

TE Vwgh Erkenntnis 2012/3/26 2011/03/0152

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.03.2012

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E07103000;
E3L E07203020;
E3L E07204000;
E6j;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

32001L0014 Fahrwegkapazität-RL Nutzungsentgelt Eisenbahninfrastruktur Art2 litb;
32001L0014 Fahrwegkapazität-RL Nutzungsentgelt Eisenbahninfrastruktur Art22;
32001L0014 Fahrwegkapazität-RL Nutzungsentgelt Eisenbahninfrastruktur Art25;
32001L0014 Fahrwegkapazität-RL Nutzungsentgelt Eisenbahninfrastruktur Art26;
32001L0014 Fahrwegkapazität-RL Nutzungsentgelt Eisenbahninfrastruktur Art30;
62003CJ0017 VEMW VORAB;
AVG §8;
EisenbahnG 1957 §56;
EisenbahnG 1957 §59;
EisenbahnG 1957 §62;
EisenbahnG 1957 §63 Abs1;
EisenbahnG 1957 §65c Abs3;
EisenbahnG 1957 §65c;
EisenbahnG 1957 §65d;
EisenbahnG 1957 §65e;
EisenbahnG 1957 §74;
EURallg;
1. AVG § 8 heute
2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Köhler, über die Beschwerde

der I Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Rotenturmstraße 29/9, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 27. Mai 2011, ZI SCK-WA-11-014, betreffend eine wettbewerbsaufsichtsbehördliche Maßnahme nach § 74 EibG (mitbeteiligte Partei: L Gesellschaft in M, vertreten durch Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Mölker Bastei 5; weitere Partei: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Köhler, über die Beschwerde der römisch eins Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Rotenturmstraße 29/9, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 27. Mai 2011, ZI SCK-WA-11-014, betreffend eine wettbewerbsaufsichtsbehördliche Maßnahme nach Paragraph 74, EibG (mitbeteiligte Partei: L Gesellschaft in M, vertreten durch Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Mölker Bastei 5; weitere Partei: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 und der Mitbeteiligten Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Nach den - unstrittigen - Feststellungen im angefochtenen Bescheid beabsichtigt die Beschwerdeführerin im Jahr 2012 eine Generalsanierung der Brennerstrecke (Innsbruck Hbf - Brenner). Für den Zeitraum von 6. August 2012 bis 10. September 2012 ist eine Gesamtsperre der Strecke vorgesehen, für den Zeitraum von 11. Juni 2012 bis 6. August 2012 und von 10. September 2012 bis 30. September 2012 ein eingleisiger Betrieb der Strecke.

Mit dem angefochtenen Bescheid erklärte die belangte Behörde - zusammengefasst - jene Bestimmungen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der Beschwerdeführerin gemäß §§ 56, 63 Abs 1, 74 Abs 1 Z 1 und 3 Eisenbahngesetz 1957 (EibG) für unwirksam, mit denen für die Zeit des geplanten eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke (Innsbruck Hbf - Brenner) infolge der genannten Sanierungsarbeiten auf der Brennerstrecke ein Vorrang der Züge der "Rollenden Landstraße" vorgesehen worden ist. Gleichzeitig trug sie der Beschwerdeführerin auf, die bezug habenden Bestimmungen binnen fünf Arbeitstagen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 zu entfernen und bei der Trassenzuweisung weder diese noch vergleichbare Bestimmungen anzuwenden. Mit dem angefochtenen Bescheid erklärte die belangte Behörde - zusammengefasst - jene Bestimmungen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der Beschwerdeführerin gemäß Paragraphen 56, 63, Absatz eins, 74, Absatz eins, Ziffer eins und 3 Eisenbahngesetz 1957 (EibG) für unwirksam, mit denen für die Zeit des geplanten eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke (Innsbruck Hbf - Brenner) infolge der genannten Sanierungsarbeiten auf der Brennerstrecke ein Vorrang der Züge der "Rollenden Landstraße" vorgesehen worden ist. Gleichzeitig trug sie der Beschwerdeführerin auf, die bezug habenden Bestimmungen binnen fünf Arbeitstagen aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 zu entfernen und bei der Trassenzuweisung weder diese noch vergleichbare Bestimmungen anzuwenden.

Begründend führte sie aus, die Mitbeteiligte habe mit Schreiben vom 14. Februar 2011 eine "Beschwerde gegen die Schienennetznutzungsbedingungen für das Jahr 2012" an die belangte Behörde erstattet, in der sie im Wesentlichen geltend gemacht habe, dass die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 veröffentlichten Priorisierungsregeln für Züge der "Rollenden Landstraße" während des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke nicht wettbewerbsneutral ausgestaltet seien. Unter Ziffer 3.5.1.2 "Streckenspezifische Informationen" werde eine Durchführungsgarantie für die Verkehre der "Rollenden Landstraße" gegeben, die zu Lasten der internationalen unbegleiteten kombinierten Verkehre und der Wagenladungsverkehre via Brennerachse ausgestaltet sei. Auch die für die Dauer der Bauarbeiten auf der Brennerachse vorgesehene Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" vor internationalen Güterverkehren sei wettbewerbsverzerrend.

Die belangte Behörde habe daraufhin von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eingeleitet.

Im Folgenden gab die belangte Behörde die Stellungnahmen der Beschwerdeführerin und die Äußerung der Mitbeteiligten dazu wieder und traf (unter anderem) folgende Sachverhaltsfeststellungen (Anonymisierungen durch den Verwaltungsgerichtshof):

"...

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 (der Beschwerdeführerin), abrufbar auf der Internetseite ..., enthalten in Kapitel 3.5.1.2 ('Streckenspezifische Informationen') einen Abschnitt zur Generalsanierung der Brennerstrecke, der auszugsweise wie folgt lautet:

'(...)

