

An

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-21-016

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder im Verfahren über die Beschwerde der A** gemäß § 72 Abs 1 Z 3 iVm Abs 2 Z 1 EisbG zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Die Beschwerde wird **abgewiesen**.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 21.04.2021 informierte die B** die Schienen-Control GmbH darüber, dass die Zugtrassenbestellungen der A** und der C** für die Netzfahrplanperiode 2022 zu Unvereinbarkeiten führen, welche ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG erforderlich machen. Die B** lud die Schienen-Control GmbH zu einem für ein Koordinierungsgespräch anberaumten Termin ein.

Am 03.05.2021 fand das erste Koordinierungsgespräch statt, in welchem die B** zwei Lösungsvarianten vorstellte: Variante 1 mit einem Vorfahren der C** in St. Valentin und Variante 2 mit einem Vorfahren der C** in Prinzersdorf. Ein weiteres Koordinierungsgespräch fand am 18.05.2021 statt. Nachdem keine einvernehmliche Lösung für den Trassenkonflikt

gefunden werden konnte, schloss die B** das Koordinierungsverfahren. Am 31.05.2021 gab sie ihre Entscheidung bekannt, die Variante 1 im Netzfahrplanentwurf umzusetzen.

Nach Bekanntgabe des Netzfahrplanentwurfs bestellte die C** einzelne Zugtrassen ab.

Mit Schreiben vom 24.08.2021, im Original samt Anhängen bei der Schienen-Control Kommission eingelangt am 30.08.2021, erhob die A** gemäß § 72 EisebG Beschwerde gegen die B** als Zuweisungsstelle und beantragte die Zuweisung der Zugtrassen wie von ihr ursprünglich bestellt. Sie vertrat den Standpunkt, durch die Stornierung von Zugtrassen durch die C** sei die Entscheidung der B** zugunsten der Variante 1 mit Vorfahrt in St. Valentin nicht mehr haltbar. Die Entscheidung entspreche nicht mehr den gesetzlichen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegten Vorgaben der Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Mit Email jeweils vom 08.09.2021 nahmen die B** und die C** zur Beschwerde Stellung. Die B** legte entsprechend der Aufforderung der Schienen-Control Kommission die konfligierenden Zugtrassenbestellungen der A** und der C**, die den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen angebotenen Zugtrassen und die von der C** abbestellten Zugtrassen vor.

Am 15.09.2021 fand eine mündliche Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission statt.

Mit Email vom 11.10.2021 teilte die A** mit, Ergänzungen/Richtigstellungen im Protokoll vornehmen zu wollen.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

1) Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 der B** enthalten unter anderem das Kapitel „Fristen für den Netzfahrplan 2022 und 2023“, welches auszugsweise wie folgt lautet:

4.5.1 Fristen für den Netzfahrplan 2022 und 2023

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren, sowie eine schematische Darstellung des Bestellprozesses finden sich unter dem Punkt „[Zugtrassenbestellung und Fristen](#)“ auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang.

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 3.2.2.2 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fristen für den Netzfahrplan 2022

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 1. März 2021
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	13. Dezember 2020 bis 12. April 2021
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	5. Juli 2021
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs 8 EisbG)	6. Juli bis 6. August 2021
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 6. August 2021
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 23. August 2021

Tabelle 9: Fristen für den Netzfahrplan 2022

Fehlende Angaben bzw. nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der [REDACTED] eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt dieser die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der [REDACTED] dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die [REDACTED], sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren, siehe auch Kapitel 4.2.4) im Netzfahrplan hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht anders angeführt. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 23. August 2021.

Das Kapitel „4.2 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 lautet auszugsweise wie folgt:

4.2 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.2.1 Grundlagen

Die [REDACTED] hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG).

Zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur werden bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nachstehende, international anerkannte Grundsätze angewendet:

- Bündelung von Zugtrassen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, z.B. durch Reservenbildung und/oder aufeinander abgestimmte Haltemuster
- Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität im Sinne einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dadurch sind auch die Vorteile eines sich regelmäßig wiederholenden Betriebsablaufes einschließlich zugehöriger Produktionspläne, gleichbleibende Symmetriepunkte (Knoten), Symmetriezeiten (z.B. Nullsymmetrie) und fahrtrichtungsbezogen idente Umsteigezeiten gegeben (Knoten-Kanten-Modell, siehe auch Kapitel 4.2.3).

Die Netzfahrplanerstellung erfolgt hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zugtrassen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Zuweisungsstellen. Diese Zugtrassen werden soweit wie möglich im nachfolgenden Netzfahrplanstellungsverfahren beibehalten, wobei den Fahrwegkapazitätserfordernissen grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs 2, 65 Abs 2 und 3 EisbG).

Gemäß § 57c EisbG ist das mit dem Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten verbundene Recht eines im § 57 Abs 1 Z 2 EisbG angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Verkehrsstationen zu bedienen, wie folgt ausgenommen oder eingeschränkt:

Die Bedienung von Verkehrsstationen, „die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Art 2 lit. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstauftrages gefährdet wäre.“ (§ 57c Abs 1 EisbG) Die Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, obliegt gemäß § 57c Abs 2 EisbG der Schienen-Control Kommission (SCK).

Die erforderlichen Inhalte des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind im Handbuch für das System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement) festgelegt.

[...]

4.2.3 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre

Der Gesamtverkehrsplan für Österreich legt die Ziele und Strategien der Verkehrspolitik bis 2025 fest. Im Bereich Eisenbahn wird durch den systemadäquaten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Zielnetz 2025+) die schrittweise Einführung eines symmetrisch vertakteten Personenverkehrs ermöglicht. Grundlage hierfür bildet das Knoten-Kanten-Modell, mit welchem die Umsteigestellen zwischen den Verkehrsträgern (Knoten) und die Fahrzeiten (Kanten) festgelegt werden.

Fahrwegkapazitäten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entsprechen dem oben angeführten Knoten-Kanten-Modell, sofern nachfolgende Voraussetzungen gemäß a) bis c) erfüllt sind:

- a) liegen innerhalb eines Zeitkorridors von 5 Minuten (Ankunft/Abfahrt in den vorgegebenen Knotenbahnhöfen sowie Kantenfahrzeiten, siehe Anhang „Knoten-Kanten-Modell“) und sind unter Bedachtnahme auf Kapitel 4.2.1 im Netzfahrplan umsetzbar,
- b) weisen höchstens einen Zweistundentakt auf (z.B. kein dreistündiger Abstand zwischen den vertaketen Zugtrassen) und zwar tagesdurchgängig einschließlich der Hauptverkehrszeiten,
- c) umfassen planmäßige Aufenthalte in mindestens drei aufeinanderfolgenden Knoten des Knoten-Kanten-Modells.

Die B** hat mit diesem Knoten-Kanten-Modell festgelegt, in welchen Verkehrsstationen ein Taktknoten zu welcher Minute stattfinden soll. Die Kanten sind die Streckenabschnitte, über die die Linie verkehrt. Die Zahlen oberhalb der Kanten geben die Fahrzeit plus der halben Aufenthaltszeiten in den Knoten, die diese Kante begrenzen, an. 30 Minuten bedeuten daher eine Fahrzeit von unter 30 Minuten sowie die Summe der beiden halben Haltezeiten in den Taktknoten.

4.2.4 Vorrangregeln

Für nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren erfolgt die Zuweisung nach der Reihenfolge des Eingangs dieser, auf Basis von Restkapazitäten. Bei gleichzeitig einlangenden Fahrwegkapazitätsbegehren, die zueinander in Konflikt stehen, erfolgt die Zuweisung der Restkapazität analog zu den Vorrangregeln.

Können nach Anwendung aller Vorrangregeln gemäß den nachfolgenden Punkten a) bis c) die Fahrwegkapazitätskonflikte nicht gelöst werden, erfolgt die Priorisierung gemäß Punkt d) in der dort enthaltenen Reihenfolge.

a) Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die nicht gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2.3)
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die auf einem Rahmenvertrag basieren, unter Ausnutzung der im Rahmenvertrag festgelegten Bandbreite zwecks Erstellung eines konfliktfreien Netzfahrplans (siehe Kapitel 4.4)
3. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Fahrwegkapazitäten gemäß § 65 Abs 3 EisbG, wobei Fahrwegkapazitäten des Personennahverkehrs in Knoten zwecks Herstellung des Übergangs zu symmetrisch vertakteten Personenverkehren Vorrang eingeräumt wird

b) Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2.3)
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten gemäß § 65c Abs 3 EisbG
3. Andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß § 65c Abs 3 EisbG nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.
4. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die auf einem Rahmenvertrag basieren, unter Ausnutzung der im Rahmenvertrag festgelegten Bandbreite zwecks Erstellung eines konfliktfreien Netzfahrplans (siehe Kapitel 4.4)

Streckenabschnitte, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurden, sind im Kapitel 4.6 angeführt. Als Hauptverkehrszeit ist der Zeitraum zwischen 05:00 – 09:00 Uhr sowie 15:00 – 19:00 Uhr festgelegt.

c) Streckenspezifische Vorrangregeln

1. Unterinntal

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- Neubaustrecke Unterinntal ($v_{\max} \geq 200$ km/h): Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2
- Parallelführende Bestandsstrecke Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2

Auf der Neubaustrecke Unterinntal erhalten Fahrwegkapazitätsbegehren für Güterverkehrsdienste mit $v_{\max} \geq 100$ km/h und Personenverkehrsdienste mit $v_{\max} \geq 160$ km/h Vorrang gegenüber anderen Fahrwegkapazitätsbegehren.

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke erhalten Fahrwegkapazitätsbegehren für Personennah- und Regionalverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität.

