

TE Bvwg Erkenntnis 2015/9/18 W110 2008038-1

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 18.09.2015

Entscheidungsdatum

18.09.2015

Norm

ABGB §879 Abs1

ABGB §922

B-VG Art.133 Abs4

EisbG §54

EisbG §56

EisbG §58

EisbG §59 Abs1

EisbG §59 Abs2

EisbG §62

EisbG §67 Abs1

EisbG §67 Abs7

EisbG §74 Abs1

EisbG §76 Abs7

EisbG §84

VwGVG §24

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

1. ABGB § 879 heute
2. ABGB § 879 gültig ab 01.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 275/1992
1. ABGB § 922 heute
2. ABGB § 922 gültig ab 01.01.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 48/2001
3. ABGB § 922 gültig von 01.01.1812 bis 31.12.2001
1. B-VG Art. 133 heute
2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012

7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. EIsbG § 54 heute

2. EIsbG § 54 gültig ab 20.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2024
3. EIsbG § 54 gültig von 27.11.2015 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 54 gültig von 01.06.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
5. EIsbG § 54 gültig von 01.05.2004 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
6. EIsbG § 54 gültig von 01.01.2000 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999
7. EIsbG § 54 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1999 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992

1. EIsbG § 56 heute

2. EIsbG § 56 gültig ab 27.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
3. EIsbG § 56 gültig von 28.12.2011 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 124/2011
4. EIsbG § 56 gültig von 27.07.2006 bis 27.12.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
5. EIsbG § 56 gültig von 01.06.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
6. EIsbG § 56 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999
7. EIsbG § 56 gültig von 08.03.1957 bis 31.12.1999

1. EIsbG § 58 heute

2. EIsbG § 58 gültig ab 27.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
3. EIsbG § 58 gültig von 19.08.2009 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2009
4. EIsbG § 58 gültig von 27.07.2006 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
5. EIsbG § 58 gültig von 01.06.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
6. EIsbG § 58 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999
7. EIsbG § 58 gültig von 08.03.1957 bis 31.12.1999

1. EIsbG § 59 heute

2. EIsbG § 59 gültig ab 23.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020
3. EIsbG § 59 gültig von 27.11.2015 bis 22.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 59 gültig von 01.06.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
5. EIsbG § 59 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999
6. EIsbG § 59 gültig von 10.01.1998 bis 31.12.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/1998

1. EIsbG § 59 heute

2. EIsbG § 59 gültig ab 23.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020
3. EIsbG § 59 gültig von 27.11.2015 bis 22.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 59 gültig von 01.06.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
5. EIsbG § 59 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999
6. EIsbG § 59 gültig von 10.01.1998 bis 31.12.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/1998

1. EIsbG § 62 heute

2. EIsbG § 62 gültig ab 23.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2019
3. EIsbG § 62 gültig von 27.11.2015 bis 22.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 62 gültig von 27.07.2006 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
5. EIsbG § 62 gültig von 01.06.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
6. EIsbG § 62 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. EIsbG § 67 heute

2. EIsbG § 67 gültig ab 31.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021
3. EIsbG § 67 gültig von 27.11.2015 bis 30.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 67 gültig von 01.06.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
5. EIsbG § 67 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. EIsbG § 67 heute
2. EIsbG § 67 gültig ab 31.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021
3. EIsbG § 67 gültig von 27.11.2015 bis 30.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 67 gültig von 01.06.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
5. EIsbG § 67 gültig von 01.01.2000 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. EIsbG § 74 heute
2. EIsbG § 74 gültig ab 31.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021
3. EIsbG § 74 gültig von 23.07.2019 bis 30.12.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2019
4. EIsbG § 74 gültig von 27.11.2015 bis 22.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
5. EIsbG § 74 gültig von 19.08.2009 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2009
6. EIsbG § 74 gültig von 01.06.2004 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
7. EIsbG § 74 gültig von 01.05.2004 bis 31.05.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
8. EIsbG § 74 gültig von 01.01.2000 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. EIsbG § 76 heute
2. EIsbG § 76 gültig ab 27.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
3. EIsbG § 76 gültig von 01.05.2004 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
4. EIsbG § 76 gültig von 22.12.2001 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
5. EIsbG § 76 gültig von 20.08.1999 bis 21.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. EIsbG § 84 heute
2. EIsbG § 84 gültig ab 20.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2024
3. EIsbG § 84 gültig von 27.11.2015 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
4. EIsbG § 84 gültig von 01.01.2014 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2013
5. EIsbG § 84 gültig von 01.01.2000 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 166/1999

1. VwGVG § 24 heute
2. VwGVG § 24 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
4. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

Spruch

W110 2008038-1/16E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Peter CHVOSTA als Vorsitzenden und die Richterin Dr. Margret KRONEGGER sowie den Richter Dr. Christian EISNER als Beisitzer über die Beschwerde der XXXX , vertreten durch Lansky, Ganzger und Partner Rechtsanwälte GmbH, Biberstraße 5, 1010 Wien, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 10.04.2014, GZ: SCK-14-001, zu Recht erkannt: Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Peter CHVOSTA als Vorsitzenden und die Richterin Dr. Margret KRONEGGER sowie den Richter Dr. Christian EISNER als Beisitzer über die Beschwerde der römisch 40 , vertreten durch Lansky, Ganzger und Partner Rechtsanwälte GmbH, Biberstraße 5, 1010 Wien, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 10.04.2014, GZ: SCK-14-001, zu Recht erkannt:

A)

Die Beschwerde wird gemäß § 74 Abs. 1 Eisenbahngesetz und § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen. Die Beschwerde wird gemäß Paragraph 74, Absatz eins, Eisenbahngesetz und Paragraph 28, Absatz eins und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß § 25a Abs. 1 VwGG iVm Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig. Die Revision ist gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG in Verbindung mit Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang: römisch eins. Verfahrensgang:

1. In den Jahren 2012 und 2013 hatte die Schienen-Control Kommission zahlreiche wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingeleitet, die zunächst den Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag der Beschwerdeführerin und dann die mit den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge zum Gegenstand hatten.

Schließlich leitete die nunmehr belangte Behörde ein weiteres wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren zum Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag der Beschwerdeführerin samt Anlagen für die Netzfahrplanperioden 2012/2013 und 2013/2014 als Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 und 2014 ein. Schließlich leitete die nunmehr belangte Behörde ein weiteres wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren zum Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag der Beschwerdeführerin samt Anlagen für die Netzfahrplanperioden 2012 aus 2013, und 2013 aus 2014, als Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 und 2014 ein.

2. Mit Bescheid vom 25.10.2013, SCK-13-041, erklärte die belangte Behörde gemäß § 74 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. I 60 idF BGBl. I 95/2009 (im Folgenden: EisbG), einzelne Bestimmungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag der Beschwerdeführerin für unwirksam, nämlich 2. Mit Bescheid vom 25.10.2013, SCK-13-041, erklärte die belangte Behörde gemäß Paragraph 74, Eisenbahngesetz 1957, BGBl. römisch eins 60 in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 95 aus 2009, (im Folgenden: EisbG), einzelne Bestimmungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag der Beschwerdeführerin für unwirksam, nämlich

* Punkt 17.2 des Infrastrukturnutzungsvertrages der XXXX ("Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse [insbesondere Verspätungen oder Umleitungen] auf Grund von Störungen in der Betriebsabwicklung liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen, vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen, jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20 bleiben davon unberührt."),* Punkt 17.2 des Infrastrukturnutzungsvertrages der römisch 40 ("Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse [insbesondere Verspätungen oder Umleitungen] auf Grund von Störungen in der Betriebsabwicklung liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen, vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen, jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20 bleiben davon unberührt."),

* Punkt 17.3 des Infrastrukturnutzungsvertrages der XXXX ("Streiks oder Betriebsversammlungen stellen jedenfalls eine höhere, dem Einflussbereich der Vertragspartner sich entziehende, Gewalt dar. In diesem Fall ist die Verpflichtung der Infrastruktur AG, Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen bzw. sonstige Leistungen zu erbringen, ausgesetzt."),* Punkt 17.3 des Infrastrukturnutzungsvertrages der römisch 40 ("Streiks oder Betriebsversammlungen stellen jedenfalls eine höhere, dem Einflussbereich der Vertragspartner sich entziehende, Gewalt dar. In diesem Fall ist die Verpflichtung der Infrastruktur AG, Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen bzw. sonstige Leistungen zu erbringen, ausgesetzt."),

* den vierten Satz des ersten Absatzes in Punkt 3.5 des Kapitels IV des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2013 und 2014 ("Bei unterjährigen Mängeln der Infrastruktur [z.B. Umbau von Stationen während der Bauzeit, ggf. vorübergehende Minderverfügbarkeiten von Ausstattung aufgrund von Wartungsarbeiten] werden keine Preisabschläge gewährt.") sowie* den vierten Satz des ersten Absatzes in Punkt 3.5 des Kapitels römisch vier des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2013 und 2014 ("Bei unterjährigen Mängeln der Infrastruktur [z.B. Umbau von Stationen während der Bauzeit, ggf. vorübergehende Minderverfügbarkeiten von Ausstattung aufgrund von Wartungsarbeiten] werden keine Preisabschläge gewährt.") sowie

* in Anlage 3 zum Infrastrukturnutzungsvertrag ("Netznutzung Energie") den Punkt 6 ("6. Einschränkungen der Nutzung 6.1 Sollte die XXXX durch Fälle höherer Gewalt oder sonstige Umstände, die mit zumutbaren Mitteln nicht abgewendet werden können, an der Erfüllung ihrer Verpflichtung nach dieser Anlage ganz oder teilweise gehindert werden, so wird diese Verpflichtung der XXXX für die Dauer der Hindernisse bzw. Störungen ausgesetzt. 6.2 Die XXXX kann betriebsbedingte Abschaltungen der Anlagen nach vorhergehender Verständigung des EVU, bei Gefahr im Verzug jedoch sofort und ohne vorherige Verständigung des EVU durchführen. Dies geschieht zu Lasten auf Gefahr des EVU. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag bleiben davon unberührt.").* in Anlage 3 zum Infrastrukturnutzungsvertrag ("Netznutzung Energie") den Punkt 6 ("6. Einschränkungen der Nutzung 6.1 Sollte die römisch 40 durch Fälle höherer Gewalt oder sonstige Umstände, die mit zumutbaren Mitteln nicht abgewendet werden können, an der Erfüllung ihrer Verpflichtung nach dieser Anlage ganz oder teilweise gehindert werden, so wird diese Verpflichtung der römisch 40 für die Dauer der Hindernisse bzw. Störungen ausgesetzt. 6.2 Die römisch 40 kann betriebsbedingte Abschaltungen der Anlagen nach vorhergehender Verständigung des EVU, bei Gefahr im Verzug jedoch sofort und ohne vorherige Verständigung des EVU durchführen. Dies geschieht zu Lasten auf Gefahr des EVU. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag bleiben davon unberührt.").

Weiters trug die belangte Behörde der Beschwerdeführerin auf, diese Bestimmungen binnen fünf Arbeitstagen aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag, aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2013 und 2014 sowie der Anlage 3 zum Infrastrukturnutzungsvertrag ("Netznutzung Energie") zu entfernen und es ab Bescheidzustellung zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen. Der Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und die Anlage 3 zu diesem Vertrag sowie der Produktkatalog Netzzugang waren als Anhang in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 und 2014 der XXXX enthalten. Weiters trug die belangte Behörde der Beschwerdeführerin auf, diese Bestimmungen binnen fünf Arbeitstagen aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag, aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2013 und 2014 sowie der Anlage 3 zum Infrastrukturnutzungsvertrag ("Netznutzung Energie") zu entfernen und es ab Bescheidzustellung zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen. Der Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und die Anlage 3 zu diesem Vertrag sowie der Produktkatalog Netzzugang waren als Anhang in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 und 2014 der römisch 40 enthalten.

Nach ausführlicher Darlegung ihrer Zuständigkeit zur Prüfung der in Rede stehenden Vertragsklauseln insbesondere im Hinblick auf eine allfällige Sittenwidrigkeit iSd § 879 ABGB vertrat die belangte Behörde die Ansicht, dass die für unwirksam erklärten Bestimmungen diskriminierend seien und auch in sonstiger Weise gegen das EibG sowie gegen § 879 ABGB verstoßen würden: Nach ausführlicher Darlegung ihrer Zuständigkeit zur Prüfung der in Rede stehenden Vertragsklauseln insbesondere im Hinblick auf eine allfällige Sittenwidrigkeit iSd Paragraph 879, ABGB vertrat die belangte Behörde die Ansicht, dass die für unwirksam erklärten Bestimmungen diskriminierend seien und auch in sonstiger Weise gegen das EibG sowie gegen Paragraph 879, ABGB verstoßen würden:

Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen laufe § 67 Abs. 7 EibG zuwider, demzufolge die Benützungsentgeltregeln leistungsabhängige Bestandteile enthalten müssten, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen bieten. Die Beschwerdeführerin sei dieser Anordnung zwar mit dem in einer Anlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen sogenannten Performance-Regime, das Verspätungsursachen entweder der Beschwerdeführerin oder dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (oder keinem der beiden) zuordne, nachgekommen. Jedoch gingen gemäß Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen laufe Paragraph 67, Absatz 7, EibG zuwider, demzufolge die Benützungsentgeltregeln leistungsabhängige Bestandteile enthalten müssten, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen bieten. Die Beschwerdeführerin sei dieser Anordnung zwar mit dem in einer Anlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen sogenannten Performance-Regime, das Verspätungsursachen entweder der Beschwerdeführerin oder dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (oder keinem der beiden) zuordne, nachgekommen. Jedoch gingen gemäß Punkt

17.2 Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners (de facto des Eisenbahnverkehrsunternehmens), womit Entgeltminderungsansprüche der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschlossen würden und kein Anreiz für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen würde, im Falle von Betriebsstörungen möglichst bald den normalen Betriebszustand wiederherzustellen. Punkt 17.2 entfalte auch insofern eine diskriminierende Wirkung, als ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das eine mangelhafte Leistung infolge einer Betriebsstörung erhalte, das selbe Entgelt zu bezahlen habe wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das durchaus die vereinbarte mangelfreie Leistung erhalte. Dies stelle eine sachlich nicht gerechtfertigte Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte dar und widerspreche dem unionsrechtlichen Diskriminierungsverbot, da es zu einer Überwälzung des Risikos von Betriebsstörungen auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht sachgerecht sei, da dieses Risiko vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen eher beherrscht werden könne als vom Eisenbahnverkehrsunternehmen. Davon abgesehen sei Punkt 17.2 auch mit der Verpflichtung der Beschwerdeführerin gemäß § 56 und 58 EisebG, Schieneninfrastruktur und sonstige Leistungen zur Verfügung zu stellen, unvereinbar und überdies sittenwidrig iSd § 879 Abs. 1 ABGB, da das Risiko von Betriebsstörungen gänzlich auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen übergewälzt werde, welches ein Entgelt in ungeminderter Höhe zu bezahlen habe, obwohl es nur eine verschlechterte bzw. (im Extremfall) gar keine Leistung erhalte. Eine sachliche Rechtfertigung dieser Abweichung vom dispositiven Recht, wonach bei Schlecht- bzw. Nichterfüllung ein vermindertes bzw. gar kein Entgelt zu entrichten sei, sei nicht ersichtlich. Einem monopolistischen Anbieter von Leistungen, auf die das Eisenbahnverkehrsunternehmen angewiesen sei, sei es aber verwehrt, seine faktische Übermacht in unsachlicher Weise auszuüben.

