

An die

I*****

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

F: +43 1 5050707 180

office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-WA-11-014

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch den Senatspräsidenten des OLG Wien i.R. Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner als Vorsitzenden sowie em. o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Erich Kopp und Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier als weitere Mitglieder nach der am 09.05.2011 in Anwesenheit der Schriftführerin Isabella Huber durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung im gemäß § 74 EisbG von Amts wegen eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend die Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der I***** werden in Kapitel 3.5.1.2 („Streckenspezifische Informationen“) folgende Bestimmungen für unwirksam erklärt:
 - a. Im Absatz „Auswirkungen“ der Aufzählungspunkt „Die Verkehre der „Rollenden Landstraße – RoLa“ können außer während der fünfwöchigen Gesamtsperre und der Wochenendsperren weiterhin geführt werden.“;
 - b. Im nachfolgenden Absatz der Aufzählungspunkt „1. Züge der Rollenden Landstraße“.
- 2) Die I***** hat die unter Punkt 1) genannten Bestimmungen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung des Bescheides aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 zu entfernen.
- 3) Die I***** hat bei der Trassenzuweisung weder die in Punkt 1) genannten noch vergleichbare Bestimmungen anzuwenden.

Rechtsgrundlagen:

§§ 37ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) 1991,
§§ 56, 63 (1), 74 (1) Z 1 und 3 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957.

BEGRÜNDUNG:

Mit Schreiben vom 14.02.2011 richtete die L***** eine „Beschwerde gegen die Schienennetznutzungsbedingungen für das Jahr 2012“ an die Schienen-Control Kommission, in der sie Folgendes ausführte:

Die in den Schienennetznutzungsbedingungen 2012 veröffentlichten Priorisierungsregeln für Züge der Rollenden Landstraße während des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke seien nicht wettbewerbsneutral ausgestaltet. Unter Ziffer 3.5.1.2 „Streckenspezifische Informationen“ werde eine Durchführungsgarantie für die Verkehre der Rollenden Landstraße gegeben, die zu Lasten der internationalen unbegleiteten kombinierten Verkehre und der Wagenladungsverkehre via Brennerachse ausgestaltet sei. Auch die für die Dauer der Bauarbeiten auf der Brennerachse vorgesehene Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße vor internationalen Güterverkehren sei wettbewerbsverzerrend.

Die Schienen-Control Kommission leitete daraufhin von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren ein und forderte die I***** zu einer Stellungnahme auf.

Die I***** nahm mit Schreiben vom 08.03.2011 Stellung und führte im Wesentlichen wie folgt aus:

Die Züge der Rollenden Landstraße würden auf der Brennerachse in Folge des sektoralen Fahrverbots auf der Straße gleichsam als verkehrspolitische Leistungen erbracht. Da seitens des BMVIT eine Aufhebung des sektoralen Fahrverbots während der Bauarbeiten abgelehnt worden sei, dürften die bestehenden Kapazitäten zur Erfüllung der verkehrspolitischen Anforderungen nicht eingeschränkt werden.

Da bereits zum Zeitpunkt der Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 absehbar gewesen sei, dass während der Zeiträume des eingleisigen Betriebes den Trassenbegehren der Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann, seien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 für die Dauer der eingleisigen Betriebsphasen auf der Brennerachse die anzuwendenden Vorrangkriterien entsprechend den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes festgelegt worden. Die Priorisierung sei dabei entsprechend der Wertung des § 65c (3) EisbG erfolgt.

*Der gesamte gemeinwirtschaftliche Nahpersonenverkehr werde während der Bauzeit im Wege des Schienenersatzverkehrs geführt. Nach Vorliegen der Bestellungen zum Jahresfahrplan 2011/12 werde die I***** als zuweisende Stelle den Abschnitt Innsbruck – Brenner für die Dauer der Bauarbeiten für überlastet erklären und die Zugangsberechtigten darüber*

informieren. Da nach Abschluss der Erneuerungs- und Baumaßnahmen wieder eine erhöhte Fahrwegkapazität zur Verfügung stehe, werde keine Kapazitätsanalyse gemäß § 65c (2) EisbG durchgeführt werden.

