

# TE Bvwg Erkenntnis 2019/8/13 W219 2213304-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 13.08.2019

## Entscheidungsdatum

13.08.2019

## Norm

B-VG Art. 133 Abs4

EisbG §54

EisbG §55a Abs2

EisbG §59 Abs1

EisbG §59 Abs2

EisbG §59 Abs4

EisbG §62

EisbG §63 Abs1

EisbG §63 Abs2

EisbG §65 Abs6

EisbG §65b Abs3

EisbG §70a

EisbG §72

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

## Spruch

W219 2213304/17E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. Walter TOLAR als Vorsitzenden sowie die Richterin Dr. Isabel FUNK-LEISCH als Beisitzerin und den Richter Dr. Christian EISNER als Beisitzer über die Beschwerde der XXXX , vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andreas Bernegger, Lederergasse 16/3, 1080 Wien, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 11.12.2018, Zl. SCK-18-026, betreffend Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2019 vor dem Hintergrund eines Konflikts zwischen Zugtrassenbestellungen (weitere Verfahrensparteien: XXXX - WVP1, XXXX - WVP2) nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 05.06.2019 zu Recht erkannt:

A)

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig.

## **Text**

### **ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:**

#### **I. Verfahrensgang:**

1. Vor dem Hintergrund eines Konflikts zwischen Begehren um Zuweisung von Fahrwegkapazität ("Zugtrassenbestellungen") der nunmehr vor dem BVwG beschwerdeführenden Partei XXXX ( in der Folge BF) einerseits und der XXXX (in der Folge WVP2) andererseits richtete die BF mit Schriftsatz vom 07.09.2018 an die belangte Behörde eine Beschwerde gemäß § 72 Abs. 1 Z 3 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) gegen die Zuweisungsstelle, die XXXX (in der Folge WVP1).

Mit dem bekämpften Bescheid wies die belangte Behörde diese Beschwerde gemäß § 72 Abs. 1 Z 3 iVm Abs. 2 Z 1 EisbG ab.

1.1. Die belangte Behörde stellte im bekämpften Bescheid folgenden (hier auszugsweise wiedergegebenen) Sachverhalt fest:

"[...] Zugtrassenbestellungen für die Netzfahrplanperiode 2019

Die Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2019 (09.12.2018 bis 14.12.2019) hat am 09.04.2018 geendet. Innerhalb dieser Frist hat die [BF] unter anderem Zugtrassen im Stundentakt zwischen Wien Hbf und Salzburg mit der Abfahrt in Wien Hbf zwischen 5.55 und 19.55 Uhr (somit in dieser Zeit stündlich zur Minute 55) bzw in der Gegenrichtung mit der Abfahrt in Salzburg zwischen 5.12 und 20.12 Uhr bestellt (sogenannter , XXXX ' bzw , XXXX '). Manche der Zugtrassen wurden von Wien Hbf weiter ab/bis Flughafen Wien oder Neusiedl am See bestellt. Ab Salzburg hat die [BF] einige Zugtrassen Richtung Tauernstrecke oder Bregenz bestellt.

Stundentakt bedeutet, dass die Züge einer Linie jede Stunde während der Betriebszeit zur selben Minute verkehren. Der Fahrgast braucht sich nicht mehr unterschiedliche Abfahrtszeiten merken, sondern nur noch die Abfahrtsminute. Diese ist zu jeder Stunde gleich und stellt ein wesentliches Kriterium eines attraktiven Taktfahrplanes dar.

[...]

Die Trassenbestellungen sehen in Fahrtrichtung Salzburg unter anderem Halte in St. Pölten (an zur Minute 29, ab zur Minute 31), Amstetten (an zur Minute 59, ab zur Minute 01), St. Valentin (an Minute 15, ab Minute 17) und Linz (an 30, ab 32) vor. Richtung Wien wurden unter anderem folgende Halte bestellt: Linz (an 28, ab 30), St. Valentin (an 43, ab 45), Amstetten (an 59, ab 01) und St. Pölten (an 29, ab 31).

