

Parlamentsdirektion  
Dr. Karl-Renner Ring 3  
1017 Wien

Wien, am 24.04.2015

### Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (Umsetzung der RL 2012/34/EU)

Grundsätzlich wird festgehalten, dass die WESTbahn der Umsetzung der RL 2012/34/EU, offen und positiv gegenübersteht. Um der RL 2012/34/EU inhaltlich zu entsprechen, sind aus Sicht der WESTbahn jedoch einige Punkte noch zu adaptieren.

Generell ist festzuhalten, dass die Implementierung des Integralen Taktfahrplanes (kurz ITF) in der vorliegenden Form im EisbG äußerst bedenklich ist und jedenfalls kritisch hinterfragt werden muss.

Aus Sicht der WESTbahn muss ein derartiger ITF so ausgestaltet werden, dass dieser den Prinzipien der Gleichbehandlung, Diskriminierungsfreiheit und Transparenz entspricht. Die gewählte Formulierung entspricht aus Sicht der WESTbahn keinem dieser Kriterien. Durch die gewählte Formulierung ergibt sich zwangsläufig eine massive Bevorzugung jener EVU, die aktuell einen österreichweiten Taktfahrplan anbieten oder für dessen Angebot möglicherweise bereits vorgesehen sind, ohne allen EVU gleichermaßen den Zugang in völlig gleicher Form und ohne irgendwelche Beschränkungen für dieselben Trassen zu sichern und zu garantieren. Wie allgemein bekannt ist, gibt es aktuell nur ein EVU, nämlich die ÖBB-Personenverkehr AG, die einen österreichweiten Taktfahrplan anbietet – die Formulierungen im Entwurf zum EisbG würden dies diskriminierend exklusiv für diese Tochtergesellschaft der ÖBB Holding für die Zukunft sichern und daraus weitreichende Vorrangpositionen auch bei Trassenkonflikten ableiten lassen. Um eine Bevorzugung des marktbeherrschenden Unternehmens und damit eine noch weitergehende Abschottung des österr. Schienenverkehrsmarktes zu verhindern, müssen jene Passagen, die auf den ITF Bezug nehmen, somit entsprechend grundlegend umgestaltet werden. Ansonsten droht der Wettbewerb auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt irreversibel zerstört zu werden!

Die in der Stellungnahme blau markierten Textstellen, stellen die Abänderungsvorschläge seitens der WESTbahn dar.

#### Zu den einzelnen Normen der Novelle

**§ 1i** Hier wird der integrale Taktfahrplan als ein Taktfahrplan beschrieben, der österreichweit symmetrisch vertaktete Verkehre verknüpfen soll. Die Schaffung eines integralen Taktfahrplanes hat eine erhebliche Auswirkung auf das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und somit auch auf den Zugang zur Schieneninfrastruktur im

Allgemeinen sowie auch insbesondere auf die Netzfahrplanerstellung. Aus Sicht der WESTbahn widerspricht dieser § 1i. dem Diskriminierungsverbot. Es wird in dieser Bestimmung in keiner Weise niedergeschrieben, dass dieser ITF diskriminierungsfrei zu gestalten ist und jede beliebige Trasse die integriert vertaktet ist bei Interesse und Leistungsfähigkeit eines EVU ohne irgendwelche Vorbehalte jedem in Österreich zugangsberechtigten EVU zugänglich sein muss. Weiters wird auch dem in § 54 EibG statuierten Gedanken der Förderung des Wettbewerbs in keiner Weise Rechnung getragen. Dieser sieht zwingend vor, dass die Bestimmung des § 1i dahingehend ergänzt wird, dass bei der Gestaltung des ITF richtigerweise der Förderung des Eintritts neuer EVU besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist und somit den Bedürfnissen dieser EVU bei der Gestaltung des ITF besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Um Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten, müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Österreich operativ tätig sind, auch gleichermaßen und vorbereitend in die schrittweise Ausarbeitung des integralen Taktfahrplanes als Leitstrategie miteinbezogen werden. Somit muss bereits in dieser Bestimmung erwähnt werden, dass somit der Infrastrukturbetreiber für die Gestaltung desselben ITF verantwortlich ist, da dieser bereits von Gesetzes wegen zur Diskriminierungsfreiheit verpflichtet ist (Vergleiche hierzu auch folgende Normen der Novelle: §§55b, 63,65c, 176b). Es muss explizit festgehalten werden, dass nicht jeder vertaktete Fahrplan, der von einem EVU österreichweit angeboten wird, bereits ein ITF iSd. § 1i ist, sondern nur jener der zuvor diskriminierungsfrei und unter Beteiligung aller potenziellen Anbieter fair und ohne Einschränkungen des Zugangs und unter Wahrung der Förderungsprinzipien des Wettbewerbs in Zukunft entwickelt wird und dessen Trassen allen leistungsbereiten EVU angeboten wurden!

