

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

27.11.2014

Geschäftszahl

2013/03/0092

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der Ö AG in W, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Biberstraße 5, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 25. Juni 2013, Zl SCK-WA-12-017, betreffend eine Angelegenheit nach dem Eisenbahngesetz 1957 (mitbeteiligte Partei: W GmbH in W, vertreten durch B&S Böhmdorfer Schender Rechtsanwälte GmbH in 1040 Wien, Gußhausstraße 6; weitere Partei:

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

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

Begründung

I. Sachverhalt

1. Mit dem bekämpften Bescheid sprach die belangte Behörde - gestützt auf §§ 54, 58 Abs 2 Z 2, 62 Abs 1, 70 Abs 1 und 2 und 74 Abs 1 Z 1 und Z 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 113/1963 idF BGBl Nr 205/2013 (EisbG) - in ihren von Amts wegen eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zu den Stationsentgelten der beschwerdeführenden Partei Folgendes aus:

- "1) Im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 (Versionen 1 bis 6), im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Versionen 1 bis 5) sowie im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2014 (Versionen 1 bis 3) werden jeweils folgende Bestimmungen für unwirksam erklärt:
 - a. im Kapitel II 'Überblick' im 'Modul 4 Verkehrsartgewichtung' der Bestandteil 'Fernverkehr Faktor 1,25'; im Kapitel IIIa 'Übersicht Preise 2012' bzw im Kapitel IIIa 'Übersicht Preise 2013' bzw im Kapitel IIIa
 - b. 'Übersicht Preise 2014' im Abschnitt 'Verkehrsartgewichtung Modul 4' der Bestandteil 'Gewichtung Fernverkehr (FV) Halt gf Faktor 1,25'; im Kapitel IV 3.4 'Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)' der Absatz 'Fernverkehr (FV) Faktor 1,25' und der Satz 'Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im
 - c. Rahmen der Stationspreisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen.'
- Die Ö AG hat die in Punkt 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen binnen 5 Arbeitstagen ab
- 2) Zustellung dieses Bescheides aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2013 und 2014 zu entfernen.
- Die Ö AG hat es ab Zustellung dieses Bescheides zu unterlassen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die in Punkt 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen, etwa indem sie Verträge mit den Zugangsberechtigten abschließt, in denen die Zugangsberechtigten zur Leistung von Entgelten verpflichtet werden, die anhand der für unwirksam erklärten Bestimmungen ermittelt wurden, indem sie die
- 3)

Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen von der Zahlung solcher Entgelte abhängig macht oder indem sie die Zugangsberechtigten zur Zahlung solcher Entgelte auffordert."

2. Aus der Begründung des bekämpften Bescheides ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

2.1. Mit Schreiben vom 13. März 2012 informierte die belangte Behörde die beschwerdeführende Partei über die Einleitung des wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zum Infrastruktur-Benützungsentgelt und ersuchte um eine Stellungnahme zu Fragen bezüglich der Entgelte der beschwerdeführenden Partei in deren Produktkatalogen 2011, 2012 und 2013. Dieses Schreiben übermittelte die belangte Behörde den in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kenntnisnahme und allfälligen Stellungnahme. Nach einer Stellungnahme dazu seitens der beschwerdeführenden Partei sowie der mitbeteiligten Partei richtete die belangte Behörde noch mehrere Schreiben an die beschwerdeführende Partei, zu der wiederum diese sowie in der Regel auch die mitbeteiligte Partei Stellung nahmen. Am 19. April 2013 führte die belangte Behörde eine mündliche Verhandlung durch.

2.2. In **sachverhaltsmäßiger** Hinsicht führte die belangte Behörde aus, dass die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel II "Überblick" enthielten, welches die vier Module darstellten, aus denen sich das Stationsentgelt zusammensetzte. Dieses Kapitel der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 umfasse jedenfalls das folgende Modul 4:

"Modul 4 Verkehrsart- Fernverkehr Faktor 1,25
gewichtung Regionalverkehr- und S-Bahnverkehr Faktor 1

... (Es folgt eine Darstellung der Module 1 bis 4 im Kapitel II 'Überblick' im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 5))"

Während das Modul 4 in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012 bis 2014 jeweils den gleichen Inhalt aufweise, würden in den Modulen 1 bis 3 sowie bezüglich der Einteilung der Grundkategorien anhand der Reisendenfrequenz mitunter Änderungen vorgenommen. Beispielsweise sei im Kapitel II "Überblick" des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013 im Vergleich zu 2012 die Zahl der Reisendenfrequenz pro Tag (im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012 noch als "Fahrgastfrequenz" bezeichnet), die für die Einordnung von Stationen in die Grundkategorien ausschlaggebend sei, für die Kategorien 1 und 2 abgesenkt (Produktkatalog Netzzugang Stationen 2012: Kategorie 1: 27.500 bis 65.000, Kategorie 2: 8.000 bis 27.500; Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013: Kategorie 1: 20.000 bis 65.000, Kategorie 2: 8.000 bis 20.000).

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der beschwerdeführenden Partei enthielten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel IIIa mit einer Übersicht der Stationspreise für die jeweilige Netzfahrplanperiode. In dieser Übersicht werde das Modul 4 folgendermaßen dargestellt:

"	Produkt/Leistung	Einheit	Faktor	Preis in Euro (exkl. 20% USt)
	3. Stationshalt Reiseverkehr			
(...)				
Verkehrsgewichtung				
Modul 4	Gewichtung Regional- und S-Bahnverkehr (RV)	Halt	gr	Faktor 1
	Gewichtung Fernverkehr (FV)	Halt	gf	Faktor 1,25"

Das Kapitel IIIa "Übersicht Preise 2013" umfasse beispielsweise im Produktkatalog Netzzugang Stationen 2013 (Version 5) die folgende Tabelle:
TABELLE NICHT DARSTELLBAR

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 und 2013 der beschwerdeführenden Partei enthielten in jeder ihrer Versionen jeweils ein Kapitel IV 3.4 "Verkehrsartgewichtung (Modul 4)" mit folgendem Inhalt:

"3.4 Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)

Im Rahmen der Trassenzuweisung werden die bestellten Zugklassen durch die Ö AG einer bestimmten Verkehrsart zugeschrieben. Die Zuschreibung erfolgt durch die Ö AG mittels der Vergabe von Zugklassen gemäß Definition des DB 639.

Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im Rahmen der Stations-Preisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen. Darüber hinaus benötigt der Personenfernverkehr zusätzliche Ausstattungselemente wie Flächen für Wagenstandsanzeiger sowie die Sektoreneinteilung am Bahnsteig.

Fernverkehr (FV)	Faktor 1,25
Zugklassen:	CDS, CNL, D, DBEX, DBS, DRV, EC, EN, IC, ICE, O-EC, O-IC, RJ, SCNL, SD, SDRV, SEC, SEN, SIC, SICE, SO-EC, SO-IC, SRJ, WEST, ...
Regional- und S-Bahnverkehr (RV):	Faktor 1
Zugklassen:	CAT, CDR, DBR, DBRE,, E, ER, EZ, MBSR, R, REX, RSB, SB, SCAT, SE, SER, SEZ, SPR, SR, SREX, SRSB, SRZ, SSB, SSPR, SZR, ZSR, ..."

Die Fernverkehrs-Zugklasse "WEST" (für Züge der mitbeteiligten Partei) sowie die Regionalverkehrs-Zugklasse "DBRE" (für Regionalexpress-Züge der D AG) seien in den ersten vier Versionen des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2012 nicht enthalten, sondern seien (erst) in der Version 5 (Stand 01.12.2011) ergänzt worden.

Der Produktkatalog Netzzugang Stationen 2014 der beschwerdeführenden Partei enthalte in jeder seiner Versionen ein Kapitel IV 3.4 "Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)" mit folgendem Inhalt:

"3.4 Verkehrsart Gewichtung (Modul 4)

Im Rahmen der Trassenzuweisung werden die bestellten Zugklassen durch die Ö AG einer bestimmten Verkehrsart zugeschrieben. Die Zuschreibung erfolgt durch die Ö AG mittels der Vergabe von Zugklassen gemäß Definition des DB 639.

Fernverkehr (FV)	Faktor 1,25
Zugklassen:	CDS, CNL, D, DBEX, DBS, DRV, EC, EN, IC, ICE, O-EC, O-IC, RJ, SCNL, SD, SDRV, SEC, SEN, SIC, SICE, SO-EC, SO-IC, SRJ, WEST, ...
Regional- und S-Bahnverkehr (RV):	Faktor 1
Zugklassen:	CAT, CDR, DBR, DBRE,, E, ER, EZ, MBSR, R, REX, RSB, SB, SCAT, SE, SER, SEZ, SPR, SR, SREX, SRSB, SRZ, SSB, SSPR, SZR, ZSR, ...

Die Verkehrsart differenziert nach Fernverkehr, S-Bahnverkehr und Regionalverkehr wird im Rahmen der Stationspreisbildung (Modul 1 bis 3) mit einer unterschiedlichen Gewichtung berücksichtigt, da Fernverkehrszüge in der Regel länger sind und damit höhere Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung von Bahnsteiglängen stellen. Darüber hinaus werden dem Personenfernverkehr zusätzliche Ausstattungselemente wie Flächen für Wagenreihungsanzeiger in Papierform, elektronische Wagenreihungsanzeiger (wo verfügbar) sowie eine Sektoreneinteilung am Bahnsteig zur Verfügung gestellt.

- Im Stationspreis inkludiert ist die Erstellung, der Druck und der Aushang von Wagenreihungsanzeigern für Regel-Fernverkehrszüge auf Fernverkehrshalten in Papierform (Erstaushang). Bei Änderungen nach dem Erstaushang von Wagenreihungsanzeigern in Papierform werden dem verursachenden EVU sämtliche Kosten für den Druck und für den Aushang (Aushangservice und Kilometergeld-Sätze) in Rechnung gestellt. Änderungen werden zu den von der Ö AG bekanntgegeben Änderungsterminen umgesetzt. Die dafür veröffentlichten Vorlaufzeiten (siehe Änderungstermine in den SNNB) sind unbedingt einzuhalten.
- Die Darstellung der Wagenreihung auf elektronischen Wagenreihungsanzeigern erfordert die automatisierte Übermittlung der Zugdaten über die von der Ö AG beschriebene Schnittstelle für den Datenaustausch. Bei Änderungen, die eine unterjährige Adaptierung der elektronischen, dynamischen Kundeninformationssysteme erfordern, werden dem verursachenden EVU die Kosten für die Umsetzung dieser Anpassung in Rechnung gestellt. Die entsprechenden Vorlaufzeiten finden sich in den SNNB unter (Internetadresse)..."

Die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 seien Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012, 2013 bzw 2014 der beschwerdeführenden Partei und würden für die Nutzung der Betriebsstellen der beschwerdeführenden Partei gelten, die für den Halt von Personenzügen vorgesehen seien.

Das Stationspreismodell der beschwerdeführenden Partei gehe von Grundkategorien 1 bis 6 aus, die jeweils Stationen mit einer bestimmten Reisendenfrequenz pro Tag umfassten. Im Rahmen des Moduls 1

würden dem Zugangsberechtigten Basisleistungen wie Beschilderung oder Aushangfahrpläne zur Verfügung gestellt. Zu dem Preis für Leistungen des Moduls 1, der von der Grundkategorie der Station abhängt, würden im Modul 2 Zu- und Abschläge je nach Vorhandensein oder Fehlen bestimmter Ausstattungsmerkmale addiert bzw. subtrahiert. Der sich auf Grund dieser Berechnungen ergebende Preis werde gemäß dem Modul 3 abhängig von der Anzahl der Bahnsteige einer Station mit einem Faktor multipliziert, der zwischen 1 und 1,3 liege. Der gemäß den Modulen 1 bis 3 errechnete Preis werde im Modul 4 für Halte von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert.

Der Preisunterschied zwischen einem Halt eines Fernverkehrszuges und einem Halt eines Zuges des Regional- und S-Bahnverkehrs variere in Abhängigkeit von der Grundkategorie, in den Ausstattungsmerkmalen sowie der Anzahl der Bahnsteige einer Station. Der Preisunterschied zwischen Halten von Fernverkehrszügen und Zügen des Regional- und S-Bahnverkehrs variere somit nicht nur zwischen Stationen unterschiedlicher Kategorie, sondern auch innerhalb einer Stationskategorie. Dies zeigten etwa die Preise von Stationen der Grundkategorie 1 in Kapitel IIIb "Übersicht Preise 2013" des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013:

"IIIb Übersicht Preise 2013

3. Stationshalt Reiseverkehr Produkt/Leistung	Preis RV pro Halt in Euro (exkl. 20% USt)	Preis FV
Preis pro Haushalt nach Ausstattungskategorie		
3.1.01 Grundkategorie 1 mit Ktstp, Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr	EUR 6,9999	EUR 8,7499
3.1.02 Grundkategorie 1 mit Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr	EUR 6,9918	EUR 8,7398
3.1.03 Grundkategorie 1 mit 8 Bahnsteigkanten und mehr	EUR 6,6157	EUR 8,2696
3.1.04 Grundkategorie 1 mit 5-7 Bahnsteigkanten	EUR 6,1087	EUR 7,6359
3.1.05 Grundkategorie 1 mit 3-4 Bahnsteigkanten	EUR 5,6016	EUR 7,0020
3.1.06 Grundkategorie 1 ohne Security	EUR 4,6046	EUR 5,7558
3.1.07 Grundkategorie 1 mit Ktstp, Infopoint und 3-4 Bahnsteigkanten, ohne Security	EUR 5,4456	EUR 6,8070
3.1.08 Grundkategorie 1 mit 5-7 Bahnsteigkanten, ohne Security	EUR 5,5208	EUR 6,9010
3.1.10 Grundkategorie 1 ohne Videoanlage, ohne Security und ohne Fahrtreppe	EUR 4,1931	EUR 5,2414
3.1.12 Grundkategorie 1 mit Ktstp und 8 Bahnsteigkanten und mehr	EUR 6,6238	EUR 8,2798"

Während der Unterschied zwischen Fernverkehrs- und Regionalverkehrshalt in Stationen der Ausstattungskategorie

"3.1.10 Grundkategorie 1 ohne Videoanlage, ohne Security und ohne Fahrtreppe" nur EUR 1,0483 betrage, mache er in der Ausstattungskategorie "3.1.01 Grundkategorie 1 mit Ktstp (Koffertrolleystützpunkt), Infopoint und 8 Bahnsteigkanten und mehr" EUR 1,75 aus.

