur Frage der Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch den Rückbau der PZB Ausrüstung, da der Einsatz derartiger kurzfristig und temporär zu mietender Fahrzeuge (zu vertretbaren Kosten) dadurch verunmöglicht wird. Die W** stellt den Antrag PZB ohne ETCS im Abschnitt Wien West – St. Pölten nutzen zu können, um damit zu Gunsten der Kunden und der Bahnreisekapazität bis zur Lieferung neuer Züge solche ohne ETCS anmieten zu können.

Ich muss mit diesem Schreiben nochmals eindringlich auf diese Problematik der Einflussnahme auf den Wettbewerb durch die exklusive ETCS Vorschreibung generell – wo immer diese erfolgt – und im Speziellen hier im vom Rückbau betroffenen Abschnitt hinweisen und ersuche Sie hierzu eine wettbewerbsfördernde Entscheidung zu treffen.“

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Beim Eisenbahnbetrieb überschreitet der Bremsweg des Fahrzeuges den „Sichtweg“ des Triebfahrzeugführers, weshalb fahrwegseitig die freie Strecke sichergestellt werden muss. Daher ist in Österreich als Betriebsverfahren das „Fahren im Raumabstand“ vorgegeben. Dazu wird die Strecke in Blockabschnitte unterteilt, in denen sich zu jedem Zeitpunkt höchstens ein Zug befinden darf. Der entsprechende Blockabschnitt darf seitens eines für die Betriebssicherheit verantwortlichen Stellwerks erst wieder für einen anderen Zug zur Einfahrt freigegeben werden, wenn der vorherige Zug den Blockabschnitt zuzüglich eines sogenannten Durchrutschweges hinter dem Blockabschnitt vollständig passiert hat. Ansonsten muss der Zug am zugehörigen Blocksignal warten, bis die entsprechende Bedingung erfüllt ist.

Die Einhaltung wird mittels Sicherungstechnik am Fahrweg und im Fahrzeug sowie zusätzlicher Rückfallebenen im Stellwerk überwacht. Um eine von der Sicherungstechnik unbeeinflusste Fahrt zu gewährleisten, muss der Blockabstand sogar bereits frei sein, wenn die Zugspitze den Bremsensatzpunkt für ein rechtzeitiges Abbremsen vor Erreichen der Blockstelle passiert, um ein rechtzeitiges Anhalten gewährleisten zu können. Bedingt durch die Sicherungstechnik (Schalt- und Reaktionszeiten) erhöht sich die sogenannte Belegungs- bzw Sperrzeit eines Zuges für die unbehinderte Fahrt durch eine Blockstrecke noch um einen bestimmten von der Art der Sicherung abhängigen Zeitzuschlag.

Die als PZB bezeichnete „Punktförmige Zugbeeinflussung“ wird als Form der induktiven punktförmigen Zugbeeinflussung in Österreich für Geschwindigkeiten bis 160 km/h eingesetzt. Hauptaufgabe der PZB ist es, durch Zwangsbremungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern, wobei das System in Österreich hauptsächlich an Vor- und Hauptsignalen installiert wird. Das Vorsignal steht im Bremswegabstand vor einem Hauptsignal. Über 160 km/h ist diese Zugsicherungstechnik nicht mehr zulässig, da der Lokführer bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr rechtzeitig die Signalbegriffe erfassen und gegebenenfalls steuernd eingreifen kann.

Da auf der mit Fahrplanwechsel 2012/2013 am 09.12.2012 in Betrieb genommenen Neubaustrecke Wien – St. Pölten mit mehr als 160 km/h gefahren wird, kommt das ETCS Level 2-System zum Einsatz, das durch eine ständige Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Stellwerk die Sicherheit herstellt. ETCS ist ein europäisches Zugsicherungssystem. Anders als bei PZB erfolgt eine vollautomatische Signalübertragung vom Stellwerk über die Gleisanlage auf das Eisenbahnfahrzeug. Bei mehr als 160 km/h ist der Bremswegabstand deutlich länger, womit die Information über einen nötigen Halt schon deutlich früher als im PZB bekannt gegeben werden muss und somit die Bremsung früher einsetzen muss.

