

GZ: SCK-WA-10-058

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als stellvertretenden Vorsitzenden sowie em. o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Erich Kopp als weiteres Mitglied und Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer als Ersatzmitglied im wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren über die Beschwerde gemäß § 72 Abs 1 Eisenbahngesetz 1957 der W***** gegen die I***** wie folgt beschlossen:

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art 267 AEUV folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art 8 Abs 2 iVmAnh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr dahin auszulegen, dass die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen dieser Anschlusszüge umfassen muss?
2. Wenn Frage 1) bejaht wird:
Ist Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im Lichte von Art 8 Abs 2 iVmAnh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 dahin auszulegen, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen im Sinne des Anh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 handelt?

I. Sachverhalt

Die W***** (im Folgenden: Beschwerdeführerin) beabsichtigt, ab der Netzfahrplanperiode 2011/2012 Eisenbahnpersonenverkehrsleistungen auf der Strecke Wien Westbahnhof – Salzburg Hauptbahnhof mit Zwischenhalten in den Bahnhöfen Wien Hütteldorf, St. Pölten Hauptbahnhof, Amstetten, Linz Hauptbahnhof, Wels Hauptbahnhof und Attnang-Puchheim zu erbringen. Mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.05.2009 wurde der Beschwerdeführerin eine Verkehrsgenehmigung gemäß § 15 Eisenbahngesetz 1957 (im Folgenden: EisbG) erteilt.

Die I***** (im Folgenden: Beschwerdegegnerin) ist ein Infrastrukturbetreiber, der den Großteil des österreichischen Schienennetzes betreibt, so auch die Strecke Wien – Salzburg. Die Beschwerdegegnerin verfügt über die Echtzeitdaten aller Züge, die auf dem von ihr betriebenen Schienennetz verkehren. Diese Echtzeitdaten umfassen die aktuelle Position des Zuges sowie Ankunfts-, Durchfahrts- und Abfahrtszeiten für den weiteren Zugverlauf.

Die Beschwerdegegnerin übermittelt jedem Eisenbahnunternehmen die Echtzeitdaten betreffend dessen eigene Züge. Die Echtzeitdaten aller Züge, die gerade auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin verkehren, sind – allerdings ohne Angabe des jeweiligen Eisenbahnunternehmens – für alle Eisenbahnunternehmen in einem passwortgeschützten Programm auf der Internetseite der Beschwerdegegnerin abrufbar.

Die Beschwerdegegnerin zeigt in einigen größeren Bahnhöfen die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Personenverkehrszüge auf Monitoren an.

Die Beschwerdeführerin ersuchte die Beschwerdegegnerin, ihr Echtzeitdaten anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, damit die Beschwerdeführerin künftig ihre Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten von Anschlusszügen informieren könne.

Die Beschwerdegegnerin lehnte dies mit Schreiben vom 22.10.2010 ab. Sie wies darauf hin, dass sie grundsätzlich nur die dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen zuzuordnenden Daten weitergibt und empfahl der Beschwerdeführerin, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen zu treffen, in der sich dieses mit der Datenweitergabe einverstanden erklärt.

Es kam jedoch keine solche Vereinbarung zwischen der Beschwerdeführerin und einem anderen Eisenbahnunternehmen zustande. Insbesondere lehnte die P***** den Abschluss einer derartigen Vereinbarung ab. Die P***** ist das marktbeherrschende Personenverkehrsunternehmen in Österreich. Alleinaktionär sowohl der P***** als auch der Beschwerdegegnerin ist die H*****.

II. Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin vertritt den Standpunkt, die Beschwerdegegnerin sei als Zuweisungsstelle verpflichtet, den Eisenbahnunternehmen Echtzeitdaten diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen und gegebenenfalls erforderliche Abstimmungsmaßnahmen mit dritten Eisenbahnunternehmen vorzunehmen. Sie verweist unter anderem darauf, dass den Fahrgästen gemäß Anh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 Informationen über Anschlussverbindungen zur Verfügung zu stellen sind. Dieser Pflicht, die nach Ansicht der Beschwerdeführerin sichtlich auch die Pflicht umfasst, den Fahrgästen Echtzeitinformationen zu den Anschlussverbindungen zur Verfügung zu stellen, müsse eine Verpflichtung einer Institution gegenüberstehen, Zugang zu diesen Informationen zu gewähren. Diese Institution müsse zur Unabhängigkeit und Diskriminierungsfreiheit verpflichtet sein, was im Zusammenhang mit dem Netzzugang auf die Beschwerdegegnerin zutreffe.

Ein Geheimhaltungsinteresse an den Echtzeitdaten bestehe nicht, da diese Daten in den Stationen der Beschwerdegegnerin veröffentlicht werden.

Die Beschwerdegegnerin vertritt den Standpunkt, § 58 EisbG biete keine rechtliche Grundlage für eine Pflicht des Infrastrukturbetreibers, Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. Diese Daten könnten allenfalls als Nebenleistungen im Sinne des § 58 Abs 4 Z 2 EisbG qualifiziert werden. § 58 Abs 4 EisbG normiere jedoch keine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, derartige Nebenleistungen zu erbringen.

Weiters handle es sich bei den Echtzeitdaten um personenbezogene Daten im Sinne des Datenschutzgesetzes 2000, die gemäß § 7 Abs 2 Z 2 dieses Gesetzes nur übermittelt werden dürften, wenn der Empfänger dem Übermittelnden seine ausreichende gesetzliche Zuständigkeit oder rechtliche Befugnis – soweit diese nicht außer Zweifel steht – im Hinblick auf den Übermittlungszweck glaubhaft gemacht hat. Beides liege jedoch nicht vor.

III. Rechtsgrundlagen

1. Gemeinschaftsrecht

Art 5 der RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur lautet:

„Leistungen

(1) Die Eisenbahnunternehmen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das in Anhang II beschriebene Mindestzugangspaket sowie auf den dort beschriebenen Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen. Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen erfolgt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind. Falls die betreffenden Leistungen nicht von ein und demselben Betreiber der Infrastruktur angeboten werden, muss der Anbieter des „Hauptfahrwegs“ nach Kräften bestrebt sein, die Erbringung dieser Leistungen zu erleichtern.

(2) Bietet der Betreiber der Infrastruktur Dienstleistungen an, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen bezeichnet sind, so muss er diese für ein Eisenbahnunternehmen auf Antrag erbringen.

(3) Eisenbahnunternehmen können den Betreiber der Infrastruktur oder andere Dienstleister um weitere Nebenleistungen ersuchen; diese sind in Anhang II Nummer 4 aufgeführt. Der Betreiber der Infrastruktur ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.“

Anh II der RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur lautet:

„Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität;
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
- c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:

- a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
- b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;
- c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen;
- d) Güterterminals;
- e) Rangierbahnhöfe;
- f) Zugbildungseinrichtungen;
- g) Abstellgleise;
- h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Bereitstellung von Fahrstrom;
- b) Vorheizen von Personenzügen;
- c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;
- d) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;
- b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
- c) technische Inspektion des rollenden Materials.“

Art 8Abs 2 der VO (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr lautet:

„Die Eisenbahnunternehmen erteilen dem Fahrgast während der Fahrt mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.“

Anh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr lautet:

„Teil II: Informationen während der Fahrt
Dienstleistungen im Zug
Nächster Haltebahnhof
Verspätungen

Wichtigste Anschlussverbindungen
Sicherheit“

2. Nationales Recht

§ 58 EisbG lautet:

„(1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen:

1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

(2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete, die für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen verantwortlich sind und deren Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;
2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Verschubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen;
3. die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die im Folgenden aufgezählten Zusatzleistungen an und bietet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb an, so sind diese Zusatzleistungen sämtlichen Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Traktionsstrom und von Brennstoffen;
3. die Durchführung von Verschubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Verschubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen, ist hierzu aber nicht verpflichtet:

1. einen über Abs 1 Z 3 hinausgehenden Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.“