Mit Schreiben vom 30.03.2011 wies die Schienen-Control Kommission die I***** darauf hin, dass es sich bei der geplanten Sanierung der Brennerstrecke nicht um einen Fall überlasteter Schieneninfrastruktur iSd §§ 65c bis 65e EisbG handelt und darüber hinaus eine Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße selbst für den Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur unzulässig wäre, da die Züge der Rollenden Landstraße keinen höheren gesellschaftlichen Nutzen im Vergleich zu anderen Güterverkehrszügen haben. Die I***** wurde aufgefordert, die Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entfernen.

Mit Schreiben vom 08.04.2011 nahm die L***** zum Schreiben der I***** vom 08.03.2011 ergänzend Stellung und führte im Wesentlichen wie folgt aus:

Ein Maßstab für den gesellschaftlichen Mehrnutzen eines Verkehrssystems könne nur der Trassenverbrauch je beförderter/verlagerter Ladeinheit sein. Der Nutzen eines Zuges des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sei höher als derjenige der Rollenden Landstraße. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr könnten je Zug und Trasse bis zu 40 Ladeeinheiten befördert/verlagert werden, während die maximale Kapazität eines Zuges der Rollenden Landstraße rund 20 Ladeeinheiten betrage. Die Züge des unbegleiteten kombinierten Verkehrs müssten daher gegenüber jenen der Rollenden Landstraße priorisiert werden.

Mit Schreiben vom 14.04.2011 antwortete die I***** auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 30.03.2011 im Wesentlichen wie folgt:

*Die Schieneninfrastruktur auf der Brennerstrecke sei aus Sicht der I***** zwingend für überlastet zu erklären, da gemäß § 65c Abs 1 letzter Satz EisbG auch Schieneninfrastruktur für überlastet zu erklären ist, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Da durch die Sanierung der Brennerstrecke die notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität umgesetzt werden, könne, da ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorliege, eine Kapazitätsanalyse gemäß § 65c Abs 2 EisbG entfallen bzw sei diese gesetzlich nicht zwingend vorgesehen.*

*Nichtsdestotrotz erfülle die I***** alle inhaltlichen Anforderungen einer Kapazitätsanalyse gemäß § 65d EisbG, da alle dort geforderten Inhalte durch die laufenden wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zur Gesamtsperre Brenner, insbesondere durch den Quartalsbericht im Verfahren SCK-WA-10-027 abgedeckt werde.*

*Bis zu einer allfälligen Lockerung bzw Aufhebung des sektoralen Fahrverbots habe die I***** jedenfalls weiterhin an der Priorisierung der Rollenden Landstraße festzuhalten. Diese verkehrspolitische Anforderung aufgrund des sektoralen Fahrverbotes sei ein objektives Merkmal, anhand dessen der höhere gesellschaftliche Nutzen der Rollenden Landstraße ersichtlich sei.*

Im Gegensatz zu den sonstigen Güterverkehren könne die Rollende Landstraße nicht im Umleitungsverkehr geführt werden, was bedeute, dass jede Rollende Landstraße, die nicht verkehren kann, zwingend zu einer Verlagerung des Gütertransportes auf Österreichs Straßen führe.

Mit Schreiben vom 03.05.2011 nahm die I***** zum Schreiben der L***** vom 08.04.2011 ergänzend Stellung und verwies auf ihr bisheriges Vorbringen bzw wiederholte dieses.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die I***** beabsichtigt eine Generalsanierung der Brennerstrecke (Innsbruck Hbf – Brenner) im Jahr 2012. Für den Zeitraum von 06.08.2012 bis 10.09.2012 ist eine Gesamtsperre der Strecke vorgesehen, für den Zeitraum von 11.06.2012 bis 06.08.2012 und von 10.09.2012 bis 30.09.2012 ein eingleisiger Betrieb der Strecke.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der I***** , abrufbar auf der Internetseite www.oebb.at/infrastruktur/de/, enthalten in Kapitel 3.5.1.2 („Streckenspezifische Informationen“) einen Abschnitt zur Generalsanierung der Brennerstrecke, der auszugsweise wie folgt lautet:

„[...]