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 1 i dahingehend abzuändern:

*„(1) Ein integraler Taktfahrplan ist ein solcher Taktfahrplan, der österreichweit symmetrisch vertaktete Verkehre verknüpft. Der Zugang zu einem integrierten Taktfahrplan muss jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches in Österreich zugangsberechtigt ist, diskriminierungsfrei offen stehen. Die Unternehmen müssen gleichberechtigt an der Entwicklung durch den Infrastrukturmanager/Infrastrukturbetreiber beteiligt werden und im Sinne der Förderung des Wettbewerbs müssen diese auch entsprechend bei der Trassenzuteilung berücksichtigt werden.“*

*„(2) Symmetrisch vertaktete Verkehre sind solche vertaktete Verkehre, die Fahrgästen nach Ankunft auf einem Bahnhof das Umsteigen am selben Bahnhof diskriminierungsfrei auch in Züge beliebiger Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in die Gegenrichtung fahren, innerhalb angemessener Zeit ermöglichen, ohne Unterscheidung, ob dies zwischen den Zügen eines oder mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt. Zentral ist die Verknüpfung.“*

*„(3) Unter vertakteten Verkehren sind Eisenbahnverkehrsdienste zu verstehen, die im Personenverkehr auf Hauptbahnen untereinander und/oder vernetzten Nebenbahnen in festen Zeitintervallen erbracht werden, wobei dies durch ein oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen kann.“*



*„(4) Die diskriminierungsfreie Erstellung eines Integrierten Taktfahrplans obliegt dem Infrastrukturbetreiber.*

**§ 13 Abs 4, 5 und 6** Die Festschreibung des Informationsaustausches und die Ermächtigung des Bundesministers in bevorstehende Entscheidungen der Schienen-Control Kommission eingreifen zu können, stellt die gesetzliche Festschreibung eines Weisungsrechts des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie dar, welche die unabhängige Stellung der Schienen-Control Kommission in Frage stellt. Die WESTbahn wendet sich ausdrücklich gegen eine solche Verflechtung und insbesondere auch gegen die in der vorgeschlagenen Fassung beinhaltete Möglichkeit des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie, Einfluss auf bereits getroffene und somit rechtskräftige Entscheidungen der Schienen-Control Kommission nehmen zu können. Dies widerspricht dem Grundsatz der Rechtssicherheit! Eine rechtskräftige Entscheidung kann nur als solche belassen werden. Die noch nicht rechtskräftige aber bereits getroffene Entscheidung, kann nur im Falle der Einleitung eines Rechtsmittelverfahrens und dann ausschließlich von jener Behörde, die über die rechtskräftige Entscheidung von Rechtswegen zu entscheiden hat, abgeändert werden.