IV. Vorlageberechtigung

1. Die Schienen-Control Kommission wurde in Umsetzung des Art 30 der RL 2001/14/EG eingerichtet. § 81 EisbG regelt die Einrichtung der Schienen-Control Kommission wie folgt:

„(1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 22a, 53c, 53f, 57b, 64 Abs 5, 65e Abs 4, 72, 73, 74, 75a Abs 3, 75e, 78b und 154) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 53e Abs 2, 75 Abs 2, 77 Abs 3 und 80 Abs 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.“

2. Die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission regelt § 82 EisbG wie folgt:

„(1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen, werden über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung bestellt.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;
2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;
3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt

bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestelldauer aus, so ist unter Anwendung des Abs 1 für die restliche Bestelldauer ein neues Mitglied bzw Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestelldauer;
3. wegen Verzichts;
4. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
6. für den Vorsitzenden bzw dessen Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art 20 Abs 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.“

3. Beschlussfassung und Geschäftsordnung der Schienen-Control Kommission regelt § 83 EibG wie folgt:

„Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefasst; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluss der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.“

4. § 84 EibG regelt Verfahrensvorschrift und Instanzenzug:

„Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz, Anm], insbesondere auch dessen Bestimmungen für das Verfahren vor den unabhängigen Verwaltungssenaten, anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.“

5. Die Schienen-Control Kommission erfüllt ihrer Ansicht nach die Kriterien, auf die der Europäische Gerichtshof bei der Beurteilung der Gerichtseigenschaft abstellt, nämlich gesetzliche Grundlage der Einrichtung, ständiger Charakter, Unabhängigkeit, obligatorische Gerichtsbarkeit, Streitiges Verfahren und Anwendung von Rechtsnormen (vgl Urteil vom 30.06.1966, Vaassen-Göbbels, 61/65, Slg 1966, 584, 601; Urteil vom 18.10.2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Slg 2007, I-8817, Rn 19 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- a. Da die Schienen-Control Kommission aufgrund des § 81 Abs 1 EisbG eingerichtet wurde, ist das Erfordernis der gesetzlichen Grundlage erfüllt.
- b. Aus den §§ 81 bis 83 EisbG ergibt sich der ständige Charakter der Schienen-Control Kommission: Sie wurde als Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag im Sinne von Art 133 Z 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (vgl die Regierungsvorlage 1999 zu § 81 EisbG, S 19) eingerichtet, ihre Mitglieder und Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Die Arbeit der Schienen-Control Kommission erfolgt auf Grundlage ihrer Geschäftsordnung.
- c. Die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit der Mitglieder der Schienen-Control Kommission ist in § 83 letzter Satz EisbG geregelt. Das richterliche Mitglied wird durch den Bundesminister für Justiz berufen, die übrigen Mitglieder durch die Bundesregierung über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Eine Abberufung der Mitglieder ist nicht vorgesehen. Die Mitgliedschaft erlischt nur aus den in § 82 Abs 4 EisbG taxativ aufgezählten Gründen.
- d. Die Gerichtsbarkeit der Schienen-Control Kommission ist obligatorisch, da die im Eisenbahngesetz geregelten Beschwerden sowie Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH ausschließlich an sie zu richten sind. Die Entscheidungen der Schienen-Control Kommission sind bindend und unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg (vgl § 84 EisbG). Sie können nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991 vollstreckt werden.
- e. Das Verfahren vor der Schienen-Control Kommission ist ein Streitiges Verfahren, da den Parteien gemäß § 37 AVG die Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen gegeben wird. Dies kann auch in einer mündlichen Verhandlung erfolgen, zu der eventuelle Zeugen und Sachverständige geladen werden (§§ 39 Abs 2, 40ff AVG).
- f. Die Schienen-Control Kommission entscheidet unter Anwendung von Rechtsnormen, insbesondere der Bestimmungen des EisbG sowie des AVG.