Ebenfalls innerhalb der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2019 hat die [WVP2] Zugtrassen im Stundentakt auf der Strecke Wien Praterstern - Wien Meidling - Linz - Salzburg (, XXXX ' genannt) mit der Abfahrt in Wien Praterstern in der Zeit zwischen 5.56 und 19.56 Uhr bestellt, mit Halten unter anderem in St. Pölten (an Minute 37, ab 38), Amstetten (an 00, ab 01) und Linz (an 26, ab 28). In Fahrtrichtung Wien hat die [WVP2] Züge im Stundentakt mit der Abfahrt in Salzburg zwischen 5.22 und 20.22 Uhr mit (unter anderem) folgenden Halten bestellt: Linz (an 32, ab 34), Amstetten (an 59, ab 00), St. Pölten (an 22, ab 23). Zusätzlich verkehrt halbstündlich versetzt eine zweite Linie der [WVP2] zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg (, XXXX ' genannt). Zwischen den Verkehrsstationen St. Pölten und Salzburg ergibt sich durch diese zwei Linien ein Halbstundentakt. Die von der [WVP2] bestellten Zugtrassen entsprechen denjenigen, welche ihr von der [WVP1] für die Netzfahrplanperiode 2018 zugewiesen wurden.

Nach dem Eingang der Zugtrassenbestellungen hat die [WVP1] im Zuge der Netzfahrplanerstellung festgestellt, dass im Abschnitt Amstetten - St. Valentin (Knoten Amstetten) Unvereinbarkeiten zwischen den Zugtrassenbegehren der [BF] für den XXXX und den Zugtrassenbegehren der [WVP2] bestehen. Denn im Bahnhof Amstetten sind die von [BF] und [WVP2] bestellten Ankunfts- bzw Abfahrtszeiten fast ident. In Fahrtrichtung Salzburg hat die [BF] eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die [WVP2] hat eine Ankunft zur Minute 00 und eine Abfahrt

ebenfalls zur Minute 01 bestellt. In Fahrtrichtung Wien hat die [BF] eine Ankunft zur Minute 59 und eine Abfahrt zur Minute 01 bestellt. Die [WVP2] hat die Ankunft zur Minute 59 und die Abfahrt zur Minute 00 bestellt. Damit entsteht auch in dieser Fahrtrichtung stündlich spiegelbildlich derselbe Konflikt.

Das von den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellte (fast) zeitgleiche Fahren ist nicht möglich, da die Züge auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke wie auf allen anderen Strecken Österreichs im Raumabstand verkehren. Dieser Raumabstand bzw Zugfolgeabstand beträgt für die genannten, von [BF] und [WVP2] bestellten Züge je nach Streckenabschnitt zwischen 2 und 4 Minuten. Dies ist abhängig von der Länge und Anzahl der Raumabstände, der Haltedauer in den Stationen sowie von der Beschleunigung und der Geschwindigkeit der Züge. Den Zugtrassenbegehren konnte in der Form, wie sie von [WVP2] und [BF] eingebracht worden waren, daher nicht entsprochen werden.

Weitere Unvereinbarkeiten bestanden im Frühverkehr zwischen Salzburg und Linz insbesondere im Bereich Schwanenstadt, und zwar jeweils zwischen Zugtrassenbestellungen der [BF] für Regionalverkehrszüge und den Bestellungen der [WVP2].

[...] Koordinierungsverfahren und Angebot von Zugtrassen

In der Folge hat die [WVP1] ein Koordinierungsverfahren eingeleitet und die Schienen-Control GmbH als Beobachterin eingeladen. Die Schienen-Control GmbH hat diese Aufgabe im Namen der [belangten Behörde] wahrgenommen (§ 81 Abs 4 EISBG).

Für die Konflikte im Frühverkehr zwischen Salzburg und Linz, insbesondere im Bereich Schwanenstadt, konnten im Rahmen des Koordinierungsverfahrens Lösungen gefunden werden. In Bezug auf den Knoten Amstetten hat zunächst die [BF] Vorschläge unterbreitet. Diese sahen einerseits eine Überholung der Züge der [BF] durch die Züge der [WVP2] im Abschnitt zwischen Ybbs a.d. Donau und Pöchlarn vor oder andererseits ein Nachfahren der Züge der [WVP2] hinter den Zügen der [BF] bis Wien. Diese Varianten wurden jedoch von der [WVP2] abgelehnt, da hierdurch kein Halbstundentakt ihrer beiden Linien zwischen Wien Praterstern ( XXXX ) bzw Wien Westbahnhof ( XXXX ) und Salzburg mehr gegeben wäre. Hinsichtlich der ersten Variante äußerte darüber hinaus die [WVP1] Bedenken in Hinblick auf die Fahrplanqualität. In der zweiten Variante hätte sich die Fahrzeit der Züge der [WVP2] in beiden Fahrtrichtungen um 16 Minuten verlängert.