2. Wien – St. Pölten

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- Neubaustrecke 13001 Wien – St. Pölten ($v_{\max} \geq 200$ km/h): Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram
- Parallelführende Bestandsstrecke 10101: Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Verkehrsdienste mit $v_{\max} \geq 200$ km/h zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Güterfernverkehrsdienste zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 22:00 bis 05:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 00:00 bis 05:00 Uhr

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personennah- und Regionalverkehrsdienste und Güterverkehrsdienste gegenüber jenen für Personenfernverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

3. Lainzer Tunnel/Verbindungsbahn

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- Neubaustrecke Lainzer Tunnel ($v_{\max} = 160$ km/h): Knoten Hadersdorf – Wien Meidling
- Parallelführende Bestandsstrecke: Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Verbindungsbahn)

Auf der Neubaustrecke Lainzer Tunnel haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenfern-, Personennah- und Regionalverkehrsdienste zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Güterverkehrsdienste in den oben genannten Verkehrszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

4. Bestandsstrecken mit besonderer betrieblicher Nutzung im Raum Wien

Die nachstehende Vorrangregel bezieht sich auf die folgende Strecke:

- Wien Meidling – Wien Floridsdorf (S-Bahn-Stammstrecke)

Auf der Strecke Wien Meidling – Wien Floridsdorf werden pro Stunde und Fahrtrichtung Fahrwegkapazitäten für maximal 20 Züge zugewiesen, wobei Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität haben.

d) Weitere Priorisierung

Die weitere Priorisierung erfolgt in der Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung:

1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre gemäß Kapitel 4.2.3, Punkt c)
 - a) mit einer höheren Anzahl an vertakteten Zugtrassen pro Tag (Taktfrequenz)
 - b) mit mehr bedienten Taktknoten
2. Fahrwegkapazitätsbegehren mit höherer Zugkilometerleistung vor jenen mit geringerer Zugkilometerleistung innerhalb einer Netzfahrplanperiode.

Das Kapitel „4.5.4 Streitfallregelung“ lautet wie folgt:

4.5.4 Streitfallregelung

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, führt die [REDACTED] ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG durch. Dabei soll mit den betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten eine einvernehmliche Lösung erreicht werden. Die Schienen-Control GmbH erhält die Möglichkeit an den Gesprächen als Beobachterin teilzunehmen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die [REDACTED] abschließend unter Beachtung der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (siehe Kapitel 4.2). Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem Fahrwegkapazitätsberechtigten schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

Das Kapitel „4.6 Überlastete Eisenbahninfrastruktur“ lautet:

4.6 Überlastete Eisenbahninfrastruktur

Folgender Streckenabschnitt wurde gemäß § 65c Abs 1 EisbG für überlastet erklärt:

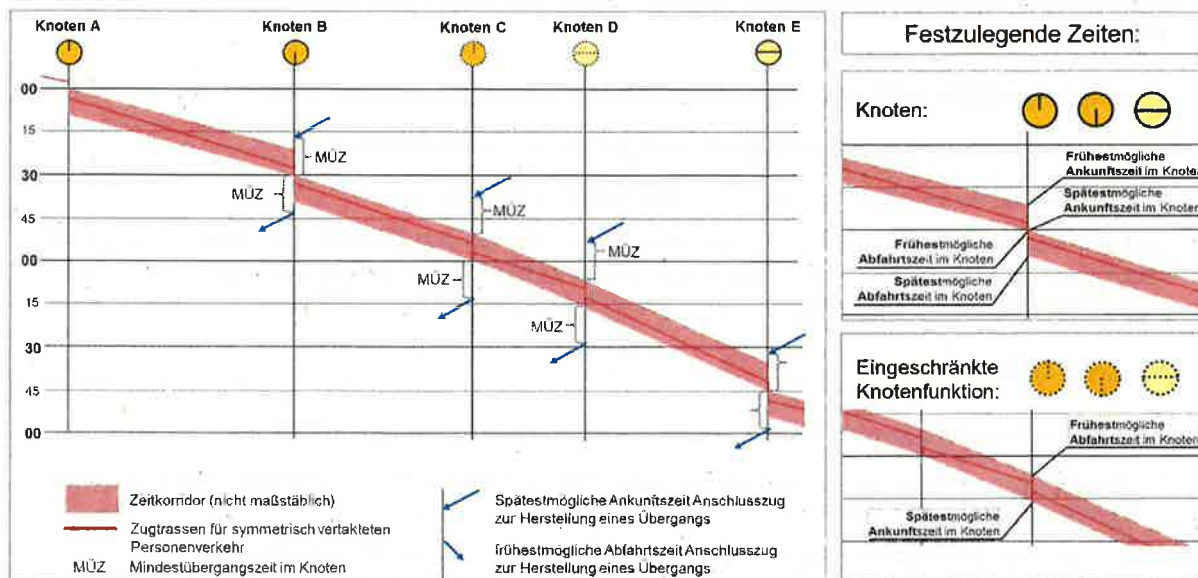
- Mödling – Wien Meidling

Informationen zum Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67a EisbG befinden sich in Kapitel 5.3.4.3.

Die Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 umfassen ein Dokument mit dem Titel „Knoten-Kanten-Modell Netzfahrplanperiode 2022“, welches unter anderem die folgenden Informationen enthält:

Zeitkorridor je Knotenart

Für die Verknüpfung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren in den Knoten werden abhängig von der Knotenart und der Kantenfahrzeit die Abfahrts- und Ankunftszeitkorridore nach folgendem Schema festgelegt.



Zeitkorridor im Abschnitt „Wien – Linz – Salzburg“

		Wien Hbf.	Wien Meidling	St. Pölten Hbf.	Amstetten	St. Valentin	Linz Hbf.	Wels Hbf.	Attnang-Puchheim	Salzburg Hbf.
			30	30	15	15	15	15	60	
Frühestmögliche Ankunft im Knoten [min]	→			25	55	10	25	40	55	k.A.
	←	55		25	55	40	25	10	55	
Spätestmögliche Ankunft im Knoten [min]	→			30	00	15	30	45	00	50
	←	00		30	00	45	30	15	00	
Frühestmögliche Abfahrt im Knoten [min]	→		00	30	00	15	30	45	00	
	←		30		00	45	30	15	00	10
Spätestmögliche Abfahrt im Knoten [min]	→		05	35	05	20	35	50	05	
	←			35	05	50	35	20	05	k.A.

k.A.:

In Knoten mit eingeschränkter Knotenfunktion „asymmetrischer Knoten“ () ist der Übergang der Fahrgäste zu den Zügen der Gegenrichtung grundsätzlich nicht vorgesehen, daher erfolgt in diesen Knoten nur die Festlegung der spätestmöglichen Ankunftszeit und der frühestmöglichen Abfahrtszeit

Knoten-Kanten-Modell: Netzfahrplanperiode 2022

Stand: 30. März 2020

4/12

Zeitkorridor im Abschnitt „Wien – Linz – Salzburg“

		Wien Westbf.	Wien Hütteldorf	St. Pölten Hbf.	Amstetten	St. Valentin	Linz Hbf.	Wels Hbf.	Attnang-Puchheim	Salzburg Hbf.
				30	30	15	15	15	15	60
Frühestmögliche Ankunft im Knoten [min]	→			55	25	40	55	10	25	k.A.
	←	25		55	25	10	55	40	25	
Spätestmögliche Ankunft im Knoten [min]	→			00	30	45	00	15	30	20
	←	30		00	30	15	00	45	30	
Frühestmögliche Abfahrt im Knoten [min]	→		30	00	30	45	00	15	30	
	←			00	30	15	00	45	30	40
Spätestmögliche Abfahrt im Knoten [min]	→		35	05	35	50	05	20	35	
	←			05	35	20	05	50	35	k.A.

k.A.:

In Knoten mit eingeschränkter Knotenfunktion „asymmetrischer Knoten“ () ist der Übergang der Fahrgäste zu den Zügen der Gegenrichtung grundsätzlich nicht vorgesehen, daher erfolgt in diesen Knoten nur die Festlegung der spätestmöglichen Ankunftszeit und der frühestmöglichen Abfahrtszeit

Knoten-Kanten-Modell: Netzfahrplanperiode 2022

Stand: 30. März 2020

5/12

2) Zugtrassenbestellungen für die Netzfahrplanperiode 2022

Die Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2022 (12.12.2021 bis 10.12.2022) hat am 12.04.2021 geendet. Innerhalb dieser Frist hat die A** unter anderem Zugtrassen im Stundentakt zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf mit der Abfahrt in Wien Hbf täglich zwischen 5.55 und 20.55 Uhr (somit in dieser Zeit stündlich zur Minute 55), bzw in der Gegenrichtung mit der Abfahrt in Salzburg Hbf täglich zwischen 5.12 und 19.12 Uhr sowie um 21.12 bestellt („Railjet“). Manche der Zugtrassen wurden von Wien Hbf weiter ab/bis Flughafen Wien bestellt. Ab Salzburg Hbf hat die A** einige Zugtrassen Richtung Tauernstrecke oder Bregenz bestellt.

Stundentakt bedeutet, dass die Züge einer Linie jede Stunde während der Betriebszeit zur selben Minute verkehren. Der Fahrgast braucht sich nicht mehr unterschiedliche Abfahrtszeiten merken, sondern nur noch die Abfahrtsminute. Diese ist zu jeder Stunde gleich und stellt ein wesentliches Kriterium eines attraktiven Taktfahrplanes dar.¹ Die gleiche Abfahrtsminute gilt auch jeweils für die Zwischenhalte Wien Meidling, Tullnerfeld, St. Pölten, Amstetten, St. Valentin, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim, Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee auf der Strecke Wien – Salzburg.

Die Trassenbestellungen sehen in Fahrtrichtung Salzburg unter anderem Halte in St. Pölten Hbf (an zur Minute 28, ab zur Minute 30), Amstetten (an zur Minute 59, ab zur Minute 01), St. Valentin (an Minute 15, ab Minute 16,5) und Linz Hbf (an 29, ab 31) vor. Richtung Wien wurden unter anderem folgende Halte bestellt: Linz Hbf (an 29, ab 31), St. Valentin (an 43,5, ab 45), Amstetten (an 59, ab 01) und St. Pölten Hbf (an 30, ab 32).

Ebenfalls innerhalb der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2022 hat die C** Zugtrassen im Halbstundentakt auf der Strecke Wien Westbahnhof – Salzburg Hbf mit der Abfahrt in Wien Westbahnhof in der Zeit zwischen 5.42 und 21.12 Uhr bestellt, mit Halten unter anderem in St. Pölten Hbf (an Minute 09 bzw 39, ab 10 bzw 40), Amstetten (an Minute 29 bzw 59, ab 30 bzw 00) und Linz Hbf (an 25 bzw 55, ab 30 bzw 00). In Fahrtrichtung Wien hat die C** Züge im Halbstundentakt mit der Abfahrt in Salzburg Hbf zwischen 5.22 und 19.52 Uhr mit (unter anderem) folgenden Halten bestellt: Linz Hbf (an 30 bzw 00, ab 35 bzw 05), Amstetten (an 00 bzw 30, ab 01 bzw 31) und St. Pölten Hbf (an 20 bzw 50, ab 21 bzw 51).