Die Stellwerkstechnik erlaubt derzeit für den Abschnitt Knoten Hadersdorf – St. Pölten einen PZB-Betrieb und ETCS-Betrieb, wobei der PZB-Betrieb nur bei Ausfall des ETCS-Betriebes verwendet wird. Die Ö** plant nun zur Kapazitätssteigerung eine Blockverdichtung, dh den Einbau zusätzlicher Blockabschnitte. Damit muss die Sicherungstechnik durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen angepasst werden. Eine Verdichtung der Blockabstände ist technisch für den ETCS-Betrieb möglich, erfordert jedoch ebenfalls eine analoge Verdichtung der Blockabstände für den PZB-Betrieb (zusätzliche Signale und Gleisfreimeldeanlagen), somit Investitionen in das PZB-System. Anstatt einer analogen Verdichtung der Blockabstände für den PZB-Betrieb plant die Ö** einen Rückbau des PZB-Systems im Laufe des Jahres 2016.

Eine parallele Vorhaltung eines ETCS-Systems und eines PZB-Systems mit unterschiedlichen Blockabständen ist mit einer einzigen Sicherungsanlage auch dann nicht möglich, wenn das PZB-System nur als Rückfallebene erhalten bleibt und die beiden Systeme nicht im Dualbetrieb geführt werden. Die von der Ö** geplante Verkürzung der Blockabschnitte des ETCS-Systems wäre daher nur realisierbar, wenn zugleich auch die Abschnitte des PZB-Systems entsprechend verkürzt würden.

Die von der Ö** vorgesehene Verkürzung der Zugfolgeabstände (Blockabstände) von derzeit ca 5 Kilometer auf ca 1 Kilometer und die dadurch bewirkte Kapazitätserhöhung sind

betrieblich zweckmäßig, da in die Neubaustrecke Wien – St. Pölten beidseitig mehrere Zulaufstrecken einmünden. Insofern ist die Kapazitätserhöhung entgegen dem Vorbringen der W** (Stellungnahmen vom 13.03.2015, 24.06.2015 und 18.11.2015) auch ohne Maßnahmen auf den Zulaufstrecken selbst zweckmäßig.

Die Zuverlässigkeit des ETCS-Level-2 Systems ist sehr hoch. Auf den Neubaustrecken Wien – St. Pölten und Unterinntal lag sie infrastrukturseitig im Jahr 2014 bei über 99%. Bei den Fahrzeugen der W** liegt die Störungshäufigkeit weit unter 1%.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 der Ö** (Version 1.0) enthalten das folgende Kapitel 3.3.3.4 „Zugbeeinflussungssystem“, welches auszugsweise wie folgt lautet:

„Die Neubaubabschnitte Wien – St. Pölten (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen) dürfen trotz Ausstattung mit reduzierter Signalausrüstung nur mit Fahrzeugen mit tauglicher ETCS Level 2 Ausrüstung befahren werden. Die Ausstattung mit Signalen erfolgte ausschließlich als technische Rückfallebene!

Ausnahme: Die Neubaustrecke Unterinntal ist vom 15. Dezember 2013 bis 1. Juli 2015 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr allein dem Güterverkehr gewidmet. In diesem Zeitraum steht ausschließlich das Zugsicherungssystem PZB zur Verfügung.

Alle anderen Strecken mit ETCS-Ausrüstung können auch mit PZB befahren werden (Dualbetrieb ETCS und PZB).

Wenn ein Abschnitt der Neubaustrecken Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden soll und das führende Fahrzeug nicht mit tauglichem ETCS ausgerüstet ist, so hat das EVU vor Beginn der Fahrt - spätestens beim Passieren der Staatsgrenze - den Infrastrukturbetreiber zu informieren und eine Umleitung über die entsprechende Bestandsstrecke zu bestellen. Wird die ETCS Einrichtung während der Fahrt gestört und soll ein Abschnitt der Neubaustrecke Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden, so hat der Triebfahrzeugführer unmittelbar nach Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter zu verständigen. Der Infrastrukturbetreiber leitet diesfalls den Zug über die entsprechende Bestandsstrecke um.“

In den Versionen 1.1 bis 2.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 der Ö** lautet der zweite Absatz dieses Abschnitts wie folgt:

„Ausnahme: Die Neubaustrecke Unterinntal ist vom 15. Dezember 2013 bis 1. Juli 2015 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr allein dem Güterverkehr gewidmet. In diesem Zeitraum kann die Neubaustrecke Unterinntal auch mit dem Zugsicherungssystem PZB befahren werden.“