In der Folge prüfte die [WVP1] in den vorangegangenen Gesprächen bereits andiskutierte Varianten geänderter Zugtrassen. Im Expertengespräch am 12.07.2018 erörterte sie mit den Beteiligten folgende Varianten:

1. Lageänderung der [WVP2]-Züge zwischen Linz und Salzburg:

Als eine mögliche Variante wurde eine Verlangsamung der stündlich verkehrenden Linie von Wien Praterstern nach Salzburg (, XXXX ') diskutiert, um Vorfahrtaufenthalte zu vermeiden. In dieser Variante wären die Züge der [WVP2] um 14 Minuten später in Salzburg angekommen bzw in der Gegenrichtung um 14 Minuten früher abgefahren. Die Variante hätte außerdem Auswirkungen auf die XXXX -Züge der [BF] zwischen Wien und Zürich bzw München gehabt, und zwar sowohl national (innerhalb Österreichs) als auch international (in Deutschland bzw der Schweiz). Spiegelbildlich hätten sich die gleichen Konflikte und die gleiche Fahrzeitverlängerung in der Gegenrichtung ergeben. Außerdem wäre der Personennahverkehr beeinträchtigt gewesen, da auch die Lage von Zügen des Personennahverkehrs der [BF] hätte verändert werden müssen. Diese Variante wurde daher von beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelehnt.

2. Lageänderung der [WVP2]-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 5 Minuten:

Geprüft wurde die Verschiebung der [WVP2]-Züge um +/- 5 Minuten im Abschnitt Wien Praterstern - Linz, dh 5 Minuten frühere Abfahrt in Wien Praterstern und 5 Minuten spätere Ankunft in Wien Praterstern. Diese Verschiebung um +/- 5 Minuten hätte Auswirkungen auf die Züge der [BF] auf der Wiener S-Bahn-Stammstrecke gehabt. Die [WVP1] prüfte diese Variante und stellte zahlreiche gravierende nachteilige Auswirkungen auf die Zulaufstrecken im Wiener Umland nach Retz, Hohenau, Laa an der Thaya und Wolfsthal fest. Außerdem hätte der XXXX der [BF] in Prinzersdorf vom [WVP2]-Zug überholt werden müssen.

3. Lageänderung der [WVP2]-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 9 Minuten:

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

nicht zugelassen. Außerdem müsste der XXXX der [BF] im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld vom [WVP2]-Zug überholt werden.

#### 4. Lageänderung der [WVP2]-Züge zwischen Wien Praterstern und Linz um +/- 15 Minuten:

Auch die Variante einer Lageänderung der [WVP2]-Züge um +/- 15 Minuten hätte Konflikte mit der S-Bahn in Wien gegeben. Die Schnellbahn S1 von Gänserndorf nach Wien wäre in der gewünschten Trasse nicht fahrbar gewesen. Ebenso hätte es neben Konflikten mit anderen S-Bahn-Linien Konflikte mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen XXXX zwischen Wien Landstraße und Flughafen Wien) gegeben. Außerdem hätten bestimmte Fernverkehrszüge der [BF], die nur an frequenzstarken Tagen fahren, zwischen Wien und Linz geändert werden müssen. Außerdem wäre der XXXX (schnelle XXXX ) der [BF] vier Minuten nach der bestellten Ankunftszeit in Salzburg angekommen, was die grenzüberschreitende Weiterführung erschwert hätte.

5. Tausch der beiden [WVP2]-Linien: Die beiden von der [WVP2] bestellten Linien zwischen Wien Praterstern und Salzburg (, XXXX ') und zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg (, XXXX ') ergeben gemeinsam betrachtet zwischen den Halten St. Pölten und Salzburg einen Halbstundentakt. Die [WVP1] schlug im Koordinierungsverfahren als Lösungsvariante eine Lageänderung um +/- 30 Minuten vor, welche von der [BF] vertieft wurde. Dies hätte einen Tausch der beiden Linien XXXX und XXXX ergeben.

Diesen Vorschlag lehnte die [WVP2] jedoch unter Verweis auf kommerzielle und betriebliche Gründe ab. Zum einen hätten die Züge in Wien Westbahnhof in kurzer Zeit (12 Minuten) wenden müssen, um wieder in die Gegenrichtung nach Salzburg fahren zu können. Dies hätte die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass im Verspätungsfall auch der Zug in die Gegenrichtung verspätet wird. Zum anderen hätten sich die Fahrgäste an die geänderten Abfahrts- und Ankunftszeiten in Wien anpassen müssen. Diesbezüglich wandte die [WVP2] ein, dass das wirtschaftliche Risiko einer solchen Änderung zu hoch sei.