Auswirkungen:

(...)

Die Verkehre der 'Rollenden Landstraße - RoLa' können außer während der fünfwöchigen Gesamtsperre und der Wochenendsperren weiterhin geführt werden.

(...)

Für die Dauer der Bauarbeiten auf der Brennerachse gelten, abweichend zu Punkt 4.4.1, bei eingleisigem Betrieb folgende Prioritäten und Einschränkungen für die Trassenzuweisung für den Abschnitt Innsbruck - Brenner:

Züge der Rollenden Landstraße

(...)'

Züge der Rollenden Landstraße sind eine Form des begleiteten kombinierten Verkehrs, bei der Lastkraftwagen auf Spezialwagen mit niedriger Ladefläche (Niederflurwagen) befördert werden. Die Fahrer reisen in Begleitwagen mit.

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr werden Ladungseinheiten (zB Container) ohne begleitende Motorfahrzeuge umgeschlagen.

Die Züge der Rollenden Landstraße, die die Brennerstrecke befahren, sind zum Teil internationale Züge und zum Teil nationale Züge. Die Beförderung von Lastkraftwagen über die Brennerstrecke mit Zügen der Rollenden Landstraße wird ausschließlich von der Ö-GmbH angeboten. Die Bestellung von Trassen für Züge der Rollenden Landstraße nimmt die R-AG vor.

Einziger Gesellschafter der Ö-GmbH ist die R-AG. Alleinaktionär sowohl der R-AG als auch der (Beschwerdeführerin) ist die Ö-Holding AG."

Rechtlich folgte die belangte Behörde (nach Darlegung ihrer Zuständigkeiten gemäß § 74 EisbG), gemäß § 56 EisbG habe die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen. Gemäß § 63 Abs 1 EisbG habe die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erfolgen. Rechtlich folgte die belangte Behörde (nach Darlegung ihrer Zuständigkeiten gemäß Paragraph 74, EisbG), gemäß Paragraph 56, EisbG habe die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen. Gemäß Paragraph 63, Absatz eins, EisbG habe die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erfolgen.

Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der Beschwerdeführerin sehe eine Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" vor. Es werde zugesichert, dass alle Züge der "Rollenden Landstraße" während der Dauer des eingleisigen Betriebes der Brennerstrecke geführt werden können. Damit werde bereits implizit eine Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" vor allen anderen Zügen festgelegt, die in der folgenden Bestimmung auch explizit festgelegt werde. Damit wichen diese Bestimmungen vom Grundsatz der Gleichbehandlung ab.

Es sei daher zu prüfen, ob diese Abweichung gerechtfertigt sei. Die Beschwerdeführerin berufe sich dabei auf § 65c Abs 3 EisbG, der für den Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur die Priorisierung bestimmter Verkehrsarten

vorsehe. Es sei daher zu prüfen, ob diese Abweichung gerechtfertigt sei. Die Beschwerdeführerin berufe sich dabei auf Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG, der für den Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur die Priorisierung bestimmter Verkehrsarten vorsehe.

Bei isolierter Betrachtung des § 65c Abs 1 EisbG, der Art 22 Abs 1 der RL 2001/14/EG umsetze, könne man zwar zu dem Ergebnis gelangen, dass Schieneninfrastruktur in jeder Situation für überlastet zu erklären sei, in der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden könne oder abzusehen sei, dass dies in naher Zukunft der Fall sein werde. Werde die Bestimmung jedoch im Zusammenhang mit den §§ 65d und 65e EisbG (bzw der damit umgesetzten Art 25 und 26 RL 2001/14/EG) gelesen, so zeige sich, dass sie sich auf Fälle beziehe, in denen die Gründe für die Überlastung der Schieneninfrastruktur sowie die möglichen Abhilfemaßnahmen noch nicht bekannt seien. Die Gründe seien anhand einer Kapazitätsanalyse zu ermitteln, die möglichen Abhilfemaßnahmen anhand eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. Die Durchführung der Kapazitätsanalyse sowie die Erstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität seien dabei zwingend vorgesehen und lägen nicht im Ermessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dies gehe aus § 65c Abs 2 EisbG hervor, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt wurde, eine Kapazitätsanalyse durchzuführen habe. Ebenso sehe § 65e Abs 1 EisbG zwingend vor, dass ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen sei. Wollte der Gesetzgeber mit dem Begriff der überlasteten Schieneninfrastruktur auch Fälle erfassen, in denen zwar keine ausreichende Kapazität vorhanden sei, jedoch sowohl die Gründe für diesen Umstand als auch die Abhilfemaßnahmen klar auf der Hand lägen, so erschiene es sinnlos, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verpflichten, eine Kapazitätsanalyse und einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Sinnlose Regelungen dürfen dem Gesetzgeber jedoch nicht unterstellt werden. Bei isolierter Betrachtung des Paragraph 65 c, Absatz eins, EisbG, der Artikel 22, Absatz eins, der RL 2001/14/EG umsetze, könne man zwar zu dem Ergebnis gelangen, dass Schieneninfrastruktur in jeder Situation für überlastet zu erklären sei, in der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden könne oder abzusehen sei, dass dies in naher Zukunft der Fall sein werde. Werde die Bestimmung jedoch im Zusammenhang mit den Paragraphen 65 d und 65 e EisbG (bzw der damit umgesetzten Artikel 25 und 26 RL 2001/14/EG) gelesen, so zeige sich, dass sie sich auf Fälle beziehe, in denen die Gründe für die Überlastung der Schieneninfrastruktur sowie die möglichen Abhilfemaßnahmen noch nicht bekannt seien. Die Gründe seien anhand einer Kapazitätsanalyse zu ermitteln, die möglichen Abhilfemaßnahmen anhand eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. Die Durchführung der Kapazitätsanalyse sowie die Erstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität seien dabei zwingend vorgesehen und lägen nicht im Ermessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dies gehe aus Paragraph 65 c, Absatz 2, EisbG hervor, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt wurde, eine Kapazitätsanalyse durchzuführen habe. Ebenso sehe Paragraph 65 e, Absatz eins, EisbG zwingend vor, dass ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen sei. Wollte der Gesetzgeber mit dem Begriff der überlasteten Schieneninfrastruktur auch Fälle erfassen, in denen zwar keine ausreichende Kapazität vorhanden sei, jedoch sowohl die Gründe für diesen Umstand als auch die Abhilfemaßnahmen klar auf der Hand lägen, so erschiene es sinnlos, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verpflichten, eine Kapazitätsanalyse und einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Sinnlose Regelungen dürfen dem Gesetzgeber jedoch nicht unterstellt werden.

