Schienen-Control Kommission

Linke Wienzeile 4/1/6
A-1060 Wien
T: +43 1 5050 707
E: office@schienencontrol.gv.at
www.schienencontrol.gv.at

Per elektronischem Zustelldienst bzw. RSb

[redacted]

GZ: SCK-26-009, SCK-26-010, SCK-26-011, SCK-26-012, SCK-26-013, SCK-26-014, SCK-26-015, SCK-26-016, SCK-26-017

B E S C H E I D

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag.ª Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder in den verbundenen Verfahren über die Beschwerden der

[redacted]

(GZ: SCK-26-009),
(GZ: SCK-26-010),
(GZ: SCK-26-011),
(GZ: SCK-26-012),
(GZ: SCK-26-013),
(GZ: SCK-26-014),
(GZ: SCK-26-015),
(GZ: SCK-26-017)

(GZ: SCK-26-016)

(im Folgenden: die beschwerdeführenden Parteien) betreffend die Einführung des sogenannten „Digitalen Befehls“ und den damit in Zusammenhang entstehenden Kosten zur GZ SCK-26-009 bis SCK-26-017 in der Sitzung am 17.09.2026 beschlossen:

I. Spruch

Die Hauptanträge der [redacted], die Schienen-Control Kommission möge der [redacted] auferlegen, dass auch nach Einführung des elektronischen Zugfahrmanagements gem Pkt 5.3. Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026

(i) für die beschwerdeführenden Parteien keine Verpflichtung besteht, den digitalen Befehl über die ZFM-Datenschnittstelle zu nutzen,

(ii) der beschwerdeführenden Parteien ein diskriminierungsfreier und den Bestimmungen des 6. Teils des Eisenbahngesetz 1957 entsprechender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auch

dann zu gewähren ist, wenn ihre TriebfahrzeugführerInnen nicht auf die ZFM-Schnittstelle zugreifen bzw diese nicht nutzen und

(iii) in diesem Fall den beschwerdeführenden Parteien alle Leistungen des Mindestzugangspakets gem. § 58 Eisenbahngesetz 1957 unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung weiterhin so zu gewähren sind, wie das vor Einführung des digitalen Befehls geschieht bzw geschehen ist,

werden abgewiesen.

Die Eventualanträge der [redacted], die Schienen-Control Kommission möge der [redacted] auferlegen, dass diese gem Pkt 5.3. Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 die beschwerdeführenden Parteien nur dann zur Nutzung des digitalen Befehls verpflichten kann, wenn die mittels digitalen Befehls von der [redacted] übermittelten Informationen von den von den beschwerdeführenden Parteien eingesetzten TriebfahrzeugführerInnen

(i) mit jedem handelsüblichen Smartphone, Tablet oder Laptop,
(ii) mit jedem handelsüblichen Betriebssystem (zB MS Windows, Android, iOS usw.)
(iii) über jeden handelsüblichen Webbrowser (zB Chrome, Edge, Firefox etc) nutzbar gemacht werden können, ohne dass hierfür der beschwerdeführenden Parteien Kosten entstehen, die über das Wegeentgelt gem Pkt. 5.3.4. Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 hinausgehen,

werden abgewiesen.

Der Hauptantrag der [redacted], festzustellen, dass die Nutzung des digitalen Befehls nur dann verpflichtend zulässig ist, wenn die übermittelten Informationen ohne zusätzliche Kosten in für TriebfahrzeugführerInnen unmittelbar nutzbarer Form bereitgestellt werden, wird abgewiesen.

Der Eventualantrag der [redacted], festzustellen, dass eine Verpflichtung zur Nutzung des digitalen Befehls nur dann besteht, wenn dessen Inhalte mit handelsüblichen Endgeräten, mit gängigen Betriebssystemen und über marktübliche Webbrowser ohne zusätzliche, über das Wegeentgelt hinausgehende Kosten nutzbar sind, wird abgewiesen.

II. Begründung

1 Maßgeblicher Verfahrensgang

1. Die beschwerdeführenden Parteien brachten in ihrer Eigenschaft als zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: EVU), die Leistungen des Mindestzugangspakets (im Folgenden: MZP) der [redacted] als Infrastrukturbetreiberin beziehen, zwischen 16.04.2026 und 30.04.2026 jeweils Beschwerde ein und stellten die im Spruch ausgeführten Anträge.

2. In den Beschwerden wird auf das Wesentliche zusammengefasst ausgeführt, dass bis zum Fahrplanwechsel 2026/2027 schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) kostenfrei als Ausdrucke auf Papier für TriebfahrzeugführerInnen lesbar und nutzbar bereitgestellt werden. Ab Fahrplanwechsel 2026/2027 wird aber auf den sogenannten „digitalen Befehl“ (synonym:

„elektronischen Befehl“) umgestellt, sodass die Entgegennahme und Quittierung grundsätzlich digital zu erfolgen hat. Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über die sogenannte „ZFM-Schnittstelle“. Diese müssen über eine Software (zB eine „App“[1]) dargestellt werden, um von Menschen genutzt werden zu können, wobei die [redacted] eine selbstentwickelte App namens „[redacted]“ unter kostenpflichtiger Lizenz den EVU anbietet. Nach Meinung der beschwerdeführenden Parteien seien sie entweder nicht verpflichtet, die ZFM-Schnittstelle zu nutzen, oder es sei ihnen nicht nur die ZFM-Schnittstelle, sondern auch eine technische Möglichkeit der Darstellung als Teil des MZP und daher ohne Kosten, die über das Entgelt für das MZP hinausgehen, zur Verfügung zu stellen. Außerdem verwiesen die beschwerdeführenden Parteien auf einen anderen Ablauf, eine andere Handhabung und technische Implementation des digitalen Befehls bei der [redacted], der größten Infrastrukturbetreiberin in Deutschland. Schließlich äußerten die beschwerdeführenden Parteien Bedenken betreffend die öffentliche Finanzierung der [redacted] gemäß Bundesbahngesetz und Bundesvergabegesetz im Zusammenhang mit der Entwicklung der App „[redacted]“.