Die halbstündlich versetzten Trassen bezeichnet die C** als Linien „WESTblue“ und „WESTgreen“. Die Linie WESTblue fährt in Wien Westbahnhof zur Minute 12, in St. Pölten Hbf zur Minute 40, in Amstetten zur Minute 00 und in Linz Hbf zur Minute 30 ab und kommt in Salzburg Hbf zur Minute 38 an. Jeder zweite Kurs der WESTblue wird von Salzburg bis München in Deutschland verlängert und stellt somit ein internationales Angebot dar, womit ein Zweistundentakt Wien Westbahnhof – München Hbf angeboten wird.

WESTgreen ist um eine halbe Stunde versetzt und verlässt Wien Westbahnhof zur Minute 42, St. Pölten Hbf zur Minute 10, Amstetten zur Minute 30, Linz Hbf zur Minute 00 und kommt in

¹ Jörn Pachl, Systemtechnik des Schienenverkehrs (2021), 229.

Salzburg Hbf zur Minute 08 an. In der Gegenrichtung verlässt WESTblue Salzburg Hbf zur Minute 22, Linz Hbf zur Minute 35, Amstetten zur Minute 01, St. Pölten Hbf zur Minute 21 und kommt in Wien Westbahnhof zur Minute 48 an. Halbstündlich versetzt verlässt WESTgreen Salzburg Hbf zur Minute 52, Linz Hbf zur Minute 05, Amstetten zur Minute 31, St. Pölten Hbf zur Minute 51 und kommt in Wien Westbahnhof zur Minute 18 an.

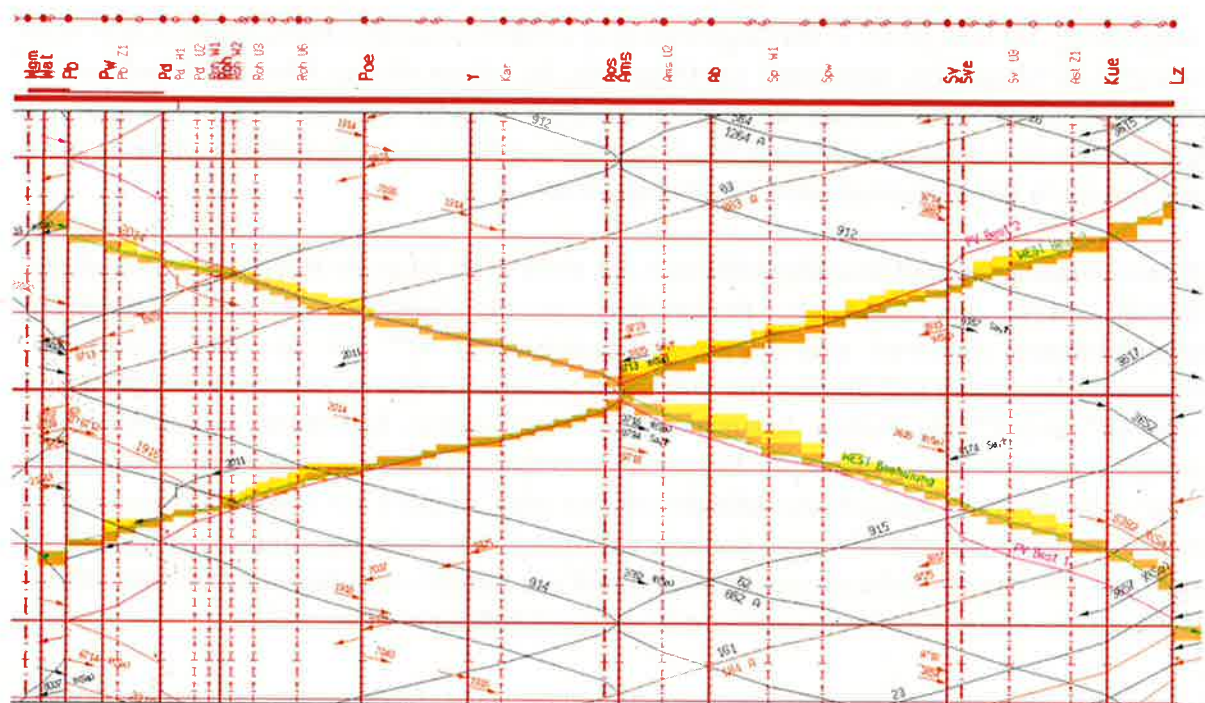
Nach dem Eingang der Zugtrassenbestellungen hat die B** im Zuge der Netzfahrplanerstellung festgestellt, dass im Abschnitt Prinzersdorf – St. Valentin (Knoten Amstetten) Unvereinbarkeiten zwischen den Zugtrassenbegehren der A** für den Railjet und den Zugtrassenbegehren der C** für die Linie WESTblue bestehen. Denn im Bahnhof Amstetten sind die von A** und C** bestellten Ankunfts- bzw Abfahrtszeiten fast ident. In Fahrtrichtung Salzburg hat die A** eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die C** hat ebenfalls eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 00 bestellt. In Fahrtrichtung Wien hat die A** eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die C** hat die Ankunft zur Minute 00 und die Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Damit entsteht auch in dieser Fahrtrichtung stündlich spiegelbildlich derselbe Konflikt.

Das von den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellte (fast) zeitgleiche Fahren ist nicht möglich, da die Züge auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke wie auf allen anderen Strecken Österreichs im Raumabstand verkehren. Dieser Raumabstand bzw Zugfolgeabstand beträgt für die genannten, von A** und C** bestellten Züge je nach Streckenabschnitt zwischen 2 und 4 Minuten. Dies ist abhängig von der Länge und Anzahl der Raumabstände,² der Haltedauer in den Stationen sowie von der Beschleunigung und der Geschwindigkeit der Züge. Den Zugtrassenbegehren konnte in der Form, wie sie von C** und A** eingebracht worden waren, daher nicht entsprochen werden.

Das folgende Bild zeigt in einem Zeit-Weg-Diagramm (x-y-Achse) beispielhaft für eine Systemstunde die Konflikte zwischen St. Pölten Hbf (abgekürzt Pb), Amstetten (Ams), St. Valentin (Sv) und Linz Hbf (Lz), wobei die violette Linie den Railjet darstellt und die hellgrüne Linie die WESTblue-Trasse zeigt. Zu diesen Konflikten kommen Konflikte mit dem Regionalverkehr zwischen St. Pölten Hbf (Pb) und dem Knoten Rohr (Roh) hinzu. Die orangefarbenen Rechtecke zeigen den besetzten Raumabstand für den WESTblue.³ Überlagert oder quert die violette Linie ein solches Rechteck, besteht ein Konflikt zwischen Railjet- und WESTblue-Trasse.

² Raumabstände werden in der Fachsprache auch Blockabstände oder Blockabschnitte genannt. In einem Blockabschnitt darf sich nur ein Zug befinden. Somit darf in einen Blockabschnitt ein Zug nur einfahren, wenn dieser frei von Fahrzeugen ist (Jörn Pahl, Systemtechnik des Schienenverkehrs (2021), 43).

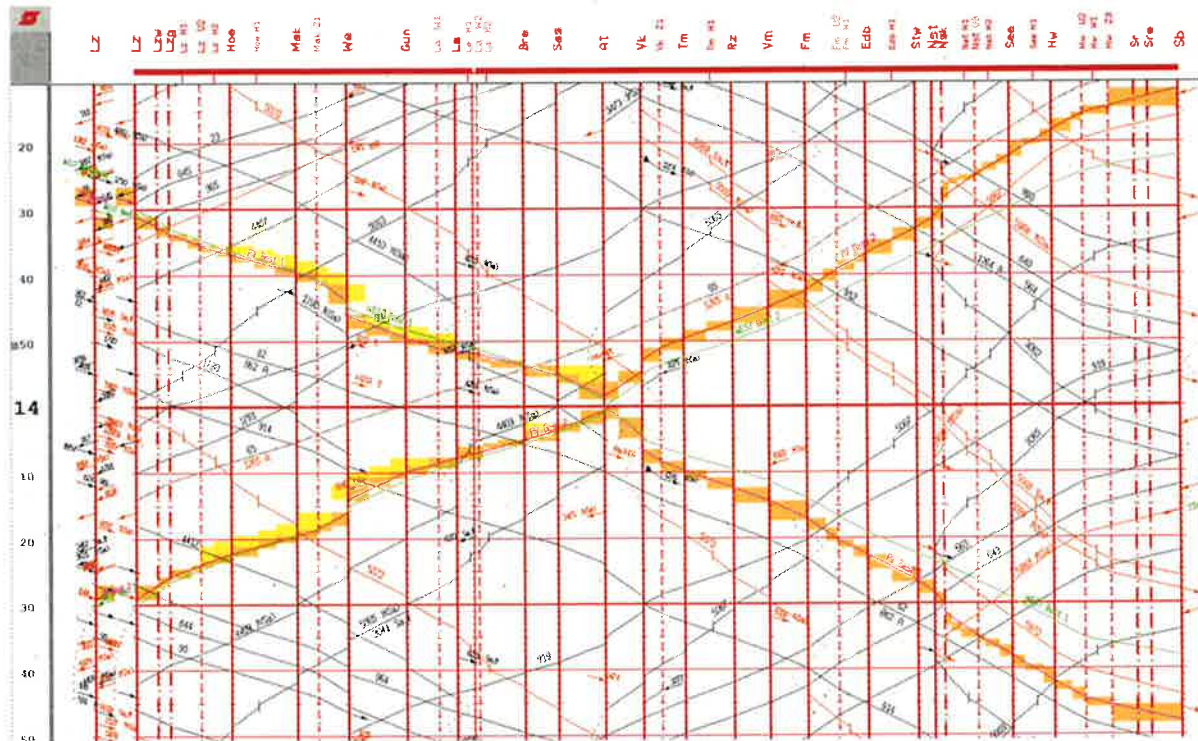
³ Beilage Protokoll Koordinierungsverfahren vom 03.05.2021, 7.