Im vorliegenden Fall der geplanten Sanierung der Brennerstrecke sei der Grund, der zu einer Überlastung führen könne, bereits im Vorhinein bekannt, nämlich die Sanierungsarbeiten und die damit einhergehenden Sperren bzw Einschränkungen des Betriebes. Die einzige mögliche Abhilfe für die Überlastung sei ebenfalls bekannt. Sie bestehe darin, die Sanierung möglichst bald abzuschließen.

Auch an den langen Fristen, die für die Erstellung von Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorgesehen seien (jeweils sechs Monate), zeige sich, dass sich die Bestimmungen der §§ 65c bis 65e EisbG auf langfristig bestehende Kapazitätsprobleme bezögen, für die in einem mehrstufigen Verfahren eine Lösung gefunden werden müsse. Für vergleichsweise kurzfristige Kapazitätsengpässe, wie sie im Zusammenhang mit Baustellen auftreten können, wären diese Fristen deutlich zu lang, sodass die Bauarbeiten häufig bereits vor Fertigstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abgeschlossen wären. Auch an den langen Fristen, die für die Erstellung von Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorgesehen seien (jeweils sechs Monate), zeige sich, dass sich die Bestimmungen der Paragraphen 65 c bis 65 e EisbG auf langfristig bestehende Kapazitätsprobleme bezögen, für die in einem mehrstufigen Verfahren eine Lösung gefunden werden müsse. Für vergleichsweise

kurzfristige Kapazitätsengpässe, wie sie im Zusammenhang mit Baustellen auftreten können, wären diese Fristen deutlich zu lang, sodass die Bauarbeiten häufig bereits vor Fertigstellung des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abgeschlossen wären.

Die §§ 65c bis 65e EisbG seien somit auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Damit kämen auch die Priorisierungsregeln des § 65c Abs 3 EisbG nicht zur Anwendung, da diese nur für überlastete Schieneninfrastruktur gelten würden. Die Paragraphen 65 c bis 65 e EisbG seien somit auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Damit kämen auch die Priorisierungsregeln des Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG nicht zur Anwendung, da diese nur für überlastete Schieneninfrastruktur gelten würden.

Eine Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" in der in Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Form wäre jedoch selbst bei überlasteter Schieneninfrastruktur im Sinne des § 65c EisbG nicht zulässig. Die Priorisierungsregeln hätten den diesbezüglichen Vorgaben des § 65c Abs 3 EisbG zu entsprechen. Gemäß § 65c Abs 3 EisbG seien Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, sei nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, sei dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen. Eine Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" in der in Kapitel 3.5.1.2 der Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Form wäre jedoch selbst bei überlasteter Schieneninfrastruktur im Sinne des Paragraph 65 c, EisbG nicht zulässig. Die Priorisierungsregeln hätten den diesbezüglichen Vorgaben des Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG zu entsprechen. Gemäß Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG seien Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, sei nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, sei dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

Die höchste Priorität komme somit den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten zu. Innerhalb aller anderen Verkehrsdienste lege das Gesetz den gesellschaftlichen Nutzen in der Weise fest, dass den grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen die höchste Priorität zukomme. Als nächstes würden die sonstigen, das heißt nationalen Güterverkehrsleistungen priorisiert. Die unterste Priorität komme den Personenverkehrsleistungen zu (sofern sie nicht der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten dienen).

Indem Züge der "Rollenden Landstraße" jedenfalls priorisiert würden, und zwar unabhängig davon, ob es sich um gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne des § 65c Abs 3 EisbG oder um grenzüberschreitende Verkehre handle, widerspreche die Regelung dem § 65c Abs 3 EisbG. Indem Züge der "Rollenden Landstraße" jedenfalls priorisiert würden, und zwar unabhängig davon, ob es sich um gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne des Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG oder um grenzüberschreitende Verkehre handle, widerspreche die Regelung dem Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG.

Da die Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" somit nicht die im EisbG vorgegebenen Voraussetzungen erfülle, verstoße sie gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur und der Gleichbehandlung (§§ 56, 63 Abs 1 EisbG). Da die Priorisierung der Züge der "Rollenden Landstraße" somit nicht die im EisbG vorgegebenen Voraussetzungen erfülle, verstoße sie gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur und der Gleichbehandlung (Paragraphen 56, 63, Absatz eins, EisbG).