V. Vorlagefragen

1. Strittig ist der Umfang der Leistungen, die ein Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnunternehmen über den bloßen Zugang zur Schieneninfrastruktur hinaus zur Verfügung zu stellen hat. Diese Leistungen umfassen nach Auffassung der Beschwerdeführerin auch den Zugang zu Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnunternehmen, die Anschlussverbindungen im Sinne von Anh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 sind. Die Beschwerdegegnerin hingegen vertritt den Standpunkt, die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten sei keine Leistung, die der Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnunternehmen erbringen müsse.
2. Den Vorlagefragen vergleichbare Fragen wurden dem Europäischen Gerichtshof bisher nicht vorgelegt.

3. Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG beschreibt die Leistungen, die für die Eisenbahnunternehmen zu erbringen sind. Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG wurde in § 58 EisbG umgesetzt. Es ist zu prüfen, ob die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten unter die Leistungen gemäß § 58 EisbG fällt. Dabei ist § 58 EisbG richtlinienkonform auszulegen, weshalb die Schienen-Control Kommission den Europäischen Gerichtshof um Auslegung des Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG ersucht.

§ 58 Abs 1 Z 2 EisbG sieht – in Umsetzung des Art 5 Abs 1 iVmAnh II Nr 1 lit d der RL 2001/14/EG – eine Pflicht des Infrastrukturbetreibers zur Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen vor. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission könnten die von der Beschwerdeführerin geforderten Echtzeitdaten unter den Begriff der „Informationen über Zugbewegungen“ subsumiert werden. Aus dem Wortlaut „die Zugsteuerung einschließlich [...] der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen“ schließt die Schienen-Control Kommission jedoch, dass sich die Pflicht gemäß § 58 Abs 1 Z 2 EisbG/Art 5 Abs 1 iVmAnh II Nr 1 lit d der RL 2001/14/EG nur auf diejenigen Informationen über Zugbewegungen bezieht, die für die Zugsteuerung nötig sind. Dies ist bei Echtzeitdaten von Anschlusszügen nicht der Fall.

Eine Pflicht des Infrastrukturbetreibers, den Eisenbahnunternehmen Echtzeitdaten von Anschlusszügen zur Verfügung zu stellen, kann daher nach Auffassung der Schienen-Control Kommission aus § 58 Abs 1 Z 2 EisbG/Art 5 Abs 1 iVmAnh II Nr 1 lit d der RL 2001/14/EG nicht abgeleitet werden.

4. Die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten von Anschlusszügen anderer Eisenbahnunternehmen könnte aus Sicht der Schienen-Control Kommission hingegen unter § 58 Abs 4 Z 2 EisbG fallen. Diese Bestimmung sieht in Umsetzung des Art 5 Abs 3 iVmAnh II Nr 4 lit b der RL 2001/14/EG vor, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur zusätzliche Informationen zur Verfügung stellen kann, hiezu aber nicht verpflichtet ist. Ein Anspruch auf Zurverfügungstellung dieser Informationen besteht nach dieser Bestimmung nicht.
5. Jedenfalls bei isolierter Betrachtung des Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG besteht daher aus Sicht der Schienen-Control Kommission kein Anspruch eines Eisenbahnunternehmens auf Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnunternehmen.
6. Der vorliegende Rechtsstreit betrifft Informationen, die das Eisenbahnunternehmen seinen Fahrgästen zur Verfügung stellt. Die Schienen-Control Kommission hat daher zu prüfen, welche Informationen das Eisenbahnunternehmen seinen Fahrgästen aufgrund der VO (EG) Nr 1371/2007 erteilen muss. Diesbezüglich sieht Art 8 Abs 2 iVmAnh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 vor, dass die Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast während der Fahrt unter anderem Informationen über Verspätungen und Informationen über die wichtigsten Anschlussverbindungen zu erteilen haben.
7. Für die Schienen-Control Kommission stellt sich einerseits die Frage, ob unter „Verspätungen“ nur diejenigen des Zuges, den der Fahrgast gerade benützt, zu verstehen sind, oder auch Verspätungen von Anschlusszügen. Andererseits ist zu prüfen, ob die

Informationen über Anschlussverbindungen auch Informationen über etwaige Verspätungen oder Zugausfälle umfassen müssen.