Basierend auf der von der [WVP1] entwickelten Variante eines Tauschs der beiden Linien XXXX und XXXX ließ die [BF] in der Folge vom schweizerischen Ingenieurbüro XXXX weitere Alternativen erarbeiten. Es wurden drei Varianten ausgearbeitet, in welchen jeweils die beiden Linien XXXX und XXXX getauscht und somit um etwa eine halbe Stunde versetzt werden:

\* Variante A sieht eine Überholung des Zuges der [BF] durch den [WVP2]-Zug zwischen Prinzersdorf und St. Pölten vor. Damit wäre die im Angebot der [WVP1] vorgesehene Überholung in St. Valentin entfallen und die [BF] hätte den Knoten Amstetten einhalten können. In der Gegenrichtung hätte die [WVP2] den Zug der [BF] zwischen Pöchlarn und Ybbs a.d. Donau überholt. Sowohl die Züge der [WVP2] ( XXXX und XXXX ) als auch der Regionalverkehr der [BF] zwischen Ennsdorf und Salzburg müssten dafür angepasst werden.

\* Die Variante B sieht vor, dass die [WVP2]-Züge die Züge der [BF] in Amstetten überholen, womit die [BF] den Knoten Amstetten bedienen kann. Dazu ist allerdings nötig, dass der Regionalverkehr in Amstetten gebrochen wird, dh, dass die Regionalverkehrszüge jeweils nur bis bzw ab Amstetten geführt werden und die Fahrgäste somit nicht von St. Pölten bis St. Valentin ohne Umsteigen fahren können. Eine nach Linz führende Regionalzug-Linie der [BF] müsste ebenso wie die beiden [WVP2]-Züge ( XXXX und XXXX ) angepasst werden.

\* Die Variante C sieht vor, dass die [WVP2]-Züge die Züge der [BF] in St. Pölten überholen, womit die [BF] den Knoten Amstetten bedienen kann. Dazu ist nötig, dass sowohl der Regionalverkehr der [BF] zwischen Ennsdorf und Salzburg als auch die beiden [WVP2]-Züge ( XXXX und XXXX ) angepasst werden.

Alle drei Varianten lehnte die [WVP2] ab, da das Intervall der beiden Linien XXXX und XXXX zwischen Wien und Salzburg nicht mehr ein reiner leicht merkbarer 30-Minuten Takt gewesen wäre. Überdies ist die Wende in Wien Westbahnhof von einem ankommenden zu einem abfahrenden Zug mit 12 bis 14 Minuten zu kurz, um Be- bzw Entladung für das Catering und eine Reinigung durchzuführen. Weiters wäre mit dem Tausch der beiden Linien keine Doppeltraktion (Zusammenhängen von zwei Garnituren) ab Wien Praterstern möglich, worauf die [WVP2] in ihrer Stellungnahme vom 03.10.2018 hinweist. Die Bahnsteiglängen der Strecke Wien Meidling - Wien Praterstern sind dafür nicht geeignet, da einige Stationen nicht über Bahnsteiglängen von 200m verfügen. Keine der Varianten betrachtete die S-Bahn-Stammstrecke und die sich dort ergebenden Konflikte.

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

Die [WVP1] nahm in den Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf Zugtrassen für den XXXX (langsamen XXXX ) der [BF] auf, welche im Abschnitt zwischen St. Pölten und St. Valentin von der Bestellung abweichen. Diese Zugtrassen entsprechen den für den Fahrplan 2018 zugewiesenen. Die [WVP1] bezeichnete den Entwurf zunächst als Bearbeitungsstand und erst nach Beendigung des Koordinierungsverfahrens als Angebot.

Die von der [WVP2] bestellten Zugtrassen wurden wie von dieser bestellt in den Netzfahrplanentwurf aufgenommen. Die untenstehende Tabelle zeigt für eine Muster-Stunde die bestellten im Vergleich zu den angebotenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. [...]