Weitere Unvereinbarkeiten zwischen WESTblue und Railjet zeigten sich im Abschnitt Linz Hbf – Vöcklabruck. Beide Unternehmen haben Zugtrassen zur halben Stunde ab Linz Hbf Richtung Salzburg Hbf bestellt, nämlich die C** für den WESTblue-Zug mit Abfahrt zur Minute 30 und die A** für den Railjet mit Abfahrt zur Minute 31. Dies trifft auch auf Wels Hbf (WESTblue ab Minute 45, Railjet ab Minute 46) und Attnang-Puchheim (WESTblue ab Minute 00, Railjet ab Minute 00) zu. Spiegelbildlich symmetrisch gilt dies auch für die Gegenrichtung, für die beide Unternehmen ebenfalls zeitgleiche Trassen bestellt haben: In Attnang-Puchheim hat die C** für WESTblue eine Abfahrt zur Minute 01 und die A** für den Railjet eine Abfahrt zur Minute 00,5 bestellt, in Wels Hbf wurde für WESTblue und für den Railjet die Abfahrtsminute 16 bestellt, in Linz Hbf eine Ankunft für WESTblue zur Minute 30 und für den Railjet zur Minute 29. Auch zeigten sich einzelne Unvereinbarkeiten der WESTblue-Züge mit ICE, Railjet-Express sowie Nah- und Regionalverkehrszügen der A**.

Das folgende Bild zeigt in einem Zeit-Weg-Diagramm (x-y-Achse) beispielhaft für die Zeit zwischen 13.10 und 14.50 Uhr die Konflikte im Abschnitt zwischen Linz Hbf (abgekürzt Lz), Wels (We) und Attnang-Puchheim (At), wobei die rote Linie den Railjet darstellt und die hellgrüne Linie die WESTblue-Trasse zeigt. Zu diesen Konflikten kommen Konflikte mit dem Regionalverkehr zwischen Lambach (La) und Schwanenstadt (Sas) hinzu. Die orangefarbenen Rechtecke zeigen den besetzten Raumabstand für den Railjet.⁴ Quert die grüne Linie ein solches Rechteck, besteht ein Konflikt zwischen Railjet- und WESTblue-Trasse.

⁴ Beilage Protokoll Koordinierungsverfahren vom 03.05.2021, 7.



3) Koordinierungsverfahren und Angebot von Zugtrassen

In der Folge hat die B** ein Koordinierungsverfahren eingeleitet und die Schienen-Control GmbH als Beobachterin eingeladen. Die Schienen-Control GmbH hat diese Aufgabe im Namen der Schienen-Control Kommission wahrgenommen (§ 81 Abs 4 EisbG).

Im Koordinierungsgespräch am 03.05.2021 präsentierte die B** zwei Lösungsvarianten:

Variante 1: C** (Linie WESTblue) fährt dem Railjet der A** in St. Valentin vor:

Als eine mögliche Variante wurde die Überholung des Railjet durch die WESTblue in St. Valentin präsentiert. In dieser Variante bedienen die Züge der C** den Knoten Amstetten und behalten den leicht merkbaren Halbstundentakt. Die Fahrzeit der WESTblue-Züge verlängert sich in beiden Fahrtrichtungen um zwei Minuten.

Allerdings könnte die C** in dieser Variante nicht die Knoten Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim bedienen, da sie den Knotenbahnhof jeweils zu früh wieder verlässt, um ein Umsteigen aus ankommenden Zügen und eine Weiterfahrt mit dem WESTblue-Zug zu ermöglichen. Die Railjet-Züge der A** könnten den Knoten Amstetten nicht mehr vollständig bedienen, da sie in Fahrtrichtung Salzburg zur Minute 56 Amstetten verlassen, während die frühest mögliche Abfahrtsminute nach dem Knoten-Kanten-Modell der B** die Minute 00 wäre. In Fahrtrichtung Wien kommen die Railjet-Züge zur Minute 04 an, während nach dem Knoten-Kanten-Modell die spätest mögliche Ankunft zur Minute 00 wäre.

Die Variante 1 wurde von der A** abgelehnt. Die C** dagegen sprach sich für diese Variante aus.

Variante 2: Überholung des Railjet der A** durch die C** (WESTblue) in Prinzersdorf.

In dieser Variante wurde die Verlängerung der Fahrzeit der C**-Züge um sechs Minuten geprüft, nämlich eine um sechs Minuten frühere Abfahrt in Wien Westbahnhof in Fahrtrichtung Salzburg und eine um sechs Minuten spätere Ankunft in Wien Westbahnhof in Fahrtrichtung Wien. Ziel war es, eine Überholung des Railjet durch die C**-Züge in Prinzersdorf zu ermöglichen. Diese Variante hätte den Nachteil, dass der Halbstundentakt der C**-Linien WESTblue und WESTgreen nicht mehr gegeben wäre und die Zugfolge 36 Minuten zu 24 Minuten betragen hätte. Auch hätten die Regionalverkehrslinien der A** auf den Strecken Linz – Attnang-Puchheim und Linz – Salzburg – Freilassing angepasst werden müssen.

Für das Taktsystem WESTblue hätte sich eine Reisedauerverlängerung gegenüber den bestellten Zeiten um sechs Minuten sowie gegenüber der oben genannten Variante 1 um vier Minuten ergeben. Außerdem hätte die Linie WESTblue keine Knotenbahnhöfe mehr bedienen können. Denn der WESTblue-Zug hätte die Knotenbahnhöfe jeweils zu früh verlassen, sodass ein Umsteigen aus anderen Zügen nicht mehr möglich gewesen wäre. Dadurch wäre auch die Bedienung der Knoten Amstetten, Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim durch die beiden Linien WESTgreen und WESTblue nicht mehr gegeben.

Die Trassen für den Railjet der A** hätten dagegen wie bestellt konstruiert werden können, sodass die A** alle Knotenbahnhöfe (Wien Hbf, Wien Meidling, St. Pölten Hbf, Amstetten, St. Valentin, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf) bedienen hätte können.

Die C** lehnte diese Variante ab, die A** dagegen zog sie der Variante 1 vor.

Für die Konflikte der WESTblue-Züge mit ICE, Railjet-Express sowie Nah- und Regionalverkehrszügen der A** konnte im Rahmen des Koordinierungsverfahrens eine Lösung gefunden werden. Kein Kompromiss konnte dagegen in Bezug auf den Knoten Amstetten erzielt werden. Die B** schloss das Koordinierungsverfahren am Ende des zweiten Koordinierungsgesprächs am 18.05.2021. Am 31.05.2021 gab sie den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Schienen-Control GmbH ihre Entscheidung bekannt, dass die Variante 1 mit Vorfahren der C**-Züge in St. Valentin umgesetzt und sich im Netzfahrplanentwurf wiederfinden wird.

Dementsprechend bot die B** der A** mit dem Anfang Juli 2021 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf Zugtrassen für den Railjet an, welche im Abschnitt zwischen St. Pölten und St. Valentin von der Bestellung geringfügig abweichen. Zwischen Linz Hbf und Salzburg Hbf entspricht der Netzfahrplanentwurf dagegen der Bestellung der A**.

Die untenstehende Tabelle zeigt für eine Muster-Stunde die bestellten im Vergleich zu den angebotenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Die Abweichungen von der Bestellung der A** sind in rot dargestellt. Alle anderen Ankunfts- und Abfahrtszeiten wurden gegenüber der Bestellung nicht verändert.

		Bestellung	Angebot
Salzburg Hbf	Ab	09:12	09:12
Neumarkt am Wallersee	Ab	09:30	09:30

Vöcklabruck	Ab	09:54	09:54
Attnang-Puchheim	Ab	10:00	10:00
Wels Hbf	Ab	10:16	10:16
Linz Hbf	An	10:29	10:29
Linz Hbf	Ab	10:31	10:31
St. Valentin	Ab	10:45	10:48
Amstetten	An	10:59	11:04
Amstetten	Ab	11:01	11:06
St. Pölten Hbf	An	11:30	11:30
St. Pölten Hbf	Ab	11:32	11:32
Tullnerfeld	Ab	11:45	11:45
Wien Meidling	An	11:58	11:58
Wien Hbf	An	12:05	12:05

Die Abweichungen von der Bestellung betreffen somit lediglich die Stationen St. Valentin und Amstetten. Alle anderen Zeiten sind unverändert, sodass die A** die Knoten Salzburg Hbf, Attnang-Puchheim, Wels Hbf, Linz Hbf, St. Valentin, St. Pölten Hbf, Wien Meidling und Wien Hbf bedienen kann. In St. Valentin hat der Zug der A** einen Aufenthalt von vier Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 45,5 der C**-Zug den Zug der A**. Mit dieser Vorfahrt wird verhindert, dass der C**-Zug im Bereich Amstetten auf den Zug der A** aufläuft. Sie hat jedoch zur Folge, dass der Zug der A** den Bahnhof Amstetten nicht rechtzeitig bis zur Minute 00 erreicht, sondern erst zur Minute 04. Um dem Knoten-Kanten-Modell, wie es die B** in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt hat, zu entsprechen, müsste der Zug hingegen spätestens zur Minute 00 in Amstetten ankommen.

Aufgrund dieser Abweichung von der Bestellung können im Bahnhof Amstetten einzelne Anschlussverbindungen nicht mehr hergestellt werden. Erhalten bleiben alle bestellten täglichen, im Stundentakt verkehrenden 18 Anschlusszüge nach Ybbs a.d. Donau und weiter nach Pöchlarn und Melk. Erhalten bleiben weiters täglich 18 Anschlüsse aus Richtung Aschbach und 19 aus Richtung Waidhofen an der Ybbs. Hingegen gehen alle 18 Anschlüsse zu Regionalverkehrsügen der A** nach Waidhofen an der Ybbs verloren. Diese Anschlüsse werden jedoch von der WESTblue-Linie bedient. Die Gesamtfahrzeit der Railjet-Züge der A** zwischen Salzburg Hbf oder Linz Hbf nach Wien Hbf bleibt, wie die Tabelle zeigt, unverändert. Zwischen St. Valentin und Wien verkürzt sich die Fahrzeit um drei, zwischen Amstetten und Wien um fünf Minuten.