- Die WESTbahn ersucht daher um Streichung der Absätze 4 bis 6 bzw. jedenfalls um folgende Adaptierung der Absätze 4, 5 und Abs 6, sofern eine Streichung nicht möglich sein soll:

*„(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission Vorkehrungen zu treffen, die einen sachdienlichen Austausch von Informationen zu und eine sachdienliche Zusammenarbeit in den Angelegenheiten des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und zu den behördlichen wahrzunehmenden Angelegenheiten der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu ermöglichen; dies zum Zwecke, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbes am Schienenverkehrsmarkt und eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, gänzlich zu vermeiden.*

*(5) Sind bevorstehende ~~oder getroffene~~ Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes geeignet, die Sicherheit des Betriebes auf Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu beeinträchtigen, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge seines Informationsrechts nach Abs 4 Empfehlungen erteilen. Die Schienen-Control Kommission hat diese Empfehlungen zu prüfen, ist aber bei Ihrer Entscheidung nicht an diese gebunden.“*

*„(6) Sind bevorstehende oder getroffene Entscheidungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie geeignet, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen, hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diesen Empfehlungen nach deren Überprüfung ganz oder teilweise zu entsprechen, um die von der Schienen-Control Kommission aufgezeigten Beeinträchtigungen des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt zu vermeiden“*



**§ 15a Z 8 lit f** Der Nachweis über Steuern und Sozialversicherungsbeiträge gem. § 15a Z 8 lit f im Rahmen der Verkehrsgenehmigung stellt einen nicht zumutbaren administrativen Aufwand dar und muss daher gestrichen werden.

**§ 15b Abs 1 Z 4** Aus Sicht der WESTbahn ist die Einführung einer „zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft“ zum Nachweis der Haftpflichtdeckung zu streichen. Eine derartige Bürgschaft, die üblicherweise wohl vom Eigentümer eines EVU ausgestellt wird, ist geeignet, den Wettbewerb zu Gunsten jener EVU, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, zu verzerren. Privaten EVU steht die Möglichkeit eine derartige Bürgschaft in Anspruch zu nehmen nicht offen. Diese müssen zwangsläufig eine Versicherungslösung wählen. Somit können auf Grund dieser Regelung Kostennachteile für private EVU, die sich nicht im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, entstehen.

**§ 15h Abs 2** Die Bestimmung des § 15h Abs 2 ist unbestimmt und räumt dem Bundesminister für Verkehr einen zu definierenden Ermessensspielraum ein. Die Begriffe der erheblichen Änderung oder erheblichen Erweiterung der Geschäftstätigkeit sind zu streichen. Die Frage, ob sich aus einer Änderung oder Erweiterung der Geschäftstätigkeit Folgen ergeben, sind von jedem EVU im Rahmen des Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystems zu bewerten. Allfällige Änderungen müssen in weiterer Folge im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung abgebildet werden. Derartige Änderungen haben jedoch grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Verkehrsgenehmigung, mit der lediglich die grundsätzliche Eignung und Qualifikation zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen überprüft werden soll.

**§ 15i Abs 3** Die Entziehung der Verkehrsgenehmigung bei Einleitung eines Insolvenzverfahrens, obwohl ein Sanierungsplan erstellt wurde, stellt eine Schlechterstellung von Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber anderen Unternehmen im Insolvenzverfahren dar. Ein Sanierungsplan wird nur dann beschlossen, wenn eine Sanierung des Unternehmens auch faktisch möglich ist. Es ist unverständlich, weshalb der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, eine Bewertung vorzunehmen hat, inwieweit eine Sanierung erfolgreich ist.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 15 i Abs 3 dahingehend abzuändern:

*„Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Verkehrsgenehmigung zu entziehen, wenn über sein Vermögen ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist und **die im Sanierungsplan festgesetzten Ziele nicht erreicht werden.**“*

**§ 16b Abs 1 Z 4** Aus Sicht der WESTbahn ist die Einführung einer „zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft“ zum Nachweis der Haftpflichtdeckung zu streichen. Eine derartige Bürgschaft, die üblicherweise wohl vom Eigentümer eines EIU ausgestellt wird, ist geeignet, den Wettbewerb zu Gunsten jener EIU, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, zu verzerren. Privaten EIU steht die Möglichkeit eine derartige Bürgschaft in Anspruch zu nehmen nicht

offen. Diese müssen zwangsläufig eine Versicherungslösung wählen. Somit können auf Grund dieser Regelung Kostennachteile für private EIU, die sich nicht im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, entstehen.