Auswirkungen:

[...]

- Die Verkehre der „Rollenden Landstraße – RoLa“ können außer während der fünfwöchigen Gesamtsperre und der Wochenendsperren weiterhin geführt werden.

[...]

Für die Dauer der Bauarbeiten auf der Brennerachse gelten, abweichend zu Punkt 4.4.1, bei eingleisigem Betrieb folgende Prioritäten und Einschränkungen für die Trassenzuweisung für den Abschnitt Innsbruck – Brenner:

1. Züge der Rollenden Landstraße

[...]“

Züge der Rollenden Landstraße sind eine Form des begleiteten kombinierten Verkehrs, bei der Lastkraftwagen auf Spezialwagen mit niedriger Ladefläche (Niederflurwagen) befördert werden. Die Fahrer reisen in Begleitwagen mit.

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr werden Ladungseinheiten (zB Container) ohne begleitende Motorfahrzeuge umgeschlagen.

Die Züge der Rollenden Landstraße, die die Brennerstrecke befahren, sind zum Teil internationale Züge und zum Teil nationale Züge. Die Beförderung von Lastkraftwagen über die Brennerstrecke mit Zügen der Rollenden Landstraße wird ausschließlich von der

Ö***** angeboten. Die Bestellung von Trassen für Züge der Rollenden Landstraße nimmt die R***** vor.

Einziger Gesellschafter der Ö***** ist die R*****. Alleinaktionär sowohl der R***** als auch der I***** ist die H*****.

Die Feststellungen zur Sanierung der Brennerstrecke und zur Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße während des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke gründen sich auf die Einsicht in das Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der I*****. Die in diesem Kapitel enthaltenen Informationen sind unbedenklich und unbestritten.

Die Feststellungen gründen sich weiters auf die Kenntnisse und Erfahrungen der Mitglieder der Schienen-Control Kommission. Die Schienen-Control Kommission besteht gemäß § 82 Abs 1 EisbG aus einem rechtskundigen Vorsitzenden, der dem Richterstand anzugehören hat, sowie zwei weiteren Mitgliedern, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen. Der Schienen-Control Kommission gehören sowohl ein Mitglied mit verkehrstechnischem Fachwissen als auch ein Mitglied mit verkehrsökonomischem Fachwissen an.

Aufgrund dieser fachkundigen Zusammensetzung hat die Schienen-Control Kommission für die Sachverhaltsfeststellung einen besonderen Sachverstand, sodass sie ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens selbst ihr eigenes Fachwissen der Entscheidung zugrunde legen kann (vgl Hengstschläger/Leeb, AVG § 52 Rz 16, Stand: 1.7.2005). Dies ist im vorliegenden Fall geschehen.

Die Feststellungen zu den Beteiligungsverhältnissen der Gesellschaften gründen sich auf den eingeholten Auszug aus dem Firmenbuch.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 3 EisbG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

In Spruchpunkt 1) erklärt die Schienen-Control Kommission einen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der I*****, nämlich die Bestimmungen über die Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße während des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke im Jahr 2012, für unwirksam.

In Spruchpunkt 2) wird der I***** die Herstellung des rechtskonformen, dieser Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes aufgetragen. Zugleich wird ihr damit ein diskriminierendes Verhalten, nämlich die Verwendung diskriminierender Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, untersagt, und ein nichtdiskriminierendes Verhalten, nämlich die Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die die für unwirksam erklärten Bestimmungen nicht mehr enthalten, auferlegt.

In Spruchpunkt 3) wird der I***** ein diskriminierendes Verhalten untersagt und zugleich ein nichtdiskriminierendes Verhalten auferlegt, indem ihr aufgetragen wird, bei der Trassenzuweisung weder die in Spruchpunkt 1) für unwirksam erklärten noch vergleichbare Bestimmungen anzuwenden.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist daher gegeben.