3. Die beschwerdeführenden Parteien beantragten auf das Wesentliche zusammengefasst, dass sie trotz Einführung des digitalen Befehls nicht zur Nutzung der ZFM-Datenschnittstelle verpflichtet werden und ihnen der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur samt Leistungen des Mindestzugangspakets weiterhin gewährleistet wird. Hilfsweise soll eine Nutzungspflicht nur bestehen, wenn der digitale Befehl mit handelsüblichen Endgeräten, gängigen Betriebssystemen und Webbrowsern ohne zusätzliche, über das Wegeentgelt hinausgehende Kosten genutzt werden kann. Die [redacted] stellte inhaltlich weitgehend gleichgerichtete Anträge.

4. Die [redacted] brachte bereits am 05.09.2025 ein Schreiben betreffend die App „[redacted]“ der [redacted] ein. Unter der Gesamtüberschrift „Anwendung [redacted]" argumentierte sie im Unterkapitel „Lizenzmodell (insb. Light-Lizenz) kostenfrei für Eisenbahnverkehrsunternehmen“ zusammengefasst, dass sie die Übermittlung und Quittierung der Befehle als Mindestzugangspaket zum Netz und nicht als kostenpflichtige Leistung sehe. Weiters brachte sie vor, dass diese App „[redacted]“ für alle am Markt üblichen Betriebssysteme anwendbar sein solle, die Anforderungen an Endgeräte, auf denen die App lauffähig ist, anzupassen und auch sogenannte „Fahrempfehlungen“ in den Funktionsumfang der App aufzunehmen seien. Das EVU wollte diese „Punkte zur Klärung stellen“ und beendete das Schreiben mit dem Satz „Wir ersuchen um Kenntnisnahme und Bearbeitung“.

5. Die Schienen-Control Kommission wertete das damalige Vorbringen der [redacted] als Beschwerde und wies diese unter der GZ SCK-25-034 mit Bescheid vom 17.12.2025 ab. Gegen diesen Bescheid wurde kein Rechtsmittel erhoben. Die Schienen-Control Kommission führte zudem ein amtswegiges Verfahren zur App „[redacted]“ unter der GZ SCK-23-006, welches im Dezember 2025 formlos eingestellt wurde.

6. Bezugnehmend auf das abgeschlossene Verfahren zur GZ SCK-25-034 ergänzte die [redacted] mit Schreiben vom 11.06.2026, dass die Übermittlung der Befehle als Mindestzugangspaket und nicht als kostenpflichtige Leistung zu qualifizieren sei und dem EVU hierfür – über das Wegeentgelt hinaus – keine Kosten entstehen dürften.

[1] Synonym: Softwareanwendung, Anwendungsprogramm, Applikation oder schlicht Software.

7. Die [redacted] verwies in einer Stellungnahme vom 08.07.2026 insbesondere darauf, dass es ihr freistünde, betriebliche Abläufe im Rahmen ihrer Verantwortlichkeiten festzulegen und es keinen Anspruch auf unveränderte Bereitstellung bestimmter Leistungen gäbe.

8. Mit Schreiben vom 29.07.2026 bzw 05.08.2026 forderte die Behörde die Parteien zur Akteneinsicht auf und gab ihnen die Möglichkeit, binnen einer Frist von zwei Wochen Stellung zu nehmen.

9. Die [redacted] brachte mit Stellungnahme vom 03.08.2026 vor, dass Streitgegenstand nicht sei, ob eine bestimmte Software wie „[redacted]“ zum Mindestzugangspaket gehöre, sondern ob die [redacted] den unmittelbar an die TriebfahrzeugführerInnen gerichteten, sicherheitsrelevanten Befehl weiterhin vollständig bereitstelle, wenn sie künftig nur noch einen maschinenlesbaren Datensatz übermittelt. Eine bloße „Rohdatenbereitstellung“ genüge nicht, weil die Information erst durch zusätzliche Software menschenlesbar und praktisch nutzbar werde; dadurch würden Aufbereitung, Kosten und Verantwortung für Software, Integration, Wartung, Schulung und Betrieb auf die EVU verlagert, während die Infrastrukturbetreiberin Effizienzgewinne erziele. Digitalisierung werde grundsätzlich begrüßt, dürfe aber keine Kosten bei den EVU verursachen.

10. Ähnlich wie die [redacted] argumentierten die [redacted] und die [redacted] jeweils in ihrer Stellungnahme vom 11.08.2026. Zusätzlich sehen sie darin, dass der Befehl nicht mehr vom Triebfahrzeugführer gelesen werden kann und dadurch Zusatzkosten entstehen, eine Einstellung der Leistung und einen Verstoß gegen § 58 EisbG und eine versteckte Preiserhöhung und einen Verstoß gegen § 67 EisbG. Weiters brachte die [redacted] vor, dass ihr die von der Infrastrukturbetreiberin angebotene App „[redacted]“ rund EUR [redacted] pro Jahr kosten würde. Die von anderen Herstellern angebotene Software sei ihr entweder nicht zugänglich oder erfülle derzeit nicht die erforderlichen Sicherheitsanforderungen (SIL-Stufe 4). Durch die Verlagerung der Verantwortung auf die TriebfahrzeugführerInnen, EVU und Drittthersteller entstehe ein Sicherheitsrisiko. Art 14 Abs 4 Durchführungsverordnung[2] (EU) 2019/773 sehe im Rahmen des Mindestzugangspaketes außerdem eine Web-Benutzerschnittstelle zwischen Mensch und Maschine vor.

11. Die [redacted] brachte mit 28.08.2026 eine weitere Stellungnahme ein und argumentiert im Wesentlichen, dass das Mindestzugangspaket nach § 58 EisbG gegenüber den EVU und nicht unmittelbar gegenüber den Triebfahrzeugführern zu erbringen sei und lediglich die angemessene Bereitstellung der erforderlichen Informationen umfasse, nicht aber deren menschenlesbare Darstellung. Die Übermittlung maschinenlesbarer Daten über die ZFM-Schnittstelle sei daher ausreichend; die Aufbereitung für den Triebfahrzeugführer und die Sicherstellung seiner Kenntnisnahme lägen in der Verantwortung der EVU. Auch zusätzliche Investitions- oder Betriebskosten der EVU machten die Digitalisierung nicht unzulässig. Weder aus der DVO (EU) 2019/773 noch aus der DVO (EU) 2026/253 ergebe sich nach Ansicht der [redacted] eine Verpflichtung zur unmittelbar menschenlesbaren Bereitstellung. Schließlich werde die Betriebssicherheit durch die digitale Übermittlung nicht beeinträchtigt, sondern aufgrund standardisierter Übertragung und technischer Sicherheitsmaßnahmen verbessert. Der digitale Befehl genüge den Vorgaben des Sicherheitslevels (SIL) 1; jedes EVU müsse jedoch eine eigene Risikoanalyse durchführen und die Anforderungen mit dem vom EVU gewählten Produkt

[2] Im Folgenden mit DVO abgekürzt.

abgleichen. Im Kern gehe es den Beschwerdeführern nach Auffassung der [redacted] daher um die Vermeidung zusätzlicher Kosten, wofür das EisbG keine Grundlage biete.