17.2 Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners (de facto des Eisenbahnverkehrsunternehmens), womit Entgeltminderungsansprüche der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschlossen würden und kein Anreiz für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen würde, im Falle von Betriebsstörungen möglichst bald den normalen Betriebszustand wiederherzustellen. Punkt 17.2 entfalte auch insofern eine diskriminierende Wirkung, als ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das eine mangelhafte Leistung infolge einer Betriebsstörung erhalte, das selbe Entgelt zu bezahlen habe wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das durchaus die vereinbarte mangelfreie Leistung erhalte. Dies stelle eine sachlich nicht gerechtfertigte Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte dar und widerspreche dem unionsrechtlichen Diskriminierungsverbot, da es zu einer Überwälzung des Risikos von Betriebsstörungen auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht sachgerecht sei, da dieses Risiko vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen eher beherrscht werden könne als vom Eisenbahnverkehrsunternehmen. Davon abgesehen sei Punkt 17.2 auch mit der Verpflichtung der Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 56 und 58 EisebG, Schieneninfrastruktur und sonstige Leistungen zur Verfügung zu stellen, unvereinbar und überdies sittenwidrig iSd Paragraph 879, Absatz eins, ABGB, da das Risiko von Betriebsstörungen gänzlich auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen übergewälzt werde, welches ein Entgelt in ungeminderter Höhe zu bezahlen habe, obwohl es nur eine verschlechterte bzw. (im Extremfall) gar keine Leistung erhalte. Eine sachliche Rechtfertigung dieser Abweichung vom dispositiven Recht, wonach bei Schlecht- bzw. Nichterfüllung ein vermindertes bzw. gar kein Entgelt zu entrichten sei, sei nicht ersichtlich. Einem monopolistischen Anbieter von Leistungen, auf die das Eisenbahnverkehrsunternehmen angewiesen sei, sei es aber verwehrt, seine faktische Übermacht in unsachlicher Weise auszuüben.

Ebenso wie Punkt 17.2 würden sich auch die übrigen für unwirksam erklärten Vertragspunkte (aufgrund der unsachlichen Gleichbehandlung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit mangelhafter Leistung und solchen mit mangelfreier Leistung) als diskriminierend erweisen, §§ 56 und 58 EisebG widersprechen und wegen einer sachlich nicht gerechtfertigten Risikoüberwälzung auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen sittenwidrig iSd § 879 ABGB sein. Ebenso wie Punkt 17.2 würden sich auch die übrigen für unwirksam erklärten Vertragspunkte (aufgrund der unsachlichen Gleichbehandlung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit mangelhafter Leistung und solchen mit mangelfreier Leistung) als diskriminierend erweisen, Paragraphen 56 und 58 EisebG widersprechen und wegen einer sachlich nicht gerechtfertigten Risikoüberwälzung auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen sittenwidrig iSd Paragraph 879, ABGB sein.

3. Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin des gegenständlichen Verfahrens Beschwerde gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Fassung vor der Novelle BGBl. I 51/2012 an den Verwaltungsgerichtshof. 3. Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin des gegenständlichen Verfahrens Beschwerde gemäß Artikel 131, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG in der Fassung vor der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 51 aus 2012, an den

Verwaltungsgerichtshof.

4. Gemäß dem im Bescheid vom 25.10.2013 ausgesprochenen behördlichen Auftrag entfernte die Beschwerdeführerin die für unwirksam erklärten Bestimmungen aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag sowie aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2013 und 2014 und nahm in weiterer Folge für die Netzfahrplanperiode 2014 neue Regelungen in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag sowie zu den Produktkatalogen Netzzugangsstationen 2014 und 2015 auf.

5. Unter gleichzeitiger Wahrung des Parteiengehörs hinsichtlich mitbeteiligter Eisenbahnverkehrsunternehmen teilte die belangte Behörde mit Schreiben vom 23.01.2014 der Beschwerdeführerin ihren Beschluss mit, auch die neuen Bestimmungen einem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zu unterziehen, da sie nach Ansicht der belangten Behörde - ebenso wie die mit Bescheid vom 25.10.2013 für unwirksam erklärten Vertragsklauseln - insofern diskriminierend seien, als sie bewirken würden, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das eine mangelhafte Leistung erhält, dasselbe Entgelt zu bezahlen habe wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die vereinbarte mangelfreie Leistung erhalte.

6. Mit Schreiben vom 21.02.2014 nahm die Beschwerdeführerin zu den Bedenken der belangten Behörde Stellung und vertrat u.a. die Ansicht, dass die novellierten Bestimmungen sich deutlich von jenen, die von der belangten Behörde mit Bescheid vom 25.10.2013 für unwirksam erklärt wurden, unterscheiden und - gemäß näher zitierter Literatur und Rechtsprechung - ein Aliud darstellen würden: Der neue Punkt 17.2 stelle ausdrücklich darauf ab, wem Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse zuzurechnen sei, und enthalte einen wesentlichen Zusatz, nämlich eine Klausel über die Entgeltminderung in dem Umfang, in dem der Vertragspartner die vereinbarte Leistung nicht in Anspruch nehmen könne. Durch diese Bestimmungen würde klargestellt werden, dass die Beschwerdeführerin die in den §§ 56 und 58 EisbG angeführten Leistungen nicht in jedem Fall erbringen könne und nicht die Gefahr für Beeinträchtigungen trage, die auf höhere Gewalt bzw. nicht auf das Verschulden der Beschwerdeführerin zurückzuführen seien. Die novellierten Regelungen präzisierten im Unterschied zu den alten Regelungen den Schuldinhalt und dienten einem anderen Zweck, nämlich der Leistungsbeschreibung, und nicht der Gewährleistungsbeschränkung. Da für die Nutzung des Fahrweges gemäß § 58 Abs. 1 EisbG maximal die Grenzkosten verrechnet werden könnten, handle es sich nicht um Entgelt im eigentlichen Sinne. Selbst wenn für eine Anwendung des allgemeinen Gewährleistungsregimes Raum verbliebe, liege bei Verspätungen kein Leistungsmangel vor.

6. Mit Schreiben vom 21.02.2014 nahm die Beschwerdeführerin zu den Bedenken der belangten Behörde Stellung und vertrat u.a. die Ansicht, dass die novellierten Bestimmungen sich deutlich von jenen, die von der belangten Behörde mit Bescheid vom 25.10.2013 für unwirksam erklärt wurden, unterscheiden und - gemäß näher zitierter Literatur und Rechtsprechung - ein Aliud darstellen würden: Der neue Punkt 17.2 stelle ausdrücklich darauf ab, wem Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse zuzurechnen sei, und enthalte einen wesentlichen Zusatz, nämlich eine Klausel über die Entgeltminderung in dem Umfang, in dem der Vertragspartner die vereinbarte Leistung nicht in Anspruch nehmen könne. Durch diese Bestimmungen würde klargestellt werden, dass die Beschwerdeführerin die in den Paragraphen 56 und 58 EisbG angeführten Leistungen nicht in jedem Fall erbringen könne und nicht die Gefahr für Beeinträchtigungen trage, die auf höhere Gewalt bzw. nicht auf das Verschulden der Beschwerdeführerin zurückzuführen seien. Die novellierten Regelungen präzisierten im Unterschied zu den alten Regelungen den Schuldinhalt und dienten einem anderen Zweck, nämlich der Leistungsbeschreibung, und nicht der Gewährleistungsbeschränkung. Da für die Nutzung des Fahrweges gemäß Paragraph 58, Absatz eins, EisbG maximal die Grenzkosten verrechnet werden könnten, handle es sich nicht um Entgelt im eigentlichen Sinne. Selbst wenn für eine Anwendung des allgemeinen Gewährleistungsregimes Raum verbliebe, liege bei Verspätungen kein Leistungsmangel vor.

Mit dem Hinweis auf den Bescheid vom 25.10.2013 gebe die belangte Behörde zu verstehen, dass sie die nunmehr geltenden Bestimmungen (erneut) auch aus dem Blickwinkel der Sittenwidrigkeit iSd § 879 ABGB prüfe, wodurch sie eine Zuständigkeit in Anspruch nehme, die ihr - wie die Beschwerdeführerin mit ausführlicher Argumentation untermauernd betonte - gesetzlich nicht eingeräumt worden sei.

Mit dem Hinweis auf den Bescheid vom 25.10.2013 gebe die belangte Behörde zu verstehen, dass sie die nunmehr geltenden Bestimmungen (erneut) auch aus dem Blickwinkel der Sittenwidrigkeit iSd Paragraph 879, ABGB prüfe, wodurch sie eine Zuständigkeit in Anspruch nehme, die ihr - wie die Beschwerdeführerin mit ausführlicher Argumentation untermauernd betonte - gesetzlich nicht eingeräumt worden sei.

Davon abgesehen bringe der Betrieb der Schieneninfrastruktur Maßnahmen zu seiner Sicherung, wie Reparaturarbeiten oder die Abwehr höherer Gewalt, mit sich, wodurch naturgemäß Betriebsstörungen in Form von Verspätungen respektive Einschränkungen für die Nutzungsberechtigten unvermeidbar seien. Gerade aus der Erfüllung solcher unselbständiger Nebenleistungspflichten zum Schutz bzw. zugunsten des Vertragspartners könne keinesfalls eine dadurch bedingte Folge, wie z.B. Verspätungen, eine mangelhafte Leistung darstellen. Es widerspreche dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entweder gegen eine unselbständige vertragliche Nebenleistungspflicht verstoßen müsste oder ihr die Erbringung einer mangelhaften Leistung vorgeworfen werden könnte. Dem Gesetzgeber könne nicht unterstellt werden, dass er dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber verpflichtend eine Leistung (nämlich die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur ohne Rücksicht auf die Pflicht, eine betriebs- und verkehrstechnische Sicherung und Ordnung des Eisenbahnbetriebes sicherzustellen) auferlegen wollte, die dieser schlichtweg nicht erbringen könne. Die verfahrensgegenständlichen Regelungen dienten diesbezüglich lediglich der deklaratorischen Klarstellung, da sich diese "Auslegungsmaxime" auch bei einer ergänzenden Vertragsauslegung (im Sinne der Übung des redlichen Verkehrs) und auch aus dem EisbG selbst ergebe. Es handle sich um eine zulässige Präzisierung des Schuldinhaltes bzw. eine Beschreibung der auf der Hand liegenden Tatsache, dass eine Leistung - wie die gegenständliche - nicht immer störungsfrei zur Verfügung stehen könne. Gewährleistungsansprüche würden durch diese - selbst gegenüber Konsumenten zulässige - Leistungsbeschreibung nicht eingeschränkt werden. Selbst wenn in den gegenständlichen Bestimmungen ein Gewährleistungsausschluss zu erblicken wäre, sei festzuhalten, dass es gemäß näher zitierter Literatur und Rechtsprechung zulässig sei, bestimmte Mängel von vornherein als nicht vertragswidrig zu vereinbaren. Selbst wenn man die inkriminierten Bestimmungen als Gewährleistungs- bzw. Haftungsausschluss qualifizieren würde, seien diese zulässig, wie ein (näher dargestellter) Rechtsvergleich mit anderen Staaten zeige.

Eine Diskriminierung könne durch die verfahrensgegenständlichen Bestimmungen allein schon deshalb nicht bewirkt werden, da sie für sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen gelten würden. Dem Vorwurf der belangten Behörde, Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine mangelhafte Leistung erhalten, würden im Vergleich zu jenen, die eine mangelfreie Leistung erhalten, schlechter gestellt, sei zu entgegnen, dass Verzögerungen durch Betriebsstörungen keine mangelhafte Leistungserbringung darstellen würden. Dabei gehe es ausschließlich um Fälle, die nicht von der Beschwerdeführerin zu vertreten seien, wogegen auf das Verschulden der Beschwerdeführerin zurückzuführende Verzögerungen ohnedies einen Preisnachlass im Rahmen des Performance Regimes nach sich ziehen würden. Aus welchem Grund Fälle höherer Gewalt zu einer Diskriminierung führen sollten, sei insofern nicht nachvollziehbar.

Einem allfälligen Vorwurf des Verstoßes gegen § 67 Abs. 7 EisbG hielt die Beschwerdeführerin entgegen, dass in Gestalt des Performance Regimes ein Anreizsystem, wie dies § 67 Abs. 7 fordere, geschaffen worden sei, dem auch die novellierten Bestimmungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht widersprechen würden: Es sei nunmehr klargestellt, dass die Beschwerdeführerin die Gefahr für Ereignisse höherer Gewalt oder für das Verhalten Dritter nicht trage. Im Übrigen würden die Haftungsbestimmungen des Punktes 20. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unberührt bleiben, was bedeute, dass sich jedes Eisenbahnunternehmen wegen eines allfälligen von der Beschwerdeführerin verursachten Schadens an die ordentlichen Gerichte wenden könne. Eine Verletzung der §§ 56 und 58 EisbG liege ebensowenig wie die Sittenwidrigkeit der novellierten Bestimmungen iSd § 879 ABGB vor, letzteres u.a. deshalb nicht, weil eine "Ungleichgewichtslage" in den Nebenbestimmungen des Vertrages nach der höchstgerichtlichen Judikatur auch anhand der vertraglichen Hauptleistungen zu beurteilen sei und im vorliegenden Fall nicht gröblich benachteiligend sein könne, wenn die wirtschaftliche Hauptleistung in krassem Ausmaß zu Ungunsten der Beschwerdeführerin inäquivalent sei (nicht einmal 50 % der Kosten, die durch den Zugbetrieb anfallen, würden den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rechnung gestellt werden). Auch eine Verletzung der in § 59 Abs. 2 EisbG vorgesehenen viermonatigen "Vorlauffrist" für die Bereitstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und deren Änderungen im Internet liege nicht vor; selbst bei ihrer Verletzung könne keine Diskriminierung iSd § 74 EisbG angenommen werden. Einem allfälligen Vorwurf des Verstoßes gegen Paragraph 67, Absatz 7, EisbG hielt die Beschwerdeführerin entgegen, dass in Gestalt des Performance Regimes ein Anreizsystem, wie dies Paragraph 67, Absatz 7, fordere, geschaffen worden sei, dem auch die novellierten Bestimmungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht widersprechen würden: Es sei nunmehr klargestellt, dass die Beschwerdeführerin die Gefahr für Ereignisse höherer Gewalt oder für das Verhalten Dritter nicht trage. Im Übrigen würden die Haftungsbestimmungen des Punktes 20. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unberührt bleiben, was bedeute,

dass sich jedes Eisenbahnunternehmen wegen eines allfälligen von der Beschwerdeführerin verursachten Schadens an die ordentlichen Gerichte wenden könne. Eine Verletzung der Paragraphen 56 und 58 EisbG liege ebensowenig wie die Sittenwidrigkeit der novellierten Bestimmungen iSd Paragraph 879, ABGB vor, letzteres u.a. deshalb nicht, weil eine "Ungleichgewichtslage" in den Nebenbestimmungen des Vertrages nach der höchstgerichtlichen Judikatur auch anhand der vertraglichen Hauptleistungen zu beurteilen sei und im vorliegenden Fall nicht gröblich benachteiligend sein könne, wenn die wirtschaftliche Hauptleistung in krassem Ausmaß zu Ungunsten der Beschwerdeführerin inäquivalent sei (nicht einmal 50 % der Kosten, die durch den Zugbetrieb anfallen, würden den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rechnung gestellt werden). Auch eine Verletzung der in Paragraph 59, Absatz 2, EisbG vorgesehenen viermonatigen "Vorlauffrist" für die Bereitstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und deren Änderungen im Internet liege nicht vor; selbst bei ihrer Verletzung könne keine Diskriminierung iSd Paragraph 74, EisbG angenommen werden.

Da die novellierten Bestimmungen somit weder gegen das EisbG noch gegen das ABGB verstoßen würden, beantragte die Beschwerdeführerin die Einstellung des wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens.

7. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 10.04.2014, SCK-14-001, erklärte die belangte Behörde näher genannte Bestimmungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag sowie im Produktkatalog Netzzugang Stationen der Beschwerdeführerin für unwirksam. Wie bereits im Bescheid vom 25.10.2013 trug die belangte Behörde der Beschwerdeführerin auf, diese Bestimmungen binnen fünf Arbeitstagen aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag, aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2014 und 2015 zu entfernen und es ab Bescheidzustellung zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen.

Begründend führte die belangte Behörde nach Darstellung des Verfahrensganges und Feststellung der für den gegenständlichen Fall Bezug habenden Bestimmungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag und im Produktkatalog Netzzugang Stationen - wie bereits im Bescheid vom 25.10.2013 - aus, dass die belangte Behörde in unionsrechtskonformer Auslegung gemäß § 74 EisbG neben dem Vorliegen einer Diskriminierung auch zu prüfen habe, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen "auf andere Weise in seinen Rechten verletzt" werde. Eine solche Verletzung von Rechten liege etwa dann vor, wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ausübung seiner Rechte auf Zugang zur Schieneninfrastruktur und auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen Bedingungen auferlegt werden, die gegen das EisbG verstoßen bzw. sittenwidrig iSd § 879 ABGB seien. Auch sittenwidrige Zugangsbedingungen würden letztlich den diskriminierungsfreien Zugang beeinträchtigen, da sie sich auf kleinere Unternehmen stärker negativ auswirken würden als auf größere Unternehmen, die tendenziell über umfangreichere rechtliche Beratung als kleine Unternehmen verfügen würden und somit "besser" einem sich auf sittenwidrige Vertragsbedingungen berufenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen entgegen treten könne. Insofern würden gegen § 879 ABGB ebenso wie gegen das EisbG verstößende Zugangsbedingungen die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienenverkehrsmarkt beeinträchtigen. Nach ausführlicher inhaltlicher Auseinandersetzung mit den dagegen bereits im Schreiben der Beschwerdeführerin vom 23.01.2014 vorgebrachten Argumenten erachtete sich die belangte Behörde für zuständig, die in Rede stehenden Vertragsklauseln als diskriminierend und auch wegen sonstiger Verletzung des EisbG sowie Verstoßes gegen § 879 ABGB für unwirksam zu erklären. Begründend führte die belangte Behörde nach Darstellung des Verfahrensganges und Feststellung der für den gegenständlichen Fall Bezug habenden Bestimmungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag und im Produktkatalog Netzzugang Stationen - wie bereits im Bescheid vom 25.10.2013 - aus, dass die belangte Behörde in unionsrechtskonformer Auslegung gemäß Paragraph 74, EisbG neben dem Vorliegen einer Diskriminierung auch zu prüfen habe, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen "auf andere Weise in seinen Rechten verletzt" werde. Eine solche Verletzung von Rechten liege etwa dann vor, wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ausübung seiner Rechte auf Zugang zur Schieneninfrastruktur und auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen Bedingungen auferlegt werden, die gegen das EisbG verstoßen bzw. sittenwidrig iSd Paragraph 879, ABGB seien. Auch sittenwidrige Zugangsbedingungen würden letztlich den diskriminierungsfreien Zugang beeinträchtigen, da sie sich auf kleinere Unternehmen stärker negativ auswirken würden als auf größere Unternehmen, die tendenziell über umfangreichere rechtliche Beratung als kleine Unternehmen verfügen würden und somit "besser" einem sich auf sittenwidrige Vertragsbedingungen berufenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen entgegen treten könne. Insofern würden

gegen Paragraph 879, ABGB ebenso wie gegen das EisbG verstoßende Zugangsbedingungen die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienenverkehrsmarkt beeinträchtigen. Nach ausführlicher inhaltlicher Auseinandersetzung mit den dagegen bereits im Schreiben der Beschwerdeführerin vom 23.01.2014 vorgebrachten Argumenten erachtete sich die belangte Behörde für zuständig, die in Rede stehenden Vertragsklauseln als diskriminierend und auch wegen sonstiger Verletzung des EisbG sowie Verstoßes gegen Paragraph 879, ABGB für unwirksam zu erklären.

Wie bereits in ihrem Bescheid vom 25.10.2013 ging die belangte Behörde davon aus, dass der (neue) Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen keinen Anreiz für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen schaffe, im Falle von Betriebsstörungen möglichst bald "den normalen Betriebszustand" herzustellen, und daher gegen § 67 Abs. 7 EisbG verstoße. Zwar beziehe sich die aktuelle Regelung im Gegensatz zu ihrer (ebenfalls für unwirksam erklärten) Vorgängerbestimmung nur noch auf Fälle, in denen die Abweichung nicht von der Beschwerdeführerin verschuldet wurde. Dies ändere jedoch nichts am Widerspruch (auch) zum Performance Regime, welches gerade nicht auf ein Verschulden abstelle, sondern Verspätungsursachen der Sphäre des Infrastrukturbetreibers, des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder keines der beiden zuordne. Damit würden die Verspätungsursachen zwar demjenigen zugeordnet, der potentiell darauf Einfluss nehmen könne; die Zuordnung erfolge jedoch unabhängig davon, ob demjenigen, dem die Verspätungsursache zugeordnet werde, im Einzelfall ein Verschulden treffe. Dass Punkt 17.2 die Haftungsbestimmungen gemäß Punkt 20. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unberührt lasse, ändere nichts am Widerspruch zu § 67 Abs. 7 EisbG, da die leistungsabhängigen Entgeltbestandteile gemäß § 67 Abs. 7 EisbG Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten, aber keinen Schadenersatz darstellen sollten. Die Beschwerdeführerin habe offen eingestanden, dass sie Ansprüche des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus dem Performance Regime bei Verspätungen, die sie nicht verschuldet habe, ausschließen wolle. Gemäß § 67 Abs. 7 EisbG solle ein Anreiz für das Bemühen um Vermeidung von Betriebsstörungen und Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur geboten werden, das über die bloße Vermeidung einer schuldhaften Verursachung von Verspätungen hinausgehe. Eine Berücksichtigung nur der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verschuldeten Verspätungen entspreche dem Gedanken eines solchen Anreizsystems nicht. Wie bereits in ihrem Bescheid vom 25.10.2013 ging die belangte Behörde davon aus, dass der (neue) Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen keinen Anreiz für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen schaffe, im Falle von Betriebsstörungen möglichst bald "den normalen Betriebszustand" herzustellen, und daher gegen Paragraph 67, Absatz 7, EisbG verstoße. Zwar beziehe sich die aktuelle Regelung im Gegensatz zu ihrer (ebenfalls für unwirksam erklärten) Vorgängerbestimmung nur noch auf Fälle, in denen die Abweichung nicht von der Beschwerdeführerin verschuldet wurde. Dies ändere jedoch nichts am Widerspruch (auch) zum Performance Regime, welches gerade nicht auf ein Verschulden abstelle, sondern Verspätungsursachen der Sphäre des Infrastrukturbetreibers, des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder keines der beiden zuordne. Damit würden die Verspätungsursachen zwar demjenigen zugeordnet, der potentiell darauf Einfluss nehmen könne; die Zuordnung erfolge jedoch unabhängig davon, ob demjenigen, dem die Verspätungsursache zugeordnet werde, im Einzelfall ein Verschulden treffe. Dass Punkt 17.2 die Haftungsbestimmungen gemäß Punkt 20. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unberührt lasse, ändere nichts am Widerspruch zu Paragraph 67, Absatz 7, EisbG, da die leistungsabhängigen Entgeltbestandteile gemäß Paragraph 67, Absatz 7, EisbG Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten, aber keinen Schadenersatz darstellen sollten. Die Beschwerdeführerin habe offen eingestanden, dass sie Ansprüche des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus dem Performance Regime bei Verspätungen, die sie nicht verschuldet habe, ausschließen wolle. Gemäß Paragraph 67, Absatz 7, EisbG solle ein Anreiz für das Bemühen um Vermeidung von Betriebsstörungen und Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur geboten werden, das über die bloße Vermeidung einer schuldhaften Verursachung von Verspätungen hinausgehe. Eine Berücksichtigung nur der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verschuldeten Verspätungen entspreche dem Gedanken eines solchen Anreizsystems nicht.

Wie seine Vorgängerregelung sei auch der neue Punkt 17.2 - so die belangte Behörde - diskriminierend, da (weiterhin) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die infolge einer Betriebsstörung eine mangelhafte Leistung vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhielten, das selbe Entgelt zu bezahlen hätten wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die vereinbarte mangelfreie Leistung erhalte, was eine sachlich nicht gerechtfertigte Gleichbehandlung darstelle. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin liege eine mittelbare

Diskriminierung vor und handle es sich bei Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse, wie Verspätungen und Umleitungen infolge von Betriebsstörungen, um eine Mangelhaftigkeit der Leistung des Infrastrukturbetreibers bzw. um eine Schlechterfüllung des Vertrages. Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vereinbarte Zugtrasse - unabhängig von einem allfälligen Verschulden - nicht zur Verfügung stellen kann, verletze es seine (Haupt-)Leistungspflicht, weshalb die Gegenleistung zu mindern sei. Auch den Hinweis der Beschwerdeführerin auf das Grenzkostenprinzip des § 67 Abs. 1 EisbG verwarf die belangte Behörde mit der bereits im Bescheid vom 25.10.2013 herangezogenen Begründung. Wie seine Vorgängerregelung sei auch der neue Punkt 17.2 - so die belangte Behörde - diskriminierend, da (weiterhin) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die infolge einer Betriebsstörung eine mangelhafte Leistung vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhielten, das selbe Entgelt zu bezahlen hätten wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die vereinbarte mangelfreie Leistung erhalte, was eine sachlich nicht gerechtfertigte Gleichbehandlung darstelle. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin liege eine mittelbare Diskriminierung vor und handle es sich bei Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse, wie Verspätungen und Umleitungen infolge von Betriebsstörungen, um eine Mangelhaftigkeit der Leistung des Infrastrukturbetreibers bzw. um eine Schlechterfüllung des Vertrages. Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vereinbarte Zugtrasse - unabhängig von einem allfälligen Verschulden - nicht zur Verfügung stellen kann, verletze es seine (Haupt-)Leistungspflicht, weshalb die Gegenleistung zu mindern sei. Auch den Hinweis der Beschwerdeführerin auf das Grenzkostenprinzip des Paragraph 67, Absatz eins, EisbG verwarf die belangte Behörde mit der bereits im Bescheid vom 25.10.2013 herangezogenen Begründung.

Mit im Vergleich zum Bescheid vom 25.10.2013 teilweise wortidenten Ausführungen begründete die belangte Behörde ferner den Verstoß des neuen Punkt 17.2 gegen §§ 56 und 58 EisbG sowie seine Sittenwidrigkeit iSd § 879 ABGB: Entgegen der Beschwerdeführerin stelle Punkt 17.2 keine Präzisierung des Schuldinhaltes und als Abweichen vom gesetzlich vorgegebenen Leistungsinhalt keine zulässige einschränkende Leistungsbeschreibung sondern vielmehr einen sittenwidrigen Gewährleistungsausschluss dar, woran wegen der monopolistischen Stellung der Beschwerdeführerin die Unternehmereigenschaft ihrer Vertragspartner ebenso wenig wie der Umstand ändere, dass die verfahrensgegenständlichen Bestimmungen im Vergleich zu den bereits für unwirksam erklärten Regelungen nur noch für von der Beschwerdeführerin unverschuldete Abweichungen von der vereinbarten Leistung gelten würden. Auch die von der Beschwerdeführerin zitierte Judikatur des Obersten Gerichtshofes stütze ihren Standpunkt - so die belangte Behörde mit näherer Begründung - nicht. Die Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, die Schieneninfrastruktur betriebssicher zu erhalten und instand zu setzen, schränke die Hauptleistungspflicht aufgrund des Infrastrukturnutzungsvertrages, nämlich die Zurverfügungstellung der Schieneninfrastruktur, nicht ein. Mit im Vergleich zum Bescheid vom 25.10.2013 teilweise wortidenten Ausführungen begründete die belangte Behörde ferner den Verstoß des neuen Punkt 17.2 gegen Paragraphen 56 und 58 EisbG sowie seine Sittenwidrigkeit iSd Paragraph 879, ABGB: Entgegen der Beschwerdeführerin stelle Punkt 17.2 keine Präzisierung des Schuldinhaltes und als Abweichen vom gesetzlich vorgegebenen Leistungsinhalt keine zulässige einschränkende Leistungsbeschreibung sondern vielmehr einen sittenwidrigen Gewährleistungsausschluss dar, woran wegen der monopolistischen Stellung der Beschwerdeführerin die Unternehmereigenschaft ihrer Vertragspartner ebenso wenig wie der Umstand ändere, dass die verfahrensgegenständlichen Bestimmungen im Vergleich zu den bereits für unwirksam erklärten Regelungen nur noch für von der Beschwerdeführerin unverschuldete Abweichungen von der vereinbarten Leistung gelten würden. Auch die von der Beschwerdeführerin zitierte Judikatur des Obersten Gerichtshofes stütze ihren Standpunkt - so die belangte Behörde mit näherer Begründung - nicht. Die Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, die Schieneninfrastruktur betriebssicher zu erhalten und instand zu setzen, schränke die Hauptleistungspflicht aufgrund des Infrastrukturnutzungsvertrages, nämlich die Zurverfügungstellung der Schieneninfrastruktur, nicht ein.

Aus den gleichen Gründen wie Punkt 17.2 wertete die belangte Behörde auch den neuen Punkt 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie den vierten Satz des ersten Absatzes im Kapitel IV.3.5 als diskriminierend und sittenwidrig sowie als im Widerspruch zu §§ 56 und 58 EisbG stehend. Aus den gleichen Gründen wie Punkt 17.2 wertete die belangte Behörde auch den neuen Punkt 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie den vierten Satz des ersten Absatzes im Kapitel römisch vier.3.5 als diskriminierend und sittenwidrig sowie als im Widerspruch zu Paragraphen 56 und 58 EisbG stehend.

8. Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin mit Schriftsatz vom 15.05.2014 Beschwerde, in der sie die Rechtswidrigkeit des Bescheidinhaltes und die Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften

geltend machte. Die Beschwerdeführerin erachtete sich durch den angefochtenen Bescheid u.a. in ihrem gesetzlich gewährleisteten subjektiven Recht auf "Nicht-Unwirksamerklärung" der in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag enthaltenen Punkte 17.2 und 17.3 und des jeweils im Kapitel IV.3.5. der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2014 und 2015 enthaltenen vierten Satzes im ersten Absatz - mangels Vorliegens der gesetzlichen Voraussetzungen zu dieser Aufhebung und mangels Zuständigkeit der Behörde hierzu - als verletzt. Außerdem erachtete sie sich (ohne nähere Begründung) durch die Spruchpunkte 3. und 4. des angefochtenen Bescheides in ihren gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten sowie (mangels abschließender und vollständiger Ermittlung des Sachverhalts) in ihrem Recht auf Durchführung eines gesetzmäßigen Verfahrens als verletzt.⁸ Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin mit Schriftsatz vom 15.05.2014 Beschwerde, in der sie die Rechtswidrigkeit des Bescheidinhaltes und die Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machte. Die Beschwerdeführerin erachtete sich durch den angefochtenen Bescheid u.a. in ihrem gesetzlich gewährleisteten subjektiven Recht auf "Nicht-Unwirksamerklärung" der in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag enthaltenen Punkte 17.2 und 17.3 und des jeweils im Kapitel römisch vier.3.5. der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2014 und 2015 enthaltenen vierten Satzes im ersten Absatz - mangels Vorliegens der gesetzlichen Voraussetzungen zu dieser Aufhebung und mangels Zuständigkeit der Behörde hierzu - als verletzt. Außerdem erachtete sie sich (ohne nähere Begründung) durch die Spruchpunkte 3. und 4. des angefochtenen Bescheides in ihren gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten sowie (mangels abschließender und vollständiger Ermittlung des Sachverhalts) in ihrem Recht auf Durchführung eines gesetzmäßigen Verfahrens als verletzt.

Unter Hinweis auf den im Verfahren zu SCK-13-041 erlassenen Bescheid vom 25.10.2013 und ihre dagegen erhobene Beschwerde vom 09.12.2013 an den Verwaltungsgerichtshof betonte die Beschwerdeführerin, dass die in jenem Verfahren zu behandelnden grundsätzlichen Rechtsfragen mit jenen des gegenständlichen Verfahrens ident seien, weshalb die Beschwerdeführerin ihre Beschwerdeschrift vom 09.12.2013 der vorliegenden Beschwerde beilegte.

In weitgehend mit jenen der Beschwerde vom 09.12.2013 übereinstimmenden Ausführungen wendete sich die Beschwerdeführerin - wie bereits auch in ihrem Schreiben vom 21.02.2014 - zunächst gegen die Ansicht der belangten Behörde, auch für die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen am Maßstab der Sittenwidrigkeit gemäß § 879 ABGB (und der Gewährleistungsregeln der §§ 922 ff. ABGB) zuständig zu sein. Im Übrigen liege dem gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren keine Beschwerde eines Zugangsberechtigten zugrunde, sodass selbst bei extensiver bzw. richtlinienkonformer Interpretation des EisbG im vorliegenden Fall keine weitere Prüfbefugnis der belangten Behörde bestehen könne. Das diesbezügliche Unionsrecht sei auch gemäß der Entscheidung des EuGH in der Rs C-509/11 eng zu interpretieren. Daraus, dass der österreichische Gesetzgeber im Telekommunikationsgesetz, Gaswirtschaftsgesetz und anderen Gesetzen den jeweiligen Regulierungsbehörden eine AGB-Prüfung hinsichtlich zivilrechtlicher Fragestellungen ausdrücklich eingeräumt habe, ergehe der Umkehrschluss, dass der Gesetzgeber der belangten Behörde keine derartige Befugnis zuerkennen habe wollen und (mit Ausnahme allfälliger Diskriminierungen) eine abstrakte Kontrolle der verfahrensgegenständlichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen "offenbar" als nicht notwendig erachtet habe. Dass die belangte Behörde nicht als "Auffangbehörde" für unregelte AGB-Kontrollen eingerichtet worden sei, ergebe sich auch aus der jüngeren Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. In weitgehend mit jenen der Beschwerde vom 09.12.2013 übereinstimmenden Ausführungen wendete sich die Beschwerdeführerin - wie bereits auch in ihrem Schreiben vom 21.02.2014 - zunächst gegen die Ansicht der belangten Behörde, auch für die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen am Maßstab der Sittenwidrigkeit gemäß Paragraph 879, ABGB (und der Gewährleistungsregeln der Paragraphen 922, ff. ABGB) zuständig zu sein. Im Übrigen liege dem gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren keine Beschwerde eines Zugangsberechtigten zugrunde, sodass selbst bei extensiver bzw. richtlinienkonformer Interpretation des EisbG im vorliegenden Fall keine weitere Prüfbefugnis der belangten Behörde bestehen könne. Das diesbezügliche Unionsrecht sei auch gemäß der Entscheidung des EuGH in der Rs C-509/11 eng zu interpretieren. Daraus, dass der österreichische Gesetzgeber im Telekommunikationsgesetz, Gaswirtschaftsgesetz und anderen Gesetzen den jeweiligen Regulierungsbehörden eine AGB-Prüfung hinsichtlich zivilrechtlicher Fragestellungen ausdrücklich eingeräumt habe, ergehe der Umkehrschluss, dass der Gesetzgeber der belangten Behörde keine derartige Befugnis zuerkennen habe wollen und (mit Ausnahme allfälliger Diskriminierungen) eine abstrakte Kontrolle der verfahrensgegenständlichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen "offenbar" als nicht notwendig erachtet habe. Dass die belangte Behörde nicht als "Auffangbehörde" für unregelte AGB-Kontrollen eingerichtet worden sei, ergebe sich auch aus der jüngeren Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes.

Was die von der belangten Behörde angenommene Verletzung von § 67 Abs. 7 EisbG anbelangt, vertrat die Beschwerdeführerin die Ansicht, dass Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen - da er nur zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime nicht greife - letzterem nicht widerspreche. Insofern bestehe auch - wie bereits in der Beschwerde vom 09.12.2013 vorgebracht - ein Feststellungsmangel im Verfahren, da die belangte Behörde keine Feststellungen getroffen habe, ob und welche anderen Fälle neben dem Performance Regime zur Anwendung gelangen könnten. Wie schon im Vorbescheid habe sich die belangte Behörde mit dem Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der Infrastrukturnutzung unter Zugrundelegung der in § 67 EisbG festgelegten Grundsätze im Jahr 2011 ca. 43 % betragen habe, nicht auseinandergesetzt. In ihrer Interpretation, wonach auch die unsachliche Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte diskriminierend sei, vermenge die belangte Behörde offenbar den unionsrechtlich determinierten Begriff der Diskriminierung mit dem aus Art. 2 StGG abgeleiteten Gleichheitsgrundsatz und widerspreche damit der verwaltungsgerichtlichen Judikatur. Da die in §§ 56 und 59 EisbG normierten Pflichten, den Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu sonstigen Leistungen diskriminierungsfrei zu gewährleisten, durch Betriebsstörungen nicht ausgesetzt würden, verstießen die für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen auch nicht gegen die genannten eisenbahnrechtlichen Regelungen. In diesem Zusammenhang habe die belangte Behörde auch keine Feststellungen zu den betriebsbedingten Störungen getroffen, die aber zur Erlangung einer richtigen rechtlichen Beurteilung notwendig gewesen wären. Da es sich bei den in Rede stehenden Vertragsbestimmungen um eine Präzisierung des Schuldinhaltes handle, sei die Annahme der belangten Behörde, dass die Klauseln einen Gewährleistungsausschluss normieren würden, verfehlt. Dessen ungeachtet wäre ein solcher Gewährleistungsausschluss in der vorliegenden Konstellation insbesondere nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zulässig. Abschließend wendete sich die Beschwerdeführerin gegen die Annahme der belangten Behörde, im Hinblick auf die gegenständlichen Klauseln "die kundenfeindlichste" (objektive) Auslegung heranzuziehen, was nach Ansicht der Beschwerdeführerin nicht nachvollziehbar sei. Schließlich stellte die Beschwerdeführerin die Anträge, eine mündliche Verhandlung durchzuführen und entweder in der Sache selbst zu entscheiden oder den angefochtenen Bescheid aufzuheben und zur Erlassung eines neuen Bescheides die Rechtssache zurückzuverweisen.

Was die von der belangten Behörde angenommene Verletzung von Paragraph 67, Absatz 7, EisbG anbelangt, vertrat die Beschwerdeführerin die Ansicht, dass Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen - da er nur zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime nicht greife - letzterem nicht widerspreche. Insofern bestehe auch - wie bereits in der Beschwerde vom 09.12.2013 vorgebracht - ein Feststellungsmangel im Verfahren, da die belangte Behörde keine Feststellungen getroffen habe, ob und welche anderen Fälle neben dem Performance Regime zur Anwendung gelangen könnten. Wie schon im Vorbescheid habe sich die belangte Behörde mit dem Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der Infrastrukturnutzung unter Zugrundelegung der in Paragraph 67, EisbG festgelegten Grundsätze im Jahr 2011 ca. 43 % betragen habe, nicht auseinandergesetzt. In ihrer Interpretation, wonach auch die unsachliche Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte diskriminierend sei, vermenge die belangte Behörde offenbar den unionsrechtlich determinierten Begriff der Diskriminierung mit dem aus Artikel 2, StGG abgeleiteten Gleichheitsgrundsatz und widerspreche damit der verwaltungsgerichtlichen Judikatur. Da die in Paragraphen 56 und 59 EisbG normierten Pflichten, den Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu sonstigen Leistungen diskriminierungsfrei zu gewährleisten, durch Betriebsstörungen nicht ausgesetzt würden, verstießen die für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen auch nicht gegen die genannten eisenbahnrechtlichen Regelungen. In diesem Zusammenhang habe die belangte Behörde auch keine Feststellungen zu den betriebsbedingten Störungen getroffen, die aber zur Erlangung einer richtigen rechtlichen Beurteilung notwendig gewesen wären. Da es sich bei den in Rede stehenden Vertragsbestimmungen um eine Präzisierung des Schuldinhaltes handle, sei die Annahme der belangten Behörde, dass die Klauseln einen Gewährleistungsausschluss normieren würden, verfehlt. Dessen ungeachtet wäre ein solcher Gewährleistungsausschluss in der vorliegenden Konstellation insbesondere nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zulässig. Abschließend wendete sich die Beschwerdeführerin gegen die Annahme der belangten Behörde, im Hinblick auf die gegenständlichen Klauseln "die kundenfeindlichste" (objektive) Auslegung heranzuziehen, was nach Ansicht der Beschwerdeführerin nicht nachvollziehbar sei. Schließlich stellte die Beschwerdeführerin die Anträge, eine mündliche Verhandlung durchzuführen und entweder in der Sache selbst zu entscheiden oder den angefochtenen Bescheid aufzuheben und zur Erlassung eines neuen Bescheides die Rechtssache zurückzuverweisen.

9. Am 20.05.2014 legte die belangte Behörde mit der Anmerkung, von einer Beschwerdeentscheidung abzuweichen, die gegenständliche Beschwerde samt Verwaltungsakt vor.

10. Dem in der Beschwerde unter einem gestellten Antrag, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, gab das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 03.06.2014, W110 2008038-1/2Z, gemäß § 84 Abs. 3 EisbG nicht statt. Dem in der Beschwerde unter einem gestellten Antrag, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, gab das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 03.06.2014, W110 2008038-1/2Z, gemäß Paragraph 84, Absatz 3, EisbG nicht statt.

11. Mit Schriftsatz vom 24.07.2014 erstattete die belangte Behörde ebenfalls eine - den übrigen Parteien in weiterer Folge zur Kenntnis gebrachte - schriftliche Äußerung, in der sie zusammengefasst ihre Ausführungen im angefochtenen Bescheid wiederholte und sich mit einzelnen Argumenten der Beschwerdeführerin im Detail auseinandersetzte. So betonte die belangte Behörde, dass Art. 30 Abs. 2 der Richtlinie 2001/14/EG nicht nur in § 72 EisbG, sondern ebenso in § 74 leg. cit. umgesetzt worden sei. Eine abstrakte Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen könne lediglich in einem Verfahren gemäß § 74 EisbG durchgeführt werden. Aus dem Urteil des EuGH in der Rs C-509/11 könne auch nicht der Schluss einer engen Auslegung von Art. 30 der erwähnten Richtlinie gezogen werden, da die Entscheidung nicht die Kompetenzen der Regulierungsstellen zum Gegenstand gehabt habe. Weiters trat die belangte Behörde der Argumentation der Beschwerdeführerin entgegen, wonach Punkt 17.2 lediglich dann zur Anwendung komme, wenn das Performance Regime nicht greife: Ein derartiger Vorrang lasse sich zum Einen der Textierung des Punktes 17.2 nicht entnehmen und lasse auch keinen sinnvollen Anwendungsbereich mehr für diese Bestimmung übrig, da die von Punkt 17.2 erfassten Verspätungsfälle grundsätzlich auch vom Performance Regime, welches die Verspätung gerade nicht dem jeweils davon beeinträchtigten Vertragspartner, sondern je nach Lage des Falles dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder keinem der beiden zuordne, erfasst wären. Schließlich begründete die belangte Behörde, weshalb sie die von der Beschwerdeführerin zitierte oberstgerichtliche Judikatur für die gegenständliche Fallkonstellation für nicht maßgeblich erachtete. Abschließend beantragte die belangte Behörde die Abweisung der Beschwerde.

11. Mit Schriftsatz vom 24.07.2014 erstattete die belangte Behörde ebenfalls eine - den übrigen Parteien in weiterer Folge zur Kenntnis gebrachte - schriftliche Äußerung, in der sie zusammengefasst ihre Ausführungen im angefochtenen Bescheid wiederholte und sich mit einzelnen Argumenten der Beschwerdeführerin im Detail auseinandersetzte. So betonte die belangte Behörde, dass Artikel 30, Absatz 2, der Richtlinie 2001/14/EG nicht nur in Paragraph 72, EisbG, sondern ebenso in Paragraph 74, leg. cit. umgesetzt worden sei. Eine abstrakte Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen könne lediglich in einem Verfahren gemäß Paragraph 74, EisbG durchgeführt werden. Aus dem Urteil des EuGH in der Rs C-509/11 könne auch nicht der Schluss einer engen Auslegung von Artikel 30, der erwähnten Richtlinie gezogen werden, da die Entscheidung nicht die Kompetenzen der Regulierungsstellen zum Gegenstand gehabt habe. Weiters trat die belangte Behörde der Argumentation der Beschwerdeführerin entgegen, wonach Punkt 17.2 lediglich dann zur Anwendung komme, wenn das Performance Regime nicht greife: Ein derartiger Vorrang lasse sich zum Einen der Textierung des Punktes 17.2 nicht entnehmen und lasse auch keinen sinnvollen Anwendungsbereich mehr für diese Bestimmung übrig, da die von Punkt 17.2 erfassten Verspätungsfälle grundsätzlich auch vom Performance Regime, welches die Verspätung gerade nicht dem jeweils davon beeinträchtigten Vertragspartner, sondern je nach Lage des Falles dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder keinem der beiden zuordne, erfasst wären. Schließlich begründete die belangte Behörde, weshalb sie die von der Beschwerdeführerin zitierte oberstgerichtliche Judikatur für die gegenständliche Fallkonstellation für nicht maßgeblich erachtete. Abschließend beantragte die belangte Behörde die Abweisung der Beschwerde.

12. Nach Übermittlung der Beschwerde an alle im Verfahren vor der belangten Behörde beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen erstattete die XXXX eine - in der Folge sämtlichen Parteien zugestellte - schriftliche Stellungnahme, in der sie sich im Wesentlichen den Rechtsansichten der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid anschloss. Darüber hinaus vertrat die mitbeteiligte Partei die Ansicht, dass ein Widerspruch vertraglicher Entgeltbestimmungen oder von Klauseln in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegenüber einschlägigen Rechtsnormen stets eine von der belangten Behörde aufzugreifende Diskriminierung darstelle. Die Auferlegung einseitig belastender Allgemeiner Geschäftsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen akzeptieren müsse, um überhaupt wirtschaftlich tätig sein zu können, sei geradezu ein "Paradefall missbräuchlicher Ausnutzung einer

marktbeherrschenden Stellung". Die belangte Behörde habe auch - entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin - über keinen konkreten zivilrechtlichen Anspruch entschieden, da aus den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zunächst niemandem ein Anspruch erwachsen sei. Wie bereits die belangte Behörde beantragte auch die mitbeteiligte Partei die Abweisung der Beschwerde.¹² Nach Übermittlung der Beschwerde an alle im Verfahren vor der belangten Behörde beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen erstattete die römisch 40 eine - in der Folge sämtlichen Parteien zugestellte - schriftliche Stellungnahme, in der sie sich im Wesentlichen den Rechtsansichten der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid anschloss. Darüber hinaus vertrat die mitbeteiligte Partei die Ansicht, dass ein Widerspruch vertraglicher Entgeltbestimmungen oder von Klauseln in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegenüber einschlägigen Rechtsnormen stets eine von der belangten Behörde aufzugreifende Diskriminierung darstelle. Die Auferlegung einseitig belastender Allgemeiner Geschäftsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen akzeptieren müsse, um überhaupt wirtschaftlich tätig sein zu können, sei geradezu ein "Paradefall missbräuchlicher Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung". Die belangte Behörde habe auch - entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin - über keinen konkreten zivilrechtlichen Anspruch entschieden, da aus den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zunächst niemandem ein Anspruch erwachsen sei. Wie bereits die belangte Behörde beantragte auch die mitbeteiligte Partei die Abweisung der Beschwerde.

13. Mit Erkenntnis vom 30.06.2015, 2013/03/0150, wies der Verwaltungsgerichtshof die gegen den Bescheid der belangten Behörde vom 25.10.2013 erhobene Beschwerde der Beschwerdeführerin des gegenständlichen Verfahrens als unbegründet ab.

14. Mit Verfügung vom 17.08.2015 räumte das Bundesverwaltungsgericht sämtlichen Parteien des vorliegenden Verfahrens die Möglichkeit ein, sich zur Frage nach allfälligen Schlussfolgerungen zu äußern, die sich aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, für das gegenständliche Beschwerdeverfahren ergeben.

15. Mit Schriftsatz vom 27.08.2015 erstattete die belangte Behörde eine Äußerung, in der sie nach Wiedergabe der im Verfahren zu SCK-13-041 für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen und Darstellung der inhaltlichen Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes im Erkenntnis vom 30.06.2015 die Ansicht vertrat, dass sich jene Vertragsklauseln "nur in unwesentlichen Aspekten" von den gegenständlichen Nachfolgeregelungen unterscheiden würden. Deshalb seien die vorliegenden Regelungen "aus denselben Gründen" rechtswidrig wie jene, die Gegenstand des Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, zu 2013/03/0150 waren, da sie dieselbe Risikozuweisung vorsehen würden, die der Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis missbilligt habe. Abgesehen davon seien die Klauseln ebenso wie ihre Vorgänger-Versionen diskriminierend, würden §§ 56 und 58 EisbG widersprechen und seien ferner sittenwidrig.¹⁵ Mit Schriftsatz vom 27.08.2015 erstattete die belangte Behörde eine Äußerung, in der sie nach Wiedergabe der im Verfahren zu SCK-13-041 für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen und Darstellung der inhaltlichen Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes im Erkenntnis vom 30.06.2015 die Ansicht vertrat, dass sich jene Vertragsklauseln "nur in unwesentlichen Aspekten" von den gegenständlichen Nachfolgeregelungen unterscheiden würden. Deshalb seien die vorliegenden Regelungen "aus denselben Gründen" rechtswidrig wie jene, die Gegenstand des Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, zu 2013/03/0150 waren, da sie dieselbe Risikozuweisung vorsehen würden, die der Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis missbilligt habe. Abgesehen davon seien die Klauseln ebenso wie ihre Vorgänger-Versionen diskriminierend, würden Paragraphen 56 und 58 EisbG widersprechen und seien ferner sittenwidrig.

16. In ihrer Äußerung vom 31.08.2015 vertrat die Beschwerdeführerin u. a. - wie bereits in früheren Äußerungen - die Ansicht, dass Punkt

17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nur dann zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime, mit dem ein Anreizsystem iSd § 67 Abs 7 EisbG implementiert worden sei, nicht greife. Aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, mit ein Widerspruch der dort für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen mit § 67 Abs 7 EisbG festgestellt worden sei, lasse sich nicht ableiten, dass "jede Form der Risikozuweisung" einen Verstoß gegen § 67 Abs 7 EisbG darstelle. Der Verwaltungsgerichtshof habe dargelegt, dass lediglich eine "gänzlich einseitige Risikozuweisung" nicht im Einklang mit § 67 Abs 7 EisbG stehe. Dies sei aber bei den vorliegenden Vertragsklauseln nicht der Fall, da durch sie eine Zuweisung des Risikos entsprechend der Zurechenbarkeit der Ursache vorgenommen werde. Die Beschwerdeführerin hafte somit lediglich für von ihr nicht verschuldete Abweichungen bzw. Betriebsstörungen nicht. Grundsätzlich würden aber die Regeln des Performance

Regimes gelten. Damit habe die Beschwerdeführerin aber die durch das Erkenntnis vom 30.06.2015 aufgezeigten Kriterien, an denen sich Benützungsentgeltregelungen bezüglich der Risikozuweisung zu orientieren haben, bereits umgesetzt. Ein neuerlicher Widerspruch der nunmehr für unwirksam erklärten Bestimmungen zu § 67 Abs 7 EisbG sei vor dem Hintergrund des Erkenntnisses vom 30.06.2015 nicht erkennbar. Angesichts dieses Erkenntnisses könne auch von einer zwingenden Anwendung des Gewährleistungsregimes der §§ 922 ff. ABGB keine Rede sein. Ein gänzlicher Gewährleistungsausschluss sei vom Verwaltungsgerichtshof nicht als unzulässig deklariert worden. Das Unionsrecht gebiete keineswegs zwingend ein Gewährleistungssystem, wie es in §§ 922 ff. ABGB normiert sei. Die verfahrensgegenständlichen Bestimmungen würden keinerlei allgemein gehaltene Rechtsvorbehalte enthalten. Dem betreffenden Erkenntnis sei nicht zu entnehmen, dass die Anwendung der §§ 922 ABGB geboten oder der Ausschluss der Gewährleistungsregelungen verboten sei. Die Bestimmungen des sechsten Teils des EisbG zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes würden lediglich verlangen, dass in den Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung leistungsabhängige Bestandteile aufgenommen werden, die sowohl den Eisenbahnunternehmen als auch dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten sollten. Diesem Erfordernis sei bereits durch das Performance Regime entsprochen worden. 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nur dann zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime, mit dem ein Anreizsystem iSd Paragraph 67, Absatz 7, EisbG implementiert worden sei, nicht greife. Aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, mit ein Widerspruch der dort für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen mit Paragraph 67, Absatz 7, EisbG festgestellt worden sei, lasse sich nicht ableiten, dass "jede Form der Risikozuweisung" einen Verstoß gegen Paragraph 67, Absatz 7, EisbG darstelle. Der Verwaltungsgerichtshof habe dargelegt, dass lediglich eine "gänzlich einseitige Risikozuweisung" nicht im Einklang mit Paragraph 67, Absatz 7, EisbG stehe. Dies sei aber bei den vorliegenden Vertragsklauseln nicht der Fall, da durch sie eine Zuweisung des Risikos entsprechend der Zurechenbarkeit der Ursache vorgenommen werde. Die Beschwerdeführerin hafte somit lediglich für von ihr nicht verschuldete Abweichungen bzw. Betriebsstörungen nicht. Grundsätzlich würden aber die Regeln des Performance Regimes gelten. Damit habe die Beschwerdeführerin aber die durch das Erkenntnis vom 30.06.2015 aufgezeigten Kriterien, an denen sich Benützungsentgeltregelungen bezüglich der Risikozuweisung zu orientieren haben, bereits umgesetzt. Ein neuerlicher Widerspruch der nunmehr für unwirksam erklärten Bestimmungen zu Paragraph 67, Absatz 7, EisbG sei vor dem Hintergrund des Erkenntnisses vom 30.06.2015 nicht erkennbar. Angesichts dieses Erkenntnisses könne auch von einer zwingenden Anwendung des Gewährleistungsregimes der Paragraphen 922, ff. ABGB keine Rede sein. Ein gänzlicher Gewährleistungsausschluss sei vom Verwaltungsgerichtshof nicht als unzulässig deklariert worden. Das Unionsrecht gebiete keineswegs zwingend ein Gewährleistungssystem, wie es in Paragraphen 922, ff. ABGB normiert sei. Die verfahrensgegenständlichen Bestimmungen würden keinerlei allgemein gehaltene Rechtsvorbehalte enthalten. Dem betreffenden Erkenntnis sei nicht zu entnehmen, dass die Anwendung der Paragraphen 922, ABGB geboten oder der Ausschluss der Gewährleistungsregelungen verboten sei. Die Bestimmungen des sechsten Teils des EisbG zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes würden lediglich verlangen,

dass in den Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung leistungsabhängige Bestandteile aufgenommen werden, die sowohl den Eisenbahnunternehmen als auch dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten sollten. Diesem Erfordernis sei bereits durch das Performance Regime entsprochen worden.

17. Mit Schriftsatz vom 04.09.2015 äußerte sich schließlich die XXXX als mitbeteiligte Partei und nahm u.a. den Standpunkt ein, dass die gegenständlichen Vertragsklauseln gegenüber den vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 30.06.2015 als rechtswidrig angesehenen Vertragsbestimmungen inhaltsgleich seien. Die höchstgerichtliche Argumentation, wonach eine einseitige Risikozuweisung zulasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen § 67 Abs. 7 EISbG verstoße, sei auf die vorliegenden Klauseln umzulegen, die aus denselben Gründen wie ihre Vorgängerregelungen für unwirksam zu erklären seien. 17. Mit Schriftsatz vom 04.09.2015 äußerte sich schließlich die römisch 40 als mitbeteiligte Partei und nahm u.a. den Standpunkt ein, dass die gegenständlichen Vertragsklauseln gegenüber den vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 30.06.2015 als rechtswidrig angesehenen Vertragsbestimmungen inhaltsgleich seien. Die höchstgerichtliche Argumentation, wonach eine einseitige Risikozuweisung zulasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Paragraph 67, Absatz 7, EISbG verstoße, sei auf die vorliegenden Klauseln umzulegen, die aus denselben Gründen wie ihre Vorgängerregelungen für unwirksam zu erklären seien.

Die Äußerungen wurden sämtlichen Parteien des Verfahrens zur Kenntnis gebracht.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die rechtzeitig erhobene und zulässige Beschwerde - durch einen gemäß § 7 Abs. 1 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz gebildeten Senat - erwogen: römisch zwei. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die rechtzeitig erhobene und zulässige Beschwerde - durch einen gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Bundesverwaltungsgerichtsgesetz gebildeten Senat - erwogen:

1. Folgender Sachverhalt steht fest:

Die Beschwerdeführerin ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Mit Bescheid vom 10.04.2014, SCK-14-001, erklärte die belangte Behörde gemäß § 74 EISbG die Punkte 17.2 und 17.3 der im Anhang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2014 und 2015 enthaltenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag sowie jeweils den vierten Satz des ersten Absatzes im Kapitel IV.3.5 des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2014 und 2015 der Beschwerdeführerin für unwirksam. Die Punkte 17.2 und 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen lauten folgendermaßen: Die Beschwerdeführerin ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle. Mit Bescheid vom 10.04.2014, SCK-14-001, erklärte die belangte Behörde gemäß Paragraph 74, EISbG die Punkte 17.2 und 17.3 der im Anhang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2014 und 2015 enthaltenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag sowie jeweils den vierten Satz des ersten Absatzes im Kapitel römisch vier.3.5 des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2014 und 2015 der Beschwerdeführerin für unwirksam. Die Punkte 17.2 und 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen lauten folgendermaßen:

"17.2 Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (insbesondere Verspätungen oder Umleitungen) auf Grund von Störungen in der Betriebsabwicklung, gehen dann zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigen Vertragspartners, wenn diese Abweichungen nicht der XXXX zuzurechnen sind, da die Störung in der Betriebsabwicklung auf höhere Gewalt, ein Fehlverhalten eines EVU, welches der XXXX nicht zurechenbar ist oder das Fehlverhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Leistung - wenngleich unter Umständen abweichend oder verspätet durch das EVU - in Anspruch genommen wurde. Hiervon sind auch Störungen von der Betriebsabwicklung erfasst, die nicht von der XXXX verschuldet und ihr sohin nicht zuzurechnen sind. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20. bleiben davon unberührt." 17.2 Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (insbesondere Verspätungen oder Umleitungen) auf Grund von Störungen in der Betriebsabwicklung, gehen dann zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigen Vertragspartners, wenn diese Abweichungen nicht der römisch 40 zuzurechnen sind, da die Störung in der Betriebsabwicklung auf höhere Gewalt, ein Fehlverhalten eines EVU, welches der römisch 40 nicht zurechenbar ist oder das Fehlverhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Leistung - wenngleich unter Umständen abweichend oder verspätet durch das EVU - in Anspruch genommen wurde. Hiervon sind auch Störungen von der Betriebsabwicklung erfasst, die nicht von der römisch 40 verschuldet und ihr sohin nicht zuzurechnen sind. Die Haftungsbestimmungen in Punkt 20. bleiben davon unberührt.

17.3 Im Falle von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, ist die

Verpflichtung der XXXX, Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stehen bzw. sonstige Leistungen zu erbringen bis zum Wegfall des Störungsgrundes ausgesetzt. Sollte in Fällen von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, keine Inanspruchnahme von Zugtrassen, mindert sich das Entgelt in dem Umfang, in dem der Vertragspartner die vereinbarte Leistung nicht in Anspruch nehmen kann."17.3 Im Falle von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, ist die Verpflichtung der römisch 40, Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stehen bzw. sonstige Leistungen zu erbringen bis zum Wegfall des Störungsgrundes ausgesetzt. Sollte in Fällen von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, keine Inanspruchnahme von Zugtrassen, mindert sich das Entgelt in dem Umfang, in dem der Vertragspartner die vereinbarte Leistung nicht in Anspruch nehmen kann."

Der jeweils erste Absatz im Kapitel IV 3.5 des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2014 und im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2015 lautet folgendermaßen (der ebenfalls für unwirksam erklärte vierte Satz ist kursiv hervorgehoben): Der jeweils erste Absatz im Kapitel römisch vier 3.5 des Produktkataloges Netzzugang Stationen 2014 und im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2015 lautet folgendermaßen (der ebenfalls für unwirksam erklärte vierte Satz ist kursiv hervorgehoben):

"Der Stationspreis wird auf Basis der Kosten gebildet, die für Investitionen, Ausstattung, Instandhaltung, Reinigung und Betrieb der Infrastruktur in den Stationen entstehen. Das Entgelt für die Nutzung der einzelnen Station wird den EVU diskriminierungsfrei in Rechnung gestellt. Rabatte werden nicht gewährt. Abweichungen im Hinblick auf die vereinbarte Zurverfügungstellung von Infrastruktur gehen dann zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall beeinträchtigten Vertragspartners, wenn diese Abweichungen nicht von der XXXX verschuldet und ihr sohin nicht zuzurechnen sind." "Der Stationspreis wird auf Basis der Kosten gebildet, die für Investitionen, Ausstattung, Instandhaltung, Reinigung und Betrieb der Infrastruktur in den Stationen entstehen. Das Entgelt für die Nutzung der einzelnen Station wird den EVU diskriminierungsfrei in Rechnung gestellt. Rabatte werden nicht gewährt. Abweichungen im Hinblick auf die vereinbarte Zurverfügungstellung von Infrastruktur gehen dann zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall beeinträchtigten Vertragspartners, wenn diese Abweichungen nicht von der römisch 40 verschuldet und ihr sohin nicht zuzurechnen sind."

Nach Unwirksamserklärung der soeben genannten Bestimmungen in den Spruchpunkten 1) und 2) des angefochtenen Bescheides sprach die belangte Behörde in den Spruchpunkten 3) und 4) Folgendes aus:

"3) Die XXXX hat die in den Punkten 1) und 2) für unwirksam erklärte Bestimmungen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag und Produktkatalogen Netzzugangsstationen 2014 und 2015 zu entfernen." 3) Die römisch 40 hat die in den Punkten 1) und 2) für unwirksam erklärte Bestimmungen binnen 5 Arbeitstagen ab Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag und Produktkatalogen Netzzugangsstationen 2014 und 2015 zu entfernen.

4) Die XXXX hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die in den Punkten 1) und 4) Die römisch 40 hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die in den Punkten 1) und

2) für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen."

2. Beweiswürdigung:

Diese Feststellungen beruhen auf dem Inhalt des von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsakts. Letztlich war der Inhalt der gegenständlichen Vertragsbestimmungen bereits im Verfahren vor der belangten Behörde unstrittig (zu den vorgebrachten Feststellungsmängeln vgl. unten unter 3.8). Diese Feststellungen beruhen auf dem Inhalt des von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsakts. Letztlich war der Inhalt der gegenständlichen Vertragsbestimmungen bereits im Verfahren vor der belangten Behörde unstrittig (zu den vorgebrachten Feststellungsmängeln vergleiche unten unter 3.8).

3. Rechtlich folgt daraus:

Zu A)

3.1 Gemäß Art. 131 Abs. 2 B-VG erkennt das Verwaltungsgericht des Bundes über Beschwerden in Angelegenheiten der Vollziehung des Bundes, die unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden. In diesem Sinne ist das

Bundesverwaltungsgericht für Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission - wie dies auch einfachgesetzlich in § 84 Abs. 2 EisbG idF BGBl. I 96/2013 vorgesehen ist - zuständig. In diesen Fällen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht gemäß § 84 Abs. 6 leg. cit. in Senaten.3.1 Gemäß Artikel 131, Absatz 2, B-VG erkennt das Verwaltungsgericht des Bundes über Beschwerden in Angelegenheiten der Vollziehung des Bundes, die unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden. In diesem Sinne ist das Bundesverwaltungsgericht für Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission - wie dies auch einfachgesetzlich in Paragraph 84, Absatz 2, EisbG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 96 aus 2013, vorgesehen ist - zuständig. In diesen Fällen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht gemäß Paragraph 84, Absatz 6, leg. cit. in Senaten.

Gemäß § 17 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes, BGBl. I 33/2013 (im Folgenden: VwGVG), sind - soweit nichts anderes bestimmt ist - auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG insbesondere die Bestimmungen des AVG und jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in jenem Verfahren, das dem Verwaltungsgericht vorangegangen ist, angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte. Gemäß Paragraph 17, des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes, Bundesgesetzblatt Teil eins, 33 aus 2013, (im Folgenden: VwGVG), sind - soweit nichts anderes bestimmt ist - auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, B-VG insbesondere die Bestimmungen des AVG und jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in jenem Verfahren, das dem Verwaltungsgericht vorangegangen ist, angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

3.2 In der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl L 343 vom 14. Dezember 2012, S 32, mit der die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2001, ABl L 75 vom 15. März 2001, S 29, aufgehoben wurde, wird in den Erwägungsgründen ausgeführt, dass - zwecks Sicherstellung der Transparenz und eines nichtdiskriminierenden Zugangs zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen - sämtliche für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden sollten (Erwägungsgrund 34). Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang geboten werden, um einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu ermöglichen (Erwägungsgrund 42). Der mit "leistungsabhängige Entgeltregelung" betitelte Art. 35 der Richtlinie sieht in Abs. 1 Folgendes vor: 3.2 In der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, Amtsblatt L 343 vom 14. Dezember 2012, S 32, mit der die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2001, Amtsblatt L 75 vom 15. März 2001, S 29, aufgehoben wurde, wird in den Erwägungsgründen ausgeführt, dass - zwecks Sicherstellung der Transparenz und eines nichtdiskriminierenden Zugangs zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen - sämtliche für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden sollten (Erwägungsgrund 34). Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang geboten werden, um einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu ermöglichen (Erwägungsgrund 42). Der mit "leistungsabhängige Entgeltregelung" betitelte Artikel 35, der Richtlinie sieht in Absatz eins, Folgendes vor:

"(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen."

In Art. 56 Abs. 1 der Richtlinie wird einem Antragsteller das Recht eingeräumt, die Regulierungsbehörde zu befassen, wenn er sich durch Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Entgeltregelung oder den Zugang zu diversen Leistungen ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt erachtet. Nach Art. 56 Abs. 9 dieser Richtlinie hat die Regulierungsstelle über "Beschwerden" zu entscheiden und (innerhalb näher umschriebener Frist) Abhilfemaßnahmen zu treffen. In Artikel 56, Absatz eins, der Richtlinie wird einem Antragsteller das Recht eingeräumt, die Regulierungsbehörde zu befassen, wenn er sich durch Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers

oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Entgeltregelung oder den Zugang zu diversen Leistungen ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt erachtet. Nach Artikel 56, Absatz 9, dieser Richtlinie hat die Regulierungsstelle über "Beschwerden" zu entscheiden und (innerhalb näher umschriebener Frist) Abhilfemaßnahmen zu treffen.

3.3 Vor dem Hintergrund dieser unionsrechtlichen Vorschriften stellt sich die österreichische Rechtslage wie folgt dar:

Zweck des mit "Regulierung des Schienenverkehrsmarktes" überschriebenen sechsten Teiles des EibG ist nach § 54 leg. cit. die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich u.a. durch die Sicherstellung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte (§ 54 Z 3 EibG). Zweck des mit "Regulierung des Schienenverkehrsmarktes" überschriebenen sechsten Teiles des EibG ist nach Paragraph 54, leg. cit. die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich u.a. durch die Sicherstellung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte (Paragraph 54, Ziffer 3, EibG).

Gemäß § 56 EibG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung-Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung-Teil B vorzulegen haben. Unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 58 Abs. 1 EibG zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus näher bezeichnete Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen, wie z.B. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen sowie zur Ausübung der Zugangsrechte notwendige Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme. Gemäß § 59 Abs. 1 haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen 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. Gemäß Paragraph 56, EibG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung-Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung-Teil B vorzulegen haben. Unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Paragraph 58, Absatz eins, EibG zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus näher bezeichnete Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen, wie z.B. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen sowie zur Ausübung der Zugangsrechte notwendige Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme. Gemäß Paragraph 59, Absatz eins, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen 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.

Nach § 67 Abs. 1 EibG sind Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Abs. 7 des § 67 leg. cit. lautet: Nach Paragraph 67, Absatz eins, EibG sind Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Absatz 7, des Paragraph 67, leg. cit. lautet:

"§ 67. (1) ...

...

(7) Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein."

Gemäß § 74 Abs. 1 Z 3 EibG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären. Der mit "Wettbewerbsaufsicht" betitelte § 74 EibG lautet wie folgt: Gemäß Paragraph 74, Absatz eins, Ziffer 3, EibG hat die Schienen-Control Kommission von

Amts wegen diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären. Der mit "Wettbewerbsaufsicht" betitelte Paragraph 74, EisbG lautet wie folgt:

"§ 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

2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb 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

3. diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt."

3.4 Was die Zuständigkeit der belangten Behörde im vorliegenden Verfahren anbelangt, erachtete der Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem Erkenntnis vom 27.11.2014, 2013/03/0092, zugunsten einer wirksamen Umsetzung des Unionsrechts es als erforderlich, dass der belangten Behörde die Zuständigkeit zukomme, bezüglich der zu Beginn ihres Aufsichtsverfahrens anwendbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen iSd § 59 EisbG auch dann ein nicht-diskriminierendes Verhalten aufzuerlegen bzw. ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen, wenn die belangte Behörde ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt. Es würde - so der Verwaltungsgerichtshof - die Wirksamkeit der wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Kontrolle unterlaufen, würde es alleine auf die Geltungsdauer von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ankommen, sodass die belangte Behörde in ihrem auch auf die Zukunft gerichteten Entscheidungsverhalten (insbesondere betreffend die Untersagung diskriminierenden Verhaltens) begrenzt werde. Vielmehr erstreckte sich die Zuständigkeit der Behörde auf jene Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die sie ursprünglich zu Verfahrensbeginn als anwendbare Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Prüfung zog, sowie auf alle (zeitlich) darauf folgenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Dies bedeutet für den vorliegenden Fall, dass die Zuständigkeit der belangten Behörde betreffend die im bekämpften Bescheid erfassten Bestimmungen nach den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2014 und 2015 gegeben war.3.4 Was die Zuständigkeit der belangten Behörde im vorliegenden Verfahren anbelangt, erachtete der Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem Erkenntnis vom 27.11.2014, 2013/03/0092, zugunsten einer wirksamen Umsetzung des Unionsrechts es als erforderlich, dass der belangten Behörde die Zuständigkeit zukomme, bezüglich der zu Beginn ihres Aufsichtsverfahrens anwendbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen iSd Paragraph 59, EisbG auch dann ein nicht-diskriminierendes Verhalten aufzuerlegen bzw. ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen, wenn die belangte Behörde ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt. Es würde - so der Verwaltungsgerichtshof - die Wirksamkeit der wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Kontrolle unterlaufen, würde es alleine auf die Geltungsdauer von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ankommen, sodass die belangte Behörde in ihrem auch auf die Zukunft gerichteten Entscheidungsverhalten (insbesondere betreffend die Untersagung diskriminierenden Verhaltens) begrenzt werde. Vielmehr erstreckte sich die Zuständigkeit der Behörde auf jene Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die sie ursprünglich zu Verfahrensbeginn als anwendbare Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Prüfung zog, sowie auf alle (zeitlich) darauf folgenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Dies bedeutet für den vorliegenden Fall, dass die Zuständigkeit der belangten Behörde betreffend die im bekämpften Bescheid erfassten Bestimmungen nach den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2014 und 2015 gegeben war.

Die in § 74 Abs. 1 EisbG vorgesehene Zuständigkeit der belangten Behörde zur Hintanhaltung von Diskriminierungen ist gemäß dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2001/03/0150, dahingehend zu verstehen, dass damit jedenfalls auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des sechsten Teiles des EisbG betreffend die

Benützungsentgeltregelungen eingehalten werden (vgl. auch bereits VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092). In diesem Sinne nimmt die belangte Behörde ihre unionsrechtlich determinierte regulierungsrechtliche Zuständigkeit in einem Wettbewerbsaufsichtsverfahren nach § 74 EisbG wahr, wenn sie insbesondere auch den Zielsetzungen des § 67 Abs. 7 EisbG, den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur zu bieten, Rechnung trägt (vgl. VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150). Die in Paragraph 74, Absatz eins, EisbG vorgesehene Zuständigkeit der belangten Behörde zur Hintanhaltung von Diskriminierungen ist gemäß dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2001/03/0150, dahingehend zu verstehen, dass damit jedenfalls auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des sechsten Teiles des EisbG betreffend die Benützungsentgeltregelungen eingehalten werden (vergleiche auch bereits VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092). In diesem Sinne nimmt die belangte Behörde ihre unionsrechtlich determinierte regulierungsrechtliche Zuständigkeit in einem Wettbewerbsaufsichtsverfahren nach Paragraph 74, EisbG wahr, wenn sie insbesondere auch den Zielsetzungen des Paragraph 67, Absatz 7, EisbG, den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur zu bieten, Rechnung trägt (vergleiche VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150).

Der Beschwerdeführerin kommt als Zuweisungsstelle iSd § 62 EisbG im Rahmen des Verfahrens nach § 74 EisbG ein subjektives öffentliches Recht zu, den dort vorgesehenen wettbewerbsbehördlichen Maßnahmen nicht unterzogen zu werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen nicht vorliegen, insbesondere 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 Voraussetzungen für derartige Maßnahmen nicht vorliegen (vgl. VwGH 26.03.2012, 2011/03/0152; 21.10.2014, 2013/03/0112). Der Beschwerdeführerin kommt als Zuweisungsstelle iSd Paragraph 62, EisbG im Rahmen des Verfahrens nach Paragraph 74, EisbG ein subjektives öffentliches Recht zu, den dort vorgesehenen wettbewerbsbehördlichen Maßnahmen nicht unterzogen zu werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen nicht vorliegen, insbesondere 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 Voraussetzungen für derartige Maßnahmen nicht vorliegen (vergleiche VwGH 26.03.2012, 2011/03/0152; 21.10.2014, 2013/03/0112).

3.5 Wie der Verwaltungsgerichtshof in seiner ständigen Rechtsprechung betont, verlangt das zu den wesentlichen unionsrechtlichen Grundsätzen gehörende Diskriminierungsverbot nicht nur, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden (es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre), sondern auch, dass unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Behandlung objektiv gerechtfertigt ist (siehe zB VwGH 18.05.2004, 2000/17/0144; 11.11.2009, 2009/04/0206; 30.06.2015, 2013/03/0150, jeweils mwH auf die Judikatur des EuGH, vgl. zB EuGH 18.05.1994, C-309/89, Codorniu SA, Slg. 1994, I-1853, Rz26; 05.06.2008, C-164/07, Wood, Slg. 2008, I-4143, Rz13; 06.10.2009, C-123/08, Wolzenburg, Slg. 2009, I-9621, Rz 63). Weiters könnten - so der Verwaltungsgerichtshof - auch Überlegungen auf dem Boden des normativen Gehaltes des § 879 ABGB insoweit zum Tragen kommen, als diese Überlegungen im normativen Umfang der Zuständigkeit der belangten Behörde nach § 74 Abs. 1 EisbG zur Hintanhaltung von Diskriminierungen (mit der auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des sechsten Teiles des EisbG betreffend das vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzte Entgelt eingehalten werden) ihre Deckung finden können (VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150).

3.5 Wie der Verwaltungsgerichtshof in seiner ständigen Rechtsprechung betont, verlangt das zu den wesentlichen unionsrechtlichen Grundsätzen gehörende Diskriminierungsverbot nicht nur, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden (es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre), sondern auch, dass unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Behandlung objektiv gerechtfertigt ist (siehe zB VwGH 18.05.2004, 2000/17/0144; 11.11.2009, 2009/04/0206; 30.06.2015, 2013/03/0150, jeweils mwH auf die Judikatur des EuGH, vergleiche zB EuGH 18.05.1994, C-309/89, Codorniu SA, Slg. 1994, I-1853, Rz26; 05.06.2008, C-164/07, Wood, Slg. 2008, I-4143, Rz13; 06.10.2009, C-123/08, Wolzenburg, Slg. 2009, I-9621, Rz 63). Weiters könnten - so der Verwaltungsgerichtshof - auch Überlegungen auf dem Boden des normativen Gehaltes des Paragraph 879, ABGB insoweit zum Tragen kommen, als diese Überlegungen im normativen Umfang der Zuständigkeit der belangten Behörde nach Paragraph 74, Absatz eins, EisbG zur Hintanhaltung von Diskriminierungen (mit der auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des sechsten Teiles des EisbG betreffend das vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzte Entgelt eingehalten werden) ihre Deckung finden können (VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150).

3.6 Im Erkenntnis vom 30.06.2015, 2013/03/0150, das die mit dem Bescheid der belangten Behörde vom 25.10.2013, SCK-13/041, für unwirksam erklärten Vertragspunkte betraf, ging der Verwaltungsgerichtshof davon aus, dass mit den Vorgängerbestimmungen der im gegenständlichen Verfahren relevanten Vertragsklauseln das Risiko einer Störung der Betriebsabwicklung auch dann gänzlich einem infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zugewiesen werde, wenn diese Störung nicht auf das Verhalten dieses betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückgehe. Vielmehr würden Störungen in der Betriebsabwicklung in Folge von Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse, Störungen der Betriebsabwicklung aufgrund von Streiks oder Betriebsversammlungen im Bereich des Infrastrukturunternehmens oder Nutzungseinschränkungen wegen betriebsbedingter Abschaltungen oder "höherer Gewalt" - bezogen auf die Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen - in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen, wobei diese Störungen, Mängel bzw. Einschränkungen von einem infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger als vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beherrschbar erscheinen würden. Eine solche Risikozuweisung stehe - auch ungeachtet der unberührt bleibenden Haftungsbestimmungen in Punkt 20 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag - offensichtlich nicht im Einklang mit § 76 Abs. 7 EisebG, weil sie keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens biete. Ferner laufe diese Risikozuweisung dem § 67 Abs. 7 zweiter Satz EisebG insofern zuwider, als dort insbesondere für Betriebsstörungen der Infrastruktur Pönalen sowie eine Entschädigung für von den Störungen betroffenen Zugangsberechtigten normiert würden, was einer einseitigen Belastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Rede stehenden Risiken entgegen stehe.

3.6 Im Erkenntnis vom 30.06.2015, 2013/03/0150, das die mit dem Bescheid der belangten Behörde vom 25.10.2013, SCK-13/041, für unwirksam erklärten Vertragspunkte betraf, ging der Verwaltungsgerichtshof davon aus, dass mit den Vorgängerbestimmungen der im gegenständlichen Verfahren relevanten Vertragsklauseln das Risiko einer Störung der Betriebsabwicklung auch dann gänzlich einem infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zugewiesen werde, wenn diese Störung nicht auf das Verhalten dieses betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückgehe. Vielmehr würden Störungen in der Betriebsabwicklung in Folge von Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse, Störungen der Betriebsabwicklung aufgrund von Streiks oder Betriebsversammlungen im Bereich des Infrastrukturunternehmens oder Nutzungseinschränkungen wegen betriebsbedingter Abschaltungen oder "höherer Gewalt" - bezogen auf die Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen - in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen, wobei diese Störungen, Mängel bzw. Einschränkungen von einem infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger als vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beherrschbar erscheinen würden. Eine solche Risikozuweisung stehe - auch ungeachtet der unberührt bleibenden Haftungsbestimmungen in Punkt 20 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag - offensichtlich nicht im Einklang mit Paragraph 76, Absatz 7, EisebG, weil sie keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens biete. Ferner laufe diese Risikozuweisung dem Paragraph 67, Absatz 7, zweiter Satz EisebG insofern zuwider, als dort insbesondere für Betriebsstörungen der Infrastruktur Pönalen sowie eine Entschädigung für von den Störungen betroffenen Zugangsberechtigten normiert würden, was einer einseitigen Belastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Rede stehenden Risiken entgegen stehe.

3.7 Unter Bedachtnahme auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, hat die belangte Behörde die in Rede stehenden Vertragsbestimmungen aus folgenden Gründen zu Recht für unwirksam erklärt:

Der gegenständliche Punkt 17.2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unterscheidet sich im hier maßgeblichen Kontext nicht von seiner Vorgängerbestimmung, die von der belangten Behörde in ihrem Bescheid vom 25.10.2013 im Verfahren zu SCK-13-041 für unwirksam erklärt wurde. Der neue Punkt 17.2 erklärt zwar nicht ausdrücklich sämtliche Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse aufgrund von Betriebsstörungen als "im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos" liegend und als zu Lasten und auf Gefahr des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens gehend, legt jedoch unmissverständlich klar, dass Abweichungen auch in Fällen höherer Gewalt oder bei einem Fehlverhalten eines Dritten - also auch dann, wenn die Störung jedenfalls nicht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zurechenbar ist - zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners (also des Eisenbahnverkehrsunternehmens) gehen. Diese Interpretation findet auch in den Ausführungen der

Beschwerdeführerin selbst in ihrem Schreiben vom 21.02.2014 ihre ausdrückliche Bestätigung (siehe S. 7 f.). Daran ändert - wie schon im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof im Fall der Vorgängerbestimmung des aktuellen Punktes 17.2 - auch der Hinweis der Beschwerdeführerin auf die Haftungsbestimmungen des Punktes 20. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nichts.

Jene Risikozuweisung, die der mit Bescheid vom 25.10.2013 aufgehobene Punkt 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen normierte, ist auch in der gegenständlichen Nachfolgebestimmung implementiert, da eine Entgeltminderung in Fällen von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, lediglich bei (überhaupt) keiner Inanspruchnahme der vereinbarten Zugtrassen vorgesehen ist. Gleiches gilt für den vierten Satz des ersten Absatzes in den Produktkatalogen Netzzugangs Stationen 2014 und 2015 im Kapitel IV.3.5, der klarstellt, dass Abweichungen von der vereinbarten Zurverfügungstellung der Infrastruktur stets zu Lasten und Gefahr des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens gehen, wenn die Abweichungen von der Beschwerdeführerin nicht verschuldet wurden. Dass es sich bei den gegenständlichen Vertragsbestimmungen um inhaltlich gänzlich anderslautende Vertragsklauseln als die mit Bescheid vom 25.10.2013 für unwirksam erklärten Bestimmungen handeln würde, hat die Beschwerdeführerin ebenso wenig überzeugend darzulegen vermocht, wie ihre im Schriftsatz vom 31.08.2015 geäußerte Ansicht, dass die aktuellen Bestimmungen bereits den im Erkenntnis vom 30.06.2015 aufgezeigten Kriterien - im Gegensatz zu den Vorgängerversionen - entsprechen würden. Soweit die Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 31.08.2015 die Auffassung vertrat, dass etwa Punkt 17.2 nur dann zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime nicht greife, ist darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof dieser Sichtweise schon in seinem Erkenntnis vom 30.06.2015 hinsichtlich der Vorgängerversion nicht näher getreten ist. Weder in der früheren noch in der aktuellen Bestimmung findet die Interpretation der Beschwerdeführerin eine hinreichende Grundlage (siehe dazu auch Punkt 7.3. des Erk. vom 30.06.2015). Jene Risikozuweisung, die der mit Bescheid vom 25.10.2013 aufgehobene Punkt 17.3 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen normierte, ist auch in der gegenständlichen Nachfolgebestimmung implementiert, da eine Entgeltminderung in Fällen von Betriebsstörungen, die auf Streiks oder Betriebsversammlungen zurückzuführen sind, lediglich bei (überhaupt) keiner Inanspruchnahme der vereinbarten Zugtrassen vorgesehen ist. Gleiches gilt für den vierten Satz des ersten Absatzes in den Produktkatalogen Netzzugangs Stationen 2014 und 2015 im Kapitel römisch vier.3.5, der klarstellt, dass Abweichungen von der vereinbarten Zurverfügungstellung der Infrastruktur stets zu Lasten und Gefahr des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens gehen, wenn die Abweichungen von der Beschwerdeführerin nicht verschuldet wurden. Dass es sich bei den gegenständlichen Vertragsbestimmungen um inhaltlich gänzlich anderslautende Vertragsklauseln als die mit Bescheid vom 25.10.2013 für unwirksam erklärten Bestimmungen handeln würde, hat die Beschwerdeführerin ebenso wenig überzeugend darzulegen vermocht, wie ihre im Schriftsatz vom 31.08.2015 geäußerte Ansicht, dass die aktuellen Bestimmungen bereits den im Erkenntnis vom 30.06.2015 aufgezeigten Kriterien - im Gegensatz zu den Vorgängerversionen - entsprechen würden. Soweit die Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 31.08.2015 die Auffassung vertrat, dass etwa Punkt 17.2 nur dann zur Anwendung gelange, wenn das Performance Regime nicht greife, ist darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof dieser Sichtweise schon in seinem Erkenntnis vom 30.06.2015 hinsichtlich der Vorgängerversion nicht näher getreten ist. Weder in der früheren noch in der aktuellen Bestimmung findet die Interpretation der Beschwerdeführerin eine hinreichende Grundlage (siehe dazu auch Punkt 7.3. des Erk. vom 30.06.2015).

3.8 Aufgrund der inhaltlichen Übereinstimmung mit den im Verfahren zu SCK-13-041 für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen geht das Bundesverwaltungsgericht unter Berücksichtigung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, auch bei den gegenständlichen Vertragsklauseln von einem Verstoß gegen § 67 Abs. 7 EisbG aus: Durch die Überwälzung der Risiken für Störungen der Betriebsabwicklungen auf die infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auch dann, wenn die Störungen - in Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen - in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen und von Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger als von dem Infrastrukturbetreiber beherrschbar erscheinen, bieten die in Rede stehenden Vertragsbestimmungen keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wie dies § 67 Abs. 7 EisbG verlangt, zumal in dessen zweiten Satz Pönalen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen der Infrastruktur normiert werden, was einer einseitigen Belastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Rede stehenden Risiken entgegen steht. 3.8 Aufgrund der inhaltlichen

Übereinstimmung mit den im Verfahren zu SCK-13-041 für unwirksam erklärten Vertragsbestimmungen geht das Bundesverwaltungsgericht unter Berücksichtigung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 30.06.2015, 2013/03/0150, auch bei den gegenständlichen Vertragsklauseln von einem Verstoß gegen Paragraph 67, Absatz 7, EisbG aus: Durch die Überwälzung der Risiken für Störungen der Betriebsabwicklungen auf die infrastrukturbenützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auch dann, wenn die Störungen - in Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen - in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen und von Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger als von dem Infrastrukturbetreiber beherrschbar erscheinen, bieten die in Rede stehenden Vertragsbestimmungen keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wie dies Paragraph 67, Absatz 7, EisbG verlangt, zumal in dessen zweiten Satz Pönalen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen der Infrastruktur normiert werden, was einer einseitigen Belastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Rede stehenden Risiken entgegen steht.

Daher kann schon aus diesem Grund der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie die in Rede stehenden Bestimmungen gemäß § 74 EisbG für unwirksam erklärt hat. Bei diesem Ergebnis ist auf die darüber hinaus aufgeworfenen Fragestellungen nicht weiter einzugehen. Daher kann schon aus diesem Grund der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie die in Rede stehenden Bestimmungen gemäß Paragraph 74, EisbG für unwirksam erklärt hat. Bei diesem Ergebnis ist auf die darüber hinaus aufgeworfenen Fragestellungen nicht weiter einzugehen.

3.9 Die Verfahrensrüge der Beschwerdeführerin, wonach die belangte Behörde keine Feststellungen hinsichtlich Betriebsstörungen sowie darüber getroffen habe, ob und welche anderen Fälle neben dem Performance Regime zur Anwendung gelangen könnten, ist in dieser Form vor dem Hintergrund des Erfordernisses der Entscheidungswesentlichkeit nicht nachvollziehbar; auch der Verwaltungsgerichtshof trat der gleichen (in der Beschwerde vom 09.12.2013 geltend gemachten) Verfahrensrüge in vergleichbarer Konstellation im Verfahren zu 2013/03/0150 nicht näher.

4. Eine mündliche Verhandlung konnte gemäß § 24 Abs. 1 iVm Abs. 4 VwGVG entfallen, weil dadurch eine weitere Klärung des Falles nicht zu erwarten ist und auch Art. 6 Abs. 1 EMRK nicht entgegen steht: 4. Eine mündliche Verhandlung konnte gemäß Paragraph 24, Absatz eins, in Verbindung mit Absatz 4, VwGVG entfallen, weil dadurch eine weitere Klärung des Falles nicht zu erwarten ist und auch Artikel 6, Absatz eins, EMRK nicht entgegen steht:

Der EGMR vertritt in seiner ständigen Rechtsprechung die Ansicht, dass ein Beschwerdeführer grundsätzlich das Recht auf eine mündliche Verhandlung vor einem Tribunal hat, wenn nicht außergewöhnliche Umstände, die eine Ausnahme davon rechtfertigen, vorliegen (vgl. EGMR 10.05.2007, 7401/04, Hofbauer gegen Österreich II; 03.05.2007, 17912, Bösch gegen Österreich; 13.03.2012, 13556/07, Efferl gegen Österreich). Von solchen außergewöhnlichen Umständen ist der EGMR ausgegangen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche Fragen betrifft (vgl. iSd jüngst EGMR 18.07.2013, 56422/09, Schädler-Eberle gegen Liechtenstein); eine Verhandlung ist dann nicht geboten, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen nicht bestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann; die staatlichen Behörden können auch auf Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie Rücksicht nehmen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen (vgl. VwGH 29.01.2014, 2013/03/0004 mWH). Der EGMR vertritt in seiner ständigen Rechtsprechung die Ansicht, dass ein Beschwerdeführer grundsätzlich das Recht auf eine mündliche Verhandlung vor einem Tribunal hat, wenn nicht außergewöhnliche Umstände, die eine Ausnahme davon rechtfertigen, vorliegen vergleiche EGMR 10.05.2007, 7401/04, Hofbauer gegen Österreich römisch zwei; 03.05.2007, 17912, Bösch gegen Österreich; 13.03.2012, 13556/07, Efferl gegen Österreich). Von solchen außergewöhnlichen Umständen ist der EGMR ausgegangen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche Fragen betrifft vergleiche iSd jüngst EGMR 18.07.2013, 56422/09, Schädler-Eberle gegen Liechtenstein); eine Verhandlung ist dann nicht geboten, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen nicht bestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann; die staatlichen Behörden können auch auf Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie Rücksicht nehmen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen vergleiche VwGH 29.01.2014, 2013/03/0004 mWH).

Der entscheidungswesentliche Sachverhalt ist im vorliegenden Fall geklärt; er war schon im verwaltungsbehördlichen

Verfahren als solcher unstrittig (siehe oben II.2). In der Beschwerde wurden diesbezüglich keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Mit einem Parteiengehör auf schriftlichem Weg konnte daher das Auslangen gefunden werden. Art. 6 Abs. 1 EMRK steht somit dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt ist im vorliegenden Fall geklärt; er war schon im verwaltungsbehördlichen Verfahren als solcher unstrittig (siehe oben römisch zwei.2). In der Beschwerde wurden diesbezüglich keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Mit einem Parteiengehör auf schriftlichem Weg konnte daher das Auslangen gefunden werden. Artikel 6, Absatz eins, EMRK steht somit dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen.

Zu B) (Un-)Zulässigkeit der Revision:

5. Die Revision ist gemäß § 25a Abs. 1 VwGG iVm Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig, da der gegenständliche Fall nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die vorliegende Entscheidung folgte der zitierten (und als solcher einheitlichen) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (siehe insbesondere VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150, in dem sich der Gerichtshof mit den inhaltlich ähnlich gelagerten Vorgängerbestimmungen der hier gegenständlichen Vertragsklauseln auseinander setzte). 5. Die Revision ist gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG in Verbindung mit Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig, da der gegenständliche Fall nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die vorliegende Entscheidung folgte der zitierten (und als solcher einheitlichen) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (siehe insbesondere VwGH 30.06.2015, 2013/03/0150, in dem sich der Gerichtshof mit den inhaltlich ähnlich gelagerten Vorgängerbestimmungen der hier gegenständlichen Vertragsklauseln auseinander setzte).

Schlagworte

allgemeine Geschäftsbedingungen, Aufsicht, Benützungsgestattung, Diskriminierungsverbot, Entgelt, Entgeltfestlegung, Entgeltkontrolle, fairer Wettbewerb, Grundsatz der Transparenz, Infrastruktureinrichtungen, Kontrollkommission, Leistungsdefizit, Mangelhaftigkeit, Marktmacht, mündliche Verhandlung, Prüfung, Risikotragung, Sachlichkeitsprüfung, Transparenz, Unwirksamkeit des Vertrags, Verschulden, Verspätung, Wettbewerb, Zuständigkeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2015:W110.2008038.1.00

Zuletzt aktualisiert am

19.11.2015

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at