Gegen diesen Bescheid wendet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, ihn wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes, hilfsweise wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und erstattete (wie auch die Mitbeteiligte) eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Auf diese Gegenschriften wurde seitens der Beschwerdeführerin noch einmal repliziert.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

I. Zur Parteistellung der L Gesellschaft (Mitbeteiligten) römisch eins. Zur Parteistellung der L Gesellschaft (Mitbeteiligten)

1. Die Beschwerdeführerin bestreitet die Parteistellung der L Gesellschaft und verweist darauf, dass das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren nach § 74 EisbG ausschließlich von Amts wegen durchzuführen sei. Der L Gesellschaft stehe von vornherein weder ein Rechtsanspruch noch ein rechtliches Interesse darauf zu, dass aufsichtsbehördliche Maßnahmen gesetzt würden; sie nehme an diesem Verfahren nicht als Partei iSd § 8 AVG teil. Ihr wäre daher weder ein Recht auf Stellungnahme einzuräumen noch wäre ihr der angefochtene Bescheid zuzustellen gewesen. Auch aus "europarechtlichen Vorgaben" könne - aus näher dargestellten Gründen - im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung abgeleitet werden. Durch die Beteiligung der 1. Die Beschwerdeführerin bestreitet die Parteistellung der L Gesellschaft und verweist darauf, dass das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren nach Paragraph 74, EisbG ausschließlich von Amts wegen durchzuführen sei. Der L Gesellschaft stehe von vornherein weder ein Rechtsanspruch noch ein rechtliches Interesse darauf zu, dass aufsichtsbehördliche Maßnahmen gesetzt würden; sie nehme an diesem Verfahren nicht als Partei iSd Paragraph 8, AVG teil. Ihr wäre daher weder ein Recht auf Stellungnahme einzuräumen noch wäre ihr der angefochtene Bescheid zuzustellen gewesen. Auch aus "europarechtlichen Vorgaben" könne - aus näher dargestellten Gründen - im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung abgeleitet werden. Durch die Beteiligung der

L Gesellschaft als Partei im Verfahren vor der belangten Behörde liege daher ein wesentlicher Verfahrensfehler vor. Hätte sich die belangte Behörde des im EisbG vorgesehenen Verfahrens bedient, wäre sie zu einem für die Beschwerdeführerin günstigeren Ergebnis gelangt. Da der L Gesellschaft schon im Verfahren vor der belangten Behörde keine Parteistellung einzuräumen gewesen wäre, sei diese auch im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof nicht als Mitbeteiligte zu behandeln.

2. Die belangte Behörde hielt im angefochtenen Bescheid fest, das gegenständliche Verfahren nach § 74 EisbG "von Amts wegen" eingeleitet zu haben, wenngleich es durch ein Schreiben der Mitbeteiligten vom 14. Februar 2011 ("Beschwerde gegen die Schienennetznutzungsbedingungen für das Jahr 2012") angeregt worden sei. Im Verfahren selbst räumte die belangte Behörde der Mitbeteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme ein und sie stellte ihr - nach Ausweis der vorliegenden Verwaltungsakten - den angefochtenen Bescheid auch zu. 2. Die belangte Behörde hielt im angefochtenen Bescheid fest, das gegenständliche Verfahren nach Paragraph 74, EisbG "von Amts wegen" eingeleitet zu haben, wenngleich es durch ein Schreiben der Mitbeteiligten vom 14. Februar 2011 ("Beschwerde gegen die Schienennetznutzungsbedingungen für das Jahr 2012") angeregt worden sei. Im Verfahren selbst räumte die belangte Behörde der Mitbeteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme ein und sie stellte ihr - nach Ausweis der vorliegenden Verwaltungsakten - den angefochtenen Bescheid auch zu.

Wenn die Beschwerdeführerin in der zuletzt genannten Vorgangsweise einen Verfahrensfehler zu erkennen vermeint, so kommt diesem Beschwerdevorbringen schon deshalb keine Bedeutung zu, weil die Relevanz des behaupteten Verfahrensmangels für das Verfahrensergebnis nicht einmal ansatzweise aufgezeigt wird.

3. Abgesehen davon teilt der Verwaltungsgerichtshof die Rechtsauffassung der Beschwerdeführerin insbesondere in Bezug auf die Stellung der L Gesellschaft als Mitbeteiligte im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht:

"Parteien" im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof sind - neben dem Beschwerdeführer, der belangten Behörde und (in einem Fall wie dem vorliegenden) dem zuständigen Bundesminister - gemäß § 21 Abs 1 Z 4 VwGG auch die Personen, die durch die Aufhebung des angefochtenen Bescheides in ihren rechtlichen Interessen berührt werden (Mitbeteiligte). "Parteien" im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof sind - neben dem Beschwerdeführer, der belangten Behörde und (in einem Fall wie dem vorliegenden) dem zuständigen Bundesminister - gemäß Paragraph 21, Absatz eins, Ziffer 4, VwGG auch die Personen, die durch die Aufhebung des angefochtenen Bescheides in ihren rechtlichen Interessen berührt werden (Mitbeteiligte).

Rechtliche Interessen der L Gesellschaft am Fortbestand des angefochtenen Bescheides, mit dem Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012 der Beschwerdeführerin, die für die L Gesellschaft nachteilig gewesen wären, für unwirksam erklärt wurden, können aus folgenden Gründen nicht verneint werden:

Die L Gesellschaft ist - nach der Aktenlage nicht strittig - ein Eisenbahnunternehmen, das ein (zumindest)

einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazitäten für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes auf der Brennerstrecke hat. Sie ist damit als "Antragsteller" iSd Art 2 lit b der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ABl L 75, S 29, idF der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, ABl L 315, S 44 (im Folgenden: RL), anzusehen. Die L Gesellschaft ist - nach der Aktenlage nicht strittig - ein Eisenbahnunternehmen, das ein (zumindest) einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazitäten für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes auf der Brennerstrecke hat. Sie ist damit als "Antragsteller" iSd Artikel 2, Litera b, der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, Amtsblatt, L 75, S 29, in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, Amtsblatt, L 315, S 44 (im Folgenden: RL), anzusehen.