12. Aufgrund des rechtlichen und sachlichen Zusammenhanges wurden die Beschwerdeverfahren gemäß § 39 Abs 2 AVG zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

2 Sachverhalt

2.1 Aufträge an Eisenbahnverkehrsunternehmen

13. Mittels Aufträgen gemäß der betrieblichen Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) der [redacted] (auch: „Befehle“) werden Informationen betreffend die betrieblichen Verfahren und Sicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Gleisbereich bereitgestellt, um die Sicherheit des Bahnbetriebs zu gewährleisten.

14. Die betriebliche Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) der [redacted] sieht in Abs 2 vor, dass diese Befehle unmittelbar mündlich, fernmündlich, elektronisch auf Papier, schriftlich auf Papier oder auf anderen sicheren elektronischen Kommunikationswegen mit dem gleichen Informationsgehalt übermittelt werden können. Bis Fahrplanwechsel 2026/2027 werden Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) als „schriftliche Befehle“ in ausgedruckter Form den EVU zur Verfügung gestellt. TriebfahrzeugführerInnen haben hierbei die Kenntnisnahme zu bestätigen. Ab Fahrplanwechsel 2026/2027 soll das primär über eine digitale bzw elektronische Datenschnittstelle – die sogenannte „ZFM-Schnittstelle“[3] – erfolgen. „Schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) werden voraussichtlich ab 13.12.2026 per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt.“[4] Dieser sogenannte „digitale“ Befehl soll infolgedessen den aktuell noch verwendeten papiergebundenen „schriftlichen“ Befehl ablösen. Die Nutzung des Befehls in digitaler Form ist ab seiner Einführung für EVU verpflichtend.[5]

15. Die im Dezember 2023 veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025 (Version 1.0) sahen vor, dass voraussichtlich ab 01.09.2024 schriftliche Aufträge per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt werden. Es kam in der Folge zu mehrfachen Verschiebungen. In den im Dezember 2024 veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 (Version 1.0) war als voraussichtliches Umstiegsdatum der 15.12.2025 genannt. Schließlich wurde der Beginn auf 13.12.2026 verschoben.[6] Seit dem Frühjahr 2026 findet – laut der KundenInnenstunde der [redacted] vom 17.03.2026 – ein Probebetrieb (auf aktuellem Entwicklungsstand) statt.

2.2 ZFM-Schnittstelle

16. Über die von der [redacted] im Rahmen des Mindestzugangspakets (MZP) bereitgestellte ZFM-Schnittstelle werden unter anderem Informationen zu Aufträgen bzw Befehlen gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) technisch bereitgestellt. Über diese Schnittstelle sind diese Informationen für andere Softwareanwendungen (zB „Apps“) abrufbar und infolgedessen weiterverwendbar. Die abrufbaren Informationen werden mit standardisierten und in der Informationstechnik gängigen

[3] Die [redacted] verwendet „ZFM“ als Abkürzung für „elektronisches Zugfahrtmanagement“. Die Schnittstelle wird auch „Zugfahrmanagement-Schnittstelle“ genannt (vgl Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026, 55).

[4] Punkt 2.3.12.4. und 5.3. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 (Version 2.6.).

[5] Punkt 2.3.12.4. und 5.3. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 (Version 2.6.).

[6] Punkt 2.3.12.4. und 5.3. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 (Version 2.6.).

Schnittstellentechnologien in einem maschinenlesbaren Datenformat angeboten. Alle EVU können auf diese Schnittstelle und die hierüber bereitgestellten Informationen zugreifen und diese uneingeschränkt verwenden. Um an diese Informationen zu gelangen und diese verarbeiten zu können, müssen EVU einen gewissen technischen und wirtschaftlichen Aufwand betreiben, weil insbesondere eine Internetdatenverbindung und, abhängig von der konkreten Verwendung der Informationen, gegebenenfalls bestimmte Softwareanwendungen oder Hardware benötigt werden.

17. Für EVU sind die Informationen – dh, der Inhalt – aus technischer Sicht „ab ZFM-Schnittstelle“ über informationstechnische Mittel abruf- bzw verarbeitbar. Damit die Informationen für MitarbeiterInnen (gegenständlich insbesondere TriebfahrzeugführerInnen) nutzbar werden, müssen die Informationen erst aus der ZFM-Schnittstelle abgerufen und technisch aufbereitet werden. Diese „Aufbereitung“ erfolgt in erster Linie über eine Software (zB eine „App“ für Tablets oder eine „Webanwendung“, die in einem Internet-Browser läuft), die von den EVU zugekauft oder selbst erstellt werden muss.

18. Damit im Falle des Ausfalls der digitalen Systeme der Fahrbetrieb aufrechterhalten werden kann, werden Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) dann entweder per Zusprechen mittels Sammelbefehl oder als Papierausdruck übermittelt. Die [redacted] nennt das „Rückfallebene“.[7]

19. Auf Grundlage der internen Risikoanalyse der [redacted] wurde der digitale Befehl gemäß Vorgaben des Europäischen Komitees für elektrotechnische Normung (CENELEC) für das Sicherheitslevel 1 („SIL 1“) entwickelt. Es ist für die EVU gemäß Information der [redacted] an die EVU grundsätzlich nicht notwendig, Software einzusetzen, die den (höheren) Anforderungen an SIL 4 genügen. Wollen oder müssen einzelne EVU dennoch einen höheren Sicherheitsstandard erfüllen, so ist dies als individuelle Geschäftsentscheidung oder als individuelle Notwendigkeit ihres Unternehmensgegenstandes zu werten.