Die auf dem Schienennetz der beschwerdeführenden Partei verkehrenden Fernverkehrszüge wiesen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf. Nahverkehrszüge seien rund 30 m bis rund 230 m lang.

Die P AG führe am Schienennetz der beschwerdeführenden Partei im Fernverkehr vor allem IC-Züge mit Gesamtzuglängen von unter 100 m bis rund 300 m, railjet-Züge mit 205 m (einfache Garnitur) bzw 410 m (Doppelgarnitur) Gesamtzuglänge, ICE 1-Züge (14 Wagen) mit 411 m Gesamtzuglänge, ICE-Züge mit Gesamtzuglängen zwischen 185 m und 205 m und EN-Züge mit Gesamtzuglängen von ca 100 m bis über 400 m. Die Höchstgeschwindigkeit von IC-, railjet-, ICE 1- und ICE-Zügen betrage 200 km/h oder mehr, jene von EN-Zügen betrage maximal 160 km/h. Im Regionalverkehr führe die P AG unter anderem REX 200-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und Gesamtzuglängen von unter 100 m bis ca 230 m.

Die mitbeteiligte Partei führe seit der Netzfahrplanperiode 2012 (somit seit 11.12.2011) auf der Westbahnstrecke zwischen W und S (bzw F) Züge im Fernverkehr mit einer Gesamtzuglänge von 150 m und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Im Frühjahrsfahrplan 2013 führe die mitbeteiligte Partei einmal täglich einen Zug als Doppelgarnitur, der eine Gesamtzuglänge von 300 m aufweise. Die Züge der mitbeteiligten Partei hielten an den Verkehrsstationen W W, W H, N-K und S T auf Bahnsteigen, welche eine Länge von unter 300 m aufwiesen.

Die Bahnsteige in der Station T seien 320 m (bzw ein Bahnsteig 160 m) lang. Die Bahnsteige in der Station S T seien 250 m lang.

Ob sich Reisende, die Fernverkehrszüge benützten, länger am Bahnhof aufhielten und die Einrichtungen des Bahnhofs mehr nützten als Reisende, die Züge des Regional- und S-Bahnverkehrs benützten, habe nicht festgestellt werden können.

Die beschwerdeführende Partei habe den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts (§ 70 Abs 1 EisbG) ermittelt. Nach welchen Grundsätzen die beschwerdeführende Partei die Entgeltregelungen ermittelt habe, könne nicht festgestellt werden.

2.3. Mit Bezug auf die Beweiswürdigung wies die belangte Behörde ua darauf hin, die Feststellungen zum Inhalt der bescheidgegenständlichen Kapitel der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der beschwerdeführenden Partei gründeten sich auf die Einsicht in diese Produktkataloge, deren Inhalt unbestritten sei. Ebenso stütze sich die Feststellung, dass diese Produktkataloge für die Nutzung der Betriebsstellen der beschwerdeführenden Partei gelten würden, die für den Halt von Personenzügen vorgesehen seien, auf die Einsicht in die Produktkataloge (Kapitel I "Allgemeines"). Die Feststellung, dass es sich bei den genannten Produktkatalogen um Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2012, 2013 bzw 2014 der beschwerdeführenden Partei handle, stütze sich auf die Einsicht in diese Schienennetz-Nutzungsbedingungen, deren Inhalt unbestritten sei.

Die Feststellungen zur Berechnung der Stationsentgelte der beschwerdeführenden Partei anhand der vier Module sowie zum Preisunterschied zwischen Halten von Fernverkehrszügen und Halten von Zügen des Regional- und S-Bahnverkehrs leiteten sich aus den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der beschwerdeführenden Partei ab.

Die Längen der Züge, die am Schienennetz der beschwerdeführenden Partei verkehrten, insbesondere die Längen der von der P AG sowie der mitbeteiligten Partei geführten Züge sowie deren Höchstgeschwindigkeit seien amtsbekannt (sie würden sich im Übrigen aus dem System der beschwerdeführenden Partei zur Online-Realtime-Zugverfolgung ergeben). Die die Zuglängen betreffenden Feststellungen stützten sich auch auf das Vorbringen der beschwerdeführenden Partei in Schriftsätzen aus dem April und Mai 2013. Dass die mitbeteiligte Partei einen Zug pro Tag als Doppelgarnitur führe, sei ebenfalls amtsbekannt und darüber hinaus von der beschwerdeführenden Partei nicht bestritten worden, nachdem die belangte Behörde in einem Schreiben aus dem April 2014 auf diesen Umstand hingewiesen habe. Auch die Bahnsteiglängen sowie die Tatsache, an welchen Bahnsteigen Züge hielten, seien amtsbekannt (und ergäben sich darüber hinaus aus dem schon angesprochenen Zugverfolgungs-System). Ebenfalls amtsbekannt und unbestritten sei, dass die mitbeteiligte Partei seit der Netzfahrplanperiode 2012 Züge auf der Westbahnstrecke zwischen W und S (bzw F) führe.

Dass nicht habe festgestellt werden können, ob sich Reisende, die Fernverkehrszüge benützten, länger im Bahnhof aufhielten und die Einrichtungen des Bahnhofs "mehr" benützten als Reisende, die Züge des Regional- und S-Bahnverkehrs benützten, ergebe sich daraus, dass das entsprechende Vorbringen der beschwerdeführenden Partei durch die von ihr vorgelegten Unterlagen (Bachelorarbeit "Aufenthaltszeit von Fernreisenden am Bahnhof - Am Beispiel des Wiener Westbahnhofes" von P (FH St. Pölten, Sommersemester 2011) sowie "Touchpoint Bahnhof" (Juni 2012) der S GmbH) nicht gestützt werde. Die Präsentation der zuletzt angesprochenen GmbH stelle keine empirische Untersuchung dar, sondern zeige Vermarktungsmöglichkeiten eines Bahnhofs auf und stelle daher nicht auf einen Bahnhof im Sinn einer Verkehrsstation ab. Weiters dienten die Züge des Fernverkehrs in Österreich auch für Nahverkehrsleistungen, was in Deutschland weit weniger zutrefte, sodass die auf Deutschland bezogene Präsentation auch aus diesem Grund nicht auf Österreich umgelegt werden könne. Die der Bachelorarbeit zugrunde liegende Untersuchung sei nicht differenziert nach Fahrgästen von Fern- und Nahverkehrszügen durchgeführt worden. Da sie nur an einem Bahnhof durchgeführt worden sei, könne sie nicht als repräsentativ für Gesamtösterreich angesehen werden. Des Weiteren sei der gesamte Bahnhof und nicht die Verkehrsstation betrachtet worden. Auf diese Umstände habe die belangte Behörde gegenüber der beschwerdeführenden Partei in einem Schreiben aus dem November 2012 hingewiesen.

Die Feststellungen, dass die beschwerdeführende Partei den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt habe, sowie dass nicht festgestellt werden könne, nach welchen Grundsätzen die beschwerdeführende Partei die Entgeltregelung ermittelt habe, folgten aus dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei. Die beschwerdeführende Partei habe den Verkehrsartgewichtungsfaktor gegenüber der belangten Behörde mit Kosten für längere Bahnsteige, Kosten für zusätzliche, für Fernverkehrszüge erforderliche Ausstattungselemente von Verkehrsstationen sowie mit einem angeblichen längeren Aufenthalt von Fernverkehrsreisenden in der Verkehrsstation begründet. Sie habe jedoch weder Kosten nachgewiesen, die diese drei Komponenten verursachten, noch habe sie dargelegt, wie sie anhand derartiger Kosten den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 ermittelt habe.

Zu den behaupteten Mehrkosten für längere Bahnsteige habe die beschwerdeführende Partei in mehreren Stellungnahmen keine konkreten Beträge genannt. In ihrer Stellungnahme vom 29. Mai 2013 habe sie erstmals vorgebracht, eine Modellrechnung für 13 Stationen der Kategorie 1 und 2 habe Mehrkosten (AFA) für den

Bahnsteigrohbau ohne Dach und sonstige Ausstattungselemente in der Höhe von EUR 345.000,-- ergeben. Sie habe jedoch weder eine Modellrechnung vorgelegt, noch in sonstiger Weise dargelegt, wie sie den genannten Betrag ermittelt habe. Auch habe sie (trotz entsprechendem Ersuchen der belangten Behörde mit Schreiben vom 25. April 2013) weder das (Fahrplan)Jahr angegeben, für welches die Zahl ermittelt worden sei, noch habe die beschwerdeführende Partei Unterlagen vorgelegt, die die Kosten der längeren Bahnsteige belegt hätten.

Hinsichtlich der zusätzlichen Ausstattungselemente für Halte von Fernverkehrszügen habe die beschwerdeführende Partei zunächst ebenfalls keine konkreten Kosten angegeben, die diese Ausstattungselemente verursachten. Erst in späteren Stellungnahmen habe sie schrittweise begonnen, solche Kosten - wie Kosten für Vitрины, für den Aushang von Wagenreihungsanzeigern, für elektronische Wagenreihungsanzeiger und Fernverkehrsdurchsagen - zu beziffern. Belege, Kostennachweise und sonstige Unterlagen, anhand derer die im Verlauf des Verfahrens angeführten Kosten für zusätzliche Ausstattungsmerkmale ermittelt worden seien, habe die beschwerdeführende Partei nicht vorgelegt. Dies, obwohl die belangte Behörde im Schreiben vom 25. April 2013 um Vorlage entsprechender Belege, Kostennachweise und sonstiger Unterlagen ersucht und darauf hingewiesen habe, dass einige Beträge in der Kostenaufstellung sehr hoch erschienen. Die Kosten einer Sektoreneinteilung habe die beschwerdeführende Partei in mehreren Stellungnahmen gar nicht beziffert. In der Stellungnahme vom 14. Dezember 2012 habe sie vorgebracht, sie habe die Kosten der Sektoreneinteilung innerhalb der ihr gesetzten kurzen Beantwortungsfrist nicht bewerten können. In einer Stellungnahme vom 29. Mai 2013 habe sie die Kosten der Sektoreneinteilung beziffert, allerdings nur hinsichtlich des Bahnhofes P. Auch diesbezüglich habe die beschwerdeführende Partei keinerlei Belege vorgelegt.

In ihrer Stellungnahme vom 29. Mai 2013 habe die beschwerdeführende Partei vorgebracht, die von ihr angenommene längere Aufenthaltsdauer von Fernverkehrsreisenden sei bei der Ermittlung des Fernverkehrsfaktors kostenmäßig berücksichtigt worden. Allerdings habe sie, freilich wiederum ohne Belege, jährliche Reinigungskosten in der Höhe von EUR 85.000,-- für die Station W T sowie EUR 410.000,-- für We genannt.

Die beschwerdeführende Partei habe im Laufe des gegenständlichen Verfahrens zunächst keine Mehrkosten beziffert, die ihr durch Halte von Fernverkehrszügen im Vergleich zu Halten von Nahverkehrszügen entstünden. Erst auf mehrmalige Nachfrage seitens der belangten Behörde habe sie schrittweise verschiedene Kostenpositionen genannt, zunächst im Hinblick auf Ausstattungselemente der Stationen, auf nochmalige Nachfrage der belangten Behörde auch im Hinblick auf die Bahnsteiglänge.

Trotz entsprechender Aufforderung durch die belangte Behörde habe die beschwerdeführende Partei die von ihr angeführten Kosten weder belegt, noch habe sie dargelegt, wie sie anhand dieser Kosten einen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 ermittelt habe. Dies, obwohl ihr die belangte Behörde mitgeteilt habe, dass mangels einer schlüssigen Darlegung, wie die beschwerdeführende Partei anhand konkreter, durch Stationshalte von Fernverkehrszügen entstehender Kosten den Faktor von 1,25 ermittelt habe, davon ausgegangen werden müsste, dass dieser Faktor nicht entsprechend den Vorgaben des § 70 Abs 1 EisbG ermittelt worden sei.

Zu den Ausführungen der belangten Behörde, es sei aus ihrer Sicht nicht sachgerecht, durch Fernverkehrszüge verursachte Mehrkosten in Form eines Faktors zu verrechnen, mit dem das Stationsentgelt multipliziert werde, habe die beschwerdeführende Partei bloß nochmals auf das Erfordernis längerer Bahnsteige sowie zusätzlicher Ausstattungskriterien für Fernverkehrszüge verwiesen. Weiters habe sie ausgeführt, dass es sich beim Fernverkehrsgewichtungsfaktor um einen sehr komplexen Sachverhalt handle, weshalb es naheliegend sei, die Mehrkosten für den Fernverkehr über einen Faktor abzubilden, in dem auch die Bahnsteigkapazität (Anzahl der Bahnsteige) berücksichtigt sei. Die beschwerdeführende Partei habe (unternehmensinterne) Mindestanforderungen für die Bahnsteigausstattung im Hinblick auf Witterungsschutz, dynamische Fahrgastinformation und Sitzgelegenheiten genannt. Die genannten Mindestanforderungen stellten allerdings auf die Stationskategorie und nicht auf die Stationsnutzung durch Fernverkehrszüge ab. Soweit die beschwerdeführende Partei im Hinblick auf die Branchenüblichkeit darauf verwiesen habe, dass auch andere Infrastrukturbetreiber in Europa die Zuglängen bzw eine Verkehrsartgewichtung über einen Faktor berücksichtigten, habe sie auch damit nicht dargelegt, wie sie anhand solcher von anderen Infrastrukturbetreibern angewandter Faktoren (die sie im Übrigen nicht näher beschrieben habe) den Faktor 1,25 ermittelt habe.

Die belangte Behörde habe die beschwerdeführende Partei im gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren sowie in einem weiteren Verfahren insgesamt vier Mal zu einer Stellungnahme bezüglich des Faktors "Verkehrsartgewichtung" aufgefordert, insbesondere bezüglich der Kosten von Halten von Fernverkehrszügen, die dem Faktor zugrunde liegen würden. Die beschwerdeführende Partei habe zu diesem Faktor insgesamt sechs Mal Stellung genommen. In keiner dieser sechs Stellungnahmen habe sie in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise darzulegen vermocht, welche Mehrkosten das Halten von Fernverkehrszügen im Vergleich zum Halten von Nahverkehrszügen verursachten sowie, dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 solchen Mehrkosten entspreche.

Die beschwerdeführende Partei als Zuweisungsstelle sei gemäß § 70 Abs 1 iVm Abs 2 erster Satz EisbG verpflichtet, Entgelte für sonstige Leistungen nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln. Gemäß § 74a Abs 1 EisbG sei die beschwerdeführende Partei als

Zuweisungsstelle verpflichtet, der belangten Behörde auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den der belangten Behörde übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Bestimmungen erforderlich sei. Sie habe daher der belangten Behörde die Auskünfte zu erteilen, die diese benötige, um im Rahmen des gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens die Rechtmäßigkeit des Verkehrsartgewichtungsfaktors zu überprüfen. Eine solche Auskunftserteilung wäre auch im Interesse einer sich gesetzeskonform verhaltenden beschwerdeführenden Partei gelegen gewesen. Dass die beschwerdeführende Partei trotz mehrmaliger Auskunftersuchen seitens der belangten Behörde nicht dargelegt habe, wie sie anhand konkreter, durch Halte von Fernverkehrszügen entstehender Kosten den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 ermittelt habe, könne nur dahingehend gewürdigt werden, dass sie den Verkehrsartgewichtungsfaktor nicht gesetzeskonform ermittelt habe. Im Übrigen könne auch nicht angenommen werden, dass die beschwerdeführende Partei den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 anhand der von ihr im Lauf des Verfahrens angegebenen Kosten ermittelt hätte. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte sie die Kosten bereits zu Beginn der Erörterungen zum Verkehrsartgewichtungsfaktor nennen und belegen sowie darüber hinaus erklären können, wie diese Kosten im Verkehrsartgewichtungsfaktor abgebildet würden.

2.4.1. In **rechtlicher** Hinsicht hielt die belangte Behörde unter Hinweis auf § 74 EisbG sowie Art 30 Abs 3 erster Satz der Richtlinie 2001/14/EG (wonach die belangte Behörde gewährleiste, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II ("Wegeentgelte") der Richtlinie entsprächen und nicht diskriminierend seien) fest, § 74 EisbG sei richtlinienkonform dahingehend zu interpretieren, dass die belangte Behörde neben dem Vorliegen von Diskriminierungen auch zu prüfen habe, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf andere Weise in seinen Rechten verletzt werde. Eine solche Verletzung von Rechten liege insbesondere dann vor, wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ausübung seiner Rechte auf Zugang zur Schieneninfrastruktur und auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen Bedingungen auferlegt würden, die dem EibG widersprüchen. Solche Bedingungen seien etwa gegen das EibG verstoßende Entgelte. Eine Entgeltkontrolle durch die Regulierungsbehörde, die das Vorliegen einer Diskriminierung als auch das Vorliegen eines Verstoßes gegen sonstige regulierungsrechtliche Normen umfasse, stehe damit im Einklang, dass sämtliche regulierungsrechtliche Normen letztlich der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur und zu sonstigen Leistungen dienen.

2.4.2. Mit Spruchpunkt 1. habe die belangte Behörde Schienennetz-Nutzungsbedingungen teilweise für unwirksam erklärt, nämlich den in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 der beschwerdeführenden Partei enthaltenen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge im Modul 4 des Stationsentgelts. Diese Entgeltbestimmung sei diskriminierend und verstoße auch in sonstiger Weise gegen das EibG. Unter Spruchpunkt 2. werde der beschwerdeführenden Partei die Herstellung des rechtskonformen, dieser Unwirksamkeitserklärung entsprechenden Zustands aufgetragen. Damit werde ihr zugleich ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EibG verstoßendes Verhalten, nämlich die Verwendung der für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, untersagt, und ein nichtdiskriminierendes, dem EibG entsprechendes Verhalten, nämlich die Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, welche die für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen nicht mehr enthielten, auferlegt. Im Spruchpunkt 3. werde der beschwerdeführenden Partei ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EibG verstoßendes Verhalten untersagt, nämlich sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die im Spruchpunkt 1. für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen zu berufen.

2.4.3. Die bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der beschwerdeführenden Partei würden für die Berechnung des Entgelts gelten, welches die Zugangsberechtigten pro Halt eines Zuges in einer Station der beschwerdeführenden Partei zu bezahlen hätten. Es handle sich somit um Bedingungen der Zurverfügungstellung der Serviceleistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EibG, und zwar um finanzielle Modalitäten.

Vertretbare Alternativen zur Nutzung der Stationen der beschwerdeführenden Partei für Zughalte bestünden nicht. Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Züge auf der Schieneninfrastruktur der beschwerdeführenden Partei führe, stünden keine Alternativen zur Benutzung der von der beschwerdeführenden Partei betriebenen Stationen für Zughalte zur Verfügung. Das Vorliegen vertretbarer Alternativen wäre im Übrigen nur geeignet, eine Ablehnung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung der Leistungen gemäß § 58 Abs 2 EibG zu rechtfertigen. Dies ergebe eine richtlinienkonforme Interpretation des § 58 Abs 2 EibG anhand des Art 5 Abs 1 der Richtlinie 2001/14/EG, wonach die Erbringung der im Anhang II Nr 2 genannten Leistungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung erfolge, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürften, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden seien. Die beschwerdeführende Partei lehne jedoch an sie gestellte Begehren auf Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen nicht unter Berufung auf vertretbare Alternativen ab, sondern sehe hierfür in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge vor, der aber diskriminierend sei und auch in sonstiger Weise gegen das EibG verstoße.

Im Übrigen stelle der in Rede stehende Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge auch insofern eine finanzielle Modalität der Mitbenützung von Personenbahnhöfen iSd § 58 Abs 2 Z 2 EibG dar, als damit die Zurverfügungstellung von Bahnsteigen (mit bestimmter Länge sowie bestimmten Ausstattungsmerkmalen) abgegolten werden solle. Entgegen der sowohl von der beschwerdeführenden Partei als auch von der

mitbeteiligten Partei vertretenen Auffassung sei die Benützung von Bahnsteigen keine Benützung von Schieneninfrastruktur.

Gemäß § 10a EibG, auf den sich sowohl die beschwerdeführende Partei als auch die mitbeteiligte Partei berufen hätten, umfasse Schieneninfrastruktur den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I zur Verordnung (EWG) Nr 1108/70 definierten Umfang. Ziel der Verordnung (EWG) Nr 1108/70 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs sei es, die Ausgaben der Mitgliedstaaten für die Verkehrswege zu ermitteln. (Art 5 der Verordnung verpflichte daher die Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission der Ergebnisse der Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege mitzuteilen.) Während die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in einer Definition der "Eisenbahninfrastruktur" (Art 3, dritter Spiegelstrich) noch auf die Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr 2598/70 verweise, nehme die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (entgegen der Auffassung der beschwerdeführenden Partei) jedoch nicht mehr auf die Verordnung (EWG) Nr 2598/70 Bezug. Die Richtlinie 2001/14/EG benenne in Art 5 iVm Anhang II die Leistungen, die für die Zugangsberechtigten zu erbringen seien. Innerhalb der in der Anlage II aufgelisteten Leistungen sei der Bahnsteig in einem Personenbahnhof eindeutig der Nr 2 lit c ("Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen") zuzuordnen. § 58 Abs 2 Z 2 EibG setze Art 5 Abs 1 iVm Anhang II Nr 2 lit c der Richtlinie 2001/14/EG um. Unter Anwendung einer richtlinienkonformen Auslegung sei § 58 Abs 2 Z 2 EibG daher dahingehend zu verstehen, dass die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen auch die Mitbenützung der Bahnsteige umfasse.

2.4.4. Bei den bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der beschwerdeführenden Partei handle es sich derart um Bedingungen der Zurverfügungstellung der sonstigen Leistung Mitbenützung von Personenbahnhöfen gemäß § 58 Abs 2 Z 2 EibG. Als solche unterlägen sie der Wettbewerbsaufsicht der belangten Behörde gemäß § 74 Abs 1 Z 1 und 3 EibG.

Der vorliegende Bescheid ergehe als Teilbescheid gemäß § 59 Abs 1 AVG. Die Frage, ob der bescheidgegenständliche Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 für unwirksam zu erklären sei, sei spruchreif und es erscheine zweckmäßig, über diesen Punkt gesondert abzusprechen.

Ferner wurde zu Spruchpunkt 1.a (zum Verstoß der bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen gegen die Grundsätze angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts) insbesondere festgehalten, dass auf dem Boden der §§ 58, 70 EibG die Zuweisungsstelle (die beschwerdeführende Partei) die Entgelte für sonstige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EibG nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln habe. Die beschwerdeführende Partei habe aber in den Produktkatalogen Netzzugang Stationen 2012, 2013 und 2014 die bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen nicht nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt.

2.4.5. Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge entspreche auch seiner Grundkonzeption nach nicht diesen Grundsätzen. Die im Spruchpunkt 1. für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen sähen jeweils vor, dass das anhand der Module 1 bis 3 des Produktkatalogs Netzzugang Stationen berechnete Entgelt für Halte von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert werde. Diese Berechnungsmethode sei an und für sich nicht geeignet, etwaige durch Halte von Fernverkehrszügen entstehende Mehrkosten in kostenbasierter Weise zur Verrechnung zu bringen. Mehrkosten, die infolge bestimmter Bahnsteiglängen, Ausstattungsmerkmale der Station oder infolge der Nutzung von Stationseinrichtungen durch Reisende entstünden, würden in jeder Station in ähnlicher Höhe entstehen. Indem der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge eine Multiplikation des gesamten, auf Grund der Module 1 bis 3 berechneten Entgelts mit dem Faktor 1,25 vorsehe, variere das Entgelt für den Halt eines Fernverkehrszuges in Abhängigkeit davon, welche anderen, mit Halten von Fernverkehrszügen nicht zusammenhängende Merkmale eine Station aufweise. Damit würden durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge die bereits in den Modulen 1 bis 3 berücksichtigten Merkmale in Modul 4 - zumindest zum Teil - nochmals verrechnet.

Eine kostenbasierte Entgeltermittlung dürfte hingegen nur diejenigen Kosten abbilden, die tatsächlich durch Fernverkehrszüge verursacht würden. Ein Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge, der Eigenschaften der Verkehrsstation, die bereits in anderen Modulen verrechnet worden seien und die nicht im Hinblick auf Halte von Fernverkehrszügen erforderlich seien, nochmals zur Verrechnung bringe, widerspreche einer kostenbasierten Entgeltberechnung. Dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in Abhängigkeit von Merkmalen der Verkehrsstation, die in den Modulen 1 bis 3 berücksichtigt würden, zu deutlichen Unterschieden der Entgelthöhe führe, sei anhand der Preise des Produktkatalogs Netzzugang Stationen 2013 für Stationen in der Kategorie 1 gezeigt worden.

Wenn die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme vom 14. Dezember 2012 ausführe, es sei aus systematischen Erwägungen und um die Komplexität des Verrechnungssystems gering zu halten und damit eine einfache, nachvollziehbare und transparente Darstellung der Entgelte für alle Ausstattungskategorien zu gewährleisten, ein einheitlicher Ansatz in Form eines multiplikativen Faktors gewählt worden, könne dies nichts

darán ändern, dass ein multiplikativer Faktor nicht dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes entspreche. Erwägungen der einfacheren Verrechnung und Darstellung der Entgelte seien im Vergleich zum Erfordernis, Entgelte gesetzeskonform festzulegen, nachrangig, und würden eine mangelnde Gesetzeskonformität der Entgelte nicht zu rechtfertigen vermögen. Dasselbe gelte hinsichtlich des Verweises auf die Komplexität des Sachverhalts in der Stellungnahme aus dem Mai 2013. Den Ausführungen der beschwerdeführenden Partei, es sei auf Grund der komplexen Zusammenhänge naheliegend, die Mehrkosten für den Fernverkehr über einen Faktor abzubilden, in dem auch die Bahnsteigkapazität (Anzahl der Bahnsteige) berücksichtigt sei, sei entgegenzuhalten, dass das Modul 3 ("Bahnsteigkapazität") gerade nicht auf Bahnsteige abstelle, die durch Fernverkehr benützt würden, sondern rein auf die Anzahl der Bahnsteigkanten in einer Station. Indem in Modul 4 (auch) der gemäß Modul 3 errechnete Betrag multipliziert werde, werde der Halt eines Fernverkehrszuges umso teurer, je mehr Bahnsteigkanten die Station aufweise, unabhängig davon, ob es sich um von Fernverkehrszügen genutzte Bahnsteige handle. Soweit das Modul 3 bereits konkrete Kosten für Bahnsteige berücksichtige, komme es in Modul 4 zu einer zumindest teilweisen nochmaligen Verrechnung dieser Kosten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

2.4.6. Die Verrechnung von Mehrkosten, die durch Halte von Zügen einer bestimmten Verkehrsart verursacht würden, könnte allenfalls in Form eines Zuschlages erfolgen, welcher diesen Mehrkosten entspreche. Ein solcher absoluter Zuschlag möge in Stationen niedrigerer Kategorie im Verhältnis zum Grundpreis höher sein als in Stationen höherer Kategorie. Soweit die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme vom Mai 2013 von einem Zuschlag in der Höhe von EUR 0,91 ausgehe und ausführe, ein solcher absoluter Zuschlag würde unverhältnismäßig wirken, könne ihr nicht gefolgt werden. Die beschwerdeführende Partei lege nicht dar, wie sie den Betrag von EUR 0,91 ermittelt habe. Dieser Betrag lasse sich auch nicht aus der von der beschwerdeführenden Partei angeführten Preisaufstellung ableiten. Es dürfte sich um einen Mittelwert der Beträge handeln, die derzeit für Stationen von Fernverkehrszügen unter Anwendung des Faktors 1,25 berechnet und zu dem Stationsentgelt gemäß den Modulen 1 bis 3 hinzugerechnet würden.

Da der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge von 1,25 nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts entspreche, dürfte ein kostenbasierter Zuschlag nicht anhand von Mittelwerten der derzeit verrechneten Aufschläge gemäß Modul 4 ermittelt werden, sondern müsste den konkreten, durch Stationshalte von Fernverkehrszügen verursachten Mehrkosten entsprechen. Der Betrag von EUR 0,91 könne somit nicht als derjenige Zuschlag angesehen werden, den eine kostenbasierte Berechnung ergeben würde.

2.4.7. Die beschwerdeführende Partei habe in der genannten Stellungnahme aus dem Mai 2013 weiters ausgeführt, dass sämtliche Infrastrukturmanager in Europa, welche die Zugänge bzw eine Verkehrsartgewichtung im Preismodell berücksichtigten, dieses Preiskriterium stets über einen Faktor anwenden würden.

Es komme aber (unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zum TKG 2003) darauf an, dass unter Berücksichtigung der konkreten nationalen Gegebenheiten Entgelte in einer Höhe festgelegt würden, die geeignet seien, den bestehenden Wettbewerbsproblemen zu begegnen. Ein Abstellen auf internationale Vergleichswerte könne daher auf den in diesem Verfahren gegenständlichen Märkten nicht als geeignet angesehen werden, zur Erfüllung der zu erreichenden Ziele beizutragen. Es stehe keineswegs fest, dass internationale Vergleichswerte in jedem Fall den sich aus dem unionsrechtlichen Rechtsrahmen ergebenden Anforderungen entsprechen würden. Der Verweis der beschwerdeführenden Partei auf Entgeltmodelle anderer europäischer Infrastrukturbetreiber sei somit nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit des Verkehrsartgewichtungsfaktors für Fernverkehrszüge zu begründen. Wenn die beschwerdeführende Partei in ihren Stellungnahmen aus dem November und dem Dezember 2012 auf den öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch die Bundesnetzagentur) und der B AG betreffend die Einführung eines Verkehrsleistungsfaktors hinweise, handle es sich dabei nicht um eine behördliche Entscheidung, in der über die Rechtmäßigkeit einer Entgeltregelung abgesprochen werde, sondern um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung, im Rahmen derer auf die Einführung einer rechtmäßigen Entgeltregelung hingewirkt werden solle. Aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag könne schon deshalb nicht auf die Rechtmäßigkeit des bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktors für Fernverkehrszüge geschlossen werden. Darüber hinaus unterscheide sich die österreichische Rechtslage betreffend Entgelte für Serviceeinrichtungen von jener in Deutschland.

Ein Faktor, mit dem das anhand verschiedener, nicht mit Halten von Fernverkehrszügen in Zusammenhang stehender Merkmale einer Verkehrsstation errechnete Entgelt für Halten von Fernverkehrszügen multipliziert werde, widerspreche somit per se einer kostenbasierten Entgeltermittlung.

2.4.8. Darüber hinaus seien auch die Komponenten, deren Kosten nach dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge berücksichtigt werden sollten, nämlich Bahnsteiglänge, bestimmte Ausstattungsmerkmale von Stationen und Stationsnutzung durch Fernverkehrsreisende, nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit dieses Entgeltbestands zu begründen.

Zu den Kosten für Bahnsteige habe die beschwerdeführende Partei vorgebracht, dass mit dem Verkehrsartgewichtungsfaktor unter anderem Mehrkosten für längere Bahnsteige abgegolten werden sollten. In ihrer Stellungnahme aus dem Mai 2013 habe die beschwerdeführende Partei ausgeführt, sie habe in

Übereinstimmung mit der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission vom 20. Dezember 2007 sowie des Beschlusses 2011/275/EU auf der TEN-Strecke Westachse eine TSI-konforme Infrastruktur errichtet, welche den Vorgaben der TSI von mindestens 400 m Bahnsteiglänge entspräche. Sie biete daher ein TSI-konformes Infrastrukturpaket an. Die mitbeteiligte Partei betreibe unzweifelhaft Personenfernverkehr und nütze die TSI-konforme Infrastruktur Westachse, weshalb sie hierfür auch das entsprechende Fernverkehrsentgelt zu bezahlen habe.

Dazu sei festzuhalten, dass gemäß Abschnitt 4.2.20.2 ("Nutzbare Bahnsteiglänge") des Anhanges der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Infrastruktur" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems die nutzbare Länge der für Fahrgäste zugänglichen Bahnsteige mindestens 400 m betragen müsse, sofern in Abschnitt 7.3 dieser Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) nichts anderes festgelegt sei. Abschnitt 7.3.2 sehe vor, dass die Mindestlänge der Bahnsteige für Reisende im österreichischen Netz auf 320 m verkürzt sei. Diese Ausnahme gelte permanent, es handle sich um einen sogenannten "P"-Fall im Sinn des Abschnittes 7.3 des Anhanges.

Abschnitt 4.2.20 gelte für Bahnsteige, an denen Züge, die der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprächen, während des normalen Betriebs fahrplanmäßig halten sollten. In den Anwendungsbereich der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems fielen nach der Entscheidung 2002/735/EG der Europäischen Kommission vom 30. Mai 2002 (Abschnitt 1.1 des Anhanges) im Wesentlichen Züge ab einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und nach der Entscheidung 2008/232/EG der Europäischen Kommission vom 21. Februar 2008 (Abschnitt 1.1 des Anhangs) im Wesentlichen Züge ab einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Die Bestimmungen über Bahnsteiglängen in der TSI im Anhang der Entscheidung 2008/217/EG seien auf neu in Betrieb genommene Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sowie unter Umständen auch auf aus- oder neugebaute Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die bereits in Betrieb seien, anwendbar (vgl. Abschnitte 7.1 und 7.2 der Entscheidung 2008/217/EG).

Die Entscheidung 2008/217/EG normiere somit eine Pflicht österreichischer Infrastrukturbetreiber, auf neu in Betrieb genommenen Strecken und unter Umständen auch bereits auf in Betrieb befindlichen Strecken des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems die Bahnsteige, in denen Hochgeschwindigkeitszüge fahrplanmäßig halten sollten, mit mindestens 320 m Länge zu konstruieren.

Die Entscheidung 2008/217/EG sehe (aber) nicht vor, dass diese Bahnsteiglänge für jeden Halt eines Hochgeschwindigkeitszugs zur Verfügung zu stellen sei, sondern verpflichte den Infrastrukturbetreiber zur Herstellung dieser Bahnsteiglänge nur auf neu in Betrieb genommenen Strecken, sowie unter Umständen auf bestehenden, geänderten Strecken.

Die Ausnahmeregelungen für das österreichische Netz in Abschnitt 7.3.2 der TSI im Anhang der Entscheidung 2008/217/EG gelte permanent (sogenannte P-Fälle). Es hätte daher für die beschwerdeführende Partei (gar) kein Anlass bestanden, auf der TEN-Strecke Westachse eine TSI-konforme Infrastruktur mit Bahnsteiglänge von mindestens 400 m zu errichten. Die Errichtung von Bahnsteigen mit 320 m Länge für Hochgeschwindigkeitszüge im Fall der Neuinbetriebnahme von Strecken oder unter bestimmten Umständen bei Aus- oder Neubauten bereits in Betrieb stehender Strecken reiche aus, um den Anforderungen der TSI gemäß dem Anhang der Entscheidung 2008/217/EG zu entsprechen.

Nur am Rande sei angemerkt, dass die Westachse nicht durchgehend mit Bahnsteigen von 400 m Länge ausgestattet worden sei. Beispielsweise seien die Bahnsteige des neu errichteten Bahnhofs T - konform mit der Entscheidung 2008/217/EG - 320 m lang (bzw. ein Bahnsteig sei 160 m lang). Die Bahnsteige des ebenfalls neu errichteten Bahnhofs S T seien bloß 250 m lang.

Im Übrigen richte sich die Verpflichtung des (beschwerdeführenden) Infrastrukturbetreibers, Bahnsteige mit mindestens 320 m Länge zu errichten, nach der Geschwindigkeit der Züge, nicht aber nach der Zugehörigkeit der Züge zur Verkehrsart Fernverkehr. Ob ein Bahnsteig mit mindestens 320 m Länge errichtet werden müsse, hänge nicht davon ab, ob an diesem Bahnsteig Züge des Nah- oder Fernverkehrs hielten. Ausschlaggebend sei vielmehr die Höchstgeschwindigkeit der Züge sowie der Umstand, ob es sich um eine neu in Betrieb genommene oder um eine bereits betriebene Strecke handle.

Bei Hochgeschwindigkeitszügen müsse es sich nicht zwingend um Fernverkehrszüge handeln. Beispielsweise sei der von der P AG geführte Zug "REX 200" ein Regionalverkehrszug, obwohl er mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verkehre. Auf diesen Zug komme der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch nicht zur Anwendung.

Die Verpflichtung, unter bestimmten Voraussetzungen Bahnsteige im Hinblick auf Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Mindestlänge von 320 m zu errichten, rechtfertige daher keinen Verkehrsartgewichtungsfaktor, der für Halte von Fernverkehrszügen unabhängig von deren Geschwindigkeit und Länge verrechnet werde. Denn die Kosten der Errichtung eines Bahnsteigs mit einer Mindestlänge von 320 m würden nicht durch Fernverkehrszüge verursacht, sondern (unter bestimmten Voraussetzungen) durch Hochgeschwindigkeitszüge.

Soweit durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor Kosten der Errichtung von Bahnsteigen mit der gemäß der Entscheidung 2008/217/EG der Europäischen Kommission erforderlichen Mindestlänge von 320 m berücksichtigt werden sollten, entspreche das nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes. Denn die Errichtung solcher Bahnsteige werde nicht durch die Zugehörigkeit eines Zuges zum Marktsegment Fernverkehr erforderlich, sondern infolge bestimmter Höchstgeschwindigkeiten von Zügen sowie infolge der Inbetriebnahme neuer bzw der Änderung bestehender Strecken.

Die auf dem Schienennetz der beschwerdeführenden Partei verkehrenden Fernverkehrszüge wiesen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf, womit eine große Bandbreite der möglichen Längen der Fernverkehrszüge bestehe. Ein Entgeltbestandteil, der diese durch die Bahnsteiglänge verursachten Kosten abbilde, müsse diese stark variierenden Zuglängen berücksichtigen. Selbst in Stationen, die gemäß der Entscheidung 2008/217/EG mit Bahnsteigen von mindestens 320 m Länge auszustatten seien, müsse berücksichtigt werden, ob ein Höchstgeschwindigkeitszug mit 320 m Bahnsteiglänge das Auslangen finde oder ob er einen längeren Bahnsteig benötige. Derartige Differenzierungen nehme der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch nicht vor, sondern er finde auf Fernverkehrszüge unabhängig von deren Länge in gleicher Höhe Anwendung. Der Umstand, dass manche Fernverkehrszüge mit über 400 m Länge mehr als viermal so lang seien wie andere Fernverkehrszüge (mit unter 100 m Länge), werde nicht berücksichtigt.

Die mit dem Beschluss 2012/275/EU der Europäischen Kommission vom 26. April 2011 erlassene TSI, auf die sich die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme aus dem Mai 2013 berufe, gelte gemäß Art 2 dieses Beschlusses für alle neue, umgerüstete oder erneuerte Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Gemäß Abschnitt 4.2.10.1 ("Bahnsteignutzlänge"), Punkt 1), des Anhanges des Beschlusses 2011/275/EU müsse die Bahnsteiglänge für den längsten interoperablen Zug ausreichen, der am Bahnsteig im Regelbetrieb halten solle. Bei der Festlegung der Länge der Züge, die am Bahnsteig halten sollten, seien sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteiges hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen. Nach Punkt 2) des Abschnittes 4.2.10.1 sei es zulässig, die Bahnsteiglänge nur nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszurichten, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen würden. Gemäß Punkt 3) dieses Abschnitts sei die Bahnsteignutzlänge im Infrastrukturregister anzugeben.

Der Beschluss 2011/275/EU sehe somit für Strecken des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems keine bestimmten Bahnsteiglängen vor, sondern regle lediglich, dass die Bahnsteiglänge für den längsten interoperablen Zug ausreichen müsse. Eine Verpflichtung, Bahnsteige mit 320 m bzw 400 m Länge zu errichten, sehe der Beschluss 2011/275/EU nicht vor. Im Übrigen regle der Beschluss nicht, in welcher Weise die Kosten für einen seinem Abschnitt 4.2.10.1 entsprechenden Bahnsteig dem Zugangsberechtigten verrechnet werden könnten. Im Sinn einer verursachergerechten Entgeltermittlung wären den Zugangsberechtigten nur jene Kosten zu verrechnen, die durch ihre Züge verursacht würden. Die Kosten der gesamten Bahnsteiglänge hätten insofern nur diejenigen Zugangsberechtigten zu tragen, deren Züge diese Bahnsteiglänge tatsächlich benötigten. Der Beschluss 2011/275/EU vermöge den bescheidgegenständlichen Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge daher nicht zu begründen.

Die beschwerdeführende Partei berufe sich in ihrer Stellungnahme vom Mai 2013 auch darauf, dass die Errichtung der längeren Bahnsteige auch im Wissen erfolgt sei, dass 2014 eine neue TSI-Richtlinie durch die Europäische Kommission verabschiedet werden würde, welche keine Ausnahmebestimmung - wie in Abschnitt 7.3 für Österreich - mehr vorsehen werde. Eine erst geplante Regelung sei aber nach Auffassung der belangten Behörde nicht geeignet, eine gegenwärtig angewendete Entgeltbestimmung zu begründen. Vielmehr müsse die derzeit angewendete Entgeltregelung dem geltenden Recht entsprechen.

Entgegen den Ausführungen im Produktkatalog Netzzugang Stationen (Kapitel IV 3.4) sowie dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei in ihren Stellungnahmen aus dem Juli 2012 und aus dem Dezember 2012 sowie aus dem April 2013 ergebe sich ein Erfordernis längerer Bahnsteige für Fernverkehrszüge auch nicht daraus, dass Fernverkehrszüge generell länger wären als Nahverkehrszüge. Fernverkehrszüge am Schienennetz der beschwerdeführenden Partei wiesen Längen von unter 100 m bis über 400 m auf, Nahverkehrszüge von rund 30 m bis rund 230 m. Es bestehe somit ein großer Überschneidungsbereich der Längen von Nah- und von Fernverkehrszügen. Daraus sei ersichtlich, dass Fernverkehrszüge nicht generell länger seien als Nahverkehrszüge, und insofern auch nicht generell längere Bahnsteige als Nahverkehrszüge benötigten. Wenn die durchschnittlichen Längen von Nahverkehrszügen geringer seien als jene von Fernverkehrszügen, wie die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme vom Mai 2013 ausführe, ändere dies daran nichts. Soweit der Verkehrsartgewichtungsfaktor Kosten längerer Bahnsteige berücksichtige, erfolge dies trotz der deutlichen Überschneidung der Zuglängen ausschließlich für Halte von Fernverkehrszügen.

Indem der Verkehrsgewichtungsfaktor nicht auf eine tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge und durch diese Bahnsteiglänge verursachte Kosten abstelle, sondern gleichermaßen für jeden Halt eines Fernverkehrszugs zur Verrechnung gelange, sei er nicht kostenbasiert und entspreche insofern nicht dem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes iSd § 70 Abs 1 EisebG.

2.4.9. Zu den Kosten für Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen hält die belangte Behörde fest, dass auch diesbezüglich der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht dem Grundsatz angemessenen

Kostenersatzes entspreche. Weder sei der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge anhand von Kosten ermittelt worden, die durch Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen verursacht worden seien, noch entspreche (wie schon festgehalten) das Konzept eines Faktors einer Verrechnung von Kosten, die in den Stationen infolge von Halten von Fernverkehrszügen entstünden.

Eine kostenbasierte Entgeltregelung könnte in einem Zuschlag bestehen, der den Mehrkosten entspreche, die infolge bestimmter, in einer Station vorhandener und in Hinblick auf Halte von Fernverkehrszügen erforderlicher Ausstattungsmerkmale entstünden. Abgesehen von der bereits dargestellten grundsätzlichen Problematik der Anwendung eines Faktors differenziere der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge jedoch auch nicht danach, welche konkreten Ausstattungsmerkmale eine Station aufweise und welche davon ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Anspruch nehme. Somit gelangten durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge keine konkreten, der beschwerdeführenden Partei entstehenden Kosten zusätzlicher, für den Fernverkehr benötigter Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen zur Verrechnung. Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge entspreche auch im Hinblick auf zusätzliche Ausstattungsmerkmale nicht dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes iSd § 70 Abs 1 EisbG.

Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge entspreche auch im Hinblick auf die Nutzung der Stationsinfrastruktur durch Fernverkehrsreisende nicht dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes. Einerseits habe nicht festgestellt werden können, dass Fernverkehrsreisende die Stationsinfrastruktur tatsächlich intensiver nutzen würden. Andererseits sei eine aus der Sicht der beschwerdeführenden Partei bestehende stärkere Nutzung von der beschwerdeführenden Partei nach ihrem eigenen Vorbringen in ihrer Stellungnahme vom Mai 2013 kostenmäßig gar nicht berücksichtigt worden.

2.4.10. Zusammenfassend werde festgehalten, dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht dem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes entspreche und daher gegen § 70 Abs 1 EisbG verstoße. Eine Prüfung der Branchenüblichkeit würde sich damit erübrigen. Wie aber bereits in den Sachverhaltsfeststellungen dargelegt worden sei, sei der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge auch nicht nach dem Grundsatz branchenüblichen Entgelts ermittelt worden. Im Übrigen sei der Verweis auf Entgeltmodelle anderer Infrastrukturbetreiber in Europa, die einen Faktor vorsehen würden, wie bereits gesagt nicht geeignet, die Gesetzmäßigkeit der Entgeltregelung zu begründen.

2.5. Unter dem Gesichtspunkt des Diskriminierungsverbots wurde zu Spruchpunkt 1. ferner ausgeführt, dass das Diskriminierungsverbot zu den wesentlichen Grundsätzen des Unionsrechts gehöre und verlange, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt würden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre. Das Diskriminierungsverbot sei nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH ein besonderer Ausdruck des allgemeinen Gleichheitssatzes im Unionsrecht, der besage, dass vergleichbare Sachverhalte und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürften, es sei denn, dass eine unterschiedliche Behandlung objektiv gerechtfertigt wäre.

Da der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge nicht den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts entspreche, würde er diskriminierend wirken. Er behandle nämlich ungleiche Sachverhalte gleich: Durch den Verkehrsartgewichtungsfaktor von 1,25 sollten unter anderem Mehrkosten für längere Bahnsteige abgegolten werden. Der Faktor komme jedoch unabhängig von der tatsächlichen Zuglänge für alle Fernverkehrszüge zur Anwendung. Hielten in einer Verkehrsstation Fernverkehrszüge unterschiedlicher Länge, so komme für beide Züge der Faktor 1,25 gleichermaßen zur Anwendung. Dies, obwohl Fernverkehrszüge von unter 100 m bis über 400 m lang seien und somit eine Bandbreite von über 300 m aufwiesen. Es würden somit ungleiche Sachverhalte - nämlich unterschiedlich lange Fernverkehrszüge - gleich behandelt, indem der Verkehrsartgewichtungsfaktor für alle Halte von Fernverkehrszügen gleichermaßen zur Anwendung gelange. Eine objektive Rechtfertigung für diese Gleichbehandlung liege nicht vor. Um höheren Kosten zu entsprechen, müsste der Verkehrsartgewichtungsfaktor auf die tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge abstellen.

Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge führe (aber) nicht nur zu einer ungerechtfertigten Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte, sondern auch zu einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung gleichartiger Sachverhalte:

Für den Fall, dass ein Regionalzug - beispielsweise der REX 200- Zug mit einer Länge bis zu rund 230 m - länger sei als ein Fernverkehrszug, komme der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge dennoch nur auf den Halt des Fernverkehrszuges zur Anwendung. Auch diese Ungleichbehandlung sei nicht objektiv gerechtfertigt.

Hinzu komme, dass der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in seiner praktischen Auswirkung den Zielen der Schienenverkehrsmarktregulierung widerspreche. Während die Züge der mitbeteiligten Partei mit 150 m Länge relativ kurz seien, sei die überwiegende Zahl der von der P AG geführten Züge länger als 150 m, gerade die längsten Fernverkehrszüge würden von der P AG geführt (zB Doppelgarnitur des railjet-Zuges mit 410 m und ICE 1 (14 Wagen) mit 411 m Länge). Dennoch komme der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge auf Züge der mitbeteiligten Partei ebenso wie auf Züge der P AG zur Anwendung. Dies, obwohl die Züge der mitbeteiligten Partei in den Stationen W W, W H, N-K und S T auf verhältnismäßig kurzen Bahnsteigen hielten, welche Längen von unter 300 m aufwiesen.

Indem die tatsächlich erforderliche Bahnsteiglänge nicht berücksichtigt werde, benachteilige der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge die in der Fahrplanperiode 2011/2012 neu in den Markt eingetretene mitbeteiligte Partei im Vergleich zur P AG und laufe damit den Regulierungszielen des § 54 EisbG zuwider. Insbesondere stehe es im Widerspruch zu § 54 Z 1 und Z 2 EisbG, wonach es Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG ("Regulierung des Schienenverkehrsmarktes") sei, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind (Z 1) sowie durch die Förderung des Eintritts neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt (Z 2) zu gewährleisten. Ein Entgeltbestandteil, der ein neu in den Markt eintretendes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber einem am Markt etablierten Eisenbahnverkehrsunternehmen benachteilige, behindere sowohl die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs als auch die Förderung des Eintritts neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt.

Auch im Hinblick auf die für Halte von Fernverkehrszügen benötigten Ausstattungsmerkmale von Verkehrsstationen wirke der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge diskriminierend. Er differenziere nicht danach, welche Ausstattungsmerkmale die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzte Verkehrsstation aufweise. Beispielsweise seien die Verkehrsstationen teilweise mit Vitrinen für Wagenreihungsanzeiger und teilweise mit elektronischen Wagenreihungsanzeigern ausgestattet (vgl die Stellungnahme der beschwerdeführenden Partei aus dem Mai 2013). Derartige Unterschiede in der Ausstattung der Verkehrsstationen berücksichtige der Verkehrsartgewichtungsfaktor nicht. Ferner werde nicht danach differenziert, welche Ausstattungsmerkmale ein Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich in Anspruch nehme. Beispielsweise wäre denkbar, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht den vollen Umfang der von der beschwerdeführenden Partei vorgesehenen Lautsprecherdurchsagen (bestehend aus Mehrsprachigkeit, zugbezogenen Informationen und Positionshinweise im Hinblick auf die Sektoreinteilung) in Anspruch nehmen möchte.

Der Hinweis der beschwerdeführenden Partei in ihrer Stellungnahme aus dem Mai 2013 auf einen äußerst niedrigen Kostendeckungsgrad im Bereich Stationen ändere nichts daran, dass die diesbezüglichen Entgelte diskriminierungsfrei auszugestalten seien, um dem EisbG zu entsprechen. Dies gelte selbst dann, wenn durch das Stationsentgelt in Summe nur eine geringe Deckung der Stationskosten erreicht werde.

Zusammenfassend ergebe sich, dass der bescheidgegenständliche Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge in den Produktkatalogen 2012, 2013 und 2014 insofern gegen das EisbG verstoße, als er dem § 70 Abs 1 EisbG widerspreche und diskriminierend sei.

2.6. In Spruchpunkt 2. werde der beschwerdeführenden Partei die Herstellung des rechtskonformen, deren Spruchpunkt 1. erfolgten Unwirksamkeitserklärung von Entgeltbestimmungen entsprechenden Zustands aufgetragen. Zugleich werde ihr damit das diskriminierende und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßende Verhalten, nämlich die Verwendung der bescheidgegenständlichen Entgeltbestimmungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen, untersagt und ein nicht diskriminierendes, dem EisbG entsprechendes Verhalten, nämlich die Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, welche diese Entgeltbestimmungen nicht mehr enthielten, auferlegt. Die Umsetzung des in Spruchpunkt 2. erteilten Auftrags, nämlich die Entfernung der für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen in den Produktkatalogen im Internet sei innerhalb von fünf Arbeitstagen möglich. Es sei daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die beschwerdeführende Partei zu verpflichten, diesen Auftrag innerhalb von fünf Arbeitstagen umzusetzen.

In Spruchpunkt 3. werde der beschwerdeführenden Partei ein diskriminierendes und auch in sonstiger Weise gegen das EisbG verstoßendes Verhalten untersagt, nämlich sich gegenüber den Zugangsberechtigten auf die in Spruchpunkt 1. für unwirksam erklärten Entgeltbestimmungen zu berufen. Die Berufung auf diese Entgeltbestimmungen könnte insbesondere dadurch erfolgen, dass die beschwerdeführende Partei Verträge mit den Zugangsberechtigten abschließe, in denen die Zugangsberechtigten zur Leistung von Entgelten verpflichtet würden, die anhand der für unwirksam erklärten Bestimmungen ermittelt worden seien, dass sie die Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen von der Zahlung solcher Entgelte abhängig machten oder dass sie die Zugangsberechtigten zur Zahlung solcher Entgelte aufforderten. Die Umsetzung dieses Auftrags sei der beschwerdeführenden Partei jederzeit möglich. Es sei daher iSd § 59 Abs 2 AVG angemessen, die beschwerdeführende Partei zu verpflichten, ab der Zustellung des angefochtenen Bescheides entsprechend diesem Auftrag vorzugehen.

II. Beschwerdeverfahren

1. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

2. Die belangte Behörde lege die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

3. Die mitbeteiligte Partei übermittelte ebenfalls eine Gegenschrift, mit der sie der Beschwerde entgegentrat.

III. Rechtslage

1. Das EisbG lautet auszugsweise wie folgt:

"Schieneninfrastruktur

§ 10a. Schieneninfrastruktur umfasst den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70, ABl. Nr. L 278 vom 23.12.1970 S 1, definierten Umfang."

"6. Teil

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück

Allgemeines

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,

2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,

3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte und

4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung

zu gewährleisten.

...

2. Hauptstück

Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt

Allgemeines

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat 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.

Zugangsberechtigte

§ 57. Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;

...

Sonstige Leistungen

§ 58. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen:

1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;

2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugsbewegungen;

3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

(2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete, die für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen verantwortlich sind und deren Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;

2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Vershubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen;

3. die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die im Folgenden aufgezählten Zusatzleistungen an und bietet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb an, so sind diese Zusatzleistungen sämtlichen Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Traktionsstrom und von Brennstoffen;
3. die Durchführung von Vershubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Vershubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen, ist hiezu aber nicht verpflichtet:

1. einen über Abs. 1 Z 3 hinausgehenden Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten sonstigen Leistungen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten Serviceleistungen und die Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauchen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigen.

(6) Insoweit sonstige Leistungen zur Verfügung zu stellen sind, sind sie von dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen auch dann zur Verfügung zu stellen, wenn es diese sonstigen Leistungen zwar nicht mehr selbst unmittelbar zur Verfügung stellen kann, aber mittelbar, etwa im Vertragsweg mit Dritten.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

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

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere

a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Schieneninfrastruktur;

b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;

2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet

a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;

b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;

c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 bis 4 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;

d) jeweilige Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;

3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; des Weiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
- b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
- c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
- e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und
- g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen und der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 3) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

...

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, kann die mit der Funktion als Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH das Unternehmen bekannt zu geben, an das sie die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise vertraglich übertragen haben.

2. Abschnitt

Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

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

(2) Ein Zugangsberechtigter darf ihm zugewiesene Zugtrassen nicht an andere Zugangsberechtigte übertragen oder eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung als die erbringen, für die ihm von der Zuweisungsstelle eine Zugtrasse zugewiesen worden ist.

(3) Die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse an einen Zugangsberechtigten ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Die Zuweisungsstelle und ein Zugangsberechtigter können jedoch eine Rahmenregelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der betreffenden Schieneninfrastruktur vereinbaren, die eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

...

3. Abschnitt

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte **§ 67.** (1) Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

(2) Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Schieneninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.

(3) Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrunde gelegt werden.

(4) Sofern die Benützungsentgelte nach den in Abs. 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Schieneninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.

(5) Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

(6) Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

(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.

Festsetzung der Benützungsentgelte

§ 68. (1) Die Benützungsentgeltregeln sind von der Zuweisungsstelle - falls diese nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Einholung dessen Vorschlages - festzusetzen.

(2) Die Benützungsentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 67 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle jeweils das für einen begehrten Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich der Zurverfügungstellung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Benützungsentgelt festzusetzen.

Einhebung der Benützungsentgelte

§ 69. (1) Der Zugangsberechtigte hat das für den Zugang festgesetzte Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten.

...

Sonstige Entgelte

§ 70. (1) Die für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

(3) Entgelte für von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellende Serviceleistungen sind von diesem Unternehmen mit dem Zugangsberechtigten zu vereinbaren.

...

4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

...

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten

1. über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,

2. über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,

3. über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss und

4. über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle

nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.

(1a) Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Zugtrasse samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder

2. einen Antrag auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder

3. einen Antrag auf Feststellung, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist,

zu enthalten.

(2) Die Zuweisungsstelle, an die das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Angaben, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde, im Falle der Anforderung von für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Angaben innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorlage dieser Angaben mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrte Zugtrasse noch keinem anderen Zugangsberechtigten zugewiesen worden ist und die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Zugtrasse vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Der Beschwerde, mit der die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die Zurverfügungstellung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten sonstigen Leistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zurverfügungstellung sonstiger

Leistungen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Die Beschwerde, mit der die Feststellung beantragt wird, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist, ist zutreffendenfalls in der Form zu erledigen, dass der die Beschwerde erledigende Bescheid die Feststellung zu enthalten hat, dass die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse an den anderen Zugangsberechtigten entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erfolgt ist.

(8) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

...

Wettbewerbsaufsicht

§ 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 Verschubbetrieb 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.

Auskunftspflichten

§ 74a. (1) Die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

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

...

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 84. Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG, insbesondere auch dessen Bestimmungen für das Verfahren vor den unabhängigen Verwaltungssenaten, anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

..."

2.1. Mit einer Reihe der genannten gesetzlichen Bestimmungen wird insbesondere die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ABl L 75 vom 15. März 2001, S 29, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, ABl L 315 vom 3. Dezember 2007, S 44 (RL), umgesetzt (vgl § 170 Z 3 EisbG sowie den Allgemeinen Teil der Erläuterungen der RV 349 BlgNR XXII GP, S 2 ff, zur Novelle des EisbG BGBl I Nr 38/2004).

2.2. Die Erwägungsgründe dieser RL lauten auszugsweise wie folgt:

Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und
 "(11) nichtdiskriminierender Zugang geboten werden und soweit wie möglich angestrebt werden, den
 Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zu entsprechen.

...

(13) Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und konsequente Signale geben,
 die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.

...

(16) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von
 Eisenbahnverkehrsleistungen ermöglichen.

...

(20) Den Betreibern der Infrastruktur sollte eine gewisse Flexibilität eingeräumt werden, um eine effizientere
 Nutzung des Schienennetzes zu ermöglichen.

...

(32) Die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen
 zwischen Fahrwegen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, sind so gering wie möglich zu halten.

...

(35) Jede Entgeltregelung gibt den Nutzern wirtschaftliche Signale. Diese Signale für Eisenbahnunternehmen
 sollten widerspruchsfrei sein und die Nutzer zu rationalen Entscheidungen veranlassen.

...

(38) Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass
 der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Wegeentgelte sollten daher in Höhe der
 Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

...

(40) Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar. Es ist deshalb erforderlich, den Betreibern der
 Infrastruktur Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben.

...

(46) Die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung von Eisenbahnfahrwegen
 erfordert die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung dieser gemeinschaftlichen
 Rechtsvorschriften wacht und ungeachtet der gerichtlichen Nachprüfbarkeit als Beschwerdestelle
 fungieren kann.

..."

2.3. Ferner normiert die RL auszugsweise:

"KAPITEL I

EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Gegenstand dieser Richtlinie sind die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von
 Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn.

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die
 betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Betreiber der
 Infrastruktur so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu
 nutzen.

(2) Diese Richtlinie gilt für die Nutzung von Fahrwegen für den inländischen und grenzüberschreitenden
 Eisenbahnverkehr.

...

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) 'Zuweisung' die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch einen Betreiber der Infrastruktur;

b) 'Antragsteller' ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen und/oder eine internationale Gruppierung von
 Eisenbahnunternehmen und - in Mitgliedstaaten, die eine solche Möglichkeit vorsehen - andere natürliche
 und/oder juristische Personen, die ein einzelwirtschaftliches oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb

von Fahrwegkapazität für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet haben, wie Behörden im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (12), Verlader, Spediteure und Unternehmen im Rahmen des kombinierten Verkehrs;

...

g) 'Fahrwegkapazität' die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen;

h) 'Betreiber der Infrastruktur' eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;

...

j) 'Schienennetz-Nutzungsbedingungen' eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden;

k) 'Eisenbahnunternehmen' jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

l) 'Zugtrasse' die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;

m) 'Netzfahrplan' die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden;

...

KAPITEL II

WEGEENTGELTE

Artikel 4

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen eine Entgeltrahmenregelung, wobei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG zu wahren ist.

Vorbehaltlich der genannten Bedingung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Betreiber der Infrastruktur. Die Berechnung des Wegeentgeltes und die Erhebung dieses Entgelts nimmt der Betreiber der Infrastruktur vor.

(2) Ist der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in diesem Kapitel dargelegten Aufgaben - außer der Erhebung von Entgelten - von einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

...

(5) Die Betreiber der Infrastruktur tragen dafür Sorge, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führen, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

...

Artikel 5

Leistungen

(1) Die Eisenbahnunternehmen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das in Anhang II beschriebene Mindestzugangspaket sowie auf den dort beschriebenen Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen. Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen erfolgt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind. Falls die betreffenden Leistungen nicht von ein und demselben Betreiber der Infrastruktur angeboten werden, muss der Anbieter des 'Hauptfahrwegs' nach Kräften bestrebt sein, die Erbringung dieser Leistungen zu erleichtern.

(2) Bietet der Betreiber der Infrastruktur Dienstleistungen an, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen bezeichnet sind, so muss er diese für ein Eisenbahnunternehmen auf Antrag erbringen.

(3) Eisenbahnunternehmen können den Betreiber der Infrastruktur oder andere Dienstleister um weitere Nebenleistungen ersuchen; diese sind in Anhang II Nummer 4 aufgeführt. Der Betreiber der Infrastruktur ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.

Artikel 6

Fahrtwegkosten und Rechnungsführung

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, gegebenenfalls einschließlich der Leistung von Vorauszahlungen, um sicherzustellen, dass sich die Einnahmen eines Betreibers der Infrastruktur aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrtwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum zumindest ausgleichen.

...

(2) Den Betreibern der Infrastruktur sind unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrtwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrtwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Absatz 2 entweder durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Betreiber der Infrastruktur, die eine Laufzeit von mindestens drei Jahren hat und die staatliche Finanzierung regelt, oder durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen, in deren Rahmen angemessene Befugnisse vorgesehen sind, umgesetzt wird.

...

Artikel 7

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrtwege der Eisenbahn sind an den Betreiber der Infrastruktur zu entrichten, dem sie zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten können dem Betreiber der Infrastruktur die Vorlage aller erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorschreiben. Diesbezüglich muss der Betreiber der Infrastruktur belegen können, dass die jedem Verkehrsunternehmen gemäß den Artikeln 4 bis 12 tatsächlich berechneten Wegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 und des Artikels 8 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

(4) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrtwegkapazität auf dem bestimmaren Fahrtwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) Das Wegeentgelt kann geändert werden, um den Kosten von umweltbezogenen Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Eine solche Änderung muss je nach Größenordnung der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringt, ist jedoch nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt.

Solange eine Anlastung umweltbezogener Kosten in vergleichbarer Höhe bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht erfolgt, darf diese Änderung die Erlöse des Betreibers der Infrastruktur insgesamt nicht verändern. Erfolgt die Anlastung umweltbezogener Kosten in vergleichbarer Höhe für den Schienenverkehr und für konkurrierende Verkehrsträger und führt dies zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

(6) Um unerwünschte unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(7) Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel. Unbeschadet dessen wird bei der Festsetzung der Preise für die in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs berücksichtigt.

(8) Werden die in Anhang II Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so muss das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt zu den Kosten für deren Erbringung - berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs - in Beziehung stehen.

(9) Für die zum Zwecke der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Betreiber der Infrastruktur aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

Artikel 8

Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

(1) Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

...

KAPITEL IV

ALLGEMEINE MASSNAHMEN

Artikel 30

Regulierungsstelle

(1) Unbeschadet des Artikels 21 Absatz 6 richten die Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle ein. Diese Stelle, bei der es sich um das für Verkehrsfragen zuständige Ministerium oder eine andere Behörde handeln kann, ist organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Betreibern der Infrastruktur, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen mitwirken. Für die Tätigkeit der Regulierungsstelle gelten die Grundsätze dieses Artikels; Rechtsbehelfs- und Regulierungsfunktionen können gesonderten Stellen übertragen werden.

(2) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er die Regulierungsstelle befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend

- a) die Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
- b) die darin enthaltenen Kriterien,
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
- d) die Entgeltregelung,
- e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte,
- f) die Zugangsvereinbarungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (13) in der Fassung der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (14).

(3) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Betreiber der Infrastruktur über die Höhe von Wegeentgelten sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie droht.

(4) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Betreiber der Infrastruktur, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen, die unverzüglich zu erteilen sind.

(5) Die Regulierungsstelle hat über Beschwerden zu entscheiden und binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Ungeachtet des Absatzes 6 sind Entscheidungen der Regulierungsstelle für alle davon Betroffenen verbindlich.

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Betreibers der Infrastruktur erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten.

...

ANHANG II

Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

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

2. Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:

- a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
- b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;
- c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen;
- d) Güterterminals;
- e) Rangierbahnhöfe;
- f) Zugbildungseinrichtungen;
- g) Abstellgleise;
- h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Bereitstellung von Fahrstrom;
- b) Vorheizen von Personenzügen;
- c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;
- d) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;
- b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
- c) technische Inspektion des rollenden Materials."

3. Art 10 Abs 7 der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung von Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, 91/440/EWG, ABl L 237 vom 24. August 1991, S 25, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, ABl L 237 vom 24. August 1991, S 25, lautet wie folgt:

"(7) Unbeschadet der wettbewerbspolitischen Regelungen der Gemeinschaft und Mitgliedstaaten und unbeschadet der hierfür zuständigen Einrichtungen überwacht die gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle oder eine andere Stelle, die über dasselbe Ausmaß an Unabhängigkeit verfügt, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungsmärkten einschließlich des Eisenbahnspeditionsmarktes.

Diese Stelle wird gemäß Artikel 30 Absatz 1 der vorgenannten Richtlinie eingerichtet. Jeder Antragsteller oder interessierte Beteiligte kann Beschwerde bei dieser Stelle einlegen, wenn er glaubt, ungerecht behandelt, diskriminiert oder in anderer Weise geschädigt worden zu sein. Die Regulierungsstelle entscheidet auf der Grundlage der Beschwerde oder gegebenenfalls von sich aus ehestmöglich über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung negativer Entwicklungen auf diesen Märkten. Damit die unerlässliche Möglichkeit einer gerichtlichen Nachprüfung und die notwendige Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Kontrollstellen gewährleistet wird, finden in diesem Zusammenhang Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 31 der vorgenannten Richtlinie Anwendung."

4. Mit der Entscheidung der Kommission 2008/217/EG vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation über die Interoperabilität des Teilsystems "Infrastruktur" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl L 77 vom 19. März 2008, S 1, erließ die Kommission eine technische Spezifikation über die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems "Infrastruktur" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, wobei die TSI im Anhang dieser Entscheidung steht (vgl Art 1 leg cit).

Dieser Anhang lautet in dem vom bekämpften Bescheid angesprochenen Bereich wie folgt:

"ANHANG

RICHTLINIE 96/48/EG - INTEROPERABILITÄT DES TRANSEUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEMS

TECHNISCHE SPEZIFIKATION FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

Teilsystem 'Infrastruktur'

1. Einleitung

...

2. Definition des Bereichs Infrastruktur/Anwendungsbereich

...

3. Grundlegende Anforderungen

...

4. Beschreibung des Bereichs Infrastruktur

4.1 Einleitung

4.2 Funktionelle und technische Spezifikationen für den Bereich

...

4.2.20 Bahnsteige

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.20 gelten nur für Bahnsteige, an denen Züge, die der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen, während des normalen Betriebs fahrplanmäßig halten sollen.

4.2.20.1 Zugang zum Bahnsteig

Bahnsteige dürfen nicht neben Gleisen gebaut werden, auf denen Züge mit Geschwindigkeiten ≥ 250 km/h durchfahren können.

Der Zugang von Fahrgästen zu den Bahnsteigen neben Gleisen, auf denen Züge mit Geschwindigkeiten ≥ 250 km/h durchfahren können, darf nur dann gestattet werden, wenn der Halt eines Zuges vorgesehen ist.

Bei Inselbahnsteigen muss die Durchfahrtgeschwindigkeit auf der Seite, auf der kein Halt erfolgt, auf weniger als 250 km/h beschränkt werden, solange sich Fahrgäste auf dem Bahnsteig befinden.

4.2.20.2 Nutzbare Bahnsteiglänge

Die nutzbare Länge des Bahnsteigs ist die maximale durchgehende Länge desjenigen Bahnsteigabschnitts, an dem ein Zug unter normalen Betriebsbedingungen 'alten soll.

Die nutzbare Länge der für Fahrgäste zugänglichen Bahnsteige muss mindestens 400 m betragen, sofern in Abschnitt 7.3 dieser TSI nichts anderes festgelegt ist.

4.2.20.3 Nutzbare Bahnsteigbreite

Der Zugang zum Bahnsteig wird durch den freien Raum zwischen Hindernissen und Bahnsteigkante beeinflusst. Dabei sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- genügend Platz für auf dem Bahnsteig wartende Personen, ohne dass das Risiko einer Überfüllung besteht;
- genügend Platz, um Fahrgäste ungehindert aussteigen zu lassen;
- genügend Platz, um eine Ein-/Ausstiegshilfe für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität einsetzen zu können;
- genügend Abstand von der Bahnsteigkante, damit sich die Personen in Sicherheit vor den aerodynamischen Einwirkungen vorbeifahrender Züge (außerhalb der 'Gefahrenzone') befinden.

Bis zur Vereinbarung von Parametern hinsichtlich des Zugangs für Personen mit eingeschränkter Mobilität und hinsichtlich der aerodynamischen Einwirkungen bleibt die nutzbare Breite der Bahnsteige ein offener Punkt; daher gelten die nationalen Bestimmungen.

4.2.20.4 Bahnsteighöhe

Die Regelbahnsteighöhe oberhalb der Schienenoberkante beträgt entweder 550 mm oder 760 mm, sofern in 7.3 nichts Anderes festgelegt ist.

Die lotrechten Höhentoleranzen der Bahnsteigkante zum Gleis bezogen auf die Schienenoberkante, betragen -30 mm/+ 0 mm.

4.2.20.5 Abstand von der Gleismitte

Für Bahnsteigkanten mit Regelhöhe ist der Sollabstand L von der Gleisachse, parallel zur Schienenoberkante, anhand der folgenden Formel zu ermitteln: wobei R den Radius des Gleisbogens in Metern und g die Spurweite des Gleises in Millimetern angibt.

Dieser Abstand ist ab einer Höhe von 400 mm über Schienenoberkante einzuhalten.

Die Toleranzen für die Lage der Bahnsteigkanten oder deren Instandhaltung müssen so festgelegt werden, dass der Abstand L unter keinen Umständen verringert und nicht um mehr als 50 mm vergrößert wird.

4.2.20.6 Trassierung entlang von Bahnsteigen

Das Gleis neben den Bahnsteigen soll vorzugsweise gerade sein und darf an keiner Stelle einen Radius von weniger als 500 m aufweisen.

Wenn die in 4.2.20.4 vorgeschriebenen Werte aufgrund des Gleisverlaufs nicht eingehalten werden können (d. h. $R < 500$ m), so sind die Werte für die Höhe und den Abstand der Bahnsteigkanten so zu wählen, dass sie dem Gleisverlauf und den in 4.2.3 beschriebenen, auf den Lichtraum bezogenen Vorgaben entsprechen.

4.2.20.7 Schutz vor Stromschlag auf Bahnsteigen

Der Schutz vor Stromschlägen auf Bahnsteigen wird durch die Bestimmungen sichergestellt, die in der TSI Energie des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems als Schutzmaßnahmen für Oberleitungssysteme beschrieben sind.

4.2.20.8 Merkmale in Verbindung mit dem Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Anforderungen in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität sind in der TSI 'Personen mit eingeschränkter Mobilität' aufgeführt.

...

7. Umsetzung der TSI Infrastruktur

...

7.3. Sonderfälle

Die folgenden Sonderfälle sind für bestimmte Schienennetze erlaubt. Diese Sonderfälle gehören den folgenden Kategorien an:

- 'P'-Fälle: permanent
- 'T'-Fälle: vorübergehende Fälle; hierbei wird empfohlen, sich dem geplanten System bis zum Jahr 2020 anzupassen ...

7.3.1. Besonderheiten des deutschen Netzes

7.3.1.1 Strecken der Kategorie I

Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Frankfurt (Rhein-Main) wurde die Längsneigung auf maximal 40 ‰ festgelegt.

Keine

7.3.1.2 Strecken der Kategorien II und III

Keine

Keine

7.3.2. Besonderheiten des österreichischen Netzes

7.3.2.1 Strecken der Kategorie I

Die Mindestlänge der Bahnsteige für Reisende ist auf 320 m verkürzt

Keine

7.3.2.2 Strecken der Kategorien II und III

Die Mindestlänge der Bahnsteige für Reisende ist auf 320 m verkürzt

Keine

..."

5. Im angefochtenen Bescheid wird ferner auf den Beschluss der Kommission 2011/275/EU vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Infrastruktur" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABI L 126 vom 14. Mai 2011, S 53, hingewiesen. Nach seinem Art 1 erlässt die Kommission mit diesem Beschluss eine technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems "Infrastruktur" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Die damit erlassene TSI steht im Anhang dieses Beschlusses. Nach Art 2 dieses Beschlusses gilt diese TSI für alle neue, umgerüstete oder erneuerte Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems nach der Beschreibung in Anhang I der Richtlinie 2008/57/EG.

Der Anhang des Beschlusses 2011/275/EU lautet auszugsweise wie folgt:

"ANHANG

Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

Technische Spezifikation für die Interoperabilität Teilsystem 'Infrastruktur' des konventionellen Eisenbahnsystems

1. Einleitung

4. Beschreibung des Teilsystems 'Infrastruktur'

...

4.2.10. Bahnsteige

1) Die Anforderungen dieses Abschnitts gelten nur für Fahrgastbahnsteige, an denen Züge, die den TSI 'Fahrzeuge' HS und CR entsprechen, im Regelbetrieb halten sollen.

4.2.10.1. Bahnsteignutzlänge

1) Die Bahnsteiglänge muss für den längsten interoperablen Zug ausreichen, der am Bahnsteig im Regelbetrieb halten soll. Bei der Festlegung der Länge der Züge, die am Bahnsteig halten sollen, sind sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen.

2) Es ist zulässig, die Bahnsteiglänge nur nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszurichten, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen werden.

4.2.10.2. Bahnsteigbreite und -kante

1) Die Anforderungen an Breite und Kante der Bahnsteige sind in der TSI 'Personen mit eingeschränkter Mobilität' festgelegt.

4.2.10.3. Bahnsteigende

1) Die Anforderungen an das Bahnsteigende sind in der TSI 'Personen mit eingeschränkter Mobilität' festgelegt.

4.2.10.4. Bahnsteighöhe

1) Die Anforderungen an die Bahnsteighöhe sind in der TSI 'Personen mit eingeschränkter Mobilität' festgelegt.

4.2.10.5. Bahnsteigversatz

1) Die Anforderungen an den Bahnsteigversatz sind in der TSI 'Personen mit eingeschränkter Mobilität' festgelegt."

IV. Erwägungen

1. Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits festgehalten, dass in einem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren wie dem vorliegenden sowohl der beschwerdeführenden Partei als auch der von der belangten Behörde im Verwaltungsverfahren beigezogenen mitbeteiligten Partei Parteistellung zukommt (vgl VwGH vom 21. Oktober 2014, 2013/03/0112, worauf gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird). Die belangte Behörde hat den angefochtenen Bescheid daher nicht mit Rechtswidrigkeit belastet, wenn sie ihr Verfahren danach ausrichtete.

2.1. Zweck des mit "Regulierung des Schienenverkehrsmarktes" überschriebenen 6. Teiles des EisbG ist nach § 54 leg cit die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich ua durch die Sicherstellung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte (§ 54 Z 3 EisbG).

2.2. Nach § 56 EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei (sowie bei Vorlage der in dieser Bestimmung genannten Sicherheitsbescheinigungen) einzuräumen.

Die beschwerdeführende Partei ist - als Eisenbahninfrastrukturunternehmen - Zuweisungsstelle iSd § 62 EisbG, die mitbeteiligte Partei ist - als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich - Zugangsberechtigte (vgl § 57 Z 1 EisbG; vgl idS VwGH vom 21. Oktober 2014, 2013/03/0112).

2.3. Aus § 58 Abs 1 EisbG ergibt sich, dass die beschwerdeführende Partei unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung der mitbeteiligten Partei zwecks Zuganges zur Schienenstruktur über diesen Zugang hinaus die in Z 1 bis Z 3 dieser gesetzlichen Bestimmung genannten Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen hat.

Ferner hat auf dem Boden des Abs 2 des § 58 leg cit die beschwerdeführende Partei - falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind - unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung der mitbeteiligten Partei zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus als Serviceleistung "die Mitbenutzung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Vershubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen" zur Verfügung zu stellen (§ 59 Abs 5 EisbG).

2.4. Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur benötigten sonstigen Leistungen hat die beschwerdeführende Partei der mitbeteiligten Partei gemäß § 58 Abs 5 EisbG transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass die mitbeteiligte Partei nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die sie für die Ausübung des Zugangsrechts nicht benötigt.

2.5. Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen erstellt die beschwerdeführende Partei nach § 59 EisbG Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SN-NB); darin werden die Bedingungen festgelegt, unter denen der Zugang eingeräumt bzw die sonstigen Leistungen zur Verfügung gestellt werden, sie enthalten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten (vgl Z 1 bis 3 des § 59 Abs 1 leg cit) und sind insbesondere gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden; die SN-NB enthalten auch einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt.

2.6. Im mit "Benutzungsentgelte und sonstige Entgelte" überschriebenen 3. Abschnitt des 6. Teiles des EisbG statuiert § 67 Abs 1 bezüglich der Benutzungsentgelte für den Zugang zur Infrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes den Grundsatz, dass diese in Höhe der Kosten zu ermitteln sind, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen. Ausgehend davon und den in § 67 EisbG weiteren vorgesehenen Grundsätzen erstellt die beschwerdeführende Partei Benützungsentgeltregeln, einschließlich ermittelter Entgeltsätze (§ 67 Abs 6 leg cit). Die Benützungsentgeltregeln werden von der beschwerdeführenden Partei nach § 68 Abs 1 EisbG festgesetzt, diese Benützungsentgeltregeln sind in die SN-NB aufzunehmen und diesen als Anhang (samt einer Erläuterung) anzuschließen (vgl § 68 Abs 2 leg cit). Auf der Grundlage der Benützungsentgeltregeln setzt die beschwerdeführende Partei dann jeweils das für einen begehrten Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich der Zurverfügungstellung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Benützungsentgelt fest (§ 68 Abs 3 leg cit). Die mitbeteiligte Partei hat wiederum das für den Zugang festgesetzte Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten (§ 69 EisbG).

3.1. Die vorliegend maßgebliche in § 58 Abs 2 Z 2 EisbG genannte Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich dazugehöriger Gebäude wird von § 70 EisbG als "sonstige nötige Leistung" erfasst, wobei § 70 Abs 1 leg cit die Grundsätze für die Ermittlung des Entgelts normiert und § 70 Abs 2 erster Satz leg cit die Festsetzung des Entgelts regelt. "Sonstige nötige Leistungen" im Sinn des § 70 Abs 1 EisbG sind die in § 58 Abs 2 bis 4 leg cit genannten Leistungen, das sind "Serviceleistungen" iSd § 58 Abs 2 leg cit, "Zusatzleistungen" nach § 58 Abs 3 leg cit sowie "Nebenleistungen" iSd § 58 Abs 4 EisbG.

Für die Entrichtung des Entgelts normiert § 70 Abs 1 EisbG das Prinzip, dass diese Entgelte nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln sind. Da es sich im Grunde des § 58 Abs 2 EisbG bei der Mitbenützung von Bahnhöfen um eine "Serviceleistung" iS dieser Bestimmung handelt, ist folglich auch § 70 Abs 2 zweiter Satz leg cit einschlägig, wonach für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen ist.

Ferner relevant ist die in § 58 Abs 5 EisbG enthaltene Vorschrift, wonach unter anderem die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur benötigten Serviceleistungen (dazu zählt, wie erwähnt, die Mitbenützung von Personenbahnhöfen) transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt angeboten werden müssen, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauchen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechts nicht benötigen. Diese zuletzt genannte Regelung betreffend das von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber Zugangsberechtigten zu legende Angebot weist in die Richtung, dass ein Entgelt für die Zurverfügungstellung ua der Mitbenützung von Bahnhöfen nur solche Leistungen erfassen soll, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw in Anspruch genommen werden.

Weiters beinhaltet auch der in § 70 Abs 1 EisbG vorliegend einschlägige Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung steht, wobei die Qualifikation "angemessen" bedeutet, dass die diesbezügliche Berechnung auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges erfolgt. Die in § 70 Abs 1 EisbG enthaltene Regelung zur Ermittlung des Entgeltes stellt in diesem Sinn darauf ab, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss. Dies vor dem Hintergrund, dass nach § 70 Abs 1 EisbG Entgelte für "Leistungen" gebühren, woraus folgt, dass Entgelte für die Inanspruchnahme eines Bahnhofs und seiner spezifischen Ausstattung nur für die konkrete Leistung infolge der konkreten Nutzung (etwa für den beschwerdegegenständlichen Fernverkehr) gebühren kann. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so normiert § 70 Abs 2 letzter Satz EisbG ausdrücklich, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben muss, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

3.2. Zu diesem Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes tritt nach § 70 Abs 1 EisbG der Grundsatz des branchenüblichen Entgelts hinzu. Die Orientierung an diesem Grundsatz erfordert, dass das Branchenübliche ermittelt und dargestellt wird (vgl in diesem Zusammenhang etwa auch die aus § 59 Abs 1 Z 2 lit b EisbG für den Inhalt der SN-NB getroffene Regelung). Weiters kommt es einer Partei, die sich auf diesen Grundsatz in einem Verfahren, wie es dem bekämpften Bescheid zugrunde liegt, beruft, zu, das Branchenübliche näher darzulegen bzw aufzuzeigen, sofern das Branchenübliche nicht ohnehin notorisch ist.

4. Daraus ergibt sich für die vorliegende Rechtssache Folgendes:

4.1. Gemäß § 70 Abs 1 EisbG sind - wie erwähnt - die für sonst nötige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln. Zu den sonstigen Leistungen zählen nach § 58 Abs 2 Z 2 EisbG ua die vorliegend relevante Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehörige Gebäude und Einrichtungen.

4.2. Die beschwerdeführende Partei bringt vor, dass das der mitbeteiligten Partei verrechnete Entgelt (schon) mangels Kostendeckung jedenfalls den Vorgaben des § 70 EisbG entspreche, zumal der Kostendeckungsgrad im Bereich Stationen für die beschwerdeführende Partei im Mittel 20 % der tatsächlich anfallenden Kosten betrage und daher äußerst niedrig sei.

4.3. Dazu ist zunächst festzuhalten, dass auch für den Fall, dass für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs 2 bis 4 EisbG nicht alle Kosten bzw die Kosten nicht zur Gänze refundiert werden, der Ersatz auf dem Boden des Gesagten jedenfalls in Relation zu den durch den Gebrauch seitens des zahlenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursachten Kosten stehen muss. Dies gilt auch für die Benützung eines Personenbahnhofs im Fernverkehr, wenn dieser eine für diese Verkehrsart entsprechende Ausstattung (etwa betreffend die Bahnsteiglänge bzw die Serviceeinrichtung auf dem Bahnsteig) verlangt.

Entgelte gebühren nämlich (wie erwähnt) für "Leistungen" nach § 70 Abs 1 EisbG, woraus folgt, dass Entgelte nur für eine Inanspruchnahme eines Bahnhofs und seiner spezifischen Ausstattung für die konkrete Fernverkehrsnutzung gebühren kann. Derart geht es darum, der Ermittlung von Entgelten im Sinn der genannten gesetzlichen Bestimmung die konkrete Nutzung eines Personenbahnhofs durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen des Fernverkehrs zugrunde zu legen.

Selbst wenn diese nach dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei nicht kostendeckend verrechnet werden und im vorliegenden Fall im Ergebnis nicht von einem angemessenen Kostenersatz bzw einem branchenüblichen Entgelt gesprochen werden könnte, entbindet ein lediglich Teilkosten deckendes Entgelt nicht davon, dass sich die Bemessung des Entgelts von den tatsächlich anfallenden Kosten herleitet.

Das bedeutet für den in Rede stehenden Kostenfaktor, wie ihn die beschwerdeführende Partei zur Abgeltung der Benutzung von Personenbahnhöfen im Rahmen des Fernverkehrs verwendet, dass dieser so gebildet werden müsste, dass er die tatsächlich entstehenden Kosten für diese Benützung zugrunde legt.

Ob (wie die belangte Behörde entgegen der beschwerdeführenden Partei meint) ein § 70 Abs 1 EisbG entsprechender Kostenersatz im Wege der Festlegung eines Kostenfaktors überhaupt nicht gangbar erscheint, braucht hier nicht näher geklärt zu werden. Auch die Beschwerde lässt nämlich nicht erkennen, inwiefern der von der beschwerdeführenden Partei vorgesehene Faktor von 1,25 zur Ermittlung der Kosten führt, die der jeweiligen Benutzung im Rahmen des Fernverkehrs seitens der mitbeteiligten Partei entspricht. Schon deshalb zeigt die Beschwerde nicht auf, dass dieser Kostenfaktor entgegen der Behörde den Anforderungen des § 70 Abs 1 EisbG gerecht werden würde. Ferner geht damit auch die Verfahrensrüge fehl, die belangte Regulierungsbehörde habe das Recht der beschwerdeführenden Partei auf Parteigehör verletzt, zumal sie (allenfalls durch entsprechende Anleitung) der beschwerdeführenden Partei die Möglichkeit hätte einräumen müssen, entsprechende Nachweise zu erbringen, um in diesem Zusammenhang zu einem für diese günstigeren Ergebnis zu gelangen, weil die Manuduktionspflicht der Behörde nicht so weit geht, einer Partei Unterweisungen für die Gestaltung eines für sie vorteilhaften Vorbringens zu geben, damit ihrem Standpunkt von der Behörde allenfalls Rechnung getragen werde (vgl etwa VwGH vom 23. August 2013, 2011/0370094, und VwGH vom 23. Februar 2010, 2009/05/0059, beide mwH).

Dass das von ihr nach Auffassung der beschwerdeführenden Partei (wie schon erwähnt) verlangte Entgelt nicht kostendeckend sei, vermag daran nichts zu ändern. Gleiches gilt für das Vorbringen, dass es sich beim Fernverkehrsgewichtungsfaktor "um einen sehr komplexen Sachverhalt" handle. In diesem Sinne schlägt auch das Vorbringen der beschwerdeführenden Partei, dass sich der Ersatz der Kosten für die Fernverkehrsbenützung von Bahnhöfen nur zu einem gewissen Teil mit der Bahnsteiglänge hochrechnen lasse, nicht zugunsten der beschwerdeführenden Partei aus. Wenn - wie die Beschwerde ausführt - Fernverkehrsbahnhöfe grundsätzlich quantitativ stärker mit Ausstattung bestückt seien als Regional- und S-Bahnstationen, und Gleiches für die Abstufung nach Frequenzkategorie gelte, ändert das ebenfalls nichts daran, dass der Kostenersatz bezogen auf die in Anspruch genommene Leistung zu ermitteln ist.

Die beschwerdeführende Partei hat auch nicht überzeugend aufgezeigt, dass die Berechnung des Kostenersatzes im vorliegenden Fall mittels des von ihr vorgesehenen Faktors branchenüblich sei und insofern im Sinn des § 70 Abs 1 EisbG mittels dieses konkret verwendeten Faktors ein branchenübliches Entgelt errechnet werden könnte. Der Hinweis darauf, dass in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ebenfalls im vorliegenden Zusammenhang ein Kostenfaktor verwendet werde, lässt nämlich nicht erkennen, dass die von der beschwerdeführenden Partei angenommene Höhe dieses Faktors jedenfalls branchenüblich sei.

Bezüglich des den Ausführungen im bekämpften Bescheid gegenläufigen Vorbringens der beschwerdeführenden Partei zum Erfordernis höherer Bahnsteiglängen für den Fernverkehr (etwa auch unter Berücksichtigung der Nr 7.3 der Anlage des Beschlusses 2008/217/EG) ergibt sich aus dem Vorgesagten, dass (sofern nicht anderes branchenüblich ist) die jeweilige Nutzung der langen Bahnsteige in der Berechnung des Entgeltes nach § 70 Abs 1 EisbG ihren Niederschlag findet. In diesem Zusammenhang weist die beschwerdeführende Partei insbesondere darauf hin, dass die mitbeteiligte Partei die gesamte TSI-konforme Fernverkehrsbahnsteiglänge (lediglich) einmal täglich ausnütze.

Wenn die beschwerdeführende Partei schließlich herausstreicht, dass die mitbeteiligte Partei (als Konkurrent von der P AG) insgesamt dem Fernverkehrssegment zuzuordnen sei, vermag damit ebenfalls nicht

aufgezeigt zu werden, dass die mitbeteiligte Partei einer anderen Kostenersatzregelung unterworfen wäre als der eben dargestellten.

5. Das beschwerdeführende Infrastrukturunternehmen wendet ein, dass die belangte Behörde auf dem Boden des § 74 EisbG ihre Zuständigkeit überschritten habe. Auch dieses Vorbringen geht fehl.

5.1. Nach § 54 EisbG soll durch die Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen auch durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutz von Zugangsberechtigten vom Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung (Z 4 leg cit) gewährleistet werden.

5.2. Gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG hat die belangte Regulierungsbehörde einer Zuweisungsstelle wie die beschwerdeführende Partei hinsichtlich des Zugangs 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 nicht diskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen. Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt (§ 74 Abs 2 EisbG).

Im Sinne der für diese eisenbahngesetzliche Bestimmung relevanten und damit umzusetzenden Regelung des Art 30 Abs 3 RL gewährleistet die belangte Behörde, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II der RL (vgl die oben teilweise wiedergegebenen Art 4 ff RL) entsprechen und nicht diskriminierend sind.

Auf dem Boden des Unionsrechtes sind die Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG, die in Umsetzung der RL erlassen wurden (vgl auch oben Punkt III.2.), soweit wie möglich im Licht des Wortlauts und des Zwecks dieser Richtlinie auszulegen und anzuwenden, um das mit ihr angestrebte Ergebnis zu erreichen (vgl dazu EuGH vom 26. September 2013, Rs C-509/11, *ÖBB-Personenverkehrs AG*, insb Rz 64; vgl zur Auslegung des Unionsrechts auch EuGH vom 22. November 2012, Rs C-136/11, *Westbahn Management GmbH*, insb Rz 33; vgl dazu auch VwGH vom 21. Oktober 2014, 2013/03/0112, mwH).

Von daher ist die in § 74 Abs 1 EisbG aufgetragene Zuständigkeit zur Hintanhaltung von Diskriminierung (entgegen der Stoßrichtung der Beschwerde) dahin zu verstehen, dass damit jedenfalls auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des 6. Teils des EisbG betreffend das vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzte Entgelt eingehalten werden.

5.3. Aus der Rechtsprechung des EuGH ergibt sich auch, dass auf dem Boden des Art 30 RL bei Vorliegen einer Beschwerde oder bei Verdacht eines Verstoßes ua gegen die RL die Einholung von Auskünften seitens einer Regulierungsbehörde wie der belangten Behörde jedenfalls zulässig ist (vgl EuGH vom 28. Februar 2013, Rs C-556/10, *Kommission/Deutschland*, Rz 128).

Auf dem Boden des § 84 EisbG - wonach sie ua die Bestimmungen des AVG anzuwenden hat - hatte die belangte Behörde in dem dem bekämpften Bescheid zugrunde liegenden Verfahren den für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt von Amts wegen zu erheben und festzustellen (vgl § 39 Abs 2 AVG). Dem Grundsatz der Amtswegigkeit des Verwaltungsverfahrens korrespondiert freilich die Pflicht der Parteien, an der Ermittlung des Sachverhalts mitzuwirken (vgl aus der ständigen Rechtsprechung etwa VwGH vom 28. Februar 2014, 2012/03/0100, VwGH vom 24. Jänner 2013, 2010/07/0218, VwGH vom 11. Dezember 2012, 2011/05/0058, VwGH vom 11. Dezember 2002, 2000/03/0190 (VwSlg 15.970 A/2002), alle mwH). Das Officialprinzip entbindet die Parteien nicht davon, durch ein substantiiertes Vorbringen zur Ermittlung des Sachverhalts beizutragen, wenn es einer solchen Mitwirkung bedarf. Dort wo es der Behörde nicht möglich ist, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt ohne Mitwirkung der Partei festzustellen, ist von einer Mitwirkungspflicht der Partei auszugehen, was insbesondere bei Informationen betreffend betriebsbezogene bzw personenbezogene Umstände der Fall ist, über die allein die Partei verfügt. Damit oblag es der beschwerdeführenden Gesellschaft schon im Rahmen dieser Mitwirkungspflicht, bezüglich der in ihren Bereich fallenden Umstände der belangten Behörde die erforderlichen Auskünfte zur Ermittlung und Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes zu erteilen.

Im Übrigen war die beschwerdeführende Gesellschaft ohnehin auch im Grunde des § 74a EisbG verpflichtet, die von ihr von der belangten Behörde im Rahmen des dem bekämpften Bescheid zu Grunde liegenden Verfahrens verlangten und derart grundsätzlich erforderlichen Auskünfte zu erteilen, zumal dieses Verfahren zu der iSd Bestimmung der Behörde übertragenen Vollziehung eisenbahnrechtlicher Regelungen zählt. Sowohl mit Blick auf die genannte Mitwirkungsverpflichtung als auch angesichts der Auskunftspflicht des § 74a leg cit umfasst die Erteilung von Auskünften auch die Zurverfügungstellung von Unterlagen, die von der Behörde zum Nachweis des Inhalts der Auskunft verlangt werden.

Vor diesem Hintergrund vermag die Beschwerde mit der Rüge nichts zu gewinnen, die belangte Behörde hätte unter Heranziehung eines Sachverständigen den Sachverhalt bezüglich der in Rede stehenden Entgeltregelung (was ihre dem verlangten Entgelt zu Grunde liegenden Kosten einschließt) von Amts wegen zu ermitteln gehabt, zumal nicht aufgezeigt wird, aufgrund welcher konkreter Auskünfte (samt Unterlagen) seitens

der beschwerdeführenden Partei der Behörde die relevanten Umstände auf dem Boden des Gesagten bezüglich des an der Nutzung ausgerichteten Kostenersatzes, über die alleine sie verfügt, hätten bekannt sein müssen.

5.4. Schließlich erfordert (entgegen der Beschwerde) die vom Unionsrecht geforderte wirksame Umsetzung der RL (vgl VwGH vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173, uH insb auf das Urteil des EuGH in der Rs 48/75, *Royer*), dass der belangten Regulierungsbehörde die Zuständigkeit zukommt, bezüglich der zu Beginn ihres Aufsichtsverfahrens anwendbaren SN-NB iSd § 59 EibG auch dann ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen bzw ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen, einschließlich der Beurteilung der Rechtskonformität der festgesetzten Entgelte, wenn die belangte Behörde ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt. Es würde nämlich die Wirksamkeit der der belangten Behörde übertragenen Kontrolle unterlaufen, würde es alleine auf die Geltungsdauer von SN-NB ankommen, dass die belangte Behörde in ihrem auch auf die Zukunft gerichteten Entscheidungsverhalten - nämlich insbesondere betreffend die Untersagung diskriminierenden Verhaltens - begrenzt wird. Vielmehr erstreckt sich die Zuständigkeit der Behörde auf jene SN-NB, die sie ursprünglich zu Verfahrensbeginn als anwendbare SN-NB in Prüfung zog sowie alle darauf folgenden SN-NB. Vor diesem Hintergrund geht der Vorwurf der Beschwerde fehl, die belangte Behörde wäre bezüglich der SN-NB außer jene des Jahres 2012 nicht (mehr) zuständig gewesen, den angefochtenen Bescheid zu erlassen; zu den Hinweisen auf das Kartellrecht ist in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass die Zuständigkeit des Kartellgerichtes nach § 74 Abs 2 EibG ohnehin unberührt bleibt.

V. Ergebnis

1. Die Beschwerde war daher nach § 42 Abs 1 iVm § 79 Abs 11 VwGG als unbegründet abzuweisen.

2. Der Spruch über den Aufwandsersatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008 (vgl § 79 Abs 11 VwGG und § 3 der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014 idF BGBl II Nr 8/2014).

Wien, am 27. November 2014

European Case Law Identifier

ECLI:AT:VWGH:2014:2013030092.X00