Art 30 Abs 2 lit a der RL räumt dem Antragsteller das Recht ein, die Regulierungsbehörde zu befassen, wenn er sich - wie im vorliegenden Fall die L Gesellschaft - durch Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt erachtet. Nach Art 30 Abs 5 der RL hat die Regulierungsstelle über "Beschwerden" zu entscheiden und - innerhalb näher umschriebener Frist - Abhilfemaßnahmen zu treffen. Art 6 leg cit verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten. Artikel 30, Absatz 2, Litera a, der RL räumt dem Antragsteller das Recht ein, die Regulierungsbehörde zu befassen, wenn er sich - wie im vorliegenden Fall die L Gesellschaft - durch Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt erachtet. Nach Artikel 30, Absatz 5, der RL hat die Regulierungsstelle über "Beschwerden" zu entscheiden und - innerhalb näher umschriebener Frist - Abhilfemaßnahmen zu treffen. Artikel 6, leg cit verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung dieser unionsrechtlichen Vorgaben, denen die (nationalen) Vorschriften zu entsprechen haben und die zur Auslegung dieser Regelungen heranzuziehen sind, lässt sich die Rechtsansicht der Beschwerdeführerin, rechtliche Interessen der L Gesellschaft lägen hinsichtlich des Fortbestandes des angefochtenen Bescheides (als Ergebnis eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens nach § 74 EisbG) nicht vor, nicht nachvollziehen. Wäre der vorliegenden Beschwerde Folge zu geben und der angefochtene Bescheid aufzuheben, würde damit wieder jener Zustand herbeigeführt, den die L Gesellschaft in ihrer Eingabe an die belangte Behörde (zu der sie nach den zitierten Bestimmungen der RL jedenfalls berechtigt war und insoweit in der zitierten Richtlinie auch rechtlich schützenswerte Interessen ihrerseits anerkannt wurden) als für sie benachteiligend und wettbewerbswidrig angesehen hatte. Ausgehend davon war der L Gesellschaft daher im verwaltungsgerichtlichen Verfahren die Stellung einer Mitbeteiligten zuzuerkennen. Unter Berücksichtigung dieser unionsrechtlichen Vorgaben, denen die (nationalen) Vorschriften zu entsprechen haben und die zur Auslegung dieser Regelungen heranzuziehen sind, lässt sich die Rechtsansicht der Beschwerdeführerin, rechtliche Interessen der L Gesellschaft lägen hinsichtlich des Fortbestandes des angefochtenen Bescheides (als Ergebnis eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens nach Paragraph 74, EisbG) nicht vor, nicht nachvollziehen. Wäre der vorliegenden Beschwerde Folge zu geben und der angefochtene Bescheid aufzuheben, würde damit wieder jener Zustand herbeigeführt, den die L Gesellschaft in ihrer Eingabe an die belangte Behörde (zu der sie nach den zitierten Bestimmungen der RL jedenfalls berechtigt war und insoweit in der zitierten Richtlinie auch rechtlich schützenswerte Interessen ihrerseits anerkannt wurden) als für sie benachteiligend und wettbewerbswidrig angesehen hatte. Ausgehend davon war der L Gesellschaft daher im verwaltungsgerichtlichen Verfahren die Stellung einer Mitbeteiligten zuzuerkennen.

II. Zur Entscheidung in der Hauptsache (Unwirksamklärung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen) römisch zwei.
Zur Entscheidung in der Hauptsache (Unwirksamklärung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

1. Die für den vorliegenden Fall maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 25/2010, lauten auszugsweise: 1. Die für den vorliegenden Fall maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, Bundesgesetzblatt Nr 60 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus

2010,, lauten auszugsweise:

"Gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 24. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376. Paragraph 24, Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, Bundesgesetzblatt , Nr. 376.

...

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, ... Paragraph 56, Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, ...

...

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten: Paragraph 59, (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten:

1. 1.Ziffer eins

...

2. 2.Ziffer 2

...

3. 3.Ziffer 3

einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, 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 Zugtrassen anzugeben; des Weiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;

1. b)Litera b

Anforderungen an Zugangsberechtigte;

2. c)Litera c

Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des

Zuweisungsverfahren;

3. d) Litera d

Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;

4. e) Litera e

im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;

f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und

g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

...

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Paragraph 62, (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

...

Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen. Paragraph 63, (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

...

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. ... Paragraph 65, (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. ...

...

1. (5) Absatz 5, Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Zugangswerber unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.
2. (6) Absatz 6, Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen. ... Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den im Paragraph 65 c, Absatz 3, geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen. ...

Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung

§ 65a. Die Vorhaltung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, den Auswirkungen dieser Vorhaltung von Fahrwegkapazität auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen. Paragraph 65 a, Die Vorhaltung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, den Auswirkungen dieser Vorhaltung von Fahrwegkapazität auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen.

...

Überlastete Schieneninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der

Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Paragraph 65 c, (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

1. (2) Absatz 2, Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird. Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (Paragraph 65 d,) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (Paragraph 65 e,) umgesetzt wird.
2. (3) Absatz 3, Wurden Entgelte nach § 67 Abs. 2 nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, ist nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Wurden Entgelte nach Paragraph 67, Absatz 2, nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, ist nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen;

Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

1. (4) Absatz 4, Die in Bezug auf überlastete Schieneninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangskriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Kapazitätsanalyse

§ 65d. (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen. Paragraph 65 d, (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

1. (2) Absatz 2, Gegenstand der Analyse sind die Schieneninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Eisenbahnverkehrsleistungen und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Eisenbahnverkehrsleistungen, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsleistungen, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Schieneninfrastruktur.
2. (3) Absatz 3, Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Schieneninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde.