In der Gegenrichtung ergeben sich symmetrisch die gleichen Änderungen:

		Bestellung	Angebot
Wien Hauptbahnhof	ab	07:55	07:55
Wien Meidling	ab	08:02	08:02
Tullnerfeld	ab	08:16	08:16
St. Pölten Hbf	an	08:28	08:28
St. Pölten Hbf	ab	08:30	08:30

Amstetten	an	08:59	08:54
Amstetten	ab	09:01	08:56
St. Valentin	an	09:15	09:11
St. Valentin	ab	09:16	09:15
Linz Hbf	ab	09:31	09:31
Wels Hbf	ab	09:46	09:46
Attnang-Puchheim	ab	10:00	10:00
Vöcklabruck	ab	10:06	10:06
Neumarkt am Wallersee	ab	10:31	10:31
Salzburg Hbf	an	10:48	10:48

Auch mit diesem Angebot wird der Knoten Amstetten nicht erfüllt. In St. Valentin besteht wiederum ein Aufenthalt von vier Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 13,8 der C**-Zug den Zug der A**. Um dies zu ermöglichen, muss der Zug der A** früher als bestellt, nämlich zur Minute 56, den Bahnhof Amstetten verlassen. Um dem Knoten-Kanten-Modell zu entsprechen, dürfte der Zug hingegen frühestens zur Minute 00 den Bahnhof Amstetten verlassen. Die Züge der A** fahren damit jedoch vor der Symmetrieminute 00 ab. Dies hat zur Folge, dass alle 19 täglichen Regionalzüge aus Richtung Waidhofen an der Ybbs keinen stündlichen Anschluss zu den Zügen der A** Richtung Linz Hbf und weiter nach Salzburg Hbf haben. Diese Verbindungen werden jedoch durch die Linie WESTblue sichergestellt. Erhalten bleiben alle 17 von der A** bestellten täglichen Anschlusszüge im Stundentakt aus Richtung Melk, Pöchlarn und Ybbs a.d. Donau, 19 Anschlusszüge in Richtung Aschbach und 18 in Richtung Waidhofen an der Ybbs. Auch die Taktknoten Wien Hbf, Wien Meidling, St. Pölten Hbf, St. Valentin, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf kann die A** bedienen. Die Gesamtfahrzeit von Wien nach Linz oder Salzburg bleibt, wie die Tabelle zeigt, auch in dieser Fahrtrichtung unverändert. Zwischen Wien und Amstetten verkürzt sich die Fahrzeit um fünf Minuten, zwischen Wien und St. Valentin um vier Minuten im Vergleich zur Trassenbestellung.

Der C** bot die B** im Netzfahrplanentwurf die von ihr bestellten Zugtrassen mit den in der untenstehenden Tabelle ersichtlichen Abweichungen an. Die Tabelle zeigt für eine Muster-Stunde die bestellten im Vergleich zu den angebotenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Die Abweichungen von der Bestellung der C** sind in rot dargestellt. Alle anderen Ankunfts- und Abfahrtszeiten wurden gegenüber der Bestellung nicht verändert.

		Bestellung	Angebot
Salzburg Hbf	ab	09:22	09:22
Vöcklabruck	ab	09:56	10:01
Attnang-Puchheim	ab	10:01	10:06
Wels Hbf	ab	10:16	10:20
Linz Hbf	an	10:30	10:33
Linz Hbf	ab	10:35	10:35
Amstetten	an	11:00	10:59
Amstetten	ab	11:01	11:00
St. Pölten Hbf	an	11:20	11:22

St. Pölten Hbf	ab	11:21	11:23
Wien Hütteldorf	an	11:40	11:43
Wien West	an	11:48	11:50

Die Abweichungen von der Bestellung betreffen somit fast alle Stationen. Die Knoten Attnang-Puchheim, Wels Hbf und Linz Hbf werden nicht bedient. Um dem Knoten-Kanten-Modell, wie es die B** in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt hat, zu entsprechen, müsste der Zug beispielsweise in Linz Hbf spätestens zur Minute 30 ankommen, damit der Fahrgast alle Anschlüsse erreichen kann. Damit können beispielsweise Anschlüsse in Linz Hbf zur S-Bahn Richtung Kirchdorf an der Krems und Pregarten nicht erreicht werden. Aufgrund dieser Abweichung von der Bestellung können in den Stationen Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim Anschlussverbindungen nicht mehr hergestellt werden. Nur in Salzburg Hbf sowie in Linz Hbf sind die Abfahrtszeiten unverändert. Wie die Tabelle zeigt, verlängert sich die Fahrzeit von Wien nach Salzburg in dieser Fahrtrichtung um zwei Minuten gegenüber der Bestellung. Spiegelbildlich werden auch die Züge der Linie WESTgreen angepasst, sodass der Halbstundentakt zur Linie WESTblue erhalten bleibt.

In der Gegenrichtung ergeben sich symmetrisch die gleichen Änderungen:

		Bestellung	Angebot
Wien West	ab	08:12	08:10
Wien Hütteldorf	ab	08:20	08:17
St. Pölten Hbf	an	08:39	08:37
St. Pölten Hbf	ab	08:40	08:38
Amstetten	an	08:59	09:00
Amstetten	ab	09:00	09:01
Linz Hbf	an	09:25	09:25
Linz Hbf	ab	09:30	09:27
Wels Hbf	ab	09:45	09:40
Attnang-Puchheim	ab	10:00	09:55
Vöcklabruck	ab	10:05	10:00
Salzburg Hbf	an	10:38	10:38

Die Abweichungen von der Bestellung betreffen somit fast alle Stationen. Damit werden die Knoten Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim nicht bedient. Um dem Knoten-Kanten-Modell, wie es die B** in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt hat, zu entsprechen, dürfte der Zug beispielhaft in Linz frühestens zur Minute 30 abfahren, damit der Anschluss von allen Zubringerlinien hergestellt ist. Aufgrund dieser Abweichung von der Bestellung können in den Stationen Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim Anschlussverbindungen nicht mehr hergestellt werden. Nur die Ankunftszeiten in Linz Hbf und Salzburg Hbf bleiben unverändert. Damit können beispielsweise Anschlüsse in Linz Hbf von der S-Bahn aus Richtung Kirchdorf an der Krems und Pregarten nicht erreicht werden. Wie die Tabelle zeigt, verlängert sich die Fahrzeit auch in dieser Fahrtrichtung um zwei Minuten gegenüber der Bestellung. Spiegelbildlich werden auch die Züge der Linie WESTgreen angepasst, sodass der Halbstundentakt zur Linie WESTblue erhalten bleibt.

Zusammengefasst wird mit der im Netzfahrplanentwurf umgesetzten Variante 1 zwischen Linz Hbf und Salzburg Hbf der Bestellung der A** ohne Abweichungen entsprochen. Damit kann die Bedienung der Taktknoten Wien Meidling, St. Pölten Hbf, St. Valentin, Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-Puchheim durch die Railjet-Züge der A** sichergestellt werden. Im Abschnitt zwischen St. Pölten und St. Valentin weichen die Trassen von der Bestellung ab, da der Railjet in St. Valentin vom C**-Zug überholt wird. Dadurch können die beiden Linien WESTgreen und WESTblue mit nur geringfügigen Fahrzeitverlängerungen, aber im Halbstundentakt geführt werden. Zwar können einige Anschlussverbindungen der A** aufgrund der Abweichung von der Bestellung nicht durch die Railjet-Züge bedient werden. Allerdings stellen die Züge der Linie WESTblue diese Bedienung her.

Die Zugtrassenbestellungen der A** entsprechen dem Knoten-Kanten-Modell gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B**, denn die A** hat mindestens drei Knoten hintereinander bestellt – Wien Meidling zur vollen Stunde, St. Pölten Hbf und Linz Hbf zur halben Stunde, Amstetten und Attnang-Puchheim zur vollen Stunde sowie St. Valentin und Wels Hbf zur Minute 15 bzw 45.

Auch die C** hat Halte in drei aufeinanderfolgenden Knoten im Sinne des Knoten-Kanten-Modells bestellt: In Linz Hbf zur vollen und halben Stunde, in Wels Hbf zur Minute 15 und 45 und in Attnang-Puchheim zur vollen und halben Stunde. Durch WESTgreen und WESTblue werden alle genannten Minuten sowohl aus Richtung Wien als auch aus Richtung Salzburg bedient.

4) Abbestellung von Zügen durch die C**

Nachdem die B** den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Netzfahrplanentwurf im Juli 2021 Zugtrassen angeboten hatte, bestellte die C** einzelne Trassen ab. Den relevanten Ausschnitt für den Knoten Amstetten zeigt folgende Tabelle:

Amstetten Richtung Salzburg			Amstetten Richtung Wien		
	Bestellung	geplant		Bestellung	geplant
	Apr.21	Aug.21		Apr.21	Aug.21
06:31	Mo-Sa	Mo-Sa	06:30	Mo-Sa	Mo-Sa
07:01	täglich	Mo-Sa	07:00	täglich	Mo-Sa
07:31	täglich	täglich	07:30	täglich	täglich
08:01	täglich	Mo-Sa	08:00	täglich	täglich
08:31	täglich	täglich	08:30	täglich	täglich
09:01	täglich	täglich	09:00	täglich	täglich
09:31	täglich	täglich	09:30	täglich	täglich
10:01	täglich		10:00	täglich	täglich
10:31	täglich	täglich	10:30	täglich	täglich
11:01	täglich	täglich	11:00	täglich	täglich
11:31	täglich	täglich	11:30	täglich	täglich
12:01	täglich		12:00	täglich	
12:31	täglich	täglich	12:30	täglich	täglich
13:01	täglich	täglich	13:00	täglich	täglich
13:31	täglich	täglich	13:30	täglich	täglich
14:01	täglich		14:00	täglich	
14:31	täglich	täglich	14:30	täglich	täglich
15:01	täglich	täglich	15:00	täglich	täglich
15:31	täglich	täglich	15:30	täglich	täglich
16:01	täglich	täglich	16:00	täglich	Fr,So
16:31	täglich	täglich	16:30	täglich	täglich
17:01	täglich	täglich	17:00	täglich	täglich
17:31	täglich	täglich	17:30	täglich	täglich
18:01	täglich	täglich	18:00	täglich	täglich
18:31	täglich	täglich	18:30	täglich	täglich
19:01	täglich	täglich	19:00	täglich	täglich
19:31	täglich	täglich	19:30	täglich	täglich
20:01	täglich	Sa-Do	20:00	täglich	täglich
20:31	täglich	täglich	20:30	täglich	täglich
21:01	täglich	täglich	21:00	täglich	täglich
21:31	täglich	täglich	21:30	täglich	täglich
22:01	täglich				
01:31	Sa,So	Sa,So			

Mo-Sa Montag bis Samstag, wenn Werktag

Do Donnerstag, wenn Werktag

Fr Freitag, wenn Werktag

Sa Samstag, wenn Werktag

So Sonn- und Feiertag

Die C** hat somit Richtung Salzburg von insgesamt 33 Trassen bzw 16 WESTblue-Trassen vier Trassen abbestellt und für drei Trassen andere Verkehrstage bestellt. Damit wird der Knoten

Amstetten um 10.01, 12.01, 14.01 und 22.01 Uhr nicht bedient. Die Züge um 7.01 und 8.01 Uhr verkehren nicht an Sonn- und Feiertagen, der Zug um 20.01 Uhr verkehrt nicht an Freitagen. An diesen Tagen und zu diesen Zeiten stellt kein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Anschlüsse vom Ybbstal Richtung Westen her. Die Anschlüsse aus Richtung Pöchlarn und Melk sind jedoch weiterhin durch die Anbindung des Regionalverkehrs (Cityjet-Express) an den Railjet der A** sichergestellt.