Selbst wenn die L***** ihr Schreiben vom 14.02.2011 als „Beschwerde gegen die Schienennetznutzungsbedingungen für das Jahr 2012“ bezeichnete, handelte es sich nicht um eine Beschwerde im Sinne des § 72 EisbG. Denn die L***** nahm nicht auf eine Ablehnung eines Zugangsbegehrens bzw ein Nichtzustandekommen einer Einigung über den Zugang Bezug, sondern teilte der Schienen-Control Kommission mit, dass sie Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 für diskriminierend erachte. Die Schienen-Control Kommission hat daher aus Anlass dieser Mitteilung von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eröffnet.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Zur Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße während des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke:

Gemäß § 56 EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen.

Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der I***** sieht eine Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße vor. In der unter Spruchpunkt 1)a) genannten Bestimmung wird zugesichert, dass alle Züge der Rollenden Landstraße während der Dauer des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke geführt werden können. Damit wird bereits implizit eine Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße vor allen anderen Zügen

festgelegt. Die unter Spruchpunkt 1)b) genannte Bestimmung legt diese Priorisierung explizit fest.

Damit weichen diese Bestimmungen vom Grundsatz der Gleichbehandlung ab. Es ist daher zu prüfen, ob diese Abweichung gerechtfertigt ist. Die I***** beruft sich dabei auf § 65c Abs 3 EisbG, der für den Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur die Priorisierung bestimmter Verkehrsarten vorsieht.

Gemäß § 65c Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle in den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 65c Abs 2 EisbG eine Kapazitätsanalyse (§ 65d EisbG) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e EisbG) umgesetzt wird.

Gemäß § 65d Abs 1 EisbG ist Zweck einer Kapazitätsanalyse die Ermittlung der Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen. Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Schieneninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde (§ 65d Abs 3 EisbG).

Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen, in dem die Gründe für die Überlastung, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen sowie die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität darzulegen sind (§ 65e Abs 1 EisbG).

Mit den §§ 65c bis 65e EisbG wurden die Art 22, 25 und 26 der RL 2001/14/EG umgesetzt.

Gemäß § 6 ABGB darf einem Gesetze in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden, als welcher aus der eigentümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange und aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet.

Nach der Rsp des VwGH sind die Auslegungsregeln des ABGB nicht nur auf die „bürgerlichen“, sondern auch auf alle sonstigen Gesetze anzuwenden, die diese Anwendung nicht ausdrücklich oder schlüssig ausschließen. Die Auslegungsregel des § 6 ABGB gilt daher auch für öffentlich-rechtliche Normen, ebenso wie für EU-Richtlinien (Dittrich/Tades, ABGB³⁶ (2003) § 6 E 1/2/2a und die dort zitierte Rsp des VwGH).

Die Gerichte und Behörden haben sich bei der Auslegung der nationalen Vorschrift soweit wie möglich an Wortlaut und Zweck der Richtlinie zu orientieren und Rechtsbegriffe, die in der Richtlinie und im innerstaatlichen Recht übereinstimmen, entsprechend den gemeinschaftsrechtlichen Begriffen auszulegen. Das zur Umsetzung einer Richtlinie erlassene nationale Recht ist in deren Licht und Zielsetzung auszulegen (aaO E 54c/54d und die dort genannte Rsp des OGH und des VfGH).

Die §§ 65c bis 65e EisbG sind daher richtlinienkonform sowie unter Anwendung der Auslegungsregeln des ABGB zu interpretieren.

Bei isolierter Betrachtung des § 65c Abs 1 EisbG/Art 22 Abs 1 der RL 2001/14/EG könnte man zu dem Ergebnis gelangen, dass Schieneninfrastruktur in jeder Situation für überlastet zu erklären ist, in der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder abzusehen ist, dass dies in naher Zukunft der Fall sein wird.