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

§ 65e. (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen: Paragraph 65 e, (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

1. 1.Ziffer eins
die Gründe für die Überlastung;
 2. 2.Ziffer 2
die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
 3. 3.Ziffer 3
den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
 4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Benützungsentgelte.
1. (2) Absatz 2, Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen (Abs. 1 Z 4) ist zu bestimmen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen. Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen (Absatz eins, Ziffer 4,) ist zu bestimmen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.
 2. (3) Absatz 3, Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Einhebung der gemäß § 67 Abs. 2 erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen es Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Einhebung der gemäß Paragraph 67, Absatz 2, erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen es
 1. 1.Ziffer eins
keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
 2. 2.Ziffer 2
mit dem im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.
 3. (4) Absatz 4, Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf jedoch vorbehaltlich der Genehmigung der Schienen-Control Kommission weiterhin diese Entgelte einheben, wenn
 1. der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
 2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

...

Wettbewerbsaufsicht

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen Paragraph 74, (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
 1. 2.Ziffer 2
...
 2. 3.Ziffer 3
diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

1. (2)Absatz 2,Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt."

2. Die Beschwerdeführerin macht im Wesentlichen geltend, entgegen der Rechtsansicht der belangten Behörde komme im gegenständlichen Fall § 65c EisbG zur Anwendung, weil diese Bestimmung auch Situationen wie die vorliegende, in denen Kapazitätsengpässe schon absehbar, aber noch nicht eingetreten seien, betreffe. Eine Kapazitätsanalyse gemäß § 65c Abs 2 EisbG sei gesetzlich nicht zwingend vorgesehen und könne fallbezogen entfallen. § 65c Abs 3 EisbG sehe eine spezielle Vorrangregel für gemeinwirtschaftliche Leistungen vor, zu denen auch die "Rollende Landstraße" zähle. Diese Priorisierung habe sich (zu Recht) in den von der belangten Behörde aufgehobenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gefunden, weshalb der angefochtene Bescheid an inhaltlicher Rechtswidrigkeit leide. 2. Die Beschwerdeführerin macht im Wesentlichen geltend, entgegen der Rechtsansicht der belangten Behörde komme im gegenständlichen Fall Paragraph 65 c, EisbG zur Anwendung, weil diese Bestimmung auch Situationen wie die vorliegende, in denen Kapazitätsengpässe schon absehbar, aber noch nicht eingetreten seien, betreffe. Eine Kapazitätsanalyse gemäß Paragraph 65 c, Absatz 2, EisbG sei gesetzlich nicht zwingend vorgesehen und könne fallbezogen entfallen. Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG sehe eine spezielle Vorrangregel für gemeinwirtschaftliche Leistungen vor, zu denen auch die "Rollende Landstraße" zähle. Diese Priorisierung habe sich (zu Recht) in den von der belangten Behörde aufgehobenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gefunden, weshalb der angefochtene Bescheid an inhaltlicher Rechtswidrigkeit leide.

3. Die belangte Behörde hält dem Beschwerdevorbringen in ihrer Gegenschrift zusammengefasst entgegen, es liege kein Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur iSd § 65c EisbG vor, die Schieneninfrastruktur sei auch nicht gemäß § 65c Abs 1 EisbG für überlastet erklärt worden, Züge der "Rollenden Landstraße" seien - aus näher dargestellten Gründen - keine gemeinwirtschaftlichen Leistungen iSd § 65c Abs 3 EisbG und die Priorisierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hätte sich auf die Hauptverkehrszeiten beschränken müssen. 3. Die belangte Behörde hält dem Beschwerdevorbringen in ihrer Gegenschrift zusammengefasst entgegen, es liege kein Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur iSd Paragraph 65 c, EisbG vor, die Schieneninfrastruktur sei auch nicht gemäß Paragraph 65 c, Absatz eins, EisbG für überlastet erklärt worden, Züge der "Rollenden Landstraße" seien - aus näher dargestellten Gründen - keine gemeinwirtschaftlichen Leistungen iSd Paragraph 65 c, Absatz 3, EisbG und die Priorisierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hätte sich auf die Hauptverkehrszeiten beschränken müssen.

4. Die Mitbeteiligte bestreitet in ihrer Äußerung zunächst die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin unter Hinweis darauf, dass der Beschwerdeführerin kein subjektives Recht auf die Nicht-Aufhebung einzelner Schienennetz-Nutzungsbedingungen zukomme. Im Übrigen bringt sie vor, unabhängig davon, ob § 65c EisbG auf die bevorstehenden Kapazitätsengpässe auf der Brennerstrecke anzuwenden sei, erweise sich der angefochtene Bescheid im Ergebnis, nämlich hinsichtlich der Unzulässigkeit einer Priorisierung der "Rollenden Landstraße", als richtig. Mit dem angefochtenen Bescheid sei nämlich eine Bevorzugung der "Rollenden Landstraße" untersagt worden, wodurch die "Rollende Landstraße" (selbst wenn sie als gemeinwirtschaftliche Leistung zu qualifizieren sei) mit sämtlichen anderen gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie sie etwa auch die Mitbeteiligte erbringe, wiederum gleichgestellt sei. Es spiele somit keine Rolle, ob die "Rollende Landstraße" als gemeinwirtschaftliche Leistung anzusehen sei bzw der Sachverhalt diesbezüglich - wie die Beschwerdeführerin vermeine - ergänzungsbedürftig sei, weil auch vor dem Hintergrund derartiger Feststellungen eine Priorisierung der "Rollenden Landstraße" gegenüber den sonstigen (gemeinwirtschaftlichen) internationalen Güter- und Personenverkehren nicht zulässig sei. Im Vergleich zu anderen gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie sie auch von der Mitbeteiligten erbracht würden, sei im Übrigen der Nutzen der gemeinwirtschaftlichen Leistung der "Rollenden Landstraße" deutlich geringer, weshalb deren Priorisierung jedenfalls unzulässig gewesen sei. 4. Die Mitbeteiligte bestreitet in ihrer Äußerung zunächst die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin unter Hinweis darauf, dass der Beschwerdeführerin kein subjektives Recht auf die Nicht-Aufhebung einzelner Schienennetz-Nutzungsbedingungen zukomme. Im Übrigen bringt sie vor, unabhängig davon, ob Paragraph 65 c, EisbG auf die bevorstehenden Kapazitätsengpässe auf der Brennerstrecke anzuwenden sei, erweise sich der angefochtene Bescheid im Ergebnis, nämlich hinsichtlich der Unzulässigkeit einer Priorisierung der "Rollenden Landstraße", als richtig. Mit dem angefochtenen Bescheid sei nämlich eine Bevorzugung der "Rollenden Landstraße" untersagt worden, wodurch die "Rollende Landstraße" (selbst wenn sie als gemeinwirtschaftliche Leistung zu qualifizieren sei) mit sämtlichen anderen gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie sie etwa auch die Mitbeteiligte erbringe, wiederum gleichgestellt sei. Es spiele somit keine Rolle, ob die "Rollende Landstraße" als gemeinwirtschaftliche Leistung anzusehen sei bzw der Sachverhalt diesbezüglich - wie die

Beschwerdeführerin verneine - ergänzungsbedürftig sei, weil auch vor dem Hintergrund derartiger Feststellungen eine Priorisierung der "Rollenden Landstraße" gegenüber den sonstigen (gemeinwirtschaftlichen) internationalen Güter- und Personenverkehren nicht zulässig sei. Im Vergleich zu anderen gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie sie auch von der Mitbeteiligten erbracht würden, sei im Übrigen der Nutzen der gemeinwirtschaftlichen Leistung der "Rollenden Landstraße" deutlich geringer, weshalb deren Priorisierung jedenfalls unzulässig gewesen sei.

5. Dem Einwand der mangelnden Beschwerdelegitimation ist zu erwidern, dass der Beschwerdeführerin (sie ist Zuweisungsstelle iSd § 62 EisbG) im Rahmen des von der belangten Behörde geführten Verfahrens nach § 74 EisbG ein subjektiv-öffentliches Recht zukommt, den dort vorgesehenen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Maßnahmen - bei Nichtvorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen - nicht unterzogen zu werden. Insofern kommt ihr auch das Recht zu, dass die von ihr (gemäß § 59 EisbG) erstellten Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht für unwirksam erklärt werden bzw das Aufstellen gleichartiger Bedingungen nicht untersagt wird, wenn die gesetzlichen Voraussetzung für derartige Maßnahmen nicht vorliegen. Eben das macht die Beschwerdeführerin - bei Gesamtwürdigung ihres Vorbringens - im vorliegenden Beschwerdeverfahren geltend, weshalb ihre Beschwerdelegitimation nicht anzuzweifeln ist. 5. Dem Einwand der mangelnden Beschwerdelegitimation ist zu erwidern, dass der Beschwerdeführerin (sie ist Zuweisungsstelle iSd Paragraph 62, EIsbG) im Rahmen des von der belangten Behörde geführten Verfahrens nach Paragraph 74, EIsbG ein subjektiv-öffentliches Recht zukommt, den dort vorgesehenen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Maßnahmen - bei Nichtvorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen - nicht unterzogen zu werden. Insofern kommt ihr auch das Recht zu, dass die von ihr (gemäß Paragraph 59, EIsbG) erstellten Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht für unwirksam erklärt werden bzw das Aufstellen gleichartiger Bedingungen nicht untersagt wird, wenn die gesetzlichen Voraussetzung für derartige Maßnahmen nicht vorliegen. Eben das macht die Beschwerdeführerin - bei Gesamtwürdigung ihres Vorbringens - im vorliegenden Beschwerdeverfahren geltend, weshalb ihre Beschwerdelegitimation nicht anzuzweifeln ist.

6. In Bezug auf die Anwendbarkeit der §§ 65c bis 65e EIsbG, die der Umsetzung im Wesentlichen gleichlautender Regelungen der RL dienen (vgl Art 22, 25, 26 leg cit), ist der belangten Behörde im Ergebnis zuzustimmen, dass die genannten Vorschriften offenkundig langfristige Kapazitätsengpässe im Auge haben, nicht aber - baustellenbedingte - kurzfristige Kapazitätseinschränkungen wie im vorliegenden Fall. Darauf deuten nicht zuletzt die in § 65c Abs 1 und 2 EIsbG vorgesehenen Schritte für den Fall der dort genannten Kapazitätsengpässe, nämlich das formale Erfordernisse einer Überlastungserklärung und die anschließend zwingend vorgesehene Durchführung einer Kapazitätsanalyse (ausgenommen, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität iSd § 65e EIsbG wird bereits umgesetzt) sowie die Erstellung eines Planes zur Erhöhung der Fahrwegkapazitäten, hin, die bei einem nur verhältnismäßig kurze Zeit dauernden Bauvorhaben, das letztlich der Instandhaltung des Fahrweges und damit ohnedies der langfristigen Aufrechterhaltung (allenfalls sogar Verbesserung) vorhandener Fahrwegkapazitäten dient, nicht sinnvoll wären. 6. In Bezug auf die Anwendbarkeit der Paragraphen 65 c bis 65 e EIsbG, die der Umsetzung im Wesentlichen gleichlautender Regelungen der RL dienen vergleiche , Artikel 22, 25, 26, leg cit), ist der belangten Behörde im Ergebnis zuzustimmen, dass die genannten Vorschriften offenkundig langfristige Kapazitätsengpässe im Auge haben, nicht aber - baustellenbedingte - kurzfristige Kapazitätseinschränkungen wie im vorliegenden Fall. Darauf deuten nicht zuletzt die in Paragraph 65 c, Absatz eins und 2 EIsbG vorgesehenen Schritte für den Fall der dort genannten Kapazitätsengpässe, nämlich das formale Erfordernisse einer Überlastungserklärung und die anschließend zwingend vorgesehene Durchführung einer Kapazitätsanalyse (ausgenommen, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität iSd Paragraph 65 e, EIsbG wird bereits umgesetzt) sowie die Erstellung eines Planes zur Erhöhung der Fahrwegkapazitäten, hin, die bei einem nur verhältnismäßig kurze Zeit dauernden Bauvorhaben, das letztlich der Instandhaltung des Fahrweges und damit ohnedies der langfristigen Aufrechterhaltung (allenfalls sogar Verbesserung) vorhandener Fahrwegkapazitäten dient, nicht sinnvoll wären.