In der Gegenrichtung wurden von insgesamt 31 Trassen bzw 15 WESTblue-Trassen zwei Trassen an allen Verkehrstagen abbestellt, für zwei Trassen wurde die Anzahl der Verkehrstage reduziert. Damit wird der Knoten Amstetten täglich um 12.00 und 14.00 Uhr und Montag-Donnerstag und Samstag, wenn Werktag, um 16.00 Uhr nicht bedient. Folglich gehen zu diesen Zeiten die Anschlüsse von Westen Richtung Ybbstal verloren, nicht aber jene Richtung Melk und Pöchlarn, da diese weiterhin vom Railjet der A** sichergestellt werden.

Die B** hat der A** die aufgrund der Abbestellungen der C** frei gewordenen Zugtrassen angeboten, welche die oben beschriebenen, aufgrund der Abbestellungen der C** verloren gegangenen Anschlüsse wieder herstellen könnten. Die A** hat diese Trassen nicht angenommen. Stattdessen hat sie Anpassungen der Trassen der Railjets 848, 820, 843 mit geänderter Abfahrt in Amstetten um 23.06 Uhr Richtung Wien und um 6.01 bzw 23.01 Uhr Richtung Linz bestellt. Die Bestellungen beziehen sich somit auf andere Zeiten als jene der Konflikte bzw nachträglichen Abbestellungen von Zügen durch die C**.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Regelungen für die Bestellung und Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B** gründen sich auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022, welche auf der Internetseite der B** unter https://*** abrufbar sind.

Die Feststellungen zu den von der A** und der C** für die Netzfahrplanperiode 2022 bestellten Zugtrassen, zu den Unvereinbarkeiten zwischen diesen Zugtrassen, zu dem von der B** durchgeführten Koordinierungsverfahren und den im Rahmen dessen entwickelten Lösungsvarianten, den in den Netzfahrplanentwurf aufgenommenen Zugtrassen und den Abbestellungen von Zügen durch die C** gründen sich auf Informationen und Unterlagen, welche der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission aufgrund des Koordinierungsverfahrens und des Netzfahrplanentwurfs bekannt sind sowie auf die Angaben der B** in ihrer Stellungnahme vom 08.09.2021.

Dass die B** der A** die aufgrund der Abbestellungen der C** frei gewordenen Zugtrassen angeboten hat und die A** Änderungen bei Trassen dreier Railjets bestellt hat, entspricht dem unbestrittenen Vorbringen der B** in der mündlichen Verhandlung am 15.09.21 sowie in der Stellungnahme vom 08.09.2021.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben (§ 72 Abs 1 Z 3 EibG).

Im vorliegenden Fall hat die A** Beschwerde erhoben, da keine Einigung über ihr an die B** gerichtetes Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zustande gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission ist zur Behandlung dieser Beschwerde zuständig.

Zur Zulässigkeit der Beschwerde:

Die Beschwerde ist zulässig. Das von der B** eingeleitete Koordinierungsverfahren wurde am 18.05.2021 beendet. Mit Email vom 31.05.2021 hat die B** ihre Entscheidung bekanntgegeben, dass die im Koordinierungsverfahren vorgestellte Variante 1 mit Vorfahren der C** in St. Valentin umgesetzt und sich diese Entscheidung im Netzfahrplanentwurf 2022 wiederfinden wird. Da die in Umsetzung dieser Variante 1 für die Railjet-Züge der A** konstruierten Zugtrassen im Bereich der Bahnhöfe Amstetten und St. Valentin von den bestellten Trassen abweichen, hat die B** das Begehren der A** auf Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt. Hiervon abgesehen ist auch innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens keine Einigung zwischen der B** und der A** zustande gekommen.

Entgegen der Ansicht der B**⁵ liegt eine Ablehnung des Trassenbegehrens vor, selbst wenn „lediglich von den Zugtrassenbestellungen im Minutenbereich abweichende Zugtrassen angeboten“ werden. Die B** hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht die bestellte Zugtrasse angeboten und insofern dessen Trassenbegehren abgelehnt. Auch eine nur im Minutenbereich von der Bestellung abweichende Konstruktion der Zugtrasse kann für das Eisenbahnverkehrsunternehmen maßgebliche Auswirkungen haben, wie vorliegend durch den Verlust von Anschlussverbindungen.

Die Beschwerde ist auch inhaltlich richtig ausgeführt. Eine Beschwerde gemäß § 72 Abs 1 Z 3 EibG hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde zu enthalten (§ 72 Abs 2 Z 1 EibG). Die Beschwerde bezeichnet den wesentlichen Inhalt des angestrebten Vertrages, nämlich die gewünschten Zugtrassen sowie – durch Verweis auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 – den sonstigen Regelungsinhalt des Vertrages.

⁵ S 2 der Stellungnahme vom 08.09.2021.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Gemäß Art 13 Abs 1 RL 2012/34/EU erbringen die Infrastrukturbetreiber für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nr 1.

Gemäß Anhang II Nr 1 RL 2012/34/EU umfasst das Mindestzugangspaket Folgendes:

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

Fahrwegkapazität bezeichnet die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen (Art 3 Nr 24 RL 2012/34/EU). Zugtrasse ist die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann (Art 3 Nr 27 RL 2012/34/EU).

Gemäß Art 26 RL 2012/34/EU tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Gemäß Art 27 Abs 1 Satz 1 RL 2012/34/EU erstellt und veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Gemäß Art 27 Abs 2 Satz 1 RL 2012/34/EU enthalten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Gemäß Anhang IV Nr 3 müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität enthalten. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
- b) Anforderungen an Antragsteller,

- c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
- e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
- g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.

Gemäß Art 43 Abs 1 RL 2012/34/EU hat der Infrastrukturbetreiber den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten. Anhang VII regelt den Zeitplan des Zuweisungsverfahrens wie folgt:

Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt (Anhang VII Nr 1 RL 2012/34/EU).

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird der Netzfahrplan nach den Wintermonaten angepasst, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte (Anhang VII Nr 2 RL 2012/34/EU).

Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet höchstens zwölf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel. Nach Fristende eingegangene Anträge werden von den Infrastrukturbetreibern ebenfalls berücksichtigt (Anhang VII Nr 3 RL 2012/34/EU).

Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten so weit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden (Anhang VII Nr 4 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht spätestens vier Monate nach dem Ende der unter Nr 3 genannten Frist einen Entwurf des Netzfahrplans (Anhang VII Nr 5 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber entscheidet über Anträge, die nach dem Ende der unter Nr 3 genannten Frist eingehen, nach einem in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Verfahren.

Der Infrastrukturbetreiber kann nur dann Änderungen hinsichtlich zugewiesener Zugtrassen vornehmen, wenn dies erforderlich ist, um alle Trassenanträge bestmöglich in Einklang zu bringen, und wenn der Antragsteller, dem die Trasse zugewiesen worden war, zustimmt. Der Infrastrukturbetreiber aktualisiert den Entwurf des Netzfahrplans spätestens einen Monat vor dem Netzfahrplanwechsel, um alle nach dem Ende der unter Nr 3 genannten Frist zugewiesenen Zugtrassen einzubeziehen (Anhang VII Nr 6 RL 2012/34/EU).

Art 45 RL 2012/34/EU regelt die Netzfahrplanerstellung. Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifenden Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen (Art 45 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Art 47 und Art 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen (Art 45 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten (Art 45 Abs 3 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen (Art 45 Abs 4 RL 2012/34/EU).

Art 46 RL 2012/34/EU regelt das Koordinierungsverfahren. Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Art 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse (Art 46 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht (Art 46 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Abs 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden gemäß Art 39 Abs 2 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt (Art 46 Abs 3 RL 2012/34/EU).

Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Infrastrukturbetreiber Rechnung (Art 46 Abs 4 RL 2012/34/EU).

Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben (Art 46 Abs 5 RL 2012/34/EU).

Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Art 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen (Art 46 Abs 6 RL 2012/34/EU).

Art 47 regelt das Vorgehen bei überlasteten Fahrwegen. In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird (Art 47 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Art 50 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Art 51 umgesetzt wird (Art 47 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Wurden Entgelte nach Art 31 Abs 4 nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden (Art 47 Abs 3 RL 2012/34/EU).

Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Infrastrukturbetreiber einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des Unterabs 2 eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss. Bei diesen Maßnahmen und Ausgleichsleistungen sind auch die Auswirkungen dieses Ausschlusses in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen (Art 47 Abs 4 RL 2012/34/EU).

Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen (Art 47 Abs 5 RL 2012/34/EU).

Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen (Art 47 Abs 6 RL 2012/34/EU).

Art 49 enthält Regelungen über besondere Fahrwege. Unbeschadet Art 49 Abs 2 RL 2012/34/EU gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen (Art 49 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist (Art 49 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Abs 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben (Art 49 Abs 3 RL 2012/34/EU).

Gemäß Art 52 RL 2012/34/EU legt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt (Art 52 Abs 1 RL 2012/34/EU). Der Infrastrukturbetreiber hat insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen (Art 52 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Gemäß § 54 EisbG ist es Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
4. durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu gewährleisten.

Gemäß § 56 Abs 1 erster Satz EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Fahrwegkapazität bezeichnet gemäß § 56 Abs 2 EisbG die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Gemäß § 59 Abs 1 EisbG hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen. Gemäß § 59 Abs 4 EisbG haben in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthalten zu sein. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität (§ 59 Abs 4 Z 3 EisbG). Dabei sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke, zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben; des Weiteren hat der Abschnitt spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) das Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
- b) Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte;
- c) einen Zeitplan für das aufgrund von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchzuführende Verfahren einschließlich des Zuweisungsverfahrens sowie einen Zeitplan für Verfahren zur zeitlichen Planung plan- und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;
- e) im Fall einer Überlastung der Eisenbahninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;

- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Eisenbahninfrastruktur und
- g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist in diesem Abschnitt im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste und der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen. Der Abschnitt hat ein Muster für ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu enthalten.

§ 63 EisbG regelt Zuweisungsgrundsätze: Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG).

Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die hierfür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein. Auch die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität hat unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen. Das Recht, die für eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen erforderliche Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen, ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen so auszuüben, dass keine Unvereinbarkeit mit seiner Verpflichtung zur Organisation und Festlegung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für den Güterverkehr in den Güterverkehrskorridoren (Art 14 VO (EU) Nr 913/2012 [gemeint sichtlich: 2010] zur Schaffung eines einheitlichen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl L 276 vom 20.10.2012 S 22) entsteht und Fahrwegkapazitätserfordernissen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§ 63 Abs 2 EisbG).

Vertaktete Verkehre sind Eisenbahnverkehrsdienste, die im Personenverkehr in festen Zeitintervallen erbracht werden, und symmetrisch vertaktet sind sie, wenn sie den Fahrgästen das Umsteigen in andere Züge, auch in solche, die in die Gegenrichtung fahren, in angemessener Zeit ermöglichen (§ 55a Abs 2 EisbG).

§ 65 EisbG regelt die Netzfahrplanerstellung wie folgt:

Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter

Berücksichtigung unionsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen (§ 65 Abs 1 EisbG).

Zuweisungsstellen haben mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplan aufgenommen werden. Abweichungen von dieser Vereinbarung sind nur zulässig, wenn dies unbedingt erforderlich ist (§ 65 Abs 2 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplanes vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind und diese Zugtrassen soweit wie möglich in dem nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten werden (§ 65 Abs 3 EisbG).

Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen (§ 65 Abs 4 EisbG).

Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf im § 57c Abs 1 angeführten Eisenbahnen bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes, auf den sich dieses Begehren beziehen soll, zu unterrichten. Die Schienen-Control Kommission hat ihrerseits die Vertragsparteien des oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens unverzüglich, jedoch spätestens innerhalb von zehn Tagen zu unterrichten (§ 65 Abs 5 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen (§ 65 Abs 6 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsdiensten in den im § 65c Abs 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen (§ 65 Abs 7 EisbG).

Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Fahrwegkapazitätsberechtigten, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt oder unverbindlich nachgefragt haben, sowie Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von

einem Monat einzuräumen. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen (§ 65 Abs 8 EisbG).

Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control Kommission rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zu unterrichten (§ 65 Abs 9 EisbG).

Zuweisungsstellen haben zu überprüfen, ob es erforderlich ist, Fahrwegkapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplanes vorzuhalten, um auf vorhersehbare Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-Hoc-Begehren), schnell reagieren zu können (§ 65 Abs 10 EisbG).

Das Koordinierungsverfahren regelt § 65b EisbG:

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweichen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen (§ 65b Abs 1 EisbG).

Im Zuge der Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle innerhalb angemessener Frist unentgeltlich und in elektronischer oder schriftlicher Form offenzulegen:

1. Informationen über die von den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf denselben Strecken begehrte Fahrwegkapazität;
2. Informationen, welche Fahrwegkapazität auf denselben Strecken zur Zuweisung vorgesehen ist;
3. Informationen über die auf denselben Strecken vorgeschlagene, von der begehrten Fahrwegkapazität abweichende Fahrwegkapazität;
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Dabei darf die Identität der betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten ohne ihre Zustimmung nicht preisgegeben werden (§ 65b Abs 2 EisbG).

Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und

grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen (§ 65b Abs 3 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrter Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet (§ 65b Abs 4 EisbG).

Überlastete Eisenbahninfrastruktur wird in § 65c EisbG geregelt. In den Fällen, in denen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wäre, nach Koordinierung der Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren und nach Konsultation der begehrenden Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Eisenbahninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität, einschließlich der gemäß § 65 Abs 10 vorhersehbaren notwendigen Kapazität, in naher Zukunft nicht ausreichen wird (§ 65c Abs 1 EisbG).

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

Wurden Entgelte nach § 67a nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen (§ 65c Abs 3 EisbG).

Die in Bezug auf überlastete Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen (§ 65c Abs 4 EisbG).

Gemäß § 67a EisbG können Wegeentgelte einen Entgeltbestandteil enthalten, der zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.

Mit Erkenntnis vom 13.08.2019 zu W219 2213304 wies das Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde der A** gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 11.12.2018 zu

SCK-18-026 ab. Die Schienen-Control Kommission hatte eine Beschwerde der A** gemäß § 72 Abs 1 Z 3 EisbG abgewiesen. Die A** vertrat den Standpunkt, ihre Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen seien bevorrangt zu behandeln, da es sich um symmetrisch vertaktete Verkehre handle.

Das Bundesverwaltungsgericht folgte diesem Standpunkt nicht und sprach unter anderem Folgendes aus:

„Die gesetzliche Grundlage der Bestimmungen der SNNB betreffend ‚symmetrisch vertaktete Personenverkehre‘ (inklusive des ‚Knoten-Kanten-Modells‘, das bestimmte stündlich wiederkehrende Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Zügen in Knotenbahnhöfen auf bestimmten Strecken vorsieht) bildet § 63 Abs. 2 EisbG. Diese Bestimmung räumt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (im vorliegenden Fall ist das die WVP1, gleichzeitig Zuweisungsstelle gemäß § 62 Abs. 1 EisbG) das Recht ein, in jenem Falle, dass die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen ermöglicht, die ‚hiefür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen‘, wobei die ‚erforderlichen Angaben‘ in den SNNB dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthalten sein müssen.

Einen ‚absoluten‘ Rechtsanspruch eines einzelnen (fahrwegkapazitätsberechtigten) Eisenbahnverkehrsunternehmens auf die Zuweisung von entsprechender Fahrwegkapazität, wenn sein Zuweisungsbegehren einem solchen Modell eines symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entspricht, räumt das EisbG eindeutig nicht ein. So ordnet bereits der folgende Satz des § 63 Abs. 2 EisbG an, dass ‚auch‘ die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität unter angemessen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen habe, womit der entsprechende allgemeine Zuweisungsgrundsatz des § 63 Abs. 1 EisbG wiederholt wird. Unberührt bleibt weiters insbesondere die Anordnung des § 65 Abs. 6 EisbG, wonach die Zuweisungsstelle soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen hat (wortgleich Art. 45 Abs. 1 RL 2012/34/EU).

Limitierend im Hinblick auf die gesetzliche Einräumung von Rechtsansprüchen des einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmens aus einem Modell des ‚symmetrisch vertakteten Personenverkehrs‘ wirkt jedoch darüber hinaus – und in entscheidender Weise – die unionsrechtliche Regelung des Art. 45 Abs. 2 RL 2012/34/EU. Gemäß dieser Bestimmung darf der Infrastrukturbetreiber lediglich in den in Art. 47 und 49 leg.cit. geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen. Gemäß Art. 47 leg.cit. hat der Infrastrukturbetreiber in den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, den entsprechenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären (wortgleich § 65c Abs. 1 EisbG). Art. 49 leg.cit. betrifft hier nicht relevante generelle Nutzungsbeschränkungen bestimmter Fahrwege.

Der im vorliegenden Fall betroffene Fahrwegabschnitt wurde nicht für überlastet erklärt, aus der Sicht des Bundesverwaltungsgerichts auch zu Recht: Zwar lagen widerstreitende Anträge um Zuweisung von Fahrwegkapazität vor. Allerdings bestand der Widerspruch nur darin, dass zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen nahezu idente Ankunfts- und Abfahrtszeiten in ein und demselben Bahnhof begehrten. Der Widerspruch konnte durch minutenweise Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten eines der Unternehmen gelöst werden. Davon, dass einem der Zuweisungsanträge wegen Überlastung des Fahrweges nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden konnte, kann in einer solchen Situation nicht die Rede sein.

Vor dem Hintergrund des Art. 45 Abs. 2 RL 2012/34/EU verleiht somit die österreichische Rechtsordnung einem einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen absoluten Rechtsanspruch darauf, dass seinem Begehren um Zuweisung von Fahrwegkapazität allein deshalb vollständig entsprochen wird, weil es – anders als widerstreitende Anträge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen – für sich betrachtet einem Modell des ‚symmetrisch vertakteten Personenverkehrs‘ gemäß den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens entspricht, wenn der betroffene Fahrwegabschnitt nicht gemäß Art. 47 Abs. 1 RL 2012/34/EU (§ 65c Abs. 1 EisebG) für überlastet erklärt wurde.

Vielmehr gilt es auch in einer solchen Situation, die Zuweisung der Fahrwegkapazität unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs. 1 EisebG). Bei der Netzfahrplanerstellung ist soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen (§ 65 Abs. 6 EisebG).

Dass (vom Fall der Überlastung eines Streckenabschnittes abgesehen) kein absolutes Recht auf Priorisierung des Begehrens eines einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmens, das für sich betrachtet vollständig einem Modell des ‚symmetrisch vertakteten Personenverkehrs‘ entspricht, besteht, ist auch vor dem Hintergrund des Zwecks der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes zu sehen, der gemäß § 54 EisebG darin besteht, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Z 1 leg.cit.), durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt (Z 2 leg.cit.), durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur (Z 3 leg.cit.) und durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung (Z 4 leg.cit.) zu gewährleisten. Denn mit einem solchen Recht auf strikte Priorisierung könnten nach der Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes große, etablierte Eisenbahnverkehrsunternehmen wettbewerbswidrig bevorzugt werden.“

Die A** beantragt in ihrer Beschwerde die Zuweisung exakt der bestellten Zugtrassen, wie es das Ergebnis einer Anwendung der von der B** ausgearbeiteten Lösungsvariante 2 wäre. Dies käme einer Priorisierung der Zugtrassenbestellungen der A** gleich. Ein solcher Rechtsanspruch besteht jedoch im Lichte des zitierten Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts nicht. Die B** hatte über konfligierende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entscheiden, welche sich auf nicht für überlastet erklärte

Eisenbahninfrastruktur bezogen. Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens stellte die B** zwei Varianten zur Lösung der Trassenkonflikte vor.