Bestellung

Angebot

Salzburg Hbf

ab

09:12

09:12

Neumarkt-Köstendorf

ab

09:30

09:30

Vöcklabruck

ab

09:54

09:54

Attnang-Puchheim

ab

10:00

10:00

Wels Hbf

ab

10:16

10:16

Linz Hbf

ab

10:30

10:30

St. Valentin

an

10:43

10:44

St. Valentin

ab

10:45

10:49

Amstetten

an

10:59

11:05

Amstetten

ab

11:01

11:07

St. Pölten Hbf

an

11:29

11:30

St. Pölten Hbf

ab

11:31

11:32

Wien Meidling

an

11:58

11:58

Wien Hauptbahnhof

an

12:05

12:05

Die Abweichungen von

der Bestellung betreffen somit die Stationen St. Valentin, Amstetten und St. Pölten. Alle anderen Zeiten sind unverändert. In St. Valentin hat der Zug der [BF] einen Aufenthalt von 5 Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 46,5 der [WVP2]-Zug den Zug der [BF]. Mit dieser Vorfahrt wird verhindert, dass der [WVP2]-Zug im Bereich Amstetten auf den Zug der [BF] aufläuft. Sie hat jedoch zur Folge, dass der Zug der [BF] den Bahnhof Amstetten nicht rechtzeitig bis zur Minute 00 erreicht, sondern erst zur Minute 05. Um dem Knoten-Kanten-Modell, wie es die [WVP1] in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt hat, zu entsprechen, müsste der Zug hingegen spätestens zur Minute 00 in Amstetten ankommen. Aufgrund dieser Abweichung von der Bestellung können im Bahnhof Amstetten einzelne Anschlussverbindungen nicht mehr hergestellt werden. Erhalten bleiben alle 15 bestellten täglichen, im Stundentakt verkehrenden Anschlusszüge nach Ybbs a.d. Donau und weiter nach Pöchlarn und Melk. Ebenso erhalten bleiben 11 Verbindungen an Werktagen außer Samstagen nach Waidhofen an der Ybbs. Vier tägliche Anschlüsse zu Regionalverkehrszügen der [BF] nach Waidhofen an der Ybbs gehen hingegen verloren. Die Gesamtfahrzeit zwischen Salzburg oder Linz nach Wien bleibt, wie die Tabelle zeigt, unverändert.

In der Gegenrichtung ergeben sich symmetrisch die gleichen Änderungen:

Bestellung

Angebot

Wien Hauptbahnhof

ab

09:55

09:55

Wien Meidling

ab

10:02

10:02

Tullnerfeld

ab

10:17

10:17

St. Pölten Hbf

an

10:29

10:28

St. Pölten Hbf

ab

10:31

10:30

Amstetten

an

10:59

10:53

St. Valentin

an

11:15

11:11

St. Valentin

ab

11:17

11:16

Linz Hbf

ab

11:32

11:32

Wels Hbf

ab

11:46

11:46

Attnang-Puchheim

ab

12:00

12:00

Vöcklabruck

ab

12:06

12:06

Neumarkt-Köstendorf

ab

12:31

12:31

Salzburg Hbf

an

12:48

12:48

Auch mit

diesem Angebot wird der Knoten Amstetten nicht vollständig erfüllt. In St. Valentin besteht wiederum ein Aufenthalt von 5 Minuten. In dieser Zeit überholt zur Minute 14 der [WVP2]-Zug den Zug der [BF]. Um dies zu ermöglichen, muss der Zug der [BF] früher als bestellt, nämlich zur Minute 55, den Bahnhof Amstetten verlassen. Um dem Knoten-Kanten-Modell zu entsprechen, dürfte der Zug hingegen frühestens zur Minute 00 den Bahnhof Amstetten verlassen. Die Züge der [BF] fahren damit jedoch vor der Symmetrieminute 00 ab. Dies hat zur Folge, dass an Werktagen außer Samstag acht Regionalzüge aus Richtung Waidhofen an der Ybbs keinen stündlichen Anschluss Richtung Linz haben. Sieben solche Anschlüsse bleiben erhalten. Erhalten bleiben weiterhin alle 15 bestellten täglichen Anschlüsse im Stundentakt aus Richtung Melk, Pöchlarn und Ybbs a.d. Donau. Wie die Tabelle zeigt, bleibt die Gesamtfahrzeit von Wien nach Linz oder Salzburg auch in dieser Fahrtrichtung unverändert.