Mangels einer auf den gegenständlichen Fall ausdrücklich Bedacht nehmenden gesetzlichen Regelung ist daher bei der Zuweisung von Zugtrassen während der sanierungsbedingten Kapazitätsengpässe auf die in den §§ 56, 63 Abs 1 EIsbG verankerten Grundsätze abzustellen, dass diese Zuweisung - wie auch vom Unionsrecht gefordert - diskriminierungsfrei zu erfolgen hat und eine Gleichbehandlung sowie eine effiziente Nutzung der Schieneninfrastruktur sichergestellt ist. Mangels einer auf den gegenständlichen Fall ausdrücklich Bedacht nehmenden gesetzlichen Regelung ist daher bei der Zuweisung von Zugtrassen während der sanierungsbedingten

Kapazitätsengpässe auf die in den Paragraphen 56, 63, Absatz eins, EibG verankerten Grundsätze abzustellen, dass diese Zuweisung - wie auch vom Unionsrecht gefordert - diskriminierungsfrei zu erfolgen hat und eine Gleichbehandlung sowie eine effiziente Nutzung der Schieneninfrastruktur sichergestellt ist.

Das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechtes gehört, verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (vgl für viele etwa das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften (nun: Union) vom 7. Juni 2005, Rs C-17/03, VEMW, RNr 48, mwN). Das Diskriminierungsverbot, das zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechtes gehört, verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre vergleiche , für viele etwa das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften (nun: Union) vom 7. Juni 2005, Rs C-17/03, VEMW, RNr 48, mwN).

Bei der Anwendung der soeben dargelegten Grundsätze liegt es freilich nahe, jenen Kriterien Bedeutung beizumessen, die in § 65c Abs 3 EibG für die Zuweisung von Zugtrassen im Falle der dort zugrunde liegenden Überlastung der Schieneninfrastruktur aufgestellt werden. Es wäre nämlich nicht einzusehen, warum die vom Gesetzgeber für derartige Fälle (also längerfristige Kapazitätsengpässe) festgelegten Priorisierungsregeln, die vor allem gemeinwirtschaftliche Leistungen begünstigen, bei kurzfristigen Kapazitätseinschränkungen nicht anzuwenden wären, zumal darin eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung im Umgang mit den beschränkten Ressourcen zum Ausdruck kommt. Bei der Anwendung der soeben dargelegten Grundsätze liegt es freilich nahe, jenen Kriterien Bedeutung beizumessen, die in Paragraph 65 c, Absatz 3, EibG für die Zuweisung von Zugtrassen im Falle der dort zugrunde liegenden Überlastung der Schieneninfrastruktur aufgestellt werden. Es wäre nämlich nicht einzusehen, warum die vom Gesetzgeber für derartige Fälle (also längerfristige Kapazitätsengpässe) festgelegten Priorisierungsregeln, die vor allem gemeinwirtschaftliche Leistungen begünstigen, bei kurzfristigen Kapazitätseinschränkungen nicht anzuwenden wären, zumal darin eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung im Umgang mit den beschränkten Ressourcen zum Ausdruck kommt.

7. Im Ergebnis wäre es daher zwar nicht zu beanstanden, wenn die Beschwerdeführerin für die Zeit der Generalsanierung der Brennerstrecke in ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Priorisierung der Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorgesehen hätte. Ob davon auch die "Rollende Landstraße" profitiert hätte (zwischen der Beschwerdeführerin und der belangten Behörde ist strittig, ob die "Rollende Landstraße" zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen iSd EibG zählt) kann allerdings dahingestellt bleiben, weil es - mangels näherer Begründung - jedenfalls nicht zulässig war, die "Rollende Landstraße" (die mit der Beschwerdeführerin überdies konzernmäßig verflochten ist) als einzige möglich gemeinwirtschaftliche Leistung zu bevorzugen und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen so abzufassen, dass nur Zügen der "Rollenden Landstraße" Priorität bei der Zuweisung von Zugtrassen zukommt.

8. Ausgehend davon vermag die Beschwerdeführerin eine relevante Fehlerhaftigkeit des angefochtenen Bescheides nicht aufzuzeigen.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt , II Nr 455.

Wien, am 26. März 2012

Gerichtsentscheidung

EuGH 62003CJ0017 VEMW VORAB

Schlagworte

Beteiligter Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4 öffentlicher Verkehr Eisenbahnen Seilbahnen Lifte
Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2012:2011030152.X00

Im RIS seit

02.05.2012

Zuletzt aktualisiert am

03.09.2015

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at