8. Zur Klärung dieser Auslegungsfragen hat die Schienen-Control Kommission die Zusammenfassung der VO (EG) Nr 1371/2007 der Europäischen Kommission, abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/passengers/rail/doc/2009_12_03_summary_of_new_rail_passenger_rights.pdf, herangezogen. In dieser werden die dem Fahrgast zu erteilenden Informationen über Verspätungen wie folgt beschrieben: „Isthetraindelayedandifyes,whenitisexpectedtoarrive?“ Dies spricht aus Sicht der Schienen-Control Kommission dafür, dass unter diesen Verspätungen nur diejenigen des Zuges zu verstehen sind, den der Fahrgast gerade benützt, nicht jedoch solche von Anschlusszügen.

9. Die dem Fahrgast zu erteilenden Informationen über die wichtigsten Anschlusszüge werden in der Zusammenfassung der Kommission folgendermaßen beschrieben: „Whichmainconnectingservicesareavailable?“

Das Wort „available“ könnte einerseits die grundsätzliche – fahrplanmäßige – Verfügbarkeit von Zügen bezeichnen. Die Information würde sich bei dieser Lesart darauf beschränken, welche Anschlussverbindungen dem Fahrplan nach bestehen. „Available“ könnte andererseits aber auch dahingehend verstanden werden, dass es sich um eine Information über die konkrete Verfügbarkeit handeln muss, die auch etwaige Verspätungen oder Ausfälle von Anschlussverbindungen umfasst.

10. Auch unter Heranziehung der Zusammenfassung der Kommission bleibt daher die Auslegung des Begriffs „wichtigste Anschlussverbindungen“ unklar. Die Zielsetzung der Fahrgastrechteverordnung, nämlich die Stärkung der Fahrgastrechte (vgl etwa EG 1 und 3 der VO (EG) Nr 1371/2007), würde aus Sicht der Schienen-Control Kommission grundsätzlich für eine weite Auslegung des Begriffs sprechen, sodass auch Informationen über aktuelle Verspätungen oder Zugausfälle umfasst sind. Da die Formulierung des Anh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007 jedoch ebenso eine enge Auslegung zulassen würde, sodass nur die fahrplanmäßigen Daten der Anschlusszüge bekanntzugeben sind, ersucht die Schienen-Control Kommission den Gerichtshof um eine Klarstellung.

11. Bejaht der Europäische Gerichtshof die erste Vorlagefrage, sodass die Informationspflicht des Eisenbahnunternehmens gegenüber seinen Fahrgästen auch die Pflicht zur Information über Verspätungen oder Ausfälle von Anschlussverbindungen umfasst, so stellt sich als nächstes die Frage, wie ein Eisenbahnunternehmen die für die Erfüllung dieser Informationspflicht benötigten Daten erhält. Für die Schienen-Control Kommission ist dazu zu klären, ob das Recht auf Zugang zur Schieneninfrastruktur auch das Recht auf Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten von Anschlusszügen anderer Eisenbahnunternehmen umfasst. Die VO (EG) Nr 1371/2007 stellt die lex posterior im Vergleich zur RL 2001/14/EG dar, weshalb sie aus Sicht der Schienen-Control Kommission der RL 2001/14/EG derogieren müsste. Die Schienen-Control Kommission ersucht den Gerichtshof daher um Klarstellung, ob Art 5 iVm Anh II der RL 2001/14/EG dahin auszulegen ist, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnunternehmen diese Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen.

12. Aus diesen Gründen ersucht die Schiene-Control Kommission den Europäischen Gerichtshof um Auslegung von Art 5 iVmAnh II der RL 2001/14/EG sowie von Art 8 Abs 2 iVmAnh II Teil II der VO (EG) Nr 1371/2007.

Wien, am 11.03.2011

Der stellvertretende Vorsitzende:

Dr. Robert Streller eh

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

Ergeht an:

- 1) Gerichtshof der Europäischen Union
- 2) W*****
- 3) I*****