2.3 Visuelle Darstellung der Informationen aus der ZFM-Schnittstelle

20. Die [redacted] bietet den EVU zur Darstellung des digitalen Befehls kostenpflichtig eine App namens „[redacted]“ in zwei Varianten an: „[redacted]“ und „[redacted]“. In der „light-Variante“ wird nur der „digitale Befehl“ abgebildet, während die „pro-Variante“ darüber hinaus auch die Leistungen „Technisches Monitoring“, „Langsamfahrstellen“, „Aktueller (Buch-)Fahrplan“ und „Fahrempfehlungen“ visuell darstellt. Die [redacted] setzte hierfür in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 und 2027[8] folgende Preise fest:

[7] Punkt 2.3.12.4. und 5.3. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 (Version 2.6.).
[8] Anmk: Die Entgeltangaben wurden aus den aktuellen Versionen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen entfernt.

Für jede:n Triebfahrzeugführer:in, welche:r die Leistung [redacted] (light oder pro) in Anspruch nimmt, ist eine personenbezogene Lizenz erforderlich. Das monatliche Entgelt je personenbezogener Lizenz kann der untenstehenden Tabelle Entgelt „[redacted] Lizenzvarianten“ entnommen werden. Die Verwaltung der Lizenzen (Bestellung/ Anlage/ Kündigung) der Leistung [redacted] (light und pro) erfolgt über die Applikation M-AMA im Reiter Zugfahrtmanagement. Die Bedingungen für die Nutzung von [redacted] finden Sie hier.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.11.1	Lizenz [redacted] pro	Lizenz/Monat	[redacted]
1.11.2	Lizenz [redacted] light	Lizenz/Monat	[redacted]

Tabelle 21: Entgelt „[redacted] Lizenzvarianten"

Abbildung 1: Tabelle 21 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2026 Version 1.15: Entgelte für die App „[redacted]“.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.11.1	Lizenz [redacted] pro	Lizenz/Monat	[redacted]
1.11.2	Lizenz [redacted] light	Lizenz/Monat	[redacted]

Tabelle 20: Entgelt „[redacted] Lizenzvarianten"

Abbildung 2: Tabelle 20 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2027 Version 1.4: Entgelte für die App „[redacted]“

21. Apps wie „[redacted]“ dienen insbesondere der Anzeige und Quittierung des digitalen Befehls. Die zugfahrtrelevanten Inhalte werden auf Basis der ZFM-Schnittstelle integriert, indem sie dort abgerufen und in einer App für Menschen lesbar dargestellt werden. Weder ergänzt noch verändert die App den Inhalt der über die Schnittstelle bereitgestellten Informationen oder hat einen sonstigen, eigenen Informationsgehalt. Sie ist lediglich eine Form der Darbietung, Illustration bzw visuellen Wiedergabe der Informationen und dient insofern nur der für Menschen bedienerfreundlichen Benutzbarkeit.

22. Neben der von der [redacted] angebotenen App „[redacted]“ gibt es mehrere alternative App-Angebote, mit denen Informationen aus der ZFM-Schnittstelle abgerufen und verarbeitet werden können. So können etwa folgende Apps/Softwareanwendungen verwendet werden: [redacted] („[redacted]“; [redacted] ist eine Eigenentwicklung und nicht frei verfügbar).

23. Die App „[redacted]“ wird beispielsweise laut Angaben des Herstellers [redacted] vom 31.08.2026 von ca [redacted] österreichischen EVU bzw EVU, die in Österreich verkehren, verwendet. Der Schienen-Control Kommission sind keine Sicherheitsbedenken über dieses Produkt bekannt geworden.

24. Die Kosten für die Nutzung des „digitalen Befehls“ mittels der Software [redacted] belaufen sich für EVU laut Angaben der [redacted] auf netto EUR [redacted] pro Nutzer zuzüglich einer einmaligen Einrichtungsgebühr in Höhe von EUR [redacted] – und sind ihrer Höhe nach wirtschaftlich vergleichbar mit den Entgelten der [redacted] für „[redacted]“.

25. Apps können grundsätzlich auf handelsüblichen Endgeräten (zB Tablet oder Laptop), mit gängigen Betriebssystemen bzw teilweise betriebssystemunabhängig über gängige Webbrowser ausgeführt

[9] Bis 2024: [redacted].

werden. Welche konkreten technischen Voraussetzungen für die Nutzung einer App zu erfüllen sind, kann sich zwischen den Apps – wie auch bei anderen Softwareanwendungen üblich – unterscheiden.

26. Zugangsberechtigte müssen die angeführten Apps nicht kaufen bzw lizenzieren. Es steht ihnen technisch offen, auf Grundlage der durch die [redacted] bereitgestellten technischen Schnittstellendokumentation selbst eine eigene Lösung zu entwickeln oder entwickeln zu lassen.

3 Beweiswürdigung

27. Die Feststellungen zu den beiden Verfahren SCK-25-034 und SCK-23-006 beruhen auf den der Behörde vorliegenden Akten.

28. Die Feststellungen zu Aufträgen gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01, zur ZFM-Schnittstelle und zur App „[redacted]“ ergeben sich zum einen aus von der [redacted] veröffentlichten Unterlagen (zB Website oder Schienennetz-Nutzungsbedingungen). Zum anderen liegen der Behörde auch die betriebliche Richtlinie 30.01 selbst und (nichtveröffentlichte aber für EVU zugängliche) Unterlagen zur ZFM-Schnittstelle und der App „[redacted]“ vor.

29. Die Feststellungen zur App „[redacted]“ und anderen am Markt verfügbaren Apps ergeben sich aus öffentlich, insbesondere über das Internet, zugänglichen Dokumenten, Herstellerangaben und den Vorbringen der Parteien (ON 42 – 47, 60, 67, 69, 70). Die Feststellungen zum Sicherheitslevel stützen sich auf das Vorbringen der [redacted] (ON 67), das auch den technischen Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH plausibel und nachvollziehbar erscheint. Dafür spricht auch, dass – wie festgestellt – einige EVU (ca [redacted]) in Österreich die Software des Alternativanbieters [redacted] einsetzen, ohne dass der Schienen-Control Kommission – mit Ausnahme von der beschwerdeführenden Partei [redacted] – Sicherheitsbedenken bekannt geworden wären.

30. Die angeführten Beweise wurden jeweils in gegebener Form zum Verfahrensakt genommen. Außerdem wurden Ermittlungsergebnisse der Verfahren zu den GZ SCK-25-034 und SCK-23-006 herangezogen.

