

An die

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

F: +43 1 5050707 180

office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-18-026

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 X** 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:

Koordinierungsverfahren:

Mit Schreiben vom 09.05.2018 informierte die Y** die Schienen-Control GmbH über die Einleitung eines Koordinierungsverfahrens gemäß § 65b EisbG. Die Prüfung der eingelangten Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode 2019 hatte Unvereinbarkeiten zwischen Begehren der X** und der Z** gezeigt. Die Schienen-Control GmbH wurde ersucht, am Koordinierungsverfahren als Beobachterin teilzunehmen.

Am 18.05.2018 fand das erste Abstimmungsgespräch im Rahmen des Koordinierungsverfahrens statt. In der Besprechung wurden die Bestellungen und die daraus resultierenden Konflikte erörtert. Diese betrafen den Abschnitt Amstetten – St. Valentin

(Knoten Amstetten) und den Frühverkehr zwischen Salzburg und Linz, insbesondere im Bereich Schwanenstadt. Zwischen Salzburg und Linz bestanden die Konflikte zwischen Zugtrassenbestellungen der X** für Regionalverkehrszüge und den Bestellungen der Z**. Die Y** als Zuweisungsstelle teilte mit, dass sie für den Frühverkehr Salzburg – Linz Konfliktlösungsvorschläge ausarbeiten und diese allen Beteiligten zur Verfügung stellen würde. Für den Taktknoten Amstetten würden keine weiteren Alternativen geprüft, da die aus dem letztjährigen Koordinierungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse allen Beteiligten bekannt und nach wie vor aktuell seien.

Für die Konflikte zwischen Salzburg und Linz schlug die Y** eine Lageänderung der Züge der X** vor. Diese Vorschläge wurden in einem Gespräch der Fahrplanexperten am 12.06.2018 erörtert. Am 20.06.2018 fand das zweite Abstimmungsgespräch im Rahmen des Koordinierungsverfahrens statt. In diesem Gespräch wurden die im Expertengespräch diskutierten Vorschläge von X** und Z** akzeptiert. Bezüglich des Taktknotens Amstetten forderte die X** die exakte Zuweisung der von ihr bestellten Haltezeiten.

In der Folge richteten sowohl Z** als auch X** Schreiben an die Y**, in welchen sie jeweils die Ansicht vertraten, dass ihre Zugtrassenbestellungen vorrangig zu behandeln seien.

Am 27.06.2018 fand das dritte Abstimmungsgespräch statt. In diesem Gespräch wurde die Anwendung von Vorrangregeln bzw die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens erörtert. Die X** präsentierte zwei aus ihrer Sicht praktikable Lösungsvorschläge, nämlich zum einen eine Überholung der X** durch die Z** und zum anderen eine Änderung der zeitlichen Lagen ohne Überholung.

Am 02.07.2018 gab die Y** den Netzfahrplanentwurf bekannt. Dieser sah für die X** Zugtrassen vor, welche im Abschnitt zwischen St. Pölten und St. Valentin von deren Bestellung abwichen.

Am 12.07.2018 fand ein weiteres Expertengespräch statt, im Rahmen dessen die Y** insgesamt fünf Varianten einer Lageänderung der Züge der Z** vorstellte und diese mit X** und Z** erörterte. Alle diese Varianten wurden jedoch von den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelehnt.

Es folgte ein viertes Abstimmungsgespräch am 31.07.2018. Auch im Rahmen dieses Gesprächs konnte jedoch kein Einvernehmen erzielt werden, weshalb die Y** das Koordinierungsverfahren beendete.

Nach Ende des Koordinierungsverfahrens hat die Schienen-Control GmbH noch einen Vorschlag unterbreitet, wonach die Züge der X** mit kürzerem Halt in St. Valentin schneller von Linz nach Amstetten fahren könnten, um früher Amstetten zu erreichen. Eine geänderte Bahnsteigbelegung in Amstetten hätte kürzere Umsteigezeiten ergeben, womit der Knoten Amstetten erfüllt worden wäre.

Verfahren der Schienen-Control Kommission zu SCK-18-020:

Mit Schreiben vom 27.06.2018 erhob die X** eine Beschwerde gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG an die Schienen-Control Kommission. Die X** vertrat die Ansicht, ihre Intercity-Railjet-Züge seien gegenüber den Zügen der Z** zu priorisieren. Die X** stellte die Anträge, die Schienen-Control Kommission möge die Y** „dazu anhalten, die für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Bestimmungen anzuwenden, insbesondere (i.) im Zuweisungsverfahren das gesetzlich und in den SNNB 2019 vorgesehene Verfahren einzuhalten und (ii.) aufgrund der offenkundigen Unvereinbarkeiten von Trassenbegehren auf der Weststrecke, insbesondere im Knoten Amstetten, im Rahmen des Koordinierungsverfahrens die Vorrangregelungen für nicht überlastet erklärte Strecken gemäß Punkt 4.4.1.3 a) SNNB 2019 unter vorrangiger Berücksichtigung der symmetrisch vertakteten Personenverkehre anzuwenden sowie X** den bestellten Knoten Amstetten als Vollknoten im Netzfahrplanentwurf zuzuweisen.“

Mit Schreiben vom 04.07.2018 nahm die Z**, vertreten durch die B & S Böhmendorfer Schender Rechtsanwälte GmbH, Stellung und trat dem Beschwerdevorbringen entgegen. Insbesondere sei die Beschwerde gänzlich unbestimmt, finde keine Deckung in § 74 Abs 1 Z 1 EisbG und sei daher zurückzuweisen.

Mit Schreiben vom 31.07.2018 nahm die Y** Stellung. Sie führte insbesondere aus, dass sich für sie aufgrund des EisbG ein Konstruktionsspielraum ergebe, von Fahrwegkapazitätsbegehren abzuweichen, und gerade keine Verpflichtung, die Fahrwegkapazitätsbegehren strikt nach Bestellung im Netzfahrplan umzusetzen. Vor Anwendung von Vorrangregeln sei jedenfalls ein Koordinierungsverfahren durchzuführen. Die exakte Umsetzung der Fahrwegkapazitätsbegehren der X** unter strikter Anwendung der Vorrangregeln zöge zahlreiche Folgekonflikte nach sich. Die Y** stellte den Antrag, die Schienen-Control Kommission möge die Anträge der X** zurück- bzw abweisen und das gegenständliche Verfahren einstellen.

Mit Schreiben vom 05.11.2018 zog die X** ihre Beschwerde vom 27.06.2018 zurück. Begründend führte sie aus, dass die Zuweisung der verfahrensgegenständlichen Trassen durch Übermittlung der Trassenangebote und vorbehaltliche Annahme dieser Trassenangebote durch die X** mittlerweile erfolgt und die Beschwerde insoweit frustriert sei.

Verfahren der Schienen-Control Kommission zu SCK-18-021:

Mit Schreiben vom 10.08.2018 erhob die X** eine weitere Beschwerde gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG. Auch in dieser Beschwerde führte sie aus, dass ihre Zugtrassenbegehren gegenüber jenen der Z** zu priorisieren seien. Die X** stellte die Anträge, „[d]ie Schienen-Control Kommission möge feststellen, dass die Y** gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG die für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Bestimmungen rechtskonform anzuwenden hat, insbesondere (i.) im Zuweisungsverfahren das gesetzlich und in den SNNB 2019 vorgesehene Verfahren und die entsprechenden Regeln einzuhalten hat, und somit (ii.) aufgrund der offenkundigen Unvereinbarkeiten von Trassenbegehren auf der Weststrecke im Rahmen der Trassenzuweisung die Vorrangregelungen für nicht überlastet erklärte Strecken gemäß EisbG und SNNB 2019 unter vorrangiger Berücksichtigung der symmetrisch vertakteten Personenverkehre anzuwenden und somit der X** den bestellten Knoten Amstetten als Vollknoten zuzuweisen hat.“

Mit Schreiben vom 20.08.2018 nahm die Z** Stellung. Sie führte insbesondere aus, ihre Zugtrassenbestellungen entsprächen dem Effizienzgebot. Die Umsetzung des Alternativvorschlags der X** (sogenannte „Halbstundendrehung“) sei für die Z** wirtschaftlich nicht zumutbar. Die Anträge der X** seien unbestimmt bzw unschlüssig und somit unzulässig.

Am 21.08.2018 fand eine mündliche Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission statt. In dieser Verhandlung wurden mit den Verfahrensparteien die möglichen Varianten der Zugtrassenzuweisung erörtert. Erörtert wurde insbesondere auch die von der Schienen-Control GmbH vorgeschlagene Variante einer Änderung der Bahnsteigbelegung in Amstetten. Die Y** erklärte, diese Variante binnen drei Tagen zu prüfen.