**§ 53f (1) Z1 und Z2** Diese Vorschrift betrifft die Überwachung des Wettbewerbs durch die Schienen-Control Kommission und es soll hier in Zukunft der Passus „*diskriminierende*“ entfallen und durch die Formulierungen „*nicht entsprechendes Verhalten*“ und „*nicht entsprechende Verträge*“ ersetzt werden. Die Diskriminierungsfreiheit stellt jedoch ein Kernelement der in dieser Novelle umgesetzten Richtlinie dar.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 53f. (1) Z1 und Z2 dahingehend abzuändern:

„Z1 ... im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, ~~unmittelbar anzuwendenden~~ unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften entsprechendes und *diskriminierungsfreies* Verhalten aufzuerlegen oder das nicht entsprechende und *diskriminierende* Verhalten zu untersagen oder“

„Z2 den bundesrechtlichen, ~~unmittelbar anzuwendenden~~ unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften nicht entsprechende und *diskriminierende* Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.“

**§ 55 Abs 2 und 4** Die Änderungen im § 55 Abs 2 hinsichtlich den Anforderungen an die getrennte Rechnungsführung in integrierten Eisenbahnunternehmen, stellt einen Rückschritt gegenüber der aktuell gültigen Bestimmung vor. Enthält § 55 Abs 2 bis dato die Verpflichtung zur getrennten Rechnungsführung mit dem Ziel, einen Mitteltransfer vom Bereich der Schieneninfrastruktur hin zu anderen Unternehmensbereichen zu verhindern, soll nunmehr lediglich ein Transfer von öffentlichen Mitteln zwischen den Unternehmensbereichen unterbunden werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch, dass nicht öffentliche Mittel künftig vom Infrastrukturbereich in den Absatzbereich transferiert werden können. Auch wenn die RL 2012/34/EU lediglich derartige Transfers öffentlicher Mittel verhindern will, muss der österreichische Gesetzgeber ein Interesse daran haben, den aktuellen Status zur Vermeidung von Quersubvention und damit einhergehender Verzerrung des Wettbewerbs aufrecht zu erhalten. Eine Verschlechterung des Status Quo ist in diesem Zusammenhang nicht akzeptabel.

Auch § 55 Abs 4 muss dahingehend adaptiert werden:

„(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß Abs. 1, 3 und 4 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots der Übertragung von *Mitteln* zugunsten eines Geschäftsbereichs auf den anderen sowie die Verwendung der Einnahmen aus Weagentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.“

**§ 55b (1) und Abs (3)** Diese Vorschrift bezieht sich darauf, wie der integrale Taktfahrplan ermöglicht



werden soll. Es fehlen Ausführungen, die festlegen, dass alle in Österreich operativ tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den integralen Taktfahrplan einbezogen werden und wie diese Einbeziehung stattfinden bzw. gewährleistet werden soll. (Siehe auch Erläuterung zu § 1i)

- Aus Sicht der WESTbahn ist 55b. (1) Z3 dahingehend abzuändern:  
*„die Erfordernisse für die schrittweise Einführung eines integralen Taktfahrplanes unter Wahrung der diskriminierungsfreien Fahrwegs- und Zugangssicherung zu berücksichtigen.“*

- Aus Sicht der WESTbahn ist bei 55b. (1) eine weitere Ziffer (Z6) zu ergänzen:  
*Bei der Ausarbeitung dieser Leitstrategie sind alle in Österreich operativ tätigen EVU/alle EVU die Personenverkehrsleistungen erbringen miteinzubeziehen und es ist im Sinne der Förderung des Wettbewerbs die entsprechende Zuteilungsmöglichkeit der Trassen zu sichern, die unterschiedliche EVUs berücksichtigt.*

- Aus Sicht der WESTbahn ist 55b. (3) dahingehend abzuändern:  
*„... Der Geschäftsplan ist so zu gestalten, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sowie der Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zum Fahrweg und eine Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist.“*