4 Rechtliche Beurteilung

31. Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist gemäß § 74 Abs 1 EisbG gegeben.

32. Die beschwerdeführenden Parteien sind EVU im Sinne des § 1b EisbG und Zugangsberechtigte im Sinne des § 57 Abs 1 EisbG.

33. Die [redacted] ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 1a EisbG.

Mindestzugangspaket gemäß § 58 EisbG

34. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben gemäß § 58 Abs 1 EisbG unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket (MZP) zu gewähren:

    1. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
    2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
    3. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;

4. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

35. Zugangsberechtigten ist das Mindestzugangspaket gemäß § 58 Abs 2 EisbG vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden. Gegenständlich relevant sind Informationen im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG.

36. Informationen sind die bedeutungsvolle und interpretierte Form von Daten, wobei Daten wiederum Zeichen, Zahlen, Symbole oder Messwerte ohne Kontext oder Bedeutung sind. Informationen entstehen daher, wenn Daten in einen Kontext gesetzt und verarbeitet und so für Menschen oder Systeme relevant werden. Informationen im Sinn des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG sind dementsprechend solche, die ein zugangsberechtigtes EVU benötigt, um Fahrwege technisch, betrieblich, administrativ und organisatorisch nutzen zu können. Diese Informationen dienen der Wahrung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur. Sie müssen daher für die tatsächliche Durchführung oder den Betrieb relevant sein, in direktem Zusammenhang mit der zugewiesenen Fahrwegkapazität stehen sowie notwendig und nicht bloß nützlich sein, damit ein konkreter Eisenbahnbetrieb auf dem zugewiesenen Fahrweg möglich ist.

37. Aufträge der [redacted] gemäß der betrieblichen Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) sind Informationen betreffend die betrieblichen Verfahren und Sicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Gleisbereich und dienen der Sicherung des Bahnbetriebs. Unabhängig von der Form – digital oder ausgedruckt – sind solche Aufträge daher als Informationen im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG zu werten.

ZFM-Schnittstelle als Teil des MZP

38. Gegenständlich stellt sich die Frage, was unter dem Begriff „Informationen“ gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG zu verstehen ist; insbesondere, ob die Infrastrukturbetreiberin diese den EVU in einer bestimmten (technischen) Art und Weise – und vor allem auch in für MitarbeiterInnen von EVU unmittelbar lesbaren Form – zur Verfügung stellen muss. Die Gesetzesmaterialien zu § 58 EisbG[10] weisen lediglich darauf hin, dass sich der Leistungskatalog des Abs 1 leg cit an den Vorgaben des Anhanges II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU orientiert. Die Richtlinie selbst enthält allerdings keine weiteren Hinweise auf den Bedeutungsinhalt bzw -umfang des Begriffs „Informationen“ im gegenständlichen Zusammenhang. Auch die DVO (EU) 2019/773 bzw DVO (EU) 2026/253 enthalten keine Definition des Begriffs.

39. Begünstige des § 58 EisbG sind die Zugangsberechtigten. Zugangsberechtigte sind gemäß § 57 Abs 1 EisbG Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Regelung berechtigt daher Unternehmen, nach allgemeinem Begriffsverständnis also organisatorische Einheiten, die Menschen, technische Hilfs- und sonstige Betriebsmittel nutzen, um ihre unternehmerischen Ziele zu verfolgen und erreichen.[11] Wie ein EVU erforderliche Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG technisch nutzt, hängt von den jeweiligen individuellen betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten ab. Das Eisenbahnwettbewerbsrecht enthält daher keine Vorgaben für eine bestimmte technische Realisierung oder visuelle Darstellung der Informationen. Insbesondere wird keine konkrete Darstellungsform für menschliche

[10] ErlRV 841 BlgNR XXV. GP 7. Der AB 870 BlgNR XXV. GP des Verkehrsausschusses ist für das Begriffsverständnis ebenfalls wenig hilfreich.
[11] Vgl unter vielen zB https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/unternehmen-48087 (zuletzt abgerufen am 10.09.2026).

NutzerInnen wie gegenständlich die TriebfahrzeugführerInnen vorgeschrieben. Es ist also zwischen der Bereitstellung der Information im eigentlichen Sinn (dem Inhalt) und deren gegebenenfalls weiterführenden Verarbeitung zu unterscheiden.

40. Nach § 58 Abs 2 EisbG sind die erforderlichen Informationen den Zugangsberechtigten transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt bereitzustellen. Verlangt wird also eine funktional ausreichende Bereitstellung der erforderlichen Informationen. Zugangsberechtigte sind in die Lage zu versetzen, Eisenbahnverkehrsdienste ordnungsgemäß planen, durchführen und bei Bedarf anpassen zu können. Der Zugang zu den Informationen als Teil des MZP muss dabei gemäß § 58 Abs 1 EisbG auf nichtdiskriminierende Weise erfolgen, sodass alle Zugangsberechtigten unter gleichen Bedingungen Zugang zu den erforderlichen Informationen erhalten.

41. Folgte man den Ausführungen der Parteien, wäre die [redacted] im Ergebnis ohne Abgrenzung verpflichtet, die Informationen bis zum Arbeitsplatz der TriebfahrzeugführerInnen unmittelbar bereitzustellen, ohne dass den EVU über das Wegeentgelt gemäß § 67 Abs 1 EisbG hinausgehende Kosten entstehen dürften. Darunter fiele – konsequent zu Ende gedacht – etwa auch die Zurverfügungstellung eines Endgerätes, einer Mobilfunkverbindung und gegebenenfalls sonstiger technischer Ausstattung an die TriebfahrzeugführerInnen, mit der der digitale Befehl abgerufen werden kann. Denn nur mit der Summe der aufgezählten technischen Ausstattungsmerkmale können TriebfahrzeugführerInnen den digitalen Befehl tatsächlich „vollständig" nutzen. § 58 Abs 1 Z 4 EisbG verlangt aber nur die Bereitstellung der zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes erforderlichen Informationen an zugangsberechtige EVU und nicht auch die unmittelbare Nutzbarkeit für TriebfahrzeugführerInnen. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin hat die erforderlichen Informationen bereitzustellen, nicht aber sämtliche technisch notwendigen Verarbeitungsschritte bis hin zur individuellen Anzeige auf einem Arbeitsplatz.