Mit Schreiben vom 23.08.2018 übermittelte die Schienen-Control Kommission der X** die Stellungnahme der Z** vom 20.08.2018 zur Kenntnisnahme und allfälligen Stellungnahme bis 10.09.2018. Sie ersuchte die X**, binnen dieser Frist auch bekanntzugeben, ob sie Beschwerde gemäß § 72 EisbG erheben und die Beschwerde vom 10.08.2018 zurückziehen möchte.

Mit Schreiben vom 24.08.2018 übermittelte die Y** das Ergebnis ihrer Prüfung, nämlich, dass die Herstellung von zusätzlichen Anschlüssen in Amstetten auch durch eine Änderung der Bahnsteigbelegung nicht möglich wäre.

Mit Schreiben vom 06.11.2018 zog die X**, vertreten durch RA Dr. Andreas Bernegger, ihre Beschwerde zurück. Begründend führte sie aus, dass die Zuweisung der verfahrensgegenständlichen Trassen durch Übermittlung der Trassenangebote und vorbehaltliche Annahme dieser Trassenangebote durch die X** mittlerweile erfolgt und die Beschwerde insoweit frustriert sei.

Verfahren der Schienen-Control Kommission zu SCK-18-026:

Mit Schriftsatz vom 07.09.2018 erhob die X**, vertreten durch RA Dr. Andreas Bernegger, die bescheidgegenständliche Beschwerde „gemäß § 72 Abs 1 Z 3 iVm Abs 2 Z 1 EisbG auf Grund mangelnder Einigung im Koordinierungsverfahren und folgender Nicht-Entsprechung des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (Trassenkonflikt im Knoten Amstetten)“. Die X** brachte insbesondere vor, dass ihre Bestellungen von Zugtrassen für Intercity-Railjet-Züge aufgrund der entsprechenden Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gegenüber den Bestellungen der Z** zu priorisieren seien. Die X** trat dem Vorbringen der Z** entgegen, wonach die von der X** vorgeschlagene Variante einer Halbstundendrehung der Linien WESTblue und WESTgreen für die Z** nicht akzeptabel sei.

Die X** stellte den Antrag, „die Schienen-Control Kommission möge, nach Anberaumung und Durchführung einer mündlichen Verhandlung, die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität, nämlich des Intercity-Railjets [Neusiedl am See/]Flughafen Wien – Wien Hbf – Salzburg Hbf [– Villach-Klagenfurt/Innsbruck-Lindau] vornehmen wie folgt:

- Stundentakt des Intercity-Railjet im Abschnitt Wien Hbf – Salzburg Hbf mit täglich 17 Trassen je Richtung, also insgesamt 34 Züge täglich, entsprechend dem in den Beilagen ./1a+b beigefügten Musterfahrplänen.
- Der angestrebte Vertrag soll dabei den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 samt Anhängen veröffentlichten und für alle Fahrwegkapazitätsberechtigten gleichermaßen geltenden Regelungsinhalt für die Bestellung und Zuweisung von Fahrwegkapazität aufweisen bzw jenem Vertrag entsprechen, mit dem die Modalitäten für die, der Beschwerdeführerin für die Fahrplanperiode 2019 zugewiesenen Trassen geregelt werden.“

Mit Schreiben vom 01.10.2018 nahm die Y** Stellung. Die Y** betonte nochmals, dass ihr ein Konstruktionsspielraum bei der Netzfahrplanerstellung zustehe. Weiters brachte sie vor, dass die von der X** unterbreiteten Lösungsvorschläge von der Y** geprüft und somit berücksichtigt worden waren, jedoch massive Auswirkungen auf andere Züge gehabt hätten. Die Y** beantragte die Zurück- bzw Abweisung der Anträge der X** sowie die Einstellung des Verfahrens.

Mit Schriftsatz vom 03.10.2018 nahm die Z**, vertreten durch die B & S Böhmendorfer Schender Rechtsanwälte GmbH, Stellung. Sie habe sich bei ihren Zugtrassenbestellungen vollständig am aktuellen Netzfahrplan für die Fahrplanperiode 2017/18 orientiert. Im Übrigen entsprächen ihre Bestellungen auch dem Knoten-Kanten-Modell gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Y** sowie dem eisenbahnrechtlichen Effizienzprinzip. Die Beschwerde der X** sei unschlüssig, unbestimmt, unzulässig und zurück- bzw abzuweisen. Die Z** beantragte die Anberaumung und Durchführung einer mündlichen Verhandlung sowie die Abweisung, in eventu Zurückweisung, der Beschwerde der X**.

Mit Schreiben vom 07.11.2018 nahm die X** Stellung. Sie betonte nochmals, dass nur die von ihr bestellten Zugtrassen, nicht hingegen jene der Z**, den Vorgaben in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Y** entsprechen. Die Nicht-Zuweisung der verfahrensgegenständlichen Trassen an die Beschwerdeführerin habe massive Auswirkungen

auf eine Vielzahl von Pendlern. Die X** stellte den Antrag, „die Schienen-Control Kommission möge, nach Anberaumung und Durchführung einer mündlichen Verhandlung, die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität, nämlich des Intercity-Railjets [Neusiedl am See/]Flughafen Wien – Wien Hbf – Salzburg Hbf [– Villach – Klagenfurt – Innsbruck-Lindau] vornehmen wie folgt:

- Zuweisung gemäß nachfolgendem bestellten Fahrplan (Stundentakt des Intercity-Railjet im Abschnitt Wien Hbf – Salzburg Hbf mit täglich 17 Trassen je Richtung, also insgesamt 34 Züge täglich) und Halten insbesondere in Amstetten zu den in der Bestellung sowie in den unten beigefügten Tabellenfahrplänen angegebenen Zeiten:“
[Tabelle mit bestelltem Fahrplan]

- „Für den beantragten Fahrplan sollen die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 festgelegten Bedingungen gelten. Wesentlicher Inhalt des Vertrages soll daher das Nutzungsrecht der Beschwerdeführerin im Hinblick auf die beschwerdegegenständlichen Trassen für die Fahrplanperiode 2019 sein. Die Nutzung soll zu den in den SNNB 2019 normierten Bedingungen (Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur, Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, Leistungen des Infrastrukturbetreibers und Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur) eingeräumt werden. Der angestrebte Vertrag soll dabei insbesondere (auszugsweise – der Verweis auf die gesamthaft geltenden Bedingungen der SNNB 2019 bleibt weiterhin aufrecht) zu nachfolgenden Entgeltbedingungen des Abschnittes 6 (Entgelte) zugewiesen werden, wobei die in Punkt 6.1.5 (Unterpunkte 1.1.1a und 1.1.2b) angeführten Entgelte für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr zur Anwendung gelangen sollen (einschlägige Entgeltsätze sind gelb hervorgehoben) und der Vertrag für die Dauer des Netzfahrplanes 2019 gelten soll:“
[Auszug aus Schienennetz-Nutzungsbedingungen]

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

1) Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der Y** enthalten unter anderem das folgende Kapitel „Fristen für den Netzfahrplan 2019“:

4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2019

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

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 2.2.1.3 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 1. März 2018
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	9. März bis 9. April 2018
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	2. Juli 2018
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EisbG)	3. Juli bis 3. August 2018
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 3. August 2018
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 20. August 2018

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren, siehe auch Kapitel 4.4.1.3) 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 20. August 2018.

Das Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 lautet auszugsweise wie folgt:

4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.4.1 Grundlagen und Vorrangregelungen

4.4.1.1 Allgemeines

Die ÖBB-Infrastruktur AG 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 4.4.1.2).

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 Z2 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. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstleistungsauftrages 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).

4.4.1.2 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.

Für die Netzfahrplanperiode 2019 gilt auf Grundlage des Ausbauzustandes der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:



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

Die Fahrgewegkapazitäten

- 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 4.4.1.1 im Netzfahrplan umsetzbar,
- b) weisen höchstens einen Zweistundentakt auf (z.B. kein dreistündiger Abstand zwischen den vertakteten Zugtrassen) und zwar tagesdurchgängig einschließlich der Hauptverkehrszeiten,
- c) umfassen planmäßige Aufenthalte in mindestens drei aufeinanderfolgenden Knoten des Knoten-Kanten-Modells.

Nähere Bestimmungen zu den Begehren auf Zuweisung von Fahrgewegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre sind im Knoten-Kanten-Modell in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten.

Die Y** 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.

Das Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ enthält weiters die folgenden Regelungen:

4.4.1.3 Vorrangregeln

Fristgerechte, d.h., bis zum Hauptbestelltermin einlangende, Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität werden bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität gegenüber nicht fristgerechten Fahrwegkapazitätsbegehren jedenfalls vorrangig behandelt.

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 4.4.1.2).
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 4.4.4).
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 4.4.1.2).
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 4.4.4).