Wird die Bestimmung jedoch im Zusammenhang mit den §§ 65d und 65e EisbG/Art 25 und 26 RL 2001/14/EG gelesen, so zeigt sich, dass sie sich auf Fälle bezieht, in denen die Gründe für die Überlastung der Schieneninfrastruktur sowie die möglichen Abhilfemaßnahmen noch nicht bekannt sind. Die Gründe sind anhand einer Kapazitätsanalyse zu ermitteln, die möglichen Abhilfemaßnahmen anhand eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

Die Durchführung der Kapazitätsanalyse sowie die Erstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität sind dabei zwingend vorgesehen und liegen nicht im Ermessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dies geht aus § 65c Abs 2 EisbG hervor, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt wurde, eine Kapazitätsanalyse durchzuführen hat. Ebenso sieht § 65e Abs 1 EisbG zwingend vor, dass ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen ist.

Wollte der Gesetzgeber mit dem Begriff der überlasteten Schieneninfrastruktur auch Fälle erfassen, in denen zwar keine ausreichende Kapazität vorhanden ist, jedoch sowohl die Gründe für diesen Umstand als auch die Abhilfemaßnahmen klar auf der Hand liegen, so erschiene es sinnlos, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verpflichten, eine Kapazitätsanalyse und einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Sinnlose Regelungen dürfen dem Gesetzgeber jedoch nicht unterstellt werden (vgl etwa auch VwSlg 6035 A/1963).

Im vorliegenden Fall der geplanten Sanierung der Brennerstrecke ist der Grund, der zu einer Überlastung führen kann, bereits im Vorhinein bekannt, nämlich die Sanierungsarbeiten und die damit einhergehenden Sperren bzw Einschränkungen des Betriebes. Die einzige mögliche Abhilfe für die Überlastung ist ebenfalls bekannt. Sie besteht darin, die Sanierung möglichst bald abzuschließen.

Auch an den langen Fristen, die für die Erstellung von Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorgesehen sind (jeweils sechs Monate), zeigt sich, dass sich die Bestimmungen der §§ 65c bis 65e EisbG auf langfristig bestehende Kapazitätsprobleme beziehen, für die in einem mehrstufigen Verfahren eine Lösung gefunden werden muss. Für vergleichsweise kurzfristige Kapazitätsengpässe, wie sie im Zusammenhang mit Baustellen

auftreten können, wären diese Fristen deutlich zu lang, sodass die Bauarbeiten häufig bereits vor Fertigstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abgeschlossen wären.

Die §§ 65c bis 65e EisbG sind somit auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Damit kommen auch die Priorisierungsregeln des § 65c Abs 3 EisbG nicht zur Anwendung, da diese nur auf überlasteter Schieneninfrastruktur gelten.

Eine Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße in der in Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Form wäre jedoch selbst bei überlasteter Schieneninfrastruktur im Sinne des § 65c EisbG nicht zulässig. Die Priorisierungsregeln haben den diesbezüglichen Vorgaben des § 65c Abs 3 EisbG zu entsprechen. Gemäß § 65c Abs 3 EisbG sind Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, ist nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

Die höchste Priorität kommt somit den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten zu. Innerhalb aller anderen Verkehrsdienste legt das Gesetz den gesellschaftlichen Nutzen in der Weise fest, dass den grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen die höchste Priorität zukommt. Als nächstes werden die sonstigen, dh nationalen Güterverkehrsleistungen priorisiert. Die unterste Priorität kommt den Personenverkehrsleistungen zu (sofern sie nicht der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten dienen).

Indem Züge der Rollenden Landstraße jedenfalls priorisiert werden, und zwar unabhängig davon, ob es sich um gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne des § 65c Abs 3 EisbG oder um grenzüberschreitende Verkehre handelt, widerspricht die Regelung dem § 65c Abs 3 EisbG.

Da die Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße somit nicht die im EisbG vorgegebenen Voraussetzungen erfüllt, verstößt sie gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur und der Gleichbehandlung (§§ 56, 63 Abs 1 EisbG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis: Die Bescheide der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungswege. Die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ist gem. § 84 EisbG zulässig. Die Beschwerde an den VwGH ist binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu erheben. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Ferner kann binnen sechs Wochen nach Zustellung des Bescheides Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) erhoben werden. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Wien, am 27.05.2011

Der Vorsitzende:

Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner eh

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

Ergeht an:

I***** mit RSb

L***** mit int. Rückschein

z.A.