42. Die Übermittlung von Befehlen in elektronischer Form über eine Datenschnittstelle ist angemessen im Sinne von § 58 Abs 2 EisbG. Anlage C2 Nr 3 („Übermittlung des Befehls") der DVO (EU) 2019/773[12] nennt die digitale Übermittlung ausdrücklich als eine zulässige Übermittlungsform.[13] Auch angesichts des allgemeinen technischen Fortschritts bestehen keine Bedenken dagegen, Befehle digital statt in Papierform zu übermitteln. Die Angemessenheit wird zusätzlich dadurch gewährleistet, dass bei einem

[12] In konsolidierter Fassung mit
- DVO (EU) 2020/778 („Durchführungsverordnung (EU) 2020/778 vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates"),
- DVO (EU) 2021/2238 („Durchführungsverordnung (EU) 2021/2238 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 in Bezug auf den Übergang zur Aufhebung der Sonderfälle für Zugschlusssignale")
- DVO (EU) 2023/1693 („Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693 der Kommission vom 10. August 2023 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union"),
- DVO (EU) 2025/458 („Durchführungsverordnung (EU) 2025/458 der Kommission vom 10. März 2025 zur Berichtigung bestimmter Sprachfassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union").

[13] „Ein Befehl enthält Informationen, die digital, mündlich, schriftlich auf Papier oder als mündliche Anweisung zur Niederschrift durch den Triebfahrzeugführer oder auf anderen sicheren Kommunikationswegen mit dem gleichen Informationsgehalt übermittelt werden."

Ausfall der Datenschnittstelle das Zusprechen oder – wie bisher – die Übermittlung in Papierform als Rückfallebene vorgesehen ist.

43. Die Zurverfügungstellung der schriftlichen Aufträge über eine digitale Datenschnittstelle an die EVU ist auch nicht diskriminierend, denn sie erfolgt für alle Zugangsberechtigten auf gleiche Weise unter den gleichen Bedingungen. Darüber hinaus gab es für EVU auch eine angemessene Vorlauf- und Vorbereitungszeit, weil die Einführung des digitalen Befehls zwar bereits mit September 2024 geplant, in der Folge aber mehrmals verschoben wurde und es seit Frühjahr 2026 einen Probebetrieb gibt. Schließlich wird die von § 58 Abs 2 EisbG geforderte Transparenz durch die erfolgte Ankündigung und Veröffentlichung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gewahrt.

44. Das EisbG verlangt nicht, dass den EVU keinerlei Investitionskosten oder sonstige Aufwände für die Nutzung der Infrastruktur entstehen. Kosten für zB Internetverbindung, IT- und Softwaresysteme sind daher grundsätzlich dem betrieblichen Verantwortungsbereich der EVU zuzuordnen. Es entspricht darüber hinaus der wirtschaftlichen Realität des Eisenbahnbetriebs, dass neue Technologien Investitionen und Anpassungen erfordern können.[14] Anders wäre dies zu beurteilen, wenn der Zugang zu den erforderlichen Informationen ausschließlich über von der Infrastrukturbetreiberin gegen gesondertes Entgelt angebotene proprietäre Anwendungen möglich wäre oder die Schnittstelle nur mit unverhältnismäßigem Aufwand genutzt werden könnte. Das ist gegenständlich aber nicht der Fall, denn Dokumentation und Zugangsbedingungen sind für die EVU verfügbar, es werden standardisierte, frei zugängliche Schnittstellentechnologien genutzt, und es gibt mehrere alternative App-Anbieter, sodass keine Bindung an eine bestimmte, nur von der [redacted] bereitgestellte Software besteht. Wie festgestellt, sind die Kosten etwa für das Alternativprodukt [redacted] wirtschaftlich vergleichbar mit dem Entgelt für das Produkt „[redacted]“ der [redacted].

45. Zusammengefasst können alle zugangsberechtigten EVU die Informationen über die Schnittstelle entweder mit eigenen technischen Lösungen oder mit am Markt verfügbaren kostenpflichtigen Software-Anwendungen abrufen und darstellen. Die erforderlichen Informationen sind daher mit wirtschaftlich und technisch üblichen Betriebsmitteln zugänglich und verarbeitbar. Die ZFM-Schnittstelle stellt dabei die Quelle der Inhalte und damit der erforderlichen Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG dar, sodass (nur) sie Teil des MZP im Sinne des § 58 EisbG ist. Die erforderlichen Informationen (Inhalte) werden den Zugangsberechtigten über die ZFM-Schnittstelle deswegen gesetzeskonform im Rahmen des MZP gemäß § 58 EisbG bereitgestellt. Wie diese Informationen von den EVU konkret weiterverarbeitet und verwendet werden – zB über App oder Webanwendung –, ist hingegen deren Unternehmenssphäre und Verantwortung zuzuordnen. Da diese Kosten keine Kosten iSd MZP sind, liegt – entgegen den Ausführungen der [redacted] und der [redacted] – auch kein Verstoß gegen § 67 Abs 1 EisbG vor, wonach Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für die Gewährung des MZP grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln sind, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

[14] So werden von der [redacted] aktuell zB moderne ECTS-Strecken eingerichtet. ECTS ist das sogenannte European Train Control System, das dem aktuell höchsten technischen Standard entspricht (Näheres hierzu vgl zB https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/etcs/grundlagen-etcs/grundwissen-etcs-12285634 und https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftspartner/schienennetz/dokumente-und-daten/etcs-zugbeeinflussung/etcs-ausbau/etcs-liste). Um auf diesen Strecken weiterhin verkehren zu können, müssen Investitionen in technische Ausrüstung getätigt werden. Obwohl diese zusätzliche Ausrüstung also notwendig ist, um verkehren zu können, sind die hierfür erforderlichen Investitionen von den EVU zu tragen.