*„...Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben vor der Annahme der Geschäftspläne den bekannten Zugangsberechtigten, die Zugang ausüben oder begehren und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich über den für die Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur relevanten Inhalt des Geschäftsplanes bzw. sonstigen Planes zu informieren und sich dazu zu äußern. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben alle Planungen für den Integralen Taktfahrplan jeweils mit dem Zugangsberechtigten abzustimmen und diesem rechtzeitig auf diese Planungsperiode bezogen die Integration diskriminierungsfrei zu ermöglichen.“*

**§ 55c Abs 7** Wenn Eisenbahninfrastrukturunternehmen gesetzlich vorgeschrieben wird, dass diese ein Verfahren für die Zurechnung von Kosten festlegen können, so kann dies nur unter gleichzeitiger Bindung an die auch in der RL 2012/34 im Art 31 angeführten Grundsätze der Verrechnung nur von unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten erfolgen.

- Aus Sicht der WESTbahn ist 55c. (7) dahingehend abzuändern:  
*„... Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen und dieses Verfahren von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren anzupassen und dabei den Grundsatz der Zurechnung nur nach unmittelbarer Kostenverursachung zu entsprechen.“*

Weiters ist der § 55c (8) zu ergänzen:

*„(8) Für die Kontrolle der gem. § 55c abgeschlossenen Verträge ist der Rechnungshof verantwortlich.“*

**§ 57 Abs 2** § 57 Abs 2 weicht wesentlich von den Vorgaben der Artikel 11 RL 2012/34/EU ab. Der Fokus des § 57 Abs 2 geht an der Intention des Artikel 11 der Richtlinie vorbei. Während die RL die Einschränkung derartiger grenzüberschreitender Verkehre dann ermöglicht, wenn durch diese das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, stellt § 57 Abs. 2 darauf ab, dass das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität mit jenem eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages unvereinbar ist. Trassenkonflikte bei der Bestellung von Trassen sind auf Grund der Richtlinie jedoch noch kein Grund, den grenzüberschreitenden Personenverkehr einzuschränken. Vielmehr ist eine detaillierte Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag durchzuführen. Der Gesetzesentwurf versucht jedoch den Zugang zur Trasse an sich für grenzüberschreitende Verkehre zu beschränken und geht somit über das gem. Art 11 der RL erlaubte Maß hinaus.

Aus diesem Grund ist § 57 Abs 2 ersatzlos zu streichen. Die Möglichkeiten den Zugang für grenzüberschreitenden Personenverkehr zu Gunsten von öffentlichen Dienstleistungsverträgen zu beschränken, wird im § 57c vorgesehen. Weitergehende Einschränkungen des Bedienungsverbots bei grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten sind in der RL nicht vorgesehen und somit nicht zulässig.

**§ 57b Abs 2** sieht die Möglichkeit für den Infrastrukturbetreiber vor, Finanzgarantien vom Zugangsberechtigten zu fordern. Diese sollen in erster Linie dazu dienen, finanzielle Ansprüche, die sich bereits aus der Bestellung und Reservierung von Trassen ergeben, gegen ein EVU durchsetzen zu können. Insbesondere für den Fall, dass die reservierten Trassen nicht genutzt werden. Derartige Garantien sind jedoch dazu geeignet, den Zugang zum österreichischen Schienenverkehrsmarkt zu erschweren. Insbesondere für neu gegründete EVU stellen derartige Garantien oft unüberwindbare Hürden dar. Aus diesem Grund ist auch im § 57b Abs 2 auf den in § 54 verankerten Grundsatz der Förderung des Eintritts neuer EVU Bezug zu nehmen. Aus diesem Grund ist § 57b Abs 2 wie folgt zu ergänzen:

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 57b Abs 2 dahingehend zu ergänzen:

*„Die Anforderungen gemäß Abs. 1 dürfen eine Finanzgarantie ... vorsehen und müssen spezielle Schutzmechanismen zur Förderung des Fahrwegzuges für Klein- und Mittelunternehmen sowie Start-ups sicherstellen.“*