Streckenabschnitte, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurden, sind im Kapitel 4.4.3 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- und 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 haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

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 4.4.1.2, 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.

4.4.2 Streitfallregelung

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, führt die ÖBB-Infrastruktur AG 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 ÖBB-Infrastruktur AG abschließend unter Beachtung der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (siehe Kapitel 4.4.1). Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem Fahrwegkapazitätsberechtigten schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

4.4.3 Überlastete Eisenbahninfrastruktur

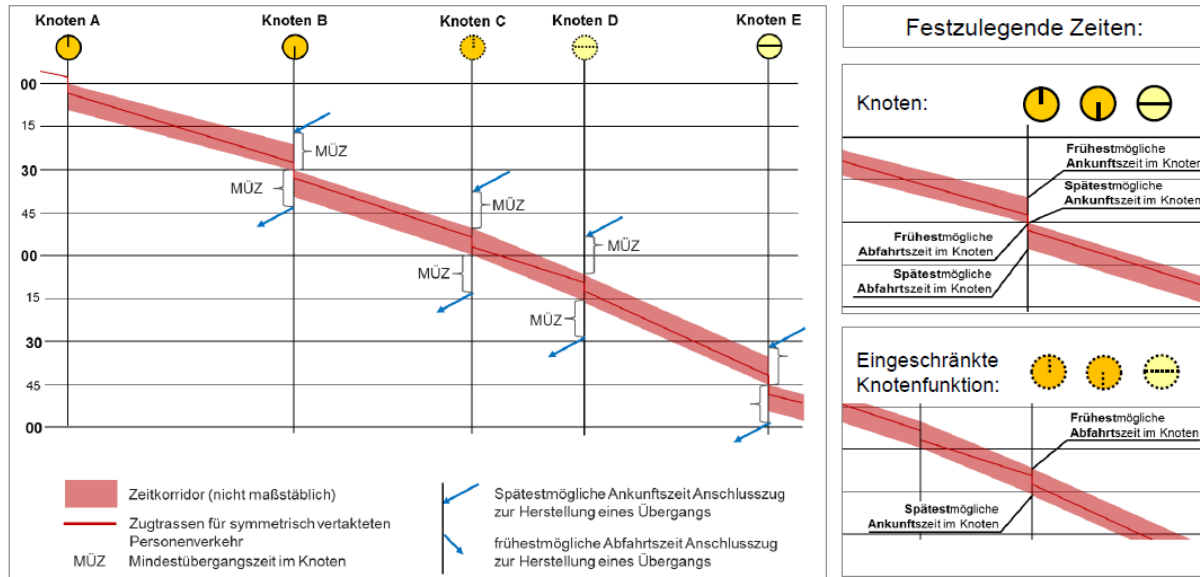
Folgender Streckenabschnitt wurde gemäß § 65c Abs. 1 EisbG für überlastet erklärt, wobei gemäß § 67a EisbG in den nachstehend angegebenen Zeiträumen Entgeltzuschläge verrechnet werden:

- Mödling – Wien Meidling von 05:00 – 09:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr

Die Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 umfassen ein Dokument mit dem Titel „Knoten-Kanten-Modell für die Netzfahrplanperiode 2019“, 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	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]	→		30	00	15	30	45	00	
	←	30	00	45	30	15	00	10	
Spätestmögliche Abfahrt im Knoten [min]	→		35	05	20	35	50	05	
	←	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

Zeitkorridor im Abschnitt „Wien – Linz – Salzburg“

		Wien Westbf.	Wien Hütteldorf	St. Pölten Hbf.	Amstetten	St. Valentin	Linz Hbf.	Wels Hbf.	Atthang-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.

2) Zugtrassenbestellungen für die Netzfahrplanperiode 2019

Die Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2019 (09.12.2018 bis 14.12.2019) hat am 09.04.2018 geendet. Innerhalb dieser Frist hat die X** unter anderem Zugtrassen im Stundentakt zwischen Wien Hbf und Salzburg mit der Abfahrt in Wien Hbf zwischen 5.55 und 19.55 Uhr (somit in dieser Zeit stündlich zur Minute 55) bzw in der Gegenrichtung mit der Abfahrt in Salzburg zwischen 5.12 und 20.12 Uhr bestellt (sogenannter „Intercity-Railjet“ bzw „langsamer Railjet“). Manche der Zugtrassen wurden von Wien Hbf weiter ab/bis Flughafen Wien oder Neusiedl am See bestellt. Ab Salzburg hat die X** 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 Trassenbestellungen sehen in Fahrtrichtung Salzburg unter anderem Halte in St. Pölten (an zur Minute 29, ab zur Minute 31), Amstetten (an zur Minute 59, ab zur Minute 01), St. Valentin (an Minute 15, ab Minute 17) und Linz (an 30, ab 32) vor. Richtung Wien wurden unter anderem folgende Halte bestellt: Linz (an 28, ab 30), St. Valentin (an 43, ab 45), Amstetten (an 59, ab 01) und St. Pölten (an 29, ab 31).

¹ Jörn Pahl, Systemtechnik des Schienenverkehrs (2018), S 219.

Ebenfalls innerhalb der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2019 hat die Z** Zugtrassen im Stundentakt auf der Strecke Wien Praterstern – Wien Meidling – Linz – Salzburg („WESTblue“ genannt) mit der Abfahrt in Wien Praterstern in der Zeit zwischen 5.56 und 19.56 Uhr bestellt, mit Halten unter anderem in St. Pölten (an Minute 37, ab 38), Amstetten (an 00, ab 01) und Linz (an 26, ab 28). In Fahrtrichtung Wien hat die Z** Züge im Stundentakt mit der Abfahrt in Salzburg zwischen 5.22 und 20.22 Uhr mit (unter anderem) folgenden Halten bestellt: Linz (an 32, ab 34), Amstetten (an 59, ab 00), St. Pölten (an 22, ab 23). Zusätzlich verkehrt halbstündlich versetzt eine zweite Linie der Z** zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg („WESTgreen“ genannt). Zwischen den Verkehrsstationen St. Pölten und Salzburg ergibt sich durch diese zwei Linien ein Halbstundentakt. Die von der Z** bestellten Zugtrassen entsprechen denjenigen, welche ihr von der Y** für die Netzfahrplanperiode 2018 zugewiesen wurden.

Nach dem Eingang der Zugtrassenbestellungen hat die Y** im Zuge der Netzfahrplanerstellung festgestellt, dass im Abschnitt Amstetten – St. Valentin (Knoten Amstetten) Unvereinbarkeiten zwischen den Zugtrassenbegehren der X** für den Intercity-Railjet (langsamen Railjet) und den Zugtrassenbegehren der Z** bestehen. Denn im Bahnhof Amstetten sind die von X** und Z** bestellten Ankunfts- bzw Abfahrtszeiten fast ident. In Fahrtrichtung Salzburg hat die X** eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die Z** hat eine Ankunft zur Minute 00 und eine Abfahrt ebenfalls zur Minute 01 bestellt. In Fahrtrichtung Wien hat die X** eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die Z** hat die Ankunft zur Minute 59 und die Abfahrt zur Minute 00 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 X** und Z** 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 Z** und X** eingebracht worden waren, daher nicht entsprochen werden.

Weitere Unvereinbarkeiten bestanden im Frühverkehr zwischen Salzburg und Linz insbesondere im Bereich Schwanenstadt, und zwar jeweils zwischen Zugtrassenbestellungen der X** für Regionalverkehrszüge und den Bestellungen der Z**.

3) Koordinierungsverfahren und Angebot von Zugtrassen

In der Folge hat die Y** 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).

² Raumabstände werden in der Fachsprache auch Blockabstände oder Blockabschnitt genannt. In einem Blockabschnitt darf sich nur ein Zug befinden. Somit darf in einem Blockabschnitt ein Zug nur einfahren, wenn dieser frei von Fahrzeugen ist (Jörn Pachl, Systemtechnik des Schienenverkehrs (2018), S 6).

Für die Konflikte im Frühverkehr zwischen Salzburg und Linz, insbesondere im Bereich Schwanenstadt, konnten im Rahmen des Koordinierungsverfahrens Lösungen gefunden werden. In Bezug auf den Knoten Amstetten hat zunächst die X** Vorschläge unterbreitet. Diese sahen einerseits eine Überholung der Züge der X** durch die Züge der Z** im Abschnitt zwischen Ybbs a.d. Donau und Pöchlarn vor oder andererseits ein Nachfahren der Züge der Z** hinter den Zügen der X** bis Wien. Diese Varianten wurden jedoch von der Z** abgelehnt, da hierdurch kein Halbstundentakt ihrer beiden Linien zwischen Wien Praterstern (WESTblue) bzw Wien Westbahnhof (WESTgreen) und Salzburg mehr gegeben wäre. Hinsichtlich der ersten Variante äußerte darüber hinaus die Y** Bedenken in Hinblick auf die Fahrplanqualität. In der zweiten Variante hätte sich die Fahrzeit der Züge der Z** in beiden Fahrtrichtungen um 16 Minuten verlängert.

In der Folge prüfte die Y** in den vorangegangenen Gesprächen bereits andiskutierte Varianten geänderter Zugtrassen. Im Expertengespräch am 12.07.2018 erörterte sie mit den Beteiligten folgende Varianten:

1. Lageänderung der Z**-Züge zwischen Linz und Salzburg:

Als eine mögliche Variante wurde eine Verlangsamung der stündlich verkehrenden Linie von Wien Praterstern nach Salzburg („WESTblue“) diskutiert, um Vorfahrtaufenthalte zu vermeiden. In dieser Variante wären die Züge der Z** um 14 Minuten später in Salzburg angekommen bzw in der Gegenrichtung um 14 Minuten früher abgefahren. Die Variante hätte außerdem Auswirkungen auf die Railjet-Züge der X** zwischen Wien und Zürich bzw München gehabt, und zwar sowohl national (innerhalb Österreichs) als auch international (in Deutschland bzw der Schweiz). Spiegelbildlich hätten sich die gleichen Konflikte und die gleiche Fahrzeitverlängerung in der Gegenrichtung ergeben. Außerdem wäre der Personennahverkehr beeinträchtigt gewesen, da auch die Lage von Zügen des Personennahverkehrs der X** hätte verändert werden müssen. Diese Variante wurde daher von beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelehnt.

2. Lageänderung der Z**-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 5 Minuten:
Geprüft wurde die Verschiebung der Z**-Züge um +/- 5 Minuten im Abschnitt Wien Praterstern – Linz, dh 5 Minuten frühere Abfahrt in Wien Praterstern und 5 Minuten spätere Ankunft in Wien Praterstern. Diese Verschiebung um +/- 5 Minuten hätte Auswirkungen auf die Züge der X** auf der Wiener S-Bahn-Stammstrecke gehabt. Die Y** prüfte diese Variante und stellte zahlreiche gravierende nachteilige Auswirkungen auf die Zulaufstrecken im Wiener Umland nach Retz, Hohenau, Laa an der Thaya und Wolfsthal fest. Außerdem hätte der Intercity-Railjet der X** in Prinzersdorf vom Z**-Zug überholt werden müssen.

3. Lageänderung der Z**-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 9 Minuten:

Die Variante +/- 9 Minuten hätte einen stündlichen Konflikt mit der Railjet-Linie auf der Strecke Wien – Graz zwischen Wien Matzleinsdorf und Wien Meidling ergeben. Ebenso hätte die Bahnsteigbelegung in Wien Meidling diese Variante nicht

zugelassen. Außerdem müsste der Intercity-Railjet der X** im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld vom Z**-Zug überholt werden.

4. Lageänderung der Z**-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 15 Minuten:

Auch die Variante einer Lageänderung der Z**-Züge um +/- 15 Minuten hätte Konflikte mit der S-Bahn in Wien gegeben. Die Schnellbahn S1 von Gänserndorf nach Wien wäre in der gewünschten Trasse nicht fahrbar gewesen. Ebenso hätte es neben Konflikten mit anderen S-Bahn-Linien Konflikte mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen C** (C** zwischen Wien Landstraße und Flughafen Wien) gegeben. Außerdem hätten bestimmte Fernverkehrszüge der X**, die nur an frequenzstarken Tagen fahren, zwischen Wien und Linz geändert werden müssen. Außerdem wäre der Railjet-Express (schnelle Railjet) der X** vier Minuten nach der bestellten Ankunftszeit in Salzburg angekommen, was die grenzüberschreitende Weiterführung erschwert hätte.

5. Tausch der beiden Z**-Linien: Die beiden von der Z** bestellten Linien zwischen Wien Praterstern und Salzburg („WESTblue“) und zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg („WESTgreen“) ergeben gemeinsam betrachtet zwischen den Halten St. Pölten und Salzburg einen Halbstundentakt. Die Y** schlug im Koordinierungsverfahren als Lösungsvariante eine Lageänderung um +/- 30 Minuten vor, welche von der X** vertieft wurde. Dies hätte einen Tausch der beiden Linien WESTblue und WESTgreen ergeben.

Diesen Vorschlag lehnte die Z** jedoch unter Verweis auf kommerzielle und betriebliche Gründe ab. Zum einen hätten die Züge in Wien Westbahnhof in kurzer Zeit (12 Minuten) wenden müssen, um wieder in die Gegenrichtung nach Salzburg fahren zu können. Dies hätte die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass im Verspätungsfall auch der Zug in die Gegenrichtung verspätet wird. Zum anderen hätten sich die Fahrgäste an die geänderten Abfahrts- und Ankunftszeiten in Wien anpassen müssen. Diesbezüglich wandte die Z** ein, dass das wirtschaftliche Risiko einer solchen Änderung zu hoch sei.

Basierend auf der von der Y** entwickelten Variante eines Tauschs der beiden Linien WESTblue und WESTgreen ließ die X** in der Folge vom schweizerischen Ingenieurbüro sma weitere Alternativen erarbeiten. Es wurden drei Varianten ausgearbeitet, in welchen jeweils die beiden Linien WESTblue und WESTgreen getauscht und somit um etwa eine halbe Stunde versetzt werden:

- Variante A sieht eine Überholung des Zuges der X** durch den Z**-Zug zwischen Prinzersdorf und St. Pölten vor. Damit wäre die im Angebot der Y** vorgesehene Überholung in St. Valentin entfallen und die X** hätte den Knoten Amstetten einhalten können. In der Gegenrichtung hätte die Z** den Zug der X** zwischen Pöchlarn und Ybbs a.d. Donau überholt. Sowohl die Züge der Z** (WESTblue und WESTgreen) als auch der Regionalverkehr der X** zwischen Ennsdorf und Salzburg müssten dafür angepasst werden.

- Die Variante B sieht vor, dass die Z**²-Züge die Züge der X** in Amstetten überholen, womit die X** den Knoten Amstetten bedienen kann. Dazu ist allerdings nötig, dass der Regionalverkehr in Amstetten gebrochen wird, dh, dass die Regionalverkehrszüge jeweils nur bis bzw ab Amstetten geführt werden und die Fahrgäste somit nicht von St. Pölten bis St. Valentin ohne Umsteigen fahren können. Eine nach Linz führende Regionalzug-Linie der X** müsste ebenso wie die beiden Z**²-Züge (WESTblue und WESTgreen) angepasst werden.
- Die Variante C sieht vor, dass die Z**²-Züge die Züge der X** in St. Pölten überholen, womit die X** den Knoten Amstetten bedienen kann. Dazu ist nötig, dass sowohl der Regionalverkehr der X** zwischen Ennsdorf und Salzburg als auch die beiden Z**²-Züge (WESTblue und WESTgreen) angepasst werden.

Alle drei Varianten lehnte die Z** ab, da das Intervall der beiden Linien WESTblue und WESTgreen zwischen Wien und Salzburg nicht mehr ein reiner leicht merkbarer 30-Minuten Takt gewesen wäre. Überdies ist die Wende in Wien Westbahnhof von einem ankommenden zu einem abfahrenden Zug mit 12 bis 14 Minuten zu kurz, um Be- bzw Entladung für das Catering und eine Reinigung durchzuführen. Weiters wäre mit dem Tausch der beiden Linien keine Doppeltraktion (Zusammenhängen von zwei Garnituren) ab Wien Praterstern möglich, worauf die Z** in ihrer Stellungnahme vom 03.10.2018 hinweist. Die Bahnsteiglängen der Strecke Wien Meidling – Wien Praterstern sind dafür nicht geeignet, da einige Stationen nicht über Bahnsteiglängen von 200m verfügen. Keine der Varianten betrachtete die S-Bahn-Stammstrecke und die sich dort ergebenden Konflikte.

Zusammengefasst konnte in Bezug auf den Knoten Amstetten im Rahmen des Koordinierungsverfahrens kein Kompromiss erzielt werden.

Die Y** nahm in den Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf Zugtrassen für den Intercity-Railjet (langsamen Railjet) der X** auf, welche im Abschnitt zwischen St. Pölten und St. Valentin von der Bestellung abwichen. Diese Zugtrassen entsprechen den für den Fahrplan 2018 zugewiesenen. Die Y** bezeichnete den Entwurf zunächst als Bearbeitungsstand und erst nach Beendigung des Koordinierungsverfahrens als Angebot.

Die von der Z** bestellten Zugtrassen wurden wie von dieser bestellt in den Netzfahrplanentwurf aufgenommen. Die untenstehende Tabelle zeigt für eine Muster-Stunde die bestellten im Vergleich zu den angebotenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Die Abweichungen von der Bestellung der X** 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-Köstendorf	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	ab	10:30	10:30
St. Valentin	an	10:43	10:44
St. Valentin	ab	10:45	10:49
Amstetten	an	10:59	11:05
Amstetten	ab	11:01	11:07
St. Pölten Hbf	an	11:29	11:30
St. Pölten Hbf	ab	11:31	11:32
Wien Meidling	an	11:58	11:58
Wien Hauptbahnhof	an	12:05	12:05

Die Abweichungen von der Bestellung betreffen somit die Stationen St. Valentin, Amstetten und St. Pölten. Alle anderen Zeiten sind unverändert. In St. Valentin hat der Zug der X** einen Aufenthalt von 5 Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 46,5 der Z**-Zug den Zug der X**. Mit dieser Vorfahrt wird verhindert, dass der Z**-Zug im Bereich Amstetten auf den Zug der X** aufläuft. Sie hat jedoch zur Folge, dass der Zug der X** den Bahnhof Amstetten nicht rechtzeitig bis zur Minute 00 erreicht, sondern erst zur Minute 05. Um dem Knoten-Kanten-Modell, wie es die Y** 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 15 bestellten täglichen, im Stundentakt verkehrenden Anschlusszüge nach Ybbs a.d. Donau und weiter nach Pöchlarn und Melk. Ebenso erhalten bleiben 11 Verbindungen an Werktagen außer Samstagen nach Waidhofen an der Ybbs. Vier tägliche Anschlüsse zu Regionalverkehrszügen der X** nach Waidhofen an der Ybbs gehen hingegen verloren. Die Gesamtfahrzeit zwischen Salzburg oder Linz nach Wien bleibt, wie die Tabelle zeigt, unverändert.

In der Gegenrichtung ergeben sich symmetrisch die gleichen Änderungen:

		Bestellung	Angebot
Wien Hauptbahnhof	ab	09:55	09:55
Wien Meidling	ab	10:02	10:02
Tullnerfeld	ab	10:17	10:17
St. Pölten Hbf	an	10:29	10:28
St. Pölten Hbf	ab	10:31	10:30
Amstetten	an	10:59	10:53
Amstetten	ab	11:01	10:55
St. Valentin	an	11:15	11:11
St. Valentin	ab	11:17	11:16
Linz Hbf	ab	11:32	11:32
Wels Hbf	ab	11:46	11:46
Attnang-Puchheim	ab	12:00	12:00
Vöcklabruck	ab	12:06	12:06
Neumarkt-Köstendorf	ab	12:31	12:31
Salzburg Hbf	an	12:48	12:48

Auch mit diesem Angebot wird der Knoten Amstetten nicht vollständig erfüllt. In St. Valentin besteht wiederum ein Aufenthalt von 5 Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 14 der Z**¹-Zug den Zug der X**¹. Um dies zu ermöglichen, muss der Zug der X**¹ früher als bestellt, nämlich zur Minute 55, 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 X**¹ fahren damit jedoch vor der Symmetrieminute 00 ab. Dies hat zur Folge, dass an Werktagen außer Samstag acht Regionalzüge aus Richtung Waidhofen an der Ybbs keinen stündlichen Anschluss Richtung Linz haben. Sieben solche Anschlüsse bleiben erhalten. Erhalten bleiben weiters alle 15 bestellten täglichen Anschlüsse im Stundentakt aus Richtung Melk, Pöchlarn und Ybbs a.d. Donau. Wie die Tabelle zeigt, bleibt die Gesamtfahrzeit von Wien nach Linz oder Salzburg auch in dieser Fahrtrichtung unverändert.

Die X**¹ hat diese ihr angebotenen Zugtrassen nicht akzeptiert. Die Zugtrassenbestellungen der X**¹ entsprechen dem Knoten-Kanten-Modell gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Y**¹, denn die X**¹ hat drei Knoten hintereinander bestellt – Wien Meidling zur vollen Stunde, St. Pölten zur halben Stunde und Amstetten zur vollen Stunde. Die X**¹ vertritt daher den Standpunkt, dass ihr die Zugtrassen wie bestellt zuzuweisen sind. Die Zugtrassenbestellungen der Z**¹ entsprechen hingegen nicht dem Knoten-Kanten-Modell, da nicht Aufenthalte in drei aufeinanderfolgenden Knoten im Sinne des Knoten-Kanten-Modells bestellt wurden. Zwar wurden die Zugtrassen im Bahnhof Amstetten innerhalb des in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgegebenen Zeitfensters bestellt. Auf den Bahnhof St. Pölten trifft dies jedoch nicht zu. In St. Valentin wurde gar kein Halt bestellt. Auch im Bahnhof Linz erfüllt die Bestellung – entgegen dem Vorbringen der Z**¹ im Schriftsatz vom 03.10.2018 – nicht die Vorgaben des Knotens, denn die Z**¹-Züge kommen in Linz in Fahrtrichtung Wien zur Minute 32 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 30 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die Z**¹-Züge zur Minute 28 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 30 festgesetzt ist. Ebenso werden in Wels und Attnang-Puchheim nicht die Anforderungen erfüllt, kommen doch in Wels die Züge Fahrtrichtung Wien zur Minute 19 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 15 und 45 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die Z**¹-Züge zur Minute 41 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 15 und 45 festgesetzt ist.

In Attnang-Puchheim kommen die Züge Fahrtrichtung Wien zur Minute 06 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 00 und 30 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die Z**¹-Züge zur Minute 54 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 00 und 30 festgesetzt ist.

4) Auswirkungen eines Vorranges der Züge der X**¹

Bei Priorisierung der Züge der X**¹ in Anwendung eines strikten Vorranges für dem Knoten-Kanten-Modell entsprechende Züge müsste als Folge die Lage der Z**¹-Züge geändert werden. Würde die X**¹ Richtung Wien mit den gewünschten Zeiten bis Amstetten fahren und so den Taktknoten einhalten, käme sie zur Minute 59 in Amstetten an und würde zur Minute 01 abfahren. Infolgedessen müsste die Z**¹ im Zugfolgeabstand von vier Minuten hinter den

Zügen der X** Amstetten erreichen, womit sich eine Ankunft des Z**-Zuges zur Minute 03 ergäbe. Nach einer Aufenthaltszeit von einer Minute wäre die Abfahrt zur Minute 04.

Entsprechend würden sich auch die anderen Zeiten Richtung Wien verschieben: Der Z**-Zug würde in St. Pölten zur Minute 25 ankommen und zur Minute 26 abfahren, in Wien Meidling zur Minute 49 ankommen usw. Das Linienziel in Wien Praterstern würde dann zur Minute 07 erreicht. Da die Züge im Raumabstand verkehren, hätte dies im Bereich der Wiener Schnellbahn-Stammstrecke Auswirkungen. Die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der X** müssten eine andere Trasse erhalten. Beispielhaft ist das in Wien Meidling Richtung Wien Praterstern dargestellt:

Linie	Z**	S80	S4	R50
Angebot Y** Wien Meidling ab (entspricht Bestellung)	47	49	51	54
Änderung Wien Meidling ab	50	52,5	55	57,5

Die Raum- bzw Blockabschnitte sind zwischen Wien Meidling und Wien Praterstern unterschiedlich lang, womit sich unterschiedliche Fahrzeiten für jeden Abschnitt ergeben. Aufgrund des erforderlichen Raumabstandes verkehren die Züge auf der Wiener S-Bahn-Stammstrecke im Durchschnitt in einem Intervall von 2,5 Minuten. Ab Wien Meidling müssten aufgrund einer Änderung der zeitlichen Lage der Z**-Züge folgende weitere Änderungen vorgenommen werden:

- Verlegung der täglich verkehrenden S80 (Unter Purkersdorf – Wien Hütteldorf – Wien Hbf – Wien Aspern Nord). Diese Trassen stehen mit den Trassen der Z** im Bereich Wien Meidling – Abzweigung Wien Matzleinsdorf-Laxenburg in Konflikt. Der Z**-Zug kann bei einer Abfahrt zur Minute 50 nicht eine Minute nach der S80 abfahren. Daher muss die S80 verändert, und zwar um 2,5 Minuten nach hinten verlegt werden. Dies betrifft direkt 16 Züge.
- Verlegung der täglich verkehrenden Schnellbahnlinie S4 (Wiener Neustadt – Wien – Absdorf-Hippersdorf): Da die S80 zur Minute 52,5 abfährt, muss auch die S4 verlegt werden, und zwar auf die Minute 55, sodass 2,5 Minuten Abstand zur S80 bestehen. Da die Strecke Richtung Absdorf-Hippersdorf westlich von Stockerau eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 16 Züge. Die X** hat für die S4 in Wien Meidling einen einminütigen Halt bestellt. Bei Aufrechterhaltung dieses einminütigen Haltes ist auch das Fahrplangefüge auf der Südbahnstrecke Wiener Neustadt – Wien neu zu betrachten. Überdies wird zwischen Wien Floridsdorf und Korneuburg durch die Linien S3 und S4 aufgrund der Bestellung ein 15-Minuten-Takt offeriert, der dann nicht mehr gegeben wäre.
- Regionalzüge R50 Payerbach-Reichenau – Wiener Neustadt – Wien Meidling – Wien Floridsdorf – Bernhardsthal: Auch diese Züge wären zu verändern, da sie nicht eine Minute vor der S4 verkehren können. Es zeigt sich ein Dominoeffekt. Diese Linie wird ab Payerbach-Reichenau zumindest stündlich und ab Wiener Neustadt täglich im 1/2h-Takt bis Wien Floridsdorf geführt, wobei jeder zweite Zug an Werktagen außer Samstag nach Bernhardsthal weiterfährt. Eine Abweichung vom genauen Halbstundentakt würde die leichte Merkbarkeit nicht mehr ermöglichen. Dies betrifft direkt 15 Züge.

- Verlegung der an Werktagen außer Samstag geführten Verstärkungszüge R7 (Verstärkung der Schnellbahnlinie S7 Wolfsthal – Flughafen Wien Schwechat – Wien): Diese Züge münden in Wien Rennweg in die S-Bahn-Stammstrecke. Sie stehen im Abschnitt Wien Rennweg – Wien Praterstern im Konflikt mit der Z**. Sie wurden mit einer Abfahrt in der Station Wien Rennweg zur Minute 00 bestellt. Die Z** würde aufgrund der veränderten Abfahrtszeit zur Minute 00,5 in Wien Rennweg abfahren. Die Linie R7 wäre daher bei gleichbleibender Fahrzeit im gesamten Abschnitt um drei Minuten nach hinten zu verlegen, sodass ein Abstand von 2,5 Minuten zum Z**-Zug besteht. Da die Strecke östlich vom Flughafen Wien eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 5 Züge der R7 und kreuzungsbedingt nochmals 10 Züge der S7. Damit wäre ein Stundentakt der S7 nicht mehr möglich. Überdies besteht bei Einbeziehung des Fernverkehrs ab Flughafen Wien aufgrund der Bestellungen alle 15 Minuten eine Zugverbindung nach Wien, die dann nicht mehr gegeben wäre.

Damit sind ca 50 Züge direkt betroffen. Da das Schnellbahnnetz in den Außenbereichen von und nach Unter Purkersdorf (im Abschnitt Speising – Wien Hütteldorf), Wolfsthal, Absdorf-Hippersdorf und Laa an der Thaya zumindest abschnittsweise eingleisig ist, ergeben sich als Folgewirkung zahlreiche weitere Konflikte. Dies ist aus dem von der Y** Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf ersichtlich.

Ließe man hingegen die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der X** unverändert, müsste der Z**-Zug ab Wien Meidling zur Minute 00 und damit 12,5 Minuten später abfahren und diese Zeit in Wien Meidling stehen. Damit verlängert sich die Fahrzeit zwischen Salzburg und Wien Praterstern um 12,5 Minuten.

Wien – Amstetten – Salzburg:

In der Gegenrichtung nach Salzburg wären die geänderten Zugfolgen der S-Bahn-Stammstrecke ab Wien Praterstern wie folgt:

Linie	R50	S3	R7	Z**
Angebot Y** Wien Praterstern ab (entspricht Bestellung)	48	51	53	56
Änderung Wien Praterstern ab	45,5	48	50,5 oder 55,5	53

Ab Wien Praterstern müssten aufgrund der beschriebenen Änderung der zeitlichen Lage der Z**-Züge somit folgende Änderungen vorgenommen werden:

- Verlegung der an Werktagen außer Samstag geführten Verstärkungszüge R7 zur Schnellbahnlinie S7 Wien – Flughafen Wien Schwechat – Wolfsthal im gesamten Abschnitt in eine Lage 2,5 Minuten früher oder später. Da diese Strecke östlich vom Flughafen Wien eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 5 Züge der R7 je Richtung und kreuzungsbedingt nochmals 10 Züge der S7. Damit wäre ein Stundentakt der S7 nicht mehr möglich.

- Verlegung der täglich verkehrenden Schnellbahnlinie S3 Hollabrunn – Wien – Wiener Neustadt im gesamten Abschnitt in eine Lage drei Minuten früher. Da diese Strecke nördlich von Stockerau eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 16 Züge und kreuzungsbedingt schätzungsweise 32 Züge. Damit wäre der bestellte Stundentakt der S3 nicht mehr möglich. Außerdem ist das Fahrplangefüge auf der Südbahnstrecke Wien – Wiener Neustadt neu zu betrachten.
- Verlegung der täglich verkehrenden S80 Wien Aspern Nord – Wien Hbf – Wien Hütteldorf und weiter an Werktagen außer Samstag in der Hauptverkehrszeit nach Unter Purkersdorf. Diese Trassen stehen mit den Trassen der Z** im Bereich Wien Matzleinsdorf in Konflikt. Dies betrifft direkt 16 Züge.
- Regionalzüge R50 Bernhardsthal – Wien Floridsdorf – Wien Meidling – Wiener Neustadt – Payerbach-Reichenau. Hier gibt es ebenfalls einen Konflikt mit den Trassen der Z** durch die soeben beschriebenen Konflikte (Dominoeffekt). Diese Linie wird ab Bernhardsthal zumindest zweistündlich und ab Wien Floridsdorf täglich im Halbstundentakt bis Wiener Neustadt geführt, wobei jeder zweite Zug nach Payerbach-Reichenau weiterfährt. Eine Abweichung vom genauen Halbstundentakt würde die leichte Merkbarkeit nicht mehr ermöglichen. Dies betrifft direkt 15 Züge der R50 und in weiterer Folge schätzungsweise 30 andere Züge auf anderen Streckenabschnitten.
- Regionalzüge zwischen St. Pölten (Abfahrt zur Minute 34) und Pöchlarn stehen zwischen St. Pölten und der Abzweigung Knoten Rohr im Konflikt mit den geänderten Trassen der Z**. Dies betrifft direkt mindestens 12 Züge.

Damit sind ca 80 Züge direkt betroffen. Da das Schnellbahnnetz in den Außenbereichen nach Retz, Wolfsthal, Absdorf-Hippersdorf und Laa an der Thaya eingleisig ist, ergeben sich als Folgewirkung zahlreiche weitere Konflikte. Dies ist aus dem von der Y** Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf ersichtlich.

Ließe man hingegen die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der X** unverändert, müsste der Z**-Zug ab Wien Praterstern um 14 Minuten früher abfahren und diese 14 Minuten in Wien Meidling stehen. Damit verlängert sich die Fahrzeit zwischen Wien Praterstern und Salzburg um 14 Minuten.

Während wie gezeigt die Priorisierung des Intercity-Railjet (langsamen Railjet) der X** zahlreiche Folgekonflikte mit sich brächte, löst das Angebot der Y** den Konflikt, ohne die Gesamtfahrzeit des Zuges zu verlängern und ohne Konflikte mit anderen Zügen hervorzurufen.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Regelungen, insbesondere Vorrangregelungen, welche die Y** für die Bestellung und Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegt hat, gründen sich auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019, welche auf der Internetseite der Y** unter <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/> abrufbar sind.

Die Feststellungen zu den von der X** und der Z** für die Netzfahrplanperiode 2019 bestellten Zugtrassen, zu den Unvereinbarkeiten zwischen diesen Zugtrassen, zu dem von der Y** durchgeführten Koordinierungsverfahren, den in den Netzfahrplanentwurf

aufgenommenen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen angebotenen Zugtrassen und zu den Auswirkungen einer Priorisierung der Züge der X** bzw einer Umsetzung der von der X** vorgeschlagenen Varianten gründen sich auf Informationen und Unterlagen, welche der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission aufgrund des Koordinierungsverfahrens sowie des Netzfahrplanentwurfs bekannt sind.

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 EisbG).

Im vorliegenden Fall hat die X** Beschwerde erhoben, da keine Einigung über ihr an die Y** 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 Y** eingeleitete Koordinierungsverfahren wurde am 31.07.2018 beendet. Dabei hat die Y** ausgesprochen, dass sie (nur) die im Netzfahrplanentwurf enthaltenen Fahrwegkapazitäten anbietet. Da die im Netzfahrplanentwurf für die X** vorgesehenen Trassen von den von der X** bestellten Trassen abweichen, hat die Y** damit das Begehren der X** auf Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt. Hiervon abgesehen ist auch innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens keine Einigung zwischen der Y** und der X** zustande gekommen.

Entgegen dem Vorbringen der Z** in ihrem Schriftsatz vom 03.10.2018 ist die Beschwerde auch inhaltlich richtig ausgeführt. Eine Beschwerde gemäß § 72 Abs 1 Z 3 EisbG 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 EisbG). Die X** bezeichnet in ihrer Beschwerde, und zwar bereits mit dem Antrag, wie er im Schriftsatz vom 07.09.2018 formuliert wurde, den wesentlichen Inhalt des angestrebten Vertrages, nämlich die gewünschten Zugtrassen sowie – durch Verweis auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 – den sonstigen Regelungsinhalt des Vertrages. Im Übrigen wird die Erstellung des vollständigen Vertrags- bzw Bescheidtextes vom Gesetzgeber der Regulierungsbehörde aufgetragen (vgl Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³ (2015), zu § 72 und § 53c). Der Antrag muss daher nicht den gesamten, sondern nur den wesentlichen Inhalt des gewünschten Vertrages umfassen.

Die Angabe der bestellten, jedoch nicht zugewiesenen Zugtrassen und der Verweis auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 hinsichtlich des sonstigen Regelungsinhalts des Vertrages sind daher ausreichend.

Auch der von der Z** mit Schriftsatz vom 03.10.2018 erhobene Einwand der Streitanhängigkeit wegen der von der X** bereits mit Schriftsatz vom 27.06.2018 bzw vom 10.08.2018 gemäß § 74 EibG erhobenen Beschwerden geht fehl: Zum einen ist das Rechtsinstitut der Streitanhängigkeit iSd § 233 ZPO dem AVG als solches fremd, wenn man von dem Sonderfall absieht, dass die in erster Instanz zuständige Behörde vor Rechtskraft, aber während eines anhängigen Berufungsverfahrens nicht neuerlich über die Sache entscheiden darf (vgl etwa VwGH 21.10.2009, 2009/06/0165 mwN). Zum anderen beantragte die X** mit den Beschwerden vom 27.06.2018 bzw vom 10.08.2018 etwas anderes als mit der vorliegenden Beschwerde, nämlich, der Zuweisungsstelle eine bestimmte Vorgehensweise aufzutragen bzw festzustellen, wie die Zuweisungsstelle vorzugehen hat. Damit unterschieden sich diese Beschwerden maßgeblich von der vorliegenden.

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 Zugsbewegungen,
- 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 Netzfahrplanstellungs- 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 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 hiefür 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 grenzüberschreitenden Personenverkehr bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die

Schienen-Control Kommission davon zu unterrichten. Ist die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf der vom Begehren betroffenen Eisenbahn oder Teilen derselben durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt, hat die Schienen-Control Kommission ihrerseits die Vertragsparteien von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens 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 Netzfahrplanstellungs- 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).

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 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 Weegeentgelte einen Entgeltbestandteil enthalten, der zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.

Das EisbG sieht Vorrangregeln für bestimmte Verkehrsarten somit nur in § 65c Abs 3 für überlastete Eisenbahninfrastruktur vor. Die Richtlinie normiert in Art 45 Abs 2 ausdrücklich, dass der Infrastrukturbetreiber lediglich in den in Art 47 (überlastete Fahrwege) und Art 49 (besondere Fahrwege) geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen darf. Art 49 wurde im EisbG nicht umgesetzt.

Solange Eisenbahninfrastruktur nicht für überlastet erklärt wurde, hat die Zuweisungsstelle, anstatt Vorrangregeln anzuwenden, 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 Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte ist unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG). Falls Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan nach Koordinierung der Begehren und nach Konsultation der Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Eisenbahninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären (§ 65c Abs 1 EisbG).

Wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt und wird ein Engpasszuschlag gemäß § 67a EisbG nicht erhoben oder hat er nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt, kommen Vorrangregeln zur Anwendung. Eine solche, Verkehrsdienste bewertende und entsprechend des gesellschaftlichen Nutzens priorisierende, Betrachtungsweise ist jedoch ausschließlich für den Fall überlasteter Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Diesfalls steht von vornherein fest, dass nicht für alle Bestellungen entsprechende Zugtrassen verfügbar sein werden. Daher wird eine Wertung vorgenommen, aufgrund derer die Verkehre mit höherem gesellschaftlichen Nutzen bei der Trassenzuweisung vor jenen mit geringerem gesellschaftlichen Nutzen gereiht werden. Die RL 2012/34/EU nennt als mögliche Kriterien für einen Vorrang die Eigenschaft eines Verkehrsdienstes, gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden, sowie die Entwicklung des inländischen und

grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs. § 65c Abs 3 Z 1 EisbG ergänzt diese Verkehrsarten um Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität.

Symmetrisch vertaktete Verkehre iSv § 63 Abs 2 EisbG werden damit zwar auf überlasteter Eisenbahninfrastruktur priorisiert. § 63 Abs 2 EisbG bildet jedoch – entgegen der Auffassung der X** – keine Grundlage einer strikten Priorisierung symmetrisch vertakteter Verkehre auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur. Eine Priorisierung bzw Rangfolge bei nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur ist lediglich in § 59 Abs 4 Z 3 lit g EisbG vorgesehen, wonach die Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter anderem Bedingungen enthalten, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um eine Priorisierung bestimmter Verkehrsarten, sondern um die Festlegung einer Rangfolge, die der tatsächlichen (Nicht)Inanspruchnahme bestellter und zugewiesener Fahrwegkapazität in der Vergangenheit Rechnung trägt (vgl Art 52 RL 2012/34/EU).

Vorliegend hatte die Y** über konfligierende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entscheiden, welche sich auf nicht für überlastet erklärte Eisenbahninfrastruktur bezogen. Die Y** hat nach Durchführung eines Koordinierungsverfahrens, in welchem keine Einigung gefunden werden konnte, über die konfligierenden Begehren unter Heranziehung von Grundsätzen der Netzfahrplanerstellung entschieden. Mit der gewählten Vorgehensweise, die von der X** bestellten Zugtrassen um einige Minuten zu verändern, hat die Y** zum einen die Konflikte mit den von der Z** bestellten Zugtrassen gelöst und zum anderen keine anderen Zugtrassen verändern müssen. Folgekonflikte wurden somit vermieden. Zugleich blieb die überwiegende Zahl der von der X** im Bahnhof Amstetten bestellten Anschlussverbindungen erhalten. Die strikte Priorisierung der Züge der X** hingegen hätte – wie in den Feststellungen gezeigt – eine ganze Reihe von Folgekonflikten hervorgerufen, sodass andere Zugtrassen, welche konfliktfrei bestellt wurden, aufgrund sich nunmehr ergebender Konflikte hätten verändert werden müssen. Soweit die X** in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2018 vorbringt, die „Nicht-Zuweisung der verfahrensgegenständlichen Trassen an die Beschwerdeführerin“ habe „massive Auswirkungen auf eine Vielzahl von Pendlern“, ist ihr zu entgegnen, dass die von ihr geforderte strikte Priorisierung ihres Zuges aufgrund der erforderlichen Veränderungen zahlreicher anderer Zugtrassen ungleich mehr Reisende betroffen hätte.

Ebenso wenig wie die Züge der X** zu priorisieren war die Y** gehalten, einen der Lösungsvorschläge der X** umzusetzen. Sämtliche dieser Vorschläge beinhalteten deutliche Veränderungen der Lagen der Z**-Züge, welche je nach Variante eine Fahrzeitverlängerung, eine verkürzte Wendezeit, eine zeitliche Verlagerung der beiden Linien WESTblue und WESTgreen um je 30 Minuten bzw einen Verlust des Taktes der beiden Linien zueinander zur Folge gehabt hätten. Auch ließen die Vorschläge der X** die sich aus den Veränderungen ergebenden Folgekonflikte gänzlich außer Acht.

Aufgrund der von der Y** gewählten Variante konnte der Trassenkonflikt hingegen durch eine Veränderung des Zuges der X** zwischen St. Valentin und St. Pölten im Minutenbereich mit gleichbleibender Gesamtfahrzeit und Erhalt der ganz überwiegenden Zahl der Anschlussverbindungen in Amstetten gelöst werden. Angesichts dieser Tatsache war es nicht

indiziert, eine weitergehende Veränderung der bestellten Zugtrassen vorzunehmen, um dem Wunsch der X** nach unbedingter Priorisierung der von ihr bestellten Zugtrassen Folge zu leisten, zumal eine solche Priorisierung im Gesetz keine Deckung findet. Eine solche Priorisierung hätte weitreichende Veränderungen sowohl der Züge der Z** als auch des Nah- und Regionalverkehrs erforderlich gemacht.

Durch die gewählte Vorgehensweise hat die Y**, wie dies § 65 Abs 6 EisbG vorsieht, soweit wie möglich allen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprochen und soweit wie möglich die Sachzwänge, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, berücksichtigt. Es wurde diejenige Lösung gewählt, welche die geringstmögliche Veränderung der bestellten Zugtrassen mit sich bringt. Eine strikte Priorisierung der Begehren der X**, wie sie die X** fordert, hätte hingegen nicht dem EisbG bzw der RL 2012/34/EU entsprochen.

Nicht relevant war hingegen die von der Z** (insbesondere im Schriftsatz vom 03.10.2018) ins Treffen geführte Tatsache, dass ihre Bestellungen den für den Fahrplan 2018 zugewiesenen Zugtrassen entsprechen. Zu Recht verweist die X** in ihrer Beschwerde in diesem Zusammenhang auf § 63 Abs 5 EisbG, wonach die Dauer der Zuweisung von Fahrwegkapazität in Form einzelner Zugtrassen mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt ist. Aus den für eine bestimmte Netzfahrplanperiode zugewiesenen Zugtrassen entsteht einem Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht das Recht, diese Zugtrassen in einer der folgenden Netzfahrplanperioden wieder zugewiesen zu bekommen. Sowohl die Bestellung als auch die Zuweisung von Zugtrassen erfolgen jeweils nur für eine Netzfahrplanperiode.

Auch die Tatsache, dass es sich bei den von der Z** bestellten Zugtrassen um das Ergebnis eines für den vorangegangenen Netzfahrplan geführten Koordinierungsverfahrens und einen in diesem Koordinierungsverfahren erzielten Kompromiss handelt, ist rechtlich unbeachtlich. Ein Fahrwegkapazitätsberechtigter kann nicht davon ausgehen, dass auch andere Fahrwegkapazitätsberechtigte für eine nachfolgende Netzfahrplanperiode wieder die gleichen Zugtrassen bestellen werden. Dem einmal erzielten Kompromiss kann für künftige Netzfahrplanperioden schon deshalb keine Bedeutung zukommen, als dies voraussetzen würde, dass auch die anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten wieder die gleichen Zugtrassen bestellen. Hiervon kann jedoch nicht von vornherein ausgegangen werden.

Mangels Zulässigkeit einer Priorisierung bestimmter Verkehrsarten auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur sind auch die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Y** gesetzeskonform dahingehend zu interpretieren, dass bei Zugtrassenkonflikten auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur keine strikte Priorisierung von Zugtrassenbegehren, somit keine Wertung der einzelnen Verkehrsarten, vorzunehmen ist, sondern verschiedene Kriterien zur Anwendung kommen mit dem Ziel, möglichst vielen Zugtrassenbegehren stattgeben zu können. Dass bei nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur nicht strikt nach Vorrangregeln entschieden wird, bringen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kapitel 4.4.1.1 zum Ausdruck, wonach bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität international anerkannte Grundsätze angewandt werden. Die Umsetzung von symmetrisch vertakteten, dem Knoten-Kanten-Modell entsprechenden Personenverkehren ist dabei nur einer von mehreren solchen Grundsätzen. Hierauf nimmt auch Kapitel 4.4.1.2 über den symmetrisch vertakteten Personenverkehr Bezug, indem bei der Festlegung des Knoten-Kanten-Modells als eine Voraussetzung die Umsetzbarkeit unter Bedachtnahme auf Kapitel 4.4.1.1 definiert wird („Die

Fahrwegkapazitäten 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 4.4.1.1 im Netzfahrplan umsetzbar [...]“).

An der Unzulässigkeit einer strikten Anwendung von Priorisierungsregeln auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur ändert es nichts, dass gemäß § 59 Abs 5 EisbG die Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen so gefasst sein müssen, dass sie der Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle keinen Ermessensspielraum ermöglichen, Fahrwegkapazitätsberechtigte diskriminieren zu können. Auf diese Bestimmung verweist die X** (Stellungnahme vom 07.11.2018) und dürfte daraus den Schluss ziehen, dass in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität strikt einzuhaltende Vorrangregeln festzusetzen sind. Formulierungen wie „eine möglichst effiziente [richtig: effektive; Anm] Nutzung der Schieneninfrastruktur“ – womit sich die X** auf § 63 Abs 1 EisbG beziehen dürfte – oder Zugtrassenbegehren „soweit wie möglich Rechnung zu tragen [richtig: zu entsprechen, Anm]“ – womit sich die X** auf § 65 Abs 6 EisbG beziehen dürfte – bezeichnet die X** als „Allgemeinbestimmungen“, welche bei der Festlegung von Vorrangregeln in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu berücksichtigen seien.

Bei diesen Grundsätzen handelt es sich jedoch entgegen der Auffassung der X** nicht um „Allgemeinbestimmungen“, sondern um Zuweisungsgrundsätze, welche unmittelbar und unbedingt bei der Zuweisung von Zugtrassen zu berücksichtigen sind. Die Berücksichtigung dieser Grundsätze erfordert gerade nicht die Festlegung von strikten Vorrangregeln, sondern hat bei der Zuweisung von Zugtrassen unter Anwendung betrieblich-technischer Grundsätze der Fahrplannerstellung zu erfolgen. Für die Zuweisung von Fahrwegkapazität bestehen international anerkannte Grundsätze. Auf diese nehmen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kapitel 4.4.1.1 Bezug. Solange Eisenbahninfrastruktur nicht für überlastet erklärt wurde, hat die Zuweisungsstelle nicht strikt nach Vorrangregeln vorzugehen, sondern den Netzfahrplan anhand der bestehenden betrieblich-technischen Grundsätze lege artis zu konstruieren. Diesen Vorgaben hat die Y** entsprochen.

Soweit die X** in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2018 die Ansicht vertritt, § 63 Abs 2 EisbG sei eine *lex specialis* zu § 63 Abs 1 EisbG, vermag dies nicht zu überzeugen. § 63 Abs 2 EisbG wiederholt und bekräftigt den Zuweisungsgrundsatz gemäß § 63 Abs 1 EisbG, nämlich die Zuweisung unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung. § 63 Abs 1 EisbG normiert entgegen der Ansicht der X** weder eine „Allgemeinbestimmung“ noch „unbestimmte Aspekte“, sondern einen stets zu beachtenden Zuweisungsgrundsatz. Zu diesem Ergebnis führt auch die teleologische Interpretation von § 63 Abs 2 EisbG anhand der Zielbestimmung des § 54 EisbG. Ein Zweck der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten (§ 54 Z 1 EisbG). Dieses Ziel erfordert eine diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung.

Soweit die X** in ihrer am 07.09.2018 eingegangenen Beschwerde auf § 65b Abs 3 EisbG verweist, wonach die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens insbesondere der

Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, Rechnung zu tragen haben, ist daraus für ihren Standpunkt nichts zu gewinnen. Zum einen normiert auch § 65b Abs 3 EisbG keine Vorrangregeln, sondern nennt in demonstrativer Aufzählung Aspekte, denen die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens Rechnung zu tragen haben. Zum anderen erfüllen auch die Zugtrassenbestellungen der Z** das Kriterium eines vertakteten Verkehrs, da es sich iSv § 55a Abs 2 EisbG um Eisenbahnverkehrsdienste handelt, die im Personenverkehr in festen Zeitintervallen erbracht werden. Selbst wenn man – unrichtigerweise – § 65b Abs 3 EisbG als Vorrangregelung verstehen wollte, ließe sich aus dieser Bestimmung für den vorliegenden Fall ein Vorrang der Züge der X** gegenüber jenen der Z** nicht ableiten.

Von der Durchführung der von der X** auch im gegenständlichen Verfahren SCK-18-026 beantragten mündlichen Verhandlung konnte abgesehen werden. Eine mündliche Verhandlung hat bereits am 21.08.2018 im Verfahren SCK-18-021 stattgefunden. In dieser Verhandlung wurden mit den Verfahrensparteien die möglichen Varianten der Zugtrassenzuweisung erörtert. Eine weitere Klärung des Sachverhalts wäre von einer zusätzlichen mündlichen Verhandlung nicht zu erwarten gewesen. Auch hat die X** nicht dargelegt, welche bislang nicht erörterten Tatsachen in einer solchen Verhandlung erörtert bzw welche zusätzlichen Beweise hätten aufgenommen werden sollen.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die Y** bei der Netzfahrplanerstellung rechtmäßig vorgegangen ist, indem sie soweit wie möglich allen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprochen hat, anstatt strikte Priorisierungsregeln anzuwenden. Die Beschwerde der X** ist daher abzuweisen.

Rechtsmittelbelehrung:

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

Wien, am 11.12.2018

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

X**,

vertreten durch RA Dr. Andreas Bernegger, mit RSb

Y** mit RSb

Z**, vertreten durch

B & S Böhmendorfer Schender Rechtsanwälte GmbH, mit RSb

z.A.