Im Kapitel 3.3.3.4 „Zugbeeinflussungssysteme“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 (Versionen 1.0 bis 1.3) der Ö** entfielen diese beiden Sätze.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 (Version 2.0) der Ö** enthalten das folgende Kapitel 3.3.3.4 „Zugbeeinflussungssysteme“, welches wie folgt lautet:

*„Das Kernnetz der Ö** ist überwiegend mit PZB ausgerüstet, beim Ergänzungsnetz werden vereinzelt Strecken ohne PZB-Ausstattung betrieben.*

Die Zugsicherung von Strecken erfolgt entweder ausschließlich mit PZB, oder zusätzlich mit den Zugbeeinflussungssystemen LZB bzw ETCS. Im Jahr 2016 wird auf den Neubaustreckenabschnitten Wien – St. Pölten (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen) mit dem Rückbau der PZB begonnen, somit kommt ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS zum Einsatz. Das jeweils eingesetzte Zugbeeinflussungssystem ist der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

Die Ausrüstung von Strecken oder Streckenteilen mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS und die Voraussetzungen für die Befahrbarkeit dieser erfolgt gemäß folgender Vorgaben:

- *ETCS-Status*
- *Anforderung an Fahrzeuge (Anforderungskatalog TFZ)*
- *ETCS-Zugkategorien*
- *ETCS-Bremskurven*
- *ETCS-Ausbauplan mit Übersichtskarte*

Auf Strecken, die ausschließlich mit ETCS betrieben werden, und die nicht mit streckenseitigen Hauptsignalen ausgestattet sind, wird die Einfahrt in den ETCS-Abschnitt technisch mit PZB überwacht. Damit wird sichergestellt, dass ein Fahrzeug die Strecke oder den Streckenabschnitt nur mit tauglicher ETCS-Ausrüstung befährt.

Durch den Beschluss der österreichischen Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) vom 28. Juli 2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) ist punktuell eine negative Beeinflussung des GSM-R Netzes zu erwarten. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, Fahrzeuge (für Neubaufahrzeuge für den ETCS-Datenfunk ab 1. Jänner 2018 verpflichtend) mit entsprechend kompatiblen GSM-R-Funkmodulen der letzten Generation, entsprechend ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher, auszurüsten.

Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

Für die Neubaustreckenabschnitte Wien – St. Pölten (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen) ist Folgendes festgelegt:

- *Befahren nur mit Fahrzeugen mit tauglicher ETCS Level 2 Ausrüstung zulässig (ETCS SRS BL2.3.0d oder höhere Version am Fahrzeug implementiert)*
- *Führendes Fahrzeug ohne taugliche ETCS Level 2 Ausrüstung*

- o Beim Einfahren in das Schienennetz der Ö**, aber spätestens vor Beginn der Fahrt: Das EVU ist verpflichtet, die Ö** zu verständigen und die Umleitung über Bestandsstrecken mit entsprechend kompatibler Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.*
- o Auftreten einer Störung der ETCS-Ausrüstung während der Fahrt: Der Triebfahrzeugführer verständigt unmittelbar nach dem Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter, der die weiteren Maßnahmen setzt.“*

Das Kapitel „3.3.3.4 Zugbeeinflussungssysteme“ unterscheidet sich in den Versionen 2.1 und 2.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 der Ö** insofern von jenem in der Version 2.0, als es statt „*Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen)*“ jeweils „*Unterinntal (Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2)*“ lautet.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 sowie die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 umfassen unter anderem den folgenden Anhang „Streckenausrüstung mit ETCS“:



Streckenausrüstung mit ETCS

Es besteht folgende Planung (Hinweis: Änderungen vorbehalten!)

Donauachse	ETCS	km [*])	Inbetriebnahme
Heygeshalom – Wien Hbf.	Level 1	70	derzeit außer Betrieb → upgrade auf BL ^(*) 2.3.0.d
NBS Wien – Abzw. Hadersdorf-W (Lainzertunnel)	Level 2	10	in Betrieb BL 2.3.0.d
NBS Abzw. Hadersdorf-W. – Tullnerfeld – St. Pölten	^{**)} Level 2	50	in Betrieb BL 2.3.0.d
Güterzugumfahrung St. Pölten	Level 2	25	Fahrplan 2017 BL 2.3.0.d
NBS Linz – Wels	Level 2	25	Fahrplan 2025 BL 3
Bestand Attnang-Puchheim – Salzburg - Abschnitt Vöcklabruck - Straßwalchen - Straßwalchen - Seekirchen am Wallersee	Level 1	75	in Betrieb BL 2.3.0.d
Bestand Wels – Passau	Level 1	80	in Betrieb BL 2.3.0.d

Brennerachse	ETCS	km [*])	Inbetriebnahme
Bestand Kufstein – Umfahrung Innsbruck – Brenner	Level 2	108	in Betrieb
NBS Kundl/Radfeld – Baumkirchen	^{**)} Level 2	40	in Betrieb BL 2.3.0.d

Pontebbanaachse	ETCS	km [*])	Inbetriebnahme
Bestand Bernhardthal – Wien Hbf.	Level 2	87	in Betrieb BL 2.3.0.d
Pottendorferlinie Wien – Wampersdorf	Level 2	30	Fahrplan 2023 BL (noch offen)
Semmeringbasistunnel	Level 2	30	Fahrplan 2024 BL 3
NBS Werdorf – Klagenfurt (Koralmbahn)	Level 2	130	Fahrplan 2023 BL 3

(*) BL = Baseline

Blaue Schrift: Ausrüstung mit ETCS Level 2, daher ist hier die Ausrüstung von führenden Triebfahrzeugen bzw. Steuerwagen mit ETCS Level 2 zwingend erforderlich. Der Betrieb wird ausschließlich in Level 2 (ausgenommen bei Störungen) durchgeführt.

Rote Schrift: Ausrüstung mit ETCS Level 2, daher ist hier die Ausrüstung von führenden Triebfahrzeugen bzw. Steuerwagen mit ETCS Level 2 zwingend erforderlich. Der Betrieb wird ausschließlich in Level 2 (ausgenommen bei Störungen) durchgeführt.

Ausnahme: Die Neubaustrecke Unterinntal ist vom 15. Dezember 2013 bis 1. Juli 2015 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr allein dem Güterverkehr gewidmet. In diesem Zeitraum kann die Neubaustrecke Unterinntal auch mit dem Zugsicherungssystem PZB befahren werden.

*) inklusive Zulaufbereiche

***) Reduzierte PZB- und Signalausrüstung nur in der Hochfahrphase für ca. 3 Jahre als Rückfallebene bei ETCS-Störungen.

► Auf den restlichen Strecken wird bis ca. 2025 eine Parallelausrüstung (PZB + ETCS) bestehen bleiben.



Terminal/Hafen	Realisierung mit
Terminal Wels	Ausstattung Donauachse
Hafen Enns	Ausstattung Donauachse
Terminal Cargo Center Wien Inzersdorf (CCW)	Ausstattung Pottendorferlinie
Terminal Wemdorf (Graz Süd)	Ausstattung Koralm

Für folgende Streckenabschnitte ist das Inbetriebnahmejahr noch nicht festgelegt:

Streckenabschnitte	ETCS	Inbetriebnahme
NBS St. Pölten – Linz	Level 2	Wenn LZB zu ersetzen ist
Bestand St. Pölten – Linz	Level 2	Gemeinsam mit NBS
Bestand Linz- Attnang-Puchheim	Level 2	Wenn LZB zu ersetzen ist
Bestand Wien – St. Pölten	Level 1	60 km – Evaluierung läuft

Die Version 2.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 ist auf der Internetseite der Ö** (www.o**) abrufbar. Die vorangehenden Versionen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016 sowie die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 waren in der Vergangenheit auf der Internetseite der Ö** abrufbar.

Die Ö** ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 1a EisbG und Zuweisungsstelle im Sinne des § 62 Abs 1 Z 1 EIsbG.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zur Sicherungstechnik, insbesondere zu den Blockabständen, sowie zur Zweckmäßigkeit der Kapazitätserhöhung gründen sich auf das Fachwissen der Mitglieder der Schienen-Control Kommission. Da ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, darf die Behörde diese Fachfragen selbst beurteilen (vgl. Thienel/Schulev-Steindl, Verwaltungsverfahrenrecht⁵ 200 mwN).

Die Feststellungen zur von der Ö** auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten beabsichtigten Blockverdichtung samt Rückbau des PZB-Systems beruhen auf dem insofern unbestrittenen Vorbringen der Ö**.

Die Feststellungen zur Zuverlässigkeit des ETCS-Level-2 Systems stützen sich auf das insofern jeweils unbestrittene Vorbringen der Ö** (Stellungnahmen vom 12.02.2015, 08.05.2015 und 15.01.2016) sowie der W** (Stellungnahme vom 10.12.2014).

Die Feststellungen zum Inhalt des jeweiligen Kapitels „3.3.3.4 Zugbeeinflussungssysteme“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 und 2016 gründen sich auf die Einsicht in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die auf der Internetseite der Ö** abrufbar sind bzw. waren und deren Inhalt unbestritten ist. Die Feststellungen zum Inhalt des Anhangs „Streckenausrüstung mit ETCS“ stützen sich auf die Einsicht in dieses Dokument, welches ebenfalls auf der Internetseite der Ö** abrufbar ist und dessen Inhalt unbestritten ist.

Dass die Ö** Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle ist, ist amtsbekannt und unbestritten.

Da der Sachverhalt in den entscheidungswesentlichen Punkten hinreichend geklärt ist, hat die Schienen-Control Kommission von weiteren Ermittlungen Abstand genommen.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

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

Gemäß § 58 Abs 1 EisbG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket 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.

Sowohl bei ETCS als auch bei PZB handelt es sich um Zugsteuerungssysteme. Der verfahrensgegenständliche Rückbau der PZB-Ausrüstung im Zusammenhang mit ETCS-Level-2 Betrieb ist ein Verhalten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Ö**, welches die Inanspruchnahme eines gewährten Mindestzugangspaketes, und zwar von Leistungen der Zugsteuerung gemäß § 58 Abs 1 Z 2 EisbG, durch einen Zugangsberechtigten betrifft. Das Verhalten betrifft darüber hinaus auch allgemein die Ausübung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur durch einen Zugangsberechtigten, da das Vorhandensein von Zugsteuerungssystemen für die Ausübung des Zuganges erforderlich ist. Das Verhalten unterliegt daher der Überwachung des Wettbewerbs durch die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Zum Spruchpunkt 1):

Wie oben in den Feststellungen dargelegt wurde, beabsichtigt die Ö** eine Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2 Systems auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten. Diese Maßnahme ist zweckmäßig, da – wie ebenfalls in den Feststellungen aufgezeigt wurde – in die Neubaustrecke Wien – St. Pölten mehrere Zulaufstrecken einmünden. Da eine parallele Vorhaltung von zwei Zugsteuerungssystemen mit unterschiedlichen Abständen technisch nicht realisierbar ist, wäre bei Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2 Systems eine Errichtung neuer PZB-Signale erforderlich. Eine solche Maßnahme – nämlich die Errichtung weiterer Signale eines Zugsteuerungssystems, welches nur als Übergangslösung gedacht ist – erschiene unverhältnismäßig.

Es ist daher sachlich gerechtfertigt, das PZB-System rückzubauen, um das ETCS-Level-2 System zu verdichten. Die von der W** behauptete Diskriminierung liegt nicht vor. Wie der VwGH ausgesprochen hat, verlangt das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts (nunmehr: Unionsrechts) gehört, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre, sowie, dass unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Behandlung objektiv gerechtfertigt ist (VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150 mwH).

Im gegenständlichen Fall ist die aus einem Rückbau des PZB-Systems resultierende Differenzierung zwischen einem Befahren der Strecke mit ETCS-Level-2, welches weiterhin möglich sein wird, und einem Befahren mit PZB, welches nicht mehr möglich sein wird, objektiv gerechtfertigt.

Eine Diskriminierung durch den Rückbau des PZB-Systems vermag die W** auch nicht mit ihren Ausführungen zu begründen, wonach neue Eisenbahnverkehrsunternehmen Mietfahrzeuge einsetzen, die gegebenenfalls nicht mit ETCS ausgestattet sind (Stellungnahmen vom 18.11.2015 und 10.02.2016). Diese Argumentation zeigt nämlich nicht auf, weshalb PZB als Rückfallebene erhalten bleiben soll, würde der Einsatz von nicht ETCS-fähigen Fahrzeugen doch einen Dualbetrieb von ETCS und PZB und nicht bloß eine PZB-Rückfallebene erfordern. Die Schaffung eines Dualbetriebs auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten, wie sie die W** (entgegen ihrem früheren Vorbringen) nun in ihrer Stellungnahme vom 10.02.2016 fordert, ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Im Übrigen konnte die W** auch nicht darlegen, dass die Verwendung von PZB-Fahrzeugen typisch für neu in den Markt eintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Gerade die W** selbst verwendet seit ihrem Markteintritt im Fahrplanjahr 2012 mit ETCS Level 2 ausgestattete Fahrzeuge. Wenn sie nun beabsichtigt, künftig für Verstärkerzüge Fahrzeuge ohne ETCS anzumieten, zeigt dies noch nicht auf, dass die Verwendung solcher Fahrzeuge typisch für neue Marktteilnehmer ist.

Auch in Hinblick auf die Zuverlässigkeit des ETCS-Level-2 Systems ist der beabsichtigte Rückbau des PZB-Systems als rechtmäßig zu beurteilen. Auf den Neubaustrecken Wien – St. Pölten und Unterinntal lag die Zuverlässigkeit infrastrukturseitig im Jahr 2014 bei über 99%. Bei den Fahrzeugen der W** liegt die Störungshäufigkeit weit unter 1%. Somit stellt der Rückbau des Rückfallsystems auch unter dem Gesichtspunkt der Zuverlässigkeit des ETCS-Level-2 Systems keine Beeinträchtigung des Zugangsrechts dar.

Daran vermag es nichts zu ändern, wenn die W** vorbringt, ein Rückbau des PZB-Systems sei für sie „nur denkbar, wenn die Ö** eine 100%ige Garantie abgibt, in den nächsten 10 Jahren einen völlig störungsfreien ETCS Level II Betrieb anzubieten“ (Stellungnahme vom 13.03.2015). Dasselbe gilt hinsichtlich der Ausführungen der W**, wonach sie eine „Adaptierung“ [gemeint sichtlich: den Rückbau des PZB-Systems] ausschließlich dann befürworte, wenn „eine Ausfallsicherheit des Systems von mindestens 99,99% für die kommenden Jahre von der Ö** garantiert werden kann und dies durch einen fünfjährigen Einsatzzeitraum ohne Störung belegt ist“ (Stellungnahme vom 18.11.2015).

Ob die Ö** eine solche Ausfallsicherheit „garantiert“, ist nicht entscheidend. Relevant ist einzig die tatsächliche Zuverlässigkeit des Systems. Diese ist wie oben dargelegt sehr hoch und liegt mit über 99% (Jahr 2014) im Wesentlichen ohnehin bei demjenigen Wert, den die W** garantiert haben möchte.

Unzutreffend ist schließlich der Einwand der W**, die Bedingungen des Zugangs zur Schieneninfrastruktur würden „einem stetigen Wandel unterliegen“ (Stellungnahme vom 12.06.2015). Die Ö** hat die Zugangsberechtigten darüber informiert, dass auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten die PZB-Ausrüstung nur in einer Hochfahrphase für ca. 3 Jahre als Rückfallebene bei ETCS-Störungen vorhanden sein wird (siehe den Anhang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen „Streckenausrüstung mit ETCS“). Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten wurde mit Fahrplanwechsel 2012/2013 am 09.12.2012 in Betrieb genommen. Somit war für die Zugangsberechtigten absehbar, dass die PZB-Ausrüstung etwa

bis einschließlich des Fahrplanjahres 2015 vorhanden sein wird. Diese Information wurde seitens Ö** auch nicht im Laufe der Zeit verändert, weshalb jedenfalls diesbezüglich nicht davon gesprochen werden kann, dass die Bedingungen des Zugangs zur Schieneninfrastruktur „einem stetigen Wandel unterliegen“.

Das gegenständliche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ist daher einzustellen.

Zum Spruchpunkt 2)a):

Die W** beantragt, die Schienen-Control Kommission möge der Ö** auftragen, bis zur Entscheidung dieses Verfahrens keine Baumaßnahmen hinsichtlich des Rückbaus und der Verdichtung der Blockabstände vorzunehmen. Dieser Antrag hat sich insofern erledigt, als das Verfahren eingestellt wird.

Zum Spruchpunkt 2)b):

Da das Verfahren aus den zu Spruchpunkt 1) dargelegten Gründen eingestellt wird, besteht kein Anlass, die von der W** beantragten weiteren Aufträge an die Ö** zu richten.

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 BuLVwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 15.03.2016

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

W** mit RSb

Ö** mit RSb

z.A.