**§ 58 Abs 1** Hier kommt es zu einer Vermischung der Begriffe „Sonstige Leistungen“ und „Mindestzugangspaket“. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Anspruch auf Leistungen und ein Teil dieser Leistung ist als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen. Diesbezüglich ist bei der bisherigen Gesetzeslage eine sehr klare Abgrenzung vorhanden. Welche Leistungen zwingend zum Mindestpaket gehören wurde in der RL 2012/34/EU in Anhang II Nummer 1 angeführt. Die



Aufzählung im § 58 Abs 1 ist demnach nicht vollständig.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 58 Abs 1 dahingehend zu ergänzen:

*„Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen:*

- 1. die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität*
- 2. das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität*
- 3. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;*
- 4. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;*
- 5. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;*
- 6. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind;“*

**§ 58b. Abs 1** Auch hier wird nicht der Intention der Richtlinie 2012/34 entsprochen, die in Art 13 Abs 2 die Ermöglichung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen einschließlich dem Zugang zur erforderlichen Schieneninfrastruktur fordert. Die Leistungen zu denen der Zugang zu gewähren ist, werden in Anhang II Nummer 2 aufgezählt.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 58b Abs 1 dahingehend zu ergänzen:

*„Infrastrukturbetreiber oder andere Betreiber von Serviceeinrichtungen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, ~~die dies begehren~~, den Zugang, einschließlich des Schienenzuganges, zu ihren nachfolgend angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden:*

*... (1.-3.)*

- 4. Abstellgleise; ~~die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen von Fahrwegkapazität bestimmt sind;~~*

*(5.-8.)*

- 9. Einrichtung für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, wobei deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.“*

**§ 59 Abs 1** Hier wird festgelegt, in welcher Form Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und zu veröffentlichen haben. Die WESTbahn regt in diesem Zusammenhang an, dass Schienennetz-Nutzungsbedingungen vor Veröffentlichung jedenfalls einer Vorprüfung durch den Regulator unterzogen werden. Diesbezüglich muss eine ex ante-Prüfungscompetenz der Schienen Control-Kommission geschaffen werden.

**§ 59a Abs. 1 und 2** Nach Ansicht der WESTbahn darf § 59a in der geltenden Fassung keinesfalls zur Gänze entfallen. Die Zurverfügungstellung von AGB ist ein wesentliches Kriterium für Vertragsabschlüsse bei Zurverfügungstellung von Serviceleistungen sowie Zusatzleistungen. Gerade



auch die Verpflichtung, der Schienen-Control GmbH Änderungen vorzulegen, stellt sicher, dass gesetzlich gesetzte Maßgaben eingehalten werden.

**§ 59b** Nach Ansicht der WESTbahn darf § 59b in der geltenden Fassung keinesfalls entfallen. § 59b verhindert die Diskriminierung von kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Reservierung von Zugtrassen. Auch um einen fairen Wettbewerb der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, ist die Beibehaltung dieser Norm unbedingt erforderlich.

**§ 62 a Abs (2)** Diese Vorschrift richtet sich an die Betreiber von Serviceeinrichtungen und somit auch den Infrastrukturbetreiber. Die Richtlinie 2012/34 legt hierzu in Art 13 Abs 3 fest, dass eine organisatorische Trennung vom Betrieb der Serviceeinrichtung einerseits und dem Unternehmen mit beherrschender Stellung andererseits, gerade deshalb erfolgen soll, um „vollständige Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen“ zu gewährleisten. Auf diesen wesentlichen Punkt nimmt das EisbG jedoch nicht Bezug. Weiters wird in der RL nicht gefordert, dass die Serviceeinrichtung unabhängig betrieben werden kann (als Option) sondern tatsächlich faktisch eine Trennung vorliegt.

- Aus Sicht der WESTbahn ist 62a Abs 2 dahingehend abzuändern:

*„..., so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen – zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen – so organisiert sein, dass die Serviceeinrichtung organisatorisch und in den Entscheidungen von der betreffenden Stelle sowie den betreffenden Unternehmen unabhängig ist. Ