

An die
X**

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
F: +43 1 5050707 180
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-18-024

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder im Verfahren über die Beschwerde der X** betreffend das Wegeleitsystem der Y** am Hauptbahnhof Wien zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) Der Antrag der X** vom 23.08.2018, die Schienen-Control Kommission möge als zuständige Wettbewerbsaufsichtsbehörde der Y** gemäß § 74 Abs 1 EISBG das diskriminierende Verhalten untersagen, sowie die Auflage erteilen, ein Wegeleitsystem zu schaffen, welches geeignet ist, Fahrgäste der X** in Wien Hauptbahnhof zu den unterirdischen Bahnsteigen 1 und 2 zu lotsen,

wird **abgewiesen**.

- 2) Die Y** hat binnen **drei Monaten** ab Zustellung dieses Bescheides die Hinweisschilder am Hauptbahnhof Wien, welche den Fahrgast zu den Bahnsteigen 1 und 2 lotsen sollen und bei denen lediglich das blau-weiße Schnellbahnsymbol angeführt ist, um das allgemeine Eisenbahnsymbol zu ergänzen.

Rechtsgrundlagen:

§§ 37 ff, 56 ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) 1991,
§§ 58b Abs 1, 74 Abs 1 Z 4 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 23.08.2018 wandte sich die X** angesichts des Wegeleitsystems am Wiener Hauptbahnhof in seiner aktuellen Ausgestaltung an die Schienen-Control Kommission. Die X** erklärte, dass seit Dezember 2017 eine zweite Linie der X** einmal pro Stunde zwischen Salzburg Hbf und Bhf Wien Praterstern unter der Bezeichnung „X1**“ unterwegs sei. Auf dieser Strecke werde der Wiener Hauptbahnhof im Untergrundbereich (Bahnsteige 1 und 2) angefahren. Dies würde regelmäßig zu Verwirrungen unter den Fahrgästen der X** führen, da die Fernverkehrszüge der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen von den oberirdischen Bahnsteigen (Bahnsteige 3 bis 12) aus verkehren würden.

Aus diesem Grund sei die X** an die Y** herangetreten und habe diese ersucht, ein geeignetes Wegeleitsystem anzubringen, das die Fahrgäste der X** aus dem oberirdischen Bahnhofsbereich zu den unterirdischen Gleisen 1 und 2 lotse. Dieses Wegeleitsystem sollte analog zum Hinweisschild „zur S-Bahn“, welches Kunden der Z** zu deren Nahverkehrszügen führen soll, ausgestaltet werden.

Seitens der Y** sei dieses Ansuchen mit dem Argument abgewiesen worden, ein Schild, welches den Weg zur „X** “ oder zu „X1**“ weisen würde, hätte expliziten Unternehmensbezug bzw würde eine Bildmarke darstellen. Es würden seitens der Y** nur Wegeleitsysteme bereitgestellt, die auf geografischen Richtungen oder konkreten Bahnhöfen beruhen würden, nicht jedoch auf Produktlinien oder Produktionskonzepten.

Aus Sicht der X** handelt es sich bei einem Wegeleitsystem um eine Einrichtung für die Anzeige von Reiseauskünften gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG. Demnach seien Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung verpflichtet, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs zu sämtlichen Serviceeinrichtungen sowie zu Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu gewähren. Eine seitens der X** vorgeschlagene Beschilderung „X1**“ würde keine Bildmarke, sondern vielmehr eine Linienbezeichnung darstellen, vergleichbar mit der S-Bahn.

Die X** erachtet sich als diskriminiert, da seitens der Y** ein Wegeleitsystem für Kunden der Z** geschaffen worden sei, das Fahrgästen den Weg zur S-Bahn in die entsprechende Fahrtrichtung (Floridsdorf oder Meidling) weise.

Bei dem blau-weißen S-Bahn Zeichen handele es sich jedenfalls um eine Bildmarke der Z** . Ein weiteres Wegeleitsystem sei seitens der Y** im Bahnhof Wien-Mitte eingerichtet worden,

welches eine Bildmarke des W** einbegreife und auch dessen Fahrgäste zum richtigen Bahnsteig lotsen solle.

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 30.08.2018 wurde der Y** die Beschwerde der X** mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt.

In ihrer Stellungnahme vom 21.09.2018 erklärte die Y** im Wesentlichen, dass der Wiener Hauptbahnhof über ein geeignetes Wegeleitsystem, welches den Fahrgästen das Auffinden aller Bahnsteige ermögliche, verfüge. Daher sei der Vorwurf der Diskriminierung zurückzuweisen.

Das Informations- und Wegeleitsystem bestünde aus Piktogrammen, Abfahrts- und Ankunftsmonitoren, Bahnhofsplänen, Vitrinen und einem Infopoint für die Kunden aller Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Wesentliche Kernpunkte des Informations- und Wegeleitsystems seien Piktogramme, die durch Funktionalität, signifikante Ausgestaltung, einfache Symbole und strukturiertes Layout gekennzeichnet seien. Piktogramme würden für orts- und sprachunkundige Fahrgäste aussagekräftige Informationen in verständlicher und rascher Weise zur Verfügung stellen, zumal sie standardisiert und allgemein gehalten seien. Es sei daher sach- und fachgerecht, wenn das Wegeleitsystem auf Bahnsteige und nicht auf einzelne EVU verweise.

Fahrgäste würden sich in erster Linie bei den an zahlreichen Standorten des Hauptbahnhofs Wien befindlichen Ankunfts- und Abfahrtsmonitoren informieren. Beginnend mit 20.08.2018 seien die Monitore am Hauptbahnhof Wien dahingehend geändert worden, dass die Ankunftsmonitore die Farbe „grün“ aufweisen würden, um sich besser von den in „blau“ leuchtenden Abfahrtmonitoren zu unterscheiden. Zusätzlich seien die Anzeigen der Monitore um die Logos der jeweiligen EVU ergänzt worden, weshalb nun für Züge der X** das Logo „X1**“ auf den Abfahrtsmonitoren aufscheine und damit für Kunden der X** rasch erkennbar sei.

Neben den Monitoren bestünden weitere Möglichkeiten für die Fahrgäste sich vorab über den Abfahrtsbahnsteig zu informieren. Die Fahrplanauskunft „Scotty“ zeige ua Details zum jeweiligen Bahnsteig an. Des Weiteren verweise der Online-Ticketshop der X** beim Auswählen des Abfahrtsbahnhofs dezidiert auf „Wien Hbf Bstg. 1 und 2“.

Es stünde der X** frei, zusätzliche Angaben zu ihrem Abfahrtsbahnsteig auf ihren Werbefoldern bzw „Aufstellern“ zu machen.

Die Bahnsteige 1 und 2 am Hauptbahnhof Wien würden nicht nur von Zügen der X**, sondern auch von den Zügen der Z** , welche ua mit der Eisenbahnverkehrsleistung auf der S-Bahn in und um Wien beauftragt sei, befahren. Demzufolge gäbe es derzeit zwei EVU, welche die Bahnsteige 1 und 2 nutzen würden.

In der Wegeleitung fände sich kein Hinweis auf die Z** , sondern es werde lediglich das blau-weiße S-Bahn Zeichen angeführt, bei dem es sich nicht um eine Bildmarke der Z** handle. Das S-Bahn-Zeichen stelle einen Systembegriff dar, der europaweit einheitlich verwendet

werde. Im Gegensatz zur Wort-Bild-Marke der X** liege keine eingetragene und damit geschützte Marke der Z** vor. Vielmehr könne die Abkürzung „S-Bahn“ für Schnellbahn oder Stadtbahn stehen. Daher würden beispielsweise auch in Deutschland, Dänemark oder in der Schweiz die „Schnellstadtbahnen“ mit dem jeweiligen landestypischen S-Bahn-Symbol, einheitlich in Form eines „S“ abgekürzt und dargestellt. Diese Abbildungen seien mit den ebenfalls europaweit vereinheitlichten Darstellungen für Untergrundbahnen in der Form eines „U“-Symbols vergleichbar.

Zudem werde das Vorbringen der X**, wonach „S-Bahn“ eine Marke der Z** sei, dadurch widerlegt, dass es in Österreich mehrere Beispiele gäbe, wo verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen unter dem Systembegriff „S-Bahn“ unterwegs seien. So werde die „S-Bahn Salzburg“ von drei unterschiedlichen Betreibern (Salzburg AG, Z** und Berchtesgadener Land Bahn) bedient. Auch die „S-Bahn Oberösterreich“ werde gemeinsam von der Linzer Lokalbahn (LILÖ) und der Z** betrieben. Die jeweils zur Kundenorientierung verwendeten Piktogramme seien bahnsteig- und nicht EVU-bezogen.

Dass die Piktogramme bahnsteig- und nicht EVU-bezogen seien, sei im Hinblick auf mögliche künftige Wechsel bei den die Verkehrsleistungen erbringenden EVU sachgerecht. Des Weiteren handele es sich bei der Darstellung der S-Bahn-Piktogramme um wichtige Mobilitätsverknüpfungen unterhalb des Streckenbandes, dh bei Nahverkehrshalten in Ballungszentren würden Streckenbänder wichtige Umsteigerelationen und Ziele im räumlichen Netz darstellen. Aus diesem Grund würden auch die Wiener Linien auf die S-Bahn-Linien verweisen und in ihrem Netzplan abbilden.

Ein Wegeleitsystem, das nicht bahnsteig- sondern EVU-bezogen wäre, würde bei Bahnsteigen, die von mehreren EVU befahren und somit von unterschiedlichen Fahrgästen genutzt würden, zu Verwirrungen führen, weil die Informationen im Interesse der Fahrgäste nicht mehr rasch und einfach nachzuvollziehen wären. Weiters müsste das Wegeleitsystem bei Bahnsteigänderungen oder bei neu auf dem jeweiligen Bahnsteig verkehrenden EVU laufend bzw zumindest bei jedem Netzfahrplanwechsel angepasst werden. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten und zusätzlichem Aufwand verbunden. Aus diesem Grund sei das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien von den EVU unabhängig und bahnsteigbezogen.

Nachdem die Marke „X**“ von der X** in das öffentliche Markenregister eingetragen und im österreichischen Markenanzeiger veröffentlicht worden sei (Register-Nr. 252409), liege eine Wort-Bild-Marke iSd § 1 MSchG vor. Somit sei die Marke „X**“ für ihre Waren und Dienstleistungen abstrakt unterscheidungsfähig und geeignet, sich von anderen EVU abzugrenzen. Das Anbringen der Marke „X**“ würde einen klaren Wettbewerbsvorteil schaffen, da hierdurch ein Unternehmensbezug zu dem EVU X** hergestellt werde.

Darüber hinaus würde die Aufnahme der Marke „X**“ in das Wegeleitsystem eine Diskriminierung zu Lasten anderer EVU darstellen, unabhängig davon, ob die EVU die Bahnsteige 1 und 2 oder die Bahnsteige 3 bis 12 befahren, da die anderen EVU nicht namentlich bzw bildlich im Wegeleitsystem angeführt seien. Würde man nämlich die Piktogramme aller unterschiedlichen EVU in das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien aufnehmen, würde es unter den Fahrgästen erst recht zu Verwirrungen führen.

Auf Flughäfen werde ein ähnliches Wegeleitsystem angewandt. Die Piktogramme bezögen sich nicht auf die unterschiedlichen Fluggesellschaften, sondern würden auf das jeweilige Gate verweisen.

Die Y** stellt daher den Antrag

die Schienen-Control Kommission möge den Antrag der X** zurück- bzw abweisen und das gegenständliche Verfahren einstellen.

Am 07.11.2018 fand in den Räumlichkeiten der Schienen-Control Kommission ein Gespräch mit Vertretern der Verfahrensparteien Y** und X** statt.

Die Y** führte in dessen Rahmen zusammengefasst aus, dass das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof gut ausgestaltet sei. Es gäbe mehr als 60 Monitore, auf denen die Züge mit Logo des jeweiligen EVU und den Bahnsteigen angezeigt würden.

Die X** brachte vor, dass nach Rückmeldungen von Kunden diese immer wieder einen falschen Weg (Umweg) gehen würden, bis sie den richtigen Abfahrtsbahnsteig finden würden. Diese Beschwerden würden dem X**-Personal im Verkaufslokal, in der Bahnhofshalle und an den Promotionsständen mitgeteilt. Die X** verwies auf die spezielle Ausschilderung des CAT in Wien Mitte.

Die Y** erwiderte, dass bei ihr keine Beschwerde eingelangt sei, dass der Abfahrtsbahnsteig der X** nicht gefunden worden wäre.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die X** ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das seit der Netzfahrplanperiode 2012 Personenzüge zwischen x und y führt und im Zuge dessen Stationshalte an Bahnhöfen und Haltestellen (Verkehrsstationen) der Y** vornimmt. Die Y** ist als Betreiberin von Verkehrsstationen Servicebetreiberin iSd § 62a EisebG.

Bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2017 wurden die Züge der X** ausschließlich von und nach x geführt. Seit der Netzfahrplanperiode 2018 (10.12.2017 bis 08.12.2018) ist eine zweite Linie der X** einmal pro Stunde zwischen z und y unter der Bezeichnung „X1**“ unterwegs. Auf dieser Strecke wird die von der Y** betriebene Verkehrsstation Hauptbahnhof Wien im Untergrundbereich (Bahnsteige 1 und 2) angefahren.

Die X** hat von Fahrgästen die Rückmeldung erhalten, dass diese einen falschen Weg (Umweg) gehen, bis sie den richtigen Abfahrtsbahnsteig (Bahnsteig 1) finden. Die X** kann die Anzahl der an sie gerichteten Beschwerden jedoch nicht beziffern, da sie dem Personal der X**, das sich in der Haupthalle, im Verkaufslokal, und an den Promotionsständen im Erdgeschoss des Hauptbahnhofs befindet, auf informellem Wege (mündlich) zur Kenntnis gebracht werden.

Bei der Y** ist, unter jährlich ca 4.500 eintreffenden Beschwerden, keine Beschwerde eingelangt, die das Auffinden der Abfahrtsbahnsteige der X** zum Thema hatte. Nach Umstellung der Anzeigen zu Abfahrtszeiten und Zugziel (Richtungsanzeige Meidling oder Floridsdorf) bei den die Bahnsteige 1 und 2 anfahren den Zügen der S-Bahn- und Regionalbahnlinien kam es kurzzeitig zu Beschwerden von Pendlern, die den richtigen Abfahrtsbahnsteig nicht gleich gefunden haben.

Die X** ist mit dem Ersuchen an die Y** herangetreten ein Wegeleitsystem anzubringen, dass die Fahrgäste der X** aus dem oberirdischen Bereich des Hauptbahnhofs Wien zu den unterirdischen Bahnsteigen 1 und 2 lotst. Das Wegeleitsystem sollte – analog zum Hinweisschild „zur S-Bahn“ – mit Schildern erweitert werden, welche den Weg zur „X**“ oder zu „X1**“ lotsen.

Das Ansuchen der X** wurde seitens der Y** ua mit der Begründung abgelehnt, dass ein Schild, welches den Weg zur „X**“ oder „X1**“ weisen würde, Unternehmensbezug hätte bzw eine Bildmarke darstellen würde.

Der Produktkatalog Netzzugang Stationen 2018 (Versionen 1 bis 2.2), der für die Netzfahrplanperiode 2018 gilt, ist ein Anhang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der Y** und beinhaltet Leistungen und Entgelte für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen des Zugangs zu Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Der Produktkatalog Netzzugang Stationen 2018 ist auf der Internetseite der Y** (www.oebb.at/infrastruktur) abrufbar.

Der Produktkatalog Stationen 2018 enthält unter Punkt 3.1 die Leistungen rund um das Wegeleitsystem innerhalb von Verkehrsstationen. Neben dem Zugang zu und Benützung des Bahnsteiges zählt zu den Basisleistungen ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in den Stationen.

Das Informations- und Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien stellt dem Fahrgast der Eisenbahn statische und dynamische Fahrgastinformationen zur Verfügung und umfasst insbesondere standardmäßig verwendete ortsfeste Anlagen wie:

- Hinweisschilder mit Bildzeichen (Piktogramme)
- Abfahrts- und Ankunftsmonitore,
- Lautsprecher,
- Vitrinen sowie einen
- Infopoint für die Fahrgäste aller Eisenbahnverkehrsunternehmen,

die ua im Aufnahmegebäude, am Vorplatz, bei den Bahnsteigzugängen und an den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs Wien lokalisiert sind.

Informationen über die Abfahrts- und Ankunftsbahnsteige (Informationssystem) erhalten die Fahrgäste am Hauptbahnhof Wien bei den Monitoren, über Lautsprecher, die Vitrinen und den Infopoint, wobei in erster Linie die über sechzig Monitore die Informationen über die hier

streitgegenständlichen Abfahrtsbahnsteige bereithalten. Die Monitore liefern, neben den Informationen über den Abfahrtsbahnsteig, Angaben betreffend die Ankunft und die Abfahrt von Zügen sowie das Zugziel. Die Anzeigen der Monitore wurden beginnend mit dem 20.08.2018 um die Logos der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergänzt.

Im Übrigen besteht für Fahrgäste die Möglichkeit sich vor Fahrtantritt online über den Abfahrtsbahnsteig zu informieren:

- Die Online-Fahrplanauskunftssystem „Scotty“ der Z** liefert deren Kunden ua Details zu dem jeweiligen Bahnsteig.
- Der Online-Ticketshop der X** liefert deren Kunden beim Auswählen des Hauptbahnhofs Wien als Abfahrtsbahnhof Informationen über den Abfahrtsbahnsteig („Wien Hbf Bstg 1 und 2“).

Zum Auffinden der Bahnsteige des Personenverkehrs (Wegeleitsystem) befinden sich an diversen Standorten im Aufnahmegebäude als auch an den Bahnsteigzugängen des Hauptbahnhofs Hinweisschilder mit dem allgemeingültigen Piktogramm „zur Eisenbahn“ mit Bahnsteigbezeichnung und Richtungspfeil. Darüber hinaus enthalten die Hinweisschilder Fahrtrichtungsanzeigen bzw konkrete Zugziele. Zur Kennzeichnung der „Schnellbahn Wien“ (kurz „S-Bahn Wien“) der Z** wird auf den Hinweisschildern das blau-weiße S-Bahn-Symbol angeführt. Neben den Hinweisschildern erhalten die Fahrgäste am Infopoint Informationen über die Lage der Bahnsteige.

Hinweisschild mit Piktogramm zur Eisenbahn mit Bahnsteigbezeichnung/Richtungspfeil sowie S-Bahn Symbol mit Fahrtrichtungsanzeige



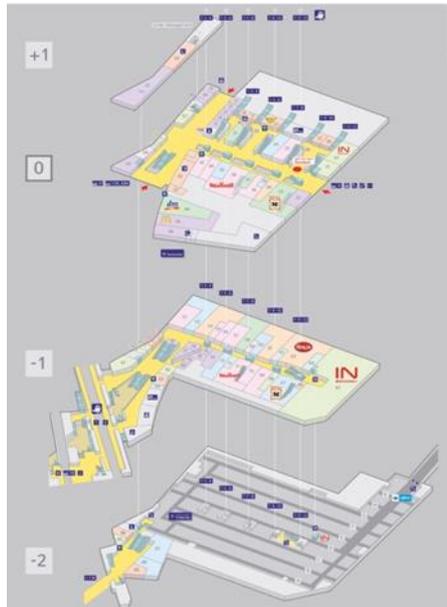
Piktogramm zur Eisenbahn



In der Wegeleitung am Hauptbahnhof Wien werden – mit Ausnahme der Abfahrts- und Ankunftsmonitore, bei denen die Logos der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufscheinen – weder die Z** noch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen namentlich oder bildlich angeführt.

Der aus vier Ebenen (Untergeschoss 2, Untergeschoss 1, Erdgeschoss, Obergeschoss) bestehende Hauptbahnhof Wien ist Umsteigepunkt zwischen Personennah- und Fernverkehr. Die Bahnsteige, von denen die Personenzüge abfahren und ankommen, befinden sich einerseits im Untergeschoss 1 (Bahnsteige 1 und 2) und andererseits im Obergeschoss (Bahnsteige 3-12). Die im Untergeschoss 1 befindlichen Bahnsteige 1 und 2 werden, neben

den X1**-Fernverkehrszügen der X**, auch von Zügen des Nah- und Regionalverkehrs (Regional-, Rex- und S-Bahn-Züge) der Z** befahren. Die im Obergeschoss situierten Bahnsteige 3 bis 12 werden sowohl von Nahverkehrs- (Regional-, Rex- und S-Bahn-Züge) und Fernverkehrszügen (Railjet, Eurocity etc) der Z** als auch von Fernverkehrszügen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren.



Monitore an jedem der im Obergeschoss befindlichen Bahnsteige 3 bis 12 liefern Informationen über die Abfahrtsbahnsteige. Darüber hinaus lotsen an jedem der neun Bahnsteige Hinweisschilder (Piktogramm zur Eisenbahn mit Bahnsteignennung/Richtungspfeil sowie S-Bahn Symbol) von diesem Bereich kommende Fahrgäste zu den Bahnsteigen 1 und 2.

Im Erdgeschoss des Hauptbahnhofs Wien befinden sich der Infopoint sowie Verkaufsräume. Unmittelbar im Eingangs-/Ausgangsbereich „Favoritenstraße/ Sonnwendgasse“ befinden sich zweimal vier Monitore. Zusätzlich gibt es vor jedem Aufgang zu den Bahnsteigen 3 bis 12 je zwei Monitore. In den Wartezonen zwischen den Bahnsteigaufgängen 5-6 und 7-8 sowie zwischen den Bahnsteigaufgängen 9-10 und 11-12 befinden sich je zwei Monitore. In der großen Bahnhofshalle mittig zwischen den Ein-/Ausgängen „Canettistraße/ G. Fröhlich-Sandner-Straße“ und „Südtiroler Platz“ sind weitere vier Mal vier Monitore vorhanden. Zusätzlich sind in der Bahnhofshalle vier überdimensionale Monitore angebracht.

Im Untergeschoss 1 befindet sich der Zugang zu Bahnsteig 2. Ankommend aus dem Untergeschoss 2 lotst das Wegeleitsystem die Fahrgäste mit einem Hinweisschild quer zum Verkehrsstrom über Kopf zu den Bahnsteigen 3 bis 12, in entgegengesetzter Richtung weist das Wegeleitsystem die Fahrgäste mit einem Hinweisschild quer zum Verkehrsstrom über Kopf zu den Bahnsteigen 1 und 2. Ein im Untergeschoss 1 befindlicher Bahnstabsplan gibt darüber hinaus einen Überblick über die Lage der Bahnsteige.

Im Untergeschoss 2 befindet sich der Zugang zur U-Bahn sowie zum Bahnsteig 1. Von der U-Bahn Station „Südtiroler Platz — Hauptbahnhof“ kommend weist das Wegeleitsystem mit einem Hinweisschild quer zum Verkehrsstrom über Kopf darauf hin, dass sich der Zugang zu

Bahnsteig 1 rechts befindet und die Bahnsteige 2 bis 12 weiter geradeaus erreicht werden können. Der Lift-Aufgang zu Bahnsteig 1 ist ebenso gekennzeichnet. Wählt man nicht die Abzweigung zu Bahnsteig 1, sondern geht geradeaus zu den Bahnsteigen 2 bis 12 weiter, passiert man die Abzweigungsmöglichkeit zu Bahnsteig 2. Nach den Zugangsmöglichkeiten zu Bahnsteig 1 und 2 verweist das Wegeleitsystem auf die weiteren Bahnsteige 3 bis 12. Von der Parkgarage aus kommend weist das Wegeleitsystem auf die Bahnsteige 1 und 2 hin sowie zu den Bahnsteigen 3 bis 12.

Bei zumindest zwei Hinweisschildern, die den Fahrgast zu den Bahnsteigen 1 und 2 lotsen sollen, ist lediglich das Schnellbahnsymbol, aber nicht das allgemeine Eisenbahnsymbol angeführt.

Der Begriff „S-Bahn“ bezeichnet eine Zuggattung des Nahverkehrs, die in Ballungsräumen verkehrt. Charakteristisch für die S-Bahn ist der geringere Haltestellenabstand, die höhere Taktfrequenz und kürzere Linienlängen im Vergleich zum übrigen Schienenpersonennahverkehr. Bei dem in der Wegeleitung am Hauptbahnhof Wien angeführten S-Bahn-Symbol handelt es sich nicht um eine geschützte Bildmarke der Z**.

Für die „S-Bahn Wien“ wurde ursprünglich ein blaues, eckiges Logo geschaffen. Mit der Einführung von S-Bahn-Systemen außerhalb Wiens entstand ein neues Logo mit abgerundetem „S“ und einem hellblauen Hintergrundfarbton. Auf den Hinweisschildern am Wiener Hauptbahnhof ist das Logo mit dem abgerundeten „S“ und dem hellblauen Hintergrundfarbton angeführt. Das eckige Logo ist nur noch in jenen Bereichen des Hauptbahnhof Wiens vorzufinden, die im Eigentum der Wiener Linien stehen (Bahnsteigzugangstunnel zum Hauptbahnhof Wien von der U-Bahn kommend im Untergeschoss 2).

In Österreich sind diverse Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Zuggattung „S-Bahn“ und dem neuen S-Bahn-Logo mit abgerundetem „S“ und hellblauen Hintergrundfarbton unterwegs. Die „S-Bahn Salzburg“ wird sowohl von der T**, der Z** als auch der B**geführt. Die „S-Bahn Oberösterreich“ wird gemeinsam von der S** und der Z** betrieben. Die „S-Bahn Steiermark“ wird gemeinsam von der G**, der ST**und der Z** betrieben. Darüber hinaus wird das S-Bahn-Symbol, mit entsprechenden landestypischen Spezifikationen, europaweit verwendet und steht einheitlich für Schnellbahn.



Die Wort-Bild-Marke „X**“ der X** ist seit dem 14.08.2009 im öffentlichen Markenregister des österreichischen Patentamtes unter der Register-Nr 252409 registriert und wurde im österreichischen Markenanzeiger veröffentlicht. Markeninhaber ist die X**. Bei der Linienbezeichnung „X1**“ handelt es sich um keine eingetragene Marke.

Die Y** ist auch Betreiberin des Bahnhofs Wien Mitte. Im dortigen Informations- und Wegeleitsystem kommt die Bildmarke des CAT vor. In Wien Mitte verkehren ua Fernverkehrszüge der X**, Züge des Eisenbahnverkehrsunternehmens City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., die zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien im Halbstundentakt geführt werden, sowie Regional- und S-Bahn-Züge der Z** . Sowohl am Flughafen Wien als auch in Wien Mitte fahren die CAT-Züge von Bahnsteigen ab, die jeweils nur von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. befahren werden.

Da der Sachverhalt in den entscheidungswesentlichen Punkten hinreichend geklärt ist, hat die Schienen-Control Kommission von weiteren Ermittlungen Abstand genommen.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen betreffend die neue Linie „X1**“ der X** sind amtsbekannt und unbestritten.

Die Feststellung, dass die X** von Fahrgästen die Rückmeldung erhalten hat, dass diese einen falschen Weg (Umweg) gehen, bis sie den richtigen Abfahrtsbahnsteig finden, stützt sich auf das Vorbringen der X** im Rahmen des Gesprächs gemäß § 74 Abs 3 EisbG bei der Schienen-Control Kommission am 07.11.2018 sowie auf das Vorbringen der X** in ihrem Schriftsatz vom 23.08.2018.

Die Feststellung, dass bei der Y** unter jährlich ca 4.500 eintreffenden Beschwerden keine Beschwerde eingelangt ist, die das Auffinden der Abfahrtsbahnsteige der X** zum Thema hatte, gründet sich auf das Vorbringen der Y** im Rahmen des Gesprächs mit der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs 3 EisbG am 07.11.2018.

Die Feststellungen zum Inhalt des Punkt 3.1 des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2018 gründen sich auf die Einsicht in diesen Produktkatalog, der auf der Internetseite der Y** abrufbar ist und dessen Inhalt unbestritten ist.

Ebenfalls amtsbekannt und unbestritten sind die Feststellungen betreffend den Aufbau des Hauptbahnhofs Wien und dessen Informations- und Wegeleitsystem und die Feststellungen betreffend die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die vom Hauptbahnhof Wien Personenzüge führen.

Die Feststellungen betreffend die S-Bahn und das S-Bahn-Symbol können ebenfalls als amtsbekannt vorausgesetzt werden.

Die Tatsachenfeststellungen betreffend die Wort-Bild-Marke „X**“ der X** gründen sich auf die Einsicht in das Markenregister des österreichischen Patentamtes.

Ebenfalls amtsbekannt und unbestritten sind die Feststellungen betreffend den Bahnhof Wien Mitte und die Feststellungen betreffend die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die vom Hauptbahnhof Wien Personenzüge führen.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 81 Abs 2 Eisenbahngesetz 1957 (in der Folge EisbG) obliegen der Schienen-Control Kommission die ihr im 2., 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten.

Gemäß § 74 Abs 1 Z 4 EisbG hat die Schienen-Control Kommission auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen.

Mit der Novelle BGBl I 137/2015 wurde der Maßstab für die Wettbewerbsüberwachung durch die Schienen-Control Kommission neu formuliert. Nunmehr wird nicht nur auf das diskriminierende Verhalten abgestellt, sondern allgemeiner auf Verstöße gegen Rechtsvorschriften (und zwar auf Verstöße gegen Bestimmungen des EisbG, unions- und sonstiges völkerrechtswidriges Verhalten). Damit wird nach dem Wortlaut des § 74 EisbG iDF BGBl I 137/2015 nicht nur die Diskriminierung im engeren Sinn erfasst, sondern allgemeiner auch sonstige Zuwiderhandlungen gegen einschlägige Rechtsvorschriften einbezogen (vgl ErlRV 841 BlgNR XXV. GP, S 11).

§ 74 EisbG regelt die Zuständigkeiten der Regulierungsbehörde und setzt damit Art 56 der RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums um. Gemäß Art 56 Abs 1 der RL 2012/34/EU kann ein Antragsteller die Regulierungsstelle befassen, wenn er der Auffassung ist, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein. Er kann die Regulierungsstelle insbesondere (unter anderem) mit Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des **Betreibers einer Serviceeinrichtung** betreffend die Zugangsregelungen gemäß Art 10 bis 13 und den Zugang zu Leistungen gemäß Art 13 und die dafür erhobenen Entgelte befassen.

Gemäß Art 13 Abs 2 der RL 2012/34/EU ermöglichen die Betreiber von Serviceeinrichtungen allen Eisenbahnunternehmen unter **Ausschluss jeglicher Diskriminierung** Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu den in Anhang II Z 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

Gemäß § 62a Abs 1 EisbG ist Betreiber einer Serviceeinrichtung, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt. Bei einem Betreiber einer Serviceeinrichtung iSd § 62a EisbG kann es sich beispielsweise um ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen handeln. Die Begriffsbestimmung folgt den Vorgaben aus Art 3 Z 12 in Verbindung mit Anhang II der RL 2012/34/EU (vgl ErlRV 841 BlgNR XXV. GP, S 8).

Soweit die Y** im dargelegten Rahmen Informations- und Wegeleitsysteme in Personenbahnhöfen zur Verfügung stellt, ist sie Betreiberin einer Serviceeinrichtung iSd § 62a Abs 1 EisbG.

Anhang II der RL 2012/34/EU regelt unter dessen Z 2 jene Leistungen, die unter dem Titel der Serviceleistungen zu erbringen sind. Anhang II Z 2 lit a enthält „Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf“.

§ 58b Abs 1 EisbG sieht, in Umsetzung des Art 13 Abs 2 der RL 2012/34/EU vor, dass der Betreiber einer Serviceeinrichtung unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzuganges, zu seinen Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen hat, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden. § 58b Abs 1 Z 1 EisbG enthält – in Umsetzung des Anhangs II Z 2 lit a der RL 2012/34/EU – den Tatbestand „Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf“.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen X** hat eine Beschwerde bei der Regulierungsstelle eingebracht, da es der Auffassung ist durch die Ablehnung der Anbringung einer Beschilderung „zur X**“ oder „zu X1**“ am Hauptbahnhof Wien diskriminiert worden zu sein, zumal nach Ansicht der X** für Kunden der Z** ein Wegeleitsystem geschaffen worden sei, das Fahrgästen den Weg zur S-Bahn in die entsprechende Fahrtrichtung (Floridsdorf oder Meidling) weise, da das blau-weiße S-Bahn-Symbol eine Bildmarke der Z** darstellen würde.

Bei den streitgegenständlichen Leistungen rund um das Wegeleitsystem für Kunden der Eisenbahn in dem Personenbahnhof Wien Hauptbahnhof handelt es sich um Serviceleistungen, die in der Serviceeinrichtung Personenbahnhof gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG erbracht werden. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission kann die Entscheidung darüber, ob es sich bei einem Wegeleitsystem um eine „Einrichtung für die Anzeige von Reiseauskünften“ iSd § 58b Abs 1 Z 1 EisbG handelt oder nicht, dahinstehen, da die Leistungen rund um das Wegeleitsystem jedenfalls unter den Oberbegriff „Personenbahnhof“ iSd § 58b Abs 1 Z 1 EisbG zu subsumieren sind. Die Serviceleistung besteht in der Zurverfügungstellung von ortsfesten Anlagen in Form von Hinweisschildern durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission für die Beschwerde ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Zum Spruchpunkt 1):

Auslegung des Antrags:

Der von der X** eingebrachte Antrag vom 23.08.2018, die Schienen-Control Kommission möge als zuständige Wettbewerbsaufsichtsbehörde der Y** gemäß § 74 Abs 1 EisbG das diskriminierende Verhalten untersagen, sowie die Auflage erteilen, ein Wegeleitsystem zu

schaffen, welches geeignet ist, Fahrgäste der X** in Wien Hauptbahnhof zu den unterirdischen Bahnsteigen 1 und 2 zu lotsen, bedarf zunächst der Auslegung.

Bei der Ermittlung von Rechtsqualität und Inhalt eines Anbringens gemäß § 13 AVG kommt es nach der Judikatur nicht auf die Bezeichnung durch den Einschreiter bzw auf „zufällige Verbalformen“ (VwGH 15.6.2004, 2003/18/0321), sondern auf den Inhalt der Eingabe an (VwGH 18.9.2002, 2000/07/0086; 6.11.2006, 2006/09/0094; 19.9.2013, 2011/01/0146), also auf das daraus erkenn- und erschließbare Ziel des Einschreiters (VwGH 22.3.2000, 99/04/0203). Entscheidend ist, wie die Erklärung unter Berücksichtigung der konkreten gesetzlichen Regelung, des Verfahrenszwecks und der Aktenlage objektiv verstanden werden muss (VwGH 24.1.1994, 93/10/0192; 6.11.2001, 97/118/0160).

Der Beschwerde der X** vom 23.08.2018 kann bei objektiver Betrachtung entnommen werden, dass die Weigerung der Y** ein Wegeleitsystem anzubringen, das die Fahrgäste der X** zu deren Zügen mittels Hinweisschildern „zur X**“ oder „zu X1**“ lotsen soll, als diskriminierendes Verhalten gewertet wird.

Unter Zugrundelegung der Beschwerde ist der Antrag der X** dahingehend auszulegen, dass die Regulierungsstelle die Ablehnung der Y** die oben beschriebenen Änderungen am Wegeleitsystem vorzunehmen, untersagen soll. Da die X** die von ihr angestrebten Adaptionen am Wegeleitsystem mit der bloßen Untersagung des behaupteten diskriminierenden Verhaltens zweifelsohne nicht erreichen würde, wird seitens der X** beantragt die Schienen-Control Kommission möge der Y** die Auflage erteilen, ein Wegeleitsystem zu schaffen, welches geeignet ist, Fahrgäste der X** in Wien Hauptbahnhof zu den unterirdischen Bahnsteigen 1 und 2 zu lotsen. Aus oben Gesagtem erhellt, dass das zu schaffende Wegeleitsystem als geeignet betrachtet werden würde, wenn es Hinweisschilder „zur X**“ oder „zu X1**“ beinhalten würde.

Zur Diskriminierung:

Die von der X** behauptete Diskriminierung liegt nicht vor. Wie oben dargelegt, fordert die X** das Anbringen von Beschilderungen „zur X**“ oder „zu X1**“ am Hauptbahnhof Wien durch die Y** mit dem Argument, dass für die Z** am Hauptbahnhof Wien ein unternehmensbezogenes Wegeleitsystem, welches Kunden zu deren S-Bahn-Zügen führen würde, angebracht wurde.

Vorliegend ist weder eine Benachteiligung der X** gegenüber der Z** noch gegenüber einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erkennen. Die Y** bietet am Hauptbahnhof Wien die Serviceleistung Wegeleitsystem diskriminierungsfrei an. Das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien ist, soweit es die Beschilderungen betrifft, einheitlich unternehmensneutral ausgestaltet. Die Auferlegung der beantragten Maßnahmen betreffend das Wegeleitsystem erachtet die Schienen-Control Kommission demnach als nicht gerechtfertigt.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 26.03.2012 zur Zl 2011/03/0152 ausgesprochen hat, verlangt das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechtes gehört, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich

behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (mwN). Mit Erkenntnis vom 18.05.2004 zur Zl 2000/17/0144 hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH das Diskriminierungsverbot nur ein besonderer Ausdruck des allgemeinen Gleichheitssatzes im Gemeinschaftsrecht ist, der besagt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, es sei denn, dass eine unterschiedliche Behandlung objektiv gerechtfertigt wäre (mwN).

Der Einwand der X**, für Kunden der Z** werde ein unternehmensbezogenes Wegeleitsystem bereitgestellt, ist daher unzutreffend. Bei dem auf den Hinweisschildern im Hauptbahnhof Wien befindlichen S-Bahn-Piktogramm handelt es sich weder um eine geschützte Bildmarke der Z** iSd § 1 MSchG noch weist das S-Bahn-Symbol Unternehmensbezug auf. Der Begriff „S-Bahn“ steht allgemein für Schnellbahn und bezeichnet eine Zuggattung des Regionalverkehrs, die in Ballungsräumen verkehrt.

In Österreich erbringen nicht nur die Z**, sondern diverse andere Eisenbahnverkehrsunternehmen unter dem Systembegriff „S-Bahn“ Personenverkehrsdienstleistungen. So wird etwa die „S-Bahn Salzburg“ sowohl von der Salzburg AG, der Z** als auch der Berchtesgadener Land Bahn GmbH bedient. Die „S-Bahn Oberösterreich“ wird gemeinsam von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. und der Z** betrieben. Die „S-Bahn Steiermark“ wird gemeinsam von der G**, der ST** und der Z** betrieben. Das S-Bahn-Symbol wird darüber hinaus nicht nur in Österreich verwendet, sondern kommt vielmehr – mit entsprechenden landestypischen Spezifikationen – europaweit zur Anwendung und steht einheitlich für Schnellbahn.

Eine Diskriminierung durch das Wegeleitsystem in seiner derzeitigen Ausgestaltung vermag die X** auch nicht mit ihren Ausführungen zu begründen, wonach die vorgeschlagene Beschilderung „X1**“ keine Bildmarke, sondern vielmehr eine Linienbezeichnung, vergleichbar mit der S-Bahn, darstellen würde. Zutreffend ist, dass es sich bei „X1**“, anders als bei der Wort-Bild Marke „X**“, nicht um eine Bildmarke der X** iSd § 1 MSchG handelt. Dennoch ist eine solche Beschilderung aufgrund des augenscheinlichen Bezuges zu dem Unternehmen X** mit der Vorgabe der Y** dem Kunden ein unternehmensneutrales Wegeleitsystem zur Verfügung zu stellen, nicht in Einklang zu bringen.

Der Hauptbahnhof Wien stellt keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Wegeleitsystem bereit, das auf unternehmensbezogenen Produktlinien oder Produktionskonzepten beruht. Es wird lediglich ein Wegeleitsystem bereitgestellt, das Zuggattungen, Zielbahnhöfe und Richtungsanzeigen (Meidling oder Floridsdorf) anführt. Dem vorgenommenen Vergleich der X** der Linie „X1**“ mit der S-Bahn durch die X** ist zu entgegnen, dass es sich bei der S-Bahn um keine Linienbezeichnung, sondern vielmehr um eine Zuggattung des Regionalverkehrs handelt (siehe oben). In diesem Kontext ist darauf zu verweisen, dass es sich bei der im Wegeleitsystem angeführten S-Bahn um eine Zuggattung handelt, der eine wichtige Mobilitätsverknüpfungsfunktion zukommt, da bei Nahverkehrshalten in Ballungszentren Streckenbänder wichtige Umsteigerelationen und Ziele im räumlichen Netz darstellen. Aus diesem Grund verweisen auch die Wiener Linien auf die S-Bahn-Linien und bilden sie in ihrem Netzplan ab.

In dem Umstand, dass die Anzeigen der Monitore beginnend mit dem 20.08.2018 um das Logo des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens ergänzt wurden, vermag die Schienen-Control Kommission keinen Widerspruch zum Grundsatz der Unternehmensneutralität des Wegeleitsystems erkennen, zumal die Monitore eine Komponente des Informationssystems am Hauptbahnhof Wien darstellen und das verfahrensgegenständliche Wegeleitsystem ergänzen. Darüber hinaus können die Anzeigen der Monitore, anders als die Hinweisschilder, binnen kurzem ohne erheblichen (Kosten-)Aufwand beliebig verändert werden.

Dass das Wegeleitsystem nicht unternehmensbezogen ausgestaltet sind, ist im Hinblick auf mögliche künftige Wechsel bei den die Verkehrsleistungen erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnsteigänderungen sachgerecht, zumal die Änderungen mit zusätzlichen Kosten und zusätzlichem Aufwand verbunden wären. Andernfalls müssten die Hinweisschilder laufend bzw. zumindest bei jedem Netzfahrplanwechsel angepasst werden.

Nach den Feststellungen der Schienen-Control Kommission ist das Wegeleitsystem der ÖBB-Infrastruktur AG, bis auf zwei Ausnahmen, umfassend ausgestaltet und hält die für den Fahrgast erforderlichen Informationen bereit. Die Fahrgäste haben zunächst die Möglichkeit an über sechzig Monitoren die Informationen über ihren Abfahrtsbahnsteig einzuholen. Ferner steht ihnen ein Infopoint zur Verfügung. Die vielerorts angebrachten Hinweisschilder mit dem Piktogramm „zur Eisenbahn“ mit Bahnsteigkennzeichnung sind sodann dazu geeignet, die Fahrgäste zu den Bahnsteigen 1 und 2 zu lotsen, zumal Piktogramme auf Hinweisschildern wesentlich schneller wahrgenommen und verstanden werden als Texte. Darüber hinaus benötigen sie weniger Darstellungsfläche, als vergleichbare Texte.

Piktogramme stellen auch für orts- und sprachunkundige Fahrgäste aussagekräftige Informationen in verständlicher Weise zur Verfügung. Das Wegeleitsystem soll es dem Fahrgast ermöglichen sich am Bahnhof zu orientieren. Es muss demgemäß leicht verständlich und unmissverständlich ausgestaltet sein, um eine störungsfreie Nutzung des Bahnhofs zu gewährleisten. Für die Fahrgäste ist die Vertrautheit und damit das Wiederkehren gleicher Informationen und Durchgängigkeit an allen Stellen wichtig. Diesem Ziel würde ein Wegeleitsystem widersprechen, das explizit auf einzelne Unternehmen verweist. Es käme zu einer Informationsflut, die die oben angeführten Ziele des Wegeleitsystems konterkarieren würde. Ein Wegeleitsystem, das unternehmensbezogen wäre, würde bei Bahnsteigen, die von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren und somit von unterschiedlichen Fahrgästen genutzt würden, zu Verwirrungen führen, weil die Informationen im Interesse der Fahrgäste nicht mehr rasch und einfach nachzuvollziehen wären.

Zutreffend ist das Vorbringen der X**, wonach alle anderen Fernverkehrszüge der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Bahnsteigen 3 bis 12 abfahren. Dabei verabsäumt die X** zu erwähnen, dass die Bahnsteige 3 bis 12 sowohl von Fernverkehrs- (Railjet, Eurocity etc) als auch von Nahverkehrszügen (Regional-, Rex- und S-Bahn-Züge) der Z** befahren werden. Die Bahnsteige 3 bis 12 dienen demnach nicht ausschließlich dem Fernverkehr, sondern werden auch von Nahverkehrszügen angefahren. Dass dies zu einer Desorientierung bei den Fahrgästen führen würde, konnte nicht festgestellt werden.

Im Übrigen konnte die X** auch nicht die Anzahl der an sie gerichteten Beschwerden beziffern, da sie dem Personal der X** am Hauptbahnhof auf informellem Wege zur Kenntnis gebracht werden. Dieser Umstand deutet darauf hin, dass es sich um eine tendenziell geringe Anzahl an Beschwerden betreffend das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien handelt. Dass unter jährlich ca 4.500 bei der ÖBB-Infrastruktur AG, als Betreiberin der verfahrensgegenständlichen Serviceeinrichtung, eintreffenden Beschwerden bisher keine eingelangt ist, die das Auffinden der Abfahrtsbahnsteige der X** zum Thema hatte, lässt darauf schließen, dass die Anzahl der Fahrgäste, die den Zugang zum jeweiligen Abfahrtsbahnsteig nicht auffinden können, gering ist.

Der geschilderte Umweg der Fahrgäste kommt nach Auffassung der Schienen-Control Kommission dadurch zustande, dass sich vereinzelt Fahrgäste zu spät über ihren Abfahrtsbahnsteig informieren, und einen falschen Weg einschlagen, zB sich intuitiv zur Bahnhofshalle des Hauptbahnhofs Wien begeben, in der Erwartung, dass sich dort der Zugang zum Fernverkehrszug befindet. In diesem Fall ist aber nicht das Wegeleitsystem in seiner derzeitigen Ausgestaltung ursächlich für den Umweg der Fahrgäste, sondern die Nichtnutzung der am Hauptbahnhof Wien in großer Vielzahl vorhandenen Monitore, die Auskunft über die Abfahrtsbahnsteige liefern.

Das Wegeleitsystem am Bahnhof Wien Mitte ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Davon abgesehen handelt es sich um unterschiedliche Sachverhalte. Sowohl am Flughafen Wien als auch in Wien Mitte fahren die CAT-Züge von Bahnsteigen ab, die jeweils nur von Zügen des Eisenbahnverkehrsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. angefahren werden.

Aus den dargelegten Gründen erscheint das Vorgehen der Y** sachlich gerechtfertigt und der verfahrensgegenständliche Antrag der X** somit unbegründet. Daher war spruchgemäß zu entscheiden.

Zum Spruchpunkt 2):

Im Spruchpunkt 2) wird der Y** die Herstellung eines rechtskonformen Zustandes aufgetragen. Zugleich wird ihr damit ein gegen das EisbG verstoßendes Verhalten, nämlich vergleichbare Sachverhalte unterschiedlich zu behandeln, untersagt und ein diesen Rechtsnormen entsprechendes Verhalten auferlegt. Bei zumindest zwei Hinweisschildern, die den Fahrgast zu den Bahnsteigen 1 und 2 lotsen sollen, ist nach den Feststellungen der Schienen-Control Kommission lediglich das Schnellbahnsymbol, aber nicht das allgemeine Eisenbahnsymbol angeführt.

Das Diskriminierungsverbot verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt ist. Für die Schienen-Control Kommission ist keine sachliche Rechtfertigung dafür ersichtlich, dass bei dem Großteil der Hinweisschilder, die den Fahrgast zur Eisenbahn lotsen sollen, insbesondere jenen Hinweisschildern, welche den Fahrgast zu den Bahnsteigen 3 bis 12 lotsen sollen, ein Eisenbahnsymbol angeführt ist, während es bei zumindest zwei Hinweisschildern, die den Fahrgast zu den Bahnsteigen 1 und 2 lotsen sollen, fehlt. Vor dem Hintergrund, dass gerade Piktogramme für orts- und sprachunkundige Fahrgäste aussagekräftige und

unmissverständliche Informationen zur Verfügung stellen und die Informationen im Interesse der Fahrgäste rasch und einfach nachvollziehbar sein müssen, was spruchgemäß zu entscheiden.

Im Spruchpunkt 2) wird der Y** demgemäß aufgetragen das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien dahingehend zu ergänzen, dass die Hinweisschilder, welche den Fahrgast zu den Bahnsteigen 1 und 2 lotsen sollen, und bei denen lediglich das blau-weiße Schnellbahnsymbol angeführt ist, um das Eisenbahnsymbol zu ergänzen sind.

Die Umsetzung des im Spruchpunkt 2) erteilten Auftrages, ist unter Berücksichtigung allfälliger Vergabe- und Lieferfristen innerhalb von drei Monaten möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die Y** zu verpflichten, diesen Auftrag innerhalb von drei Monaten umzusetzen.

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,-.

Schienen-Control Kommission

Wien, am 10.12.2018

Der Vorsitzende:
Dr. Robert Streller

Ergeht an:

Y** mit RSb

X** mit RSb

z.A.