Die [BF] hat diese ihr angebotenen Zugtrassen nicht akzeptiert. Die Zugtrassenbestellungen der [BF] entsprechen dem Knoten-Kanten-Modell gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen der [WVP1], denn die [BF] hat drei Knoten hintereinander bestellt - Wien Meidling zur vollen Stunde, St. Pölten zur halben Stunde und Amstetten zur vollen Stunde. Die [BF] vertritt daher den Standpunkt, dass ihr die Zugtrassen wie bestellt zuzuweisen sind. Die Zugtrassenbestellungen der [WVP2] entsprechen hingegen nicht dem Knoten-Kanten-Modell, da nicht Aufenthalte in drei aufeinanderfolgenden Knoten im Sinne des Knoten-Kanten-Modells bestellt wurden. Zwar wurden die Zugtrassen im Bahnhof Amstetten innerhalb des in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgegebenen Zeitfensters bestellt. Auf den Bahnhof St. Pölten trifft dies jedoch nicht zu. In St. Valentin wurde gar kein Halt bestellt. Auch im Bahnhof Linz erfüllt die Bestellung - entgegen dem Vorbringen der [WVP2] im Schriftsatz vom 03.10.2018 - nicht die Vorgaben des Knotens, denn die [WVP2]-Züge kommen in Linz in Fahrtrichtung Wien zur Minute 32 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 30 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die [WVP2]-Züge zur



Minute 28 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 30 festgesetzt ist. Ebenso werden in Wels und Attnang-Puchheim nicht die Anforderungen erfüllt, kommen doch in Wels die Züge Fahrtrichtung Wien zur Minute 19 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 15 und 45 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die [WVP2]-Züge zur Minute 41 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 15 und 45 festgesetzt ist.

In Attnang-Puchheim kommen die Züge Fahrtrichtung Wien zur Minute 06 an, während die spätestmögliche Ankunft nach dem Knoten-Kanten-Modell die Minute 00 und 30 wäre. In Fahrtrichtung Salzburg fahren die [WVP2]-Züge zur Minute 54 ab, während die frühestmögliche Abfahrt mit der Minute 00 und 30 festgesetzt ist.

[...] Auswirkungen eines Vorranges der Züge der [BF]

Bei Priorisierung der Züge der [BF] in Anwendung eines strikten Vorranges für dem Knoten-Kanten-Modell entsprechende Züge müsste als Folge die Lage der [WVP2]-Züge geändert werden. Würde die [BF] Richtung Wien mit den gewünschten Zeiten bis Amstetten fahren und so den Taktknoten einhalten, käme sie zur Minute 59 in Amstetten an und würde zur Minute 01 abfahren. Infolgedessen müsste die [WVP2] im Zugfolgeabstand von vier Minuten hinter den Zügen der [BF] Amstetten erreichen, womit sich eine Ankunft des [WVP2]-Zuges zur Minute 03 ergäbe. Nach einer Aufenthaltszeit von einer Minute wäre die Abfahrt zur Minute 04.

Entsprechend würden sich auch die anderen Zeiten Richtung Wien verschieben: Der [WVP2]-Zug würde in St. Pölten zur Minute 25 ankommen und zur Minute 26 abfahren, in Wien Meidling zur Minute 49 ankommen usw. Das Linienziel in Wien Praterstern würde dann zur Minute 07 erreicht. Da die Züge im Raumabstand verkehren, hätte dies im Bereich der Wiener Schnellbahn-Stammstrecke Auswirkungen. Die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der [BF] müssten eine andere Trasse erhalten. Beispielhaft ist das in Wien Meidling Richtung Wien Praterstern dargestellt:

Linie

[WVP2]

S80

S4

R50

Angebot [WVP1] Wien Meidling ab (entspricht Bestellung)

47

49

51

54

Änderung Wien Meidling ab

50

52,5

55

57,5

Die Raum- bzw Blockabschnitte sind zwischen Wien Meidling und Wien Praterstern unterschiedlich lang, womit sich unterschiedliche Fahrzeiten für jeden Abschnitt ergeben.

Aufgrund des erforderlichen Raumabstandes verkehren die Züge auf der Wiener S-Bahn-Stammstrecke im Durchschnitt in einem Intervall von 2,5 Minuten. Ab Wien Meidling müssten aufgrund einer Änderung der zeitlichen Lage der [WVP2]-Züge folgende weitere Änderungen vorgenommen werden:

\* Verlegung der täglich verkehrenden S80 (Unter Purkersdorf - Wien Hütteldorf - Wien Hbf - Wien Aspern Nord). Diese Trassen stehen mit den Trassen der [WVP2] im Bereich Wien Meidling - Abzweigung Wien Matzleinsdorf - Laxenburg in Konflikt. Der [WVP2]-Zug kann bei einer Abfahrt zur Minute 50 nicht eine Minute nach der S80 abfahren. Daher muss die S80 verändert, und zwar um 2,5 Minuten nach hinten verlegt werden. Dies betrifft direkt 16 Züge.

\* Verlegung der täglich verkehrenden Schnellbahnlinie S4 (Wiener Neustadt - Wien - Absdorf-Hippersdorf): Da die S80 zur Minute 52,5 abfährt, muss auch die S4 verlegt werden, und zwar auf die Minute 55, sodass 2,5 Minuten Abstand zur S80 bestehen. Da die Strecke Richtung Absdorf-Hippersdorf westlich von Stockerau eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 16 Züge. Die [BF] hat für die S4 in Wien Meidling einen einminütigen Halt bestellt. Bei Aufrechterhaltung dieses einminütigen Haltes ist auch das Fahrplangefüge auf der Südbahnstrecke Wiener Neustadt - Wien neu zu betrachten. Überdies wird zwischen Wien Floridsdorf und Korneuburg durch die Linien S3 und S4 aufgrund der Bestellung ein 15-Minuten-Takt offeriert, der dann nicht mehr gegeben wäre.

\* Regionalzüge R50 Payerbach-Reichenau - Wiener Neustadt - Wien Meidling - Wien Floridsdorf - Bernhardsthal: Auch diese Züge wären zu verändern, da sie nicht eine Minute vor der S4 verkehren können. Es zeigt sich ein Dominoeffekt. Diese Linie wird ab Payerbach-Reichenau zumindest stündlich und ab Wiener Neustadt täglich im 1/2h-Takt bis Wien Floridsdorf geführt, wobei jeder zweite Zug an Werktagen außer Samstag nach Bernhardsthal weiterfährt. Eine Abweichung vom genauen Halbstundentakt würde die leichte Merkbarkeit nicht mehr ermöglichen. Dies betrifft direkt 15 Züge.

\* Verlegung der an Werktagen außer Samstag geführten Verstärkungszüge R7 (Verstärkung der Schnellbahnlinie S7 Wolfsthal - Flughafen Wien Schwechat - Wien): Diese Züge münden in Wien Rennweg in die S-Bahn-Stammstrecke. Sie stehen im Abschnitt Wien Rennweg - Wien Praterstern im Konflikt mit der [WVP2]. Sie wurden mit einer Abfahrt in der Station Wien Rennweg zur Minute 00 bestellt. Die [WVP2] würde aufgrund der veränderten Abfahrtszeit zur Minute 00,5 in Wien Rennweg abfahren. Die Linie R7 wäre daher bei gleichbleibender Fahrzeit im gesamten Abschnitt um drei Minuten nach hinten zu verlegen, sodass ein Abstand von 2,5 Minuten zum [WVP2]-Zug besteht. Da die Strecke östlich vom Flughafen Wien eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 5 Züge der R7 und kreuzungsbedingt nochmals 10 Züge der S7. Damit wäre ein Stundentakt der S7 nicht mehr möglich. Überdies besteht bei Einbeziehung des Fernverkehrs ab Flughafen Wien aufgrund der Bestellungen alle 15 Minuten eine Zugverbindung nach Wien, die dann nicht mehr gegeben wäre.

Damit sind ca 50 Züge direkt betroffen. Da das Schnellbahnnetz in den Außenbereichen von und nach Unter Purkersdorf (im Abschnitt Speising - Wien Hütteldorf), Wolfsthal, Absdorf- Hippersdorf und Laa an der Thaya zumindest abschnittsweise eingleisig ist, ergeben sich als Folgewirkung zahlreiche weitere Konflikte. Dies ist aus dem von der [WVP1] Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf ersichtlich.

Ließe man hingegen die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der [BF] unverändert, müsste der [WVP2]-Zug ab Wien Meidling zur Minute 00 und damit 12,5 Minuten später abfahren und diese Zeit in Wien Meidling stehen. Damit verlängert sich die Fahrzeit zwischen Salzburg und Wien Praterstern um 12,5 Minuten.

Wien -Amstetten -Salzburg:

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

Linie

R50

S3

R7

[WVP2]

Angebot [WVP1] Wien Praterstern ab (entspricht Bestellung)

48

51

53

56

Änderung Wien Praterstern ab

45,5

48

50,5 oder 55,5

53

Ab Wien Praterstern müssten

aufgrund der beschriebenen Änderung der zeitlichen Lage der [WVP2]-Züge somit folgende Änderungen vorgenommen werden:

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

\* Verlegung der täglich verkehrenden Schnellbahnlinie S3 Hollabrunn

-

Wien - Wiener Neustadt im gesamten Abschnitt in eine Lage drei Minuten früher. Da diese Strecke nördlich von Stockerau eingleisig verläuft, sind auch entsprechende Gegenzüge betroffen. Dies betrifft direkt mindestens 16 Züge und kreuzungsbedingt schätzungsweise 32 Züge. Damit wäre der bestellte Stundentakt der S3 nicht mehr möglich. Außerdem ist das Fahrplangefüge auf der Südbahnstrecke Wien

-

Wiener Neustadt neu zu betrachten.

\* Verlegung der täglich verkehrenden S80 Wien Aspern Nord - Wien Hbf - Wien Hütteldorf und weiter an Werktagen außer Samstag in der Hauptverkehrszeit nach Unter Purkersdorf. Diese Trassen stehen mit den Trassen der [WVP2] im Bereich Wien Matzleinsdorf in Konflikt. Dies betrifft direkt 16 Züge.

\* Regionalzüge R50 Bernhardsthal - Wien Floridsdorf - Wien Meidling - Wiener Neustadt - Payerbach-Reichenau. Hier gibt es ebenfalls einen Konflikt mit den Trassen der [WVP2] durch die soeben beschriebenen Konflikte (Dominoeffekt). Diese Linie wird ab Bernhardsthal zumindest zweistündlich und ab Wien Floridsdorf täglich im Halbstundentakt bis Wiener Neustadt geführt, wobei jeder zweite Zug nach Payerbach-Reichenau weiterfährt. Eine Abweichung vom genauen Halbstundentakt würde die leichte Merkbarkeit nicht mehr ermöglichen. Dies betrifft direkt 15 Züge der R50 und in weiterer Folge schätzungsweise 30 andere Züge auf anderen Streckenabschnitten.

\* Regionalzüge zwischen St. Pölten (Abfahrt zur Minute 34) und Pöchlarn stehen zwischen St. Pölten und der Abzweigung Knoten Rohr im Konflikt mit den geänderten Trassen der [WVP2]. Dies betrifft direkt mindestens 12 Züge.

Damit sind ca 80 Züge direkt betroffen. Da das Schnellbahnnetz in den Außenbereichen nach Retz, Wolfsthal, Absdorf-Hippersdorf und Laa an der Thaya eingleisig ist, ergeben sich als Folgewirkung zahlreiche weitere Konflikte. Dies ist aus dem von der [WVP1] Anfang Juli 2018 bekanntgegebenen Netzfahrplanentwurf ersichtlich.

Ließe man hingegen die S-Bahn- und Regionalverkehrszüge der [BF] unverändert, müsste der [WVP2]-Zug ab Wien Praterstern um 14 Minuten früher abfahren und diese 14 Minuten in Wien Meidling stehen. Damit verlängert sich die Fahrzeit zwischen Wien Praterstern und Salzburg um 14 Minuten.

Während wie gezeigt die Priorisierung des XXXX (langsamen XXXX ) der [BF] zahlreiche Folgekonflikte mit sich brächte, löst das Angebot der [WVP1] den Konflikt, ohne die Gesamtfahrzeit des Zuges zu verlängern und ohne Konflikte mit anderen Zügen hervorzurufen."

1.2. In der rechtlichen Würdigung des bekämpften Bescheides führt die belangte Behörde nach Wiedergabe der anzuwendenden Rechtsnormen aus, das EISB-G sehe Vorrangregeln für bestimmte Verkehrsarten nur in § 65c Abs. 3 für überlastete Eisenbahninfrastruktur vor. Die Richtlinie 2012/34/EU normiere in Art. 45 Abs. 2 ausdrücklich, dass der Infrastrukturbetreiber lediglich in den in Art. 47 (überlastete Fahrwege) und Art. 49 (besondere Fahrwege) geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen dürfe. Art. 49 werde im EISB-G nicht umgesetzt.

Solange Eisenbahninfrastruktur nicht für überlastet erklärt worden sei, habe die Zuweisungsstelle, anstatt Vorrangregeln anzuwenden, bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterlägen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen (§ 65 Abs. 6 EisbG). Die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte sei unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs. 1 EisbG). Falls Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan nach Koordinierung der Begehren und nach Konsu

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

© 2025 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)