Die erste Variante löste die Konflikte durch Veränderungen der Zugtrassenbestellungen sowohl der C** als auch jener der A** jeweils im Minutenbereich. Die Trassenbestellung der C** wurde in allen Stationen mit Ausnahme von Salzburg Hbf und Linz Hbf (hinsichtlich der Abfahrt in Fahrtrichtung Wien sowie der Ankunft in Fahrtrichtung Salzburg) angepasst. Die Bestellung der A** wurde in den Stationen St. Valentin und Amstetten angepasst. Die Gesamtfahrzeit blieb in dieser Variante für die Züge der A** gleich, für jene der C** verlängerte sie sich um zwei Minuten. Aufgrund der abweichenden Ankunfts- bzw Abfahrtszeit der Züge der A** in Amstetten gehen Anschlussverbindungen von Waidhofen an der Ybbs Richtung Westen bzw in die Gegenrichtung verloren. Diese Anschlüsse werden jedoch durch die Linie WESTblue der C** hergestellt. Die anderen Anschlussverbindungen zu Zügen des Nah- und Regionalverkehrs der A** bleiben trotz der geänderten Trasse des Railjet erhalten. Der Halbstundentakt der Linien WESTblue und WESTgreen wurde dadurch erhalten, dass den Anpassungen der WESTblue korrespondierende Änderungen auch bei WESTgreen vorgenommen wurden.

Die von der B** entwickelte zweite Lösungsvariante hätte die Zugtrassenbestellung der A** unverändert umgesetzt. Die Fahrzeit der WESTblue-Linie der C** hätte sich dagegen um sechs Minuten verlängert. Dadurch wäre sowohl der Halbstundentakt der Linien WESTblue und WESTgreen verloren gegangen als auch die Bedienung von Knotenbahnhöfen durch die beiden Linien nicht mehr möglich gewesen.

Mit der Variante 1 hat die B** diejenige Lösung gewählt, welche gemäß § 65 Abs 6 EisbG soweit wie möglich allen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entspricht und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung trägt. Durch geringfügige Veränderungen der Trassenbestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten die Konflikte gelöst werden. Im Bahnhof Amstetten konnte die überwiegende Zahl der Anschlussverbindungen zu den Railjet-Zügen der A** erhalten werden. Soweit Anschlüsse, nämlich solche von Westen nach Waidhofen an der Ybbs und in die Gegenrichtung, nicht mehr gegeben sind, werden diese von Zügen der C** bedient.

Die Variante 1 der B** entspricht damit auch der Anforderung gemäß § 63 Abs 1 EisbG, wonach die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen ist. Die Trassenbestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen werden angepasst, um die Konflikte zu bereinigen. Die Anschlussverbindungen bleiben erhalten, indem sie entweder von der A** oder von der C** bedient werden.

Die Variante 2 hätte demgegenüber wesentlich stärker in die Trassenbestellungen der C** eingegriffen, während die Trassen der A** vollkommen unverändert zugewiesen worden wären. Das Ergebnis der Variante 2 wäre eine eindeutige Priorisierung der Trassenbestellungen der A** gewesen. Ein solcher Vorrang ist jedoch nur bei überlasteter Eisenbahninfrastruktur und darüber hinaus nur dann vorgesehen, wenn ein Entgelt für Kapazitätsengpässe entweder nicht erhoben wurde oder nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt hat (§ 65 Abs 7 iVm

§ 65c Abs 3 EisbG). Abgesehen von diesem Fall hat die Zuweisungsstelle nach den oben genannten Grundsätzen der §§ 63 Abs 1 und 65 Abs 6 EisbG vorzugehen.

Wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Erkenntnis vom 13.08.2019 zu W219 2213304 ausgesprochen hat, räumt das EisbG einen absoluten Rechtsanspruch eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Zuweisung von entsprechender Fahrwegkapazität, wenn sein Zuweisungsbegehren einem Modell eines symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entspricht, eindeutig nicht ein. Im Lichte dessen sind die Regelungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen über einen Vorrang von dem Knoten-Kanten-Modell entsprechenden Trassenbestellungen, auf welche sich die A** beruft,⁶ gesetzeskonform dahin auszulegen, dass sie kein absolutes Recht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Priorisierung seines Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gewähren. Insofern kann dahingestellt bleiben, ob die Trassenbestellung der C** auf der gesamten Strecke Wien – Salzburg oder nur im Abschnitt Linz – Salzburg (wie dies die A** vertritt)⁷ als dem Knoten-Kanten-Modell gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B** entsprechend zu beurteilen ist.

Die von der B** gewählte Lösungsvariante 1 ist trotz der Abbestellung von Zugtrassen durch die C** nach wie vor diejenige, welche den Vorgaben der §§ 63 Abs 1 und 65 Abs 6 EisbG entspricht. Zwar gehen infolge dieser nachträglichen Abbestellung im Bahnhof Amstetten Anschlussverbindungen von bzw nach Waidhofen an der Ybbs verloren. Dies betrifft in Fahrtrichtung Salzburg vier Züge täglich und bei drei Zügen einen Teil der Verkehrstage. In Fahrtrichtung Wien wurden zwei Züge täglich abbestellt, bei zwei weiteren wurde die Anzahl der Verkehrstage reduziert. Diese Abbestellung würde es jedoch nicht rechtfertigen, in Anwendung der von der A** favorisierten Variante 2 alle 31 von der C** bestellten WESTblue-Züge abzuändern, um die Railjet-Züge vollständig der Bestellung der A** entsprechend zu konstruieren und somit zu priorisieren. Hinzu kommt, dass die B** der A** die aufgrund der Abbestellung von Trassen durch die C** frei gewordenen Zugtrassen angeboten hat und insofern für die A** die Möglichkeit bestünde, durch Annahme dieser Trassen sämtliche in Amstetten möglichen Anschlussverbindungen zum Regionalverkehr von und nach Waidhofen an der Ybbs aufrecht zu erhalten.

Die B** hat in ihrem Email vom 31.05.2021 ihre Entscheidung zugunsten der Variante 1 mitgeteilt und ausgeführt, dass damit

*„i. zwischen Linz Hbf und Salzburg Hbf der Bestellung der A** entsprochen wird und damit die Bedienung der Taktknoten Linz Hbf, Wels Hbf und Attnang-P. durch das Taktsystem railjet sichergestellt werden kann.*

ii. zwischen St.Pölten Hbf und Linz Hbf wird die Variante 1 mit einem Vorfahren in St. Valentin umgesetzt. Damit kann ein einheitlicher Halbstundentakt für die beiden Taktsysteme WESTgreen und WESTblue mit nur geringfügigen Fahrzeitverlängerungen sichergestellt werden.“

⁶ S 4 f der Beschwerde bzw S 4 der Verhandlungsschrift.

⁷ S 2 der Beschwerde.

In der mündlichen Verhandlung am 15.09.2021 hat die B** erläutert, dass es ihr Bestreben ist, den Fahrwegkapazitätsbegehren soweit wie möglich zu entsprechen. Ein Kriterium dabei sei die Gesamtreisedauer, die bei ihrem Angebot bestmöglich berücksichtigt werde. Der Vorschlag der A** mit einem Vorfahren in Prinzersdorf würde zu einer weiteren Fahrdauerverlängerung der C** von 4 Minuten auf der Strecke Wien-Salzburg führen.

Die B** wies weiters darauf hin, dass im Netzfahrplanentwurf sowohl die A** als auch die C** Abstriche von ihren ursprünglichen Bestellungen machen mussten.⁸

Entgegen der Auffassung der A**⁹ ist die Entscheidungsbegründung der B** trotz der Abbestellung von Zugtrassen durch die C** haltbar. Die „Entscheidungsgrundlage“ hat sich durch die Abbestellung einzelner Trassen nicht maßgeblich verändert. Es wäre nicht gerechtfertigt, in Reaktion auf die Abbestellung jeden der stündlich auftretenden Konflikte zwischen Trassenbestellungen der A** und der C** in einer grundlegend anderen, ihrerseits einseitig die Zugtrassenbestellungen der A** bevorzugenden Weise zu lösen.

In der mündlichen Verhandlung am 15.09.2021 hat die A** vorgebracht, von den Abbestellungen der C** sei eine Reihe ihrer Züge betroffen (540, 541, 542 jeweils an Sonn- und Feiertagen, 596, 640, 691, 644, 645 jeweils täglich, 649 täglich außer Freitag, Sonn- und Feiertagen, 746 an Freitagen, wenn Werktag und 840 täglich). Bei diesen Zügen handelt es sich um diejenigen Railjets, welche an Tagen bzw zu Stunden bestellt wurden, an bzw zu denen die C** nachträglich Trassen abbestellt hat. Eine „Betroffenheit“ dieser Züge von den Abbestellungen der C** liegt allerdings insofern nicht vor, als die Abbestellungen keine Auswirkung auf die Verbindung zwischen den Railjets und dem Regionalverkehr haben. Soweit zwischen Railjets und der Linie nach Waidhofen an der Ybbs in Umsetzung der Variante 1 keine Umsteigeverbindung besteht, ist dies nicht erst auf die Abbestellung zurückzuführen. Soweit Umsteigeverbindungen zwischen dem Railjet und dem Regionalverkehr bestehen, werden diese durch die Abbestellung nicht berührt.

Mit Email vom 11.10.2021 teilte die A** mit, sie wolle binnen offener Frist „nachstehend Ergänzungen/Richtigstellungen im Protokoll vornehmen“. Es müsse nämlich richtigerweise an der Stelle

*„Von der A** wurden die Railjet-Trassen 848, 820, 843 anstelle der für die C** vorgesehenen Zeiten bestellt.“*

*A** führt aus, dass die genannten drei Trassen zwar vom Takt abweichen, in Tagesrandlagen aber Abweichungen vom Takt üblicherweise vorkommen können. Auch diese drei Trassen wurden ursprünglich im Takt bestellt.“*

*heißen „... im Takt bestellt und auch von Anfang an im Takt angeboten, da es in diesen Zeitlagen auch mit der ursprünglichen Bestellung der C** keinen Konflikt gab“.*

⁸ S 4 der Verhandlungsschrift.

⁹ S 4 der Beschwerde.

Von einer Aufnahme von Ergänzungen in einen Nachtrag gemäß § 14 Abs 4 AVG war aufgrund dieses Vorbringens abzusehen. Die Niederschrift der mündlichen Verhandlung wurde als Resümeeprotokoll verfasst. Eine wörtliche Protokollierung einer gesamten Verhandlung ist nicht erforderlich. Auch ein Resümeeprotokoll ist ein taugliches Beweismittel. Eine wortwörtliche Protokollierung der gesamten Verhandlung ist nicht erforderlich.¹⁰

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die B** bei der Netzfahrplanerstellung rechtmäßig vorgegangen ist. Die Beschwerde der A** ist daher abzuweisen.

¹⁰ BVwG 26.07.2018, W225 2175361-1 unter Verweis auf VwGH 25.11.1992, 91/13/0030.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EiszG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der BuLVwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 21.10.2021

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

A**

B**

C**

z.A.