46. Aus denselben Gründen kann auch den Argumenten der [redacted] betreffend Papierausdruck nicht gefolgt werden. Auch ein Papierausdruck eines schriftlichen Befehls ist nicht „die erforderliche Information" iSd § 58 Abs 1 Z 4 EisbG selbst, sondern lediglich deren Darstellung. Nur die Information an sich (also der Inhalt) ist Teil des MZP; die Infrastrukturbetreiberin könnte denselben Inhalt etwa als PDF per E-Mail übermitteln. Maßgeblich ist allein, dass die Informationsbereitstellung transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt erfolgt. Innerhalb dieser Grenzen obliegt die konkrete technische Umsetzung der Bereitstellung der Information der Infrastrukturbetreiberin. Aus dem Umstand, dass die [redacted] das Papier und den Ausdruck nicht weiterverrechnet, kann daher nicht abgeleitet werden, dass auch die Leistung „Papierausdruck" Teil des MZP ist.

DVO (EU) 2019/773[15] und DVO (EU) 2026/253

47. Die von der [redacted], der [redacted] und der [redacted] herangezogenen Bestimmungen des Anhangs 1 Nr 4.2.1.2.2.2 und 4.2.1.2.2.3 der DVO (EU) 2019/773 wurden durch die DVO (EU) 2023/1693 gestrichen und sind daher nicht mehr maßgeblich.

48. Im Übrigen lässt die DVO (EU) 2019/773 verschiedene Formen der sicherheitsrelevanten Kommunikation zu. Nach Anhang 1 Nr 4.2.1.5 iVm Anlage C2 Nr 3 können Befehle insbesondere digital, mündlich oder schriftlich auf Papier übermittelt werden. Nach Anhang 1 Nr 4.2.1.2 legt die Infrastrukturbetreiberin zudem in Abstimmung mit den EVU geeignete Verfahren für die Kommunikation fest; zugleich haben Infrastrukturbetreiberin und EVU ihrem jeweiligen Personal die für dessen Tätigkeit erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Eine unionsrechtliche Verpflichtung zu einer bestimmten Übermittlungsform ergibt sich daraus nicht. Außerdem können für nationale Befehle und betriebliche Anweisungen gemäß Anhang 1 Nr 4.4.2 iVm Anlage I Nr 1 lit j DVO (EU) 2019/773 weiterhin nationale Vorschriften angewendet werden.[16]

49. Nichts anderes ergibt sich aus der von den Parteien angeführten DVO (EU) 2026/253. Zwar verlangt deren Art 14 Abs 4 für die Bereiche Kapazitätsmanagement, Zugvorbereitung und Verkehrsmanagement den Zugang zu Telematikanwendungen sowohl über eine API[17] als auch über ein sogenanntes Web-UI[18]. Dass der gegenständliche „digitale Befehl" einem dieser Bereiche zuzuordnen ist, lässt sich aus der Durchführungsverordnung jedoch nicht ohne Weiteres ableiten.[19] Zudem zählen die Web-Benutzerschnittstellen in diesen Bereichen gemäß Anlage B zu den „offenen Punkten" iSd Art 4 Abs 6 der Richtlinie (EU) 2016/797, für die gemäß ihrem Erwägungsgrund 18 nationale Vorschriften maßgeblich sein sollten.

50. Unabhängig davon sind die in Art 14 DVO (EU) 2026/253 vorgesehenen Verpflichtungen gegenwärtig noch nicht umzusetzen. Denn Art 16 Abs 2 iVm Anlage G Abs 2 DVO (EU) 2026/253 sieht für die Bereiche Kapazitätsmanagement, Zugvorbereitung und Verkehrsmanagement bestimmte „Meilensteine für

---

[15] Siehe FN 12.
[16] Das Regelbuch enthält gemäß Anhang 1 Nr 4.2.1.2.1 DVO (EU) 2019/773 als Anlage auch das Befehlsheft mit europäischen und nationalen Befehlen gemäß Anlage C2.
[17] „Application Programming Interface" (Programmierschnittstelle).
[18] „Web-Benutzerschnittstelle".
[19] Vgl diesbezüglich auch Anlage A.2 der DVO (EU) 2026/253.

die Umsetzung“ vor; je nach Anwendungsbereich gelten dafür der 10.12.2028, der 04.03.2029 sowie der 09.12.2029 als maßgebliche Zeitpunkte.

Festlegung des Betriebs und der technischen Ausgestaltung

51. Die beschwerdeführenden Parteien bringen zusammengefasst vor, ihnen komme ein Recht auf Wahl der Übermittlungsform des Befehls bzw auf Beibehaltung der bisherigen Papierform zu. Damit stellen sie die Befugnis der [redacted] in Frage, die Übermittlungsform als betriebstechnische Modalität des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur verbindlich festzulegen.

52. Gemäß §§ 18 Abs 1 und 19 Abs 1 EisbG ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Bau, Betrieb, Instandhaltung, Erneuerung und Umrüstung der Eisenbahn sowie für das Verkehrsmanagement zuständig. Es hat dabei insbesondere die Sicherheit, Ordnung und Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs zu gewährleisten.[20] Die EVU treffen gemäß § 19 Abs 3 EisbG entsprechende Pflichten hinsichtlich ihrer Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und ihres Personals.

53. Nach § 59 Abs 4 EisbG haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen technischen Modalitäten zu enthalten. Insbesondere sind gemäß Z 1 lit b leg cit betriebliche Anforderungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens anzuführen, deren Einhaltung bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben wird. Damit obliegt es grundsätzlich dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die technischen Modalitäten des Infrastrukturzugangs und damit auch die Form der Übermittlung von Befehlen festzulegen.

54. Ergänzend normiert § 7 Abs 5 Eisenbahnverordnung 2003, dass in den Dienstvorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens festzulegen ist, welche Bestimmungen auch von Dritten bei der Ausübung von Zugangsrechten einzuhalten sind. Die betriebliche Richtlinie 30.01 (DV V3) ist eine solche Dienstvorschrift und regelt in § 36 die zulässigen Übermittlungsarten. Ein Wahlrecht der EVU hinsichtlich der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Übermittlungsform ergibt sich daraus nicht.

55. Ein solches Wahlrecht folgt auch nicht aus der DVO (EU) 2019/773,[21] der DVO (EU) 2026/253 oder der Richtlinie 2012/34/EU. Ebenso begründen weder das EisbG noch die unionsrechtlichen Regelungen über das MZP einen Anspruch auf Beibehaltung einer bestimmten bisherigen Betriebstechnik, insbesondere der Übermittlung von Befehlen in Papierform.

56. Die Übermittlungsform von Befehlen ist vielmehr Teil der betrieblichen und technischen Ausgestaltung des Eisenbahnbetriebs. Ihre Festlegung und Weiterentwicklung fällt daher – innerhalb der gesetzlichen, insbesondere auch wettbewerbsrechtlichen Grenzen – in die Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Soweit die ZFM-Datenschnittstelle den EVU im Rahmen des Mindestzugangspakets gesetzeskonform zur Verfügung gestellt wird, haben die EVU ihrerseits die erforderlichen organisatorischen und technischen Vorkehrungen zu treffen, um die gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG bereitgestellten, erforderlichen Informationen in der notwendigen Form verarbeiten zu können.

---

[20] Vgl auch *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz[4] § 1a EisbG Rz 4.

[21] Vgl insbesondere Anhang 1 Nr 4.4.2 („Nationale Vorschriften“) iVm Anlage I Nr 1 aE („Liste der Bereiche, in denen gemäß Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 weiterhin nationale Vorschriften angewendet werden können“).

57. Die [redacted] ist daher grundsätzlich berechtigt, die Nutzung des digitalen Befehls über die ZFM-Datenschnittstelle als Voraussetzung für die Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur festzulegen.

58. Soweit von den beschwerdeführenden Parteien auf die von der [redacted] gewählte Form des digitalen Befehls verwiesen wird, ist festzuhalten, dass keine Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber besteht, Informationen europaweit in technisch gleicher Art und Weise bereitzustellen. Zudem lässt sich daraus nicht ableiten, dass von den in Deutschland gewählten Formen der Informationsbereitstellung abweichende Lösungen unangemessen oder diskriminierend wären.

59. Die [redacted] äußerte noch Bedenken hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen an Software zur Darstellung der über die ZFM-Schnittstelle bereitgestellten Informationen und vertrat die Ansicht, hierfür sei die höchste Sicherheitsanforderungsstufe „SIL 4" erforderlich. Dem widerspricht die [redacted] in einer Stellungnahme vom 28.08.2026 (ON 67). Der Schienen-Control Kommission sind keine wettbewerbsrechtlich relevanten Umstände bekannt, die Zweifel an diesen Ausführungen begründen; zudem wird die Software der [redacted] nach deren Angaben von mehreren EVU ohne Bedenken eingesetzt. Da der Schienen-Control Kommission darüber hinaus grundsätzlich keine Zuständigkeit für Fragen der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur zukommt,[22] folgt sie insoweit den Ausführungen der Infrastrukturbetreiberin. Abweichende Ergebnisse eigener Risikoanalysen einzelner EVU begründen keinen generellen Anspruch im Rahmen des Mindestzugangspakets.

60. Der Schienen-Control Kommission ist auch nicht zuständig für die von den beschwerdeführenden Parteien angesprochenen Fragen zur öffentlichen Finanzierung der [redacted] im Zusammenhang mit dem Bundesbahngesetz, Bundesvergabegesetz und Art 107 AEUV.

Zusammenfassung der Erwägungen

61. Zu den Hauptanträgen (i) und (ii) der beschwerdeführenden Parteien mit Ausnahme der [redacted]: Die Infrastrukturbetreiberin darf im Rahmen ihrer Verantwortung für den Betrieb die Form der betrieblichen Kommunikation und der Befehlsübermittlung festlegen, sofern sie dabei die gesetzlichen Zugangsanforderungen einhält. Da die ZFM-Schnittstelle eine diskriminierungsfreie, den Bestimmungen des 6. Teils des EisbG entsprechende und damit gesetzeskonforme Art und Weise der Bereitstellung der erforderlichen Informationen iSd § 58 Abs 1 Z 4 EisbG darstellt, bestehen keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken, die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verpflichten, die für die Nutzung dieser Form erforderlichen betrieblichen Vorkehrungen zu treffen, um die Eisenbahninfrastruktur der [redacted] nutzen zu können.

62. Zu den Hauptanträgen (iii) der beschwerdeführenden Parteien mit Ausnahme der [redacted]: Geschuldet wird die erforderliche Informationsleistung, nicht die unveränderte Beibehaltung eines bestimmten Übermittlungsmediums. Der Übergang vom Papierausdruck zu einer elektronischen Schnittstelle ist daher zulässig, sofern die Informationen weiterhin diskriminierungsfrei und unter wirtschaftlich zumutbaren Bedingungen bereitgestellt werden, was gegenständlich der Fall ist. Daher werden die Leistungen des MZP auch nach Einführung des elektronischen Befehls gesetzeskonform erbracht, weil die EVU die Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, erforderlich sind, über die ZFM-Schnittstelle erhalten. Die beschwerdeführenden Parteien haben keinen Anspruch darauf, dass die Infrastrukturbetreiberin eine Leistung, die sie bisher

[22] Vgl § 12 iVm § 81 Abs 2 EisbG.

ohne zugrundeliegende Verpflichtung erbracht hat (Übermittlung in Papierform), auch weiterhin erbringt. Die Übermittlung in Papierdruck war bereits bisher nicht Teil des MZP, weil das Übermittlungsmedium selbst keine Information gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG ist.

63. Zum Hauptantrag der [redacted]: § 58 Abs 1 Z 4 EisbG verlangt die Bereitstellung der zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes erforderlichen Informationen an zugangsberechtige EVU unter wirtschaftlich realistischen Bedingungen. Das Gesetz verpflichtet die Infrastrukturbetreiberin hingegen nicht dazu, die Informationen den TriebfahrzeugführerInnen unmittelbar nutzbar bereitzustellen, ohne dass hierfür den EVU zusätzliche Kosten entstehen.

64. Zu den Eventualanträgen der beschwerdeführenden Parteien: Die bloße Notwendigkeit, bestimmte kompatible Hard- oder Software anzuschaffen und einzusetzen, stellt noch keine unzulässige Beschränkung des Zugangs dar. Es besteht kein Anspruch der EVU darauf, dass ihnen keine über das Wegeentgelt gemäß § 67 Abs 1 EisbG hinausgehende Kosten entstehen.

65. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

III. Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht wurde. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der VwG-EGebV EUR 50.

Schienen-Control Kommission

Wien, am 17.09.2026

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

[redacted]

Schienen-Control Kommission

Linke Wienzeile 4/1/6
A-1060 Wien
T: +43 1 5050 707
E: office@schienencontrol.gv.at
www.schienencontrol.gv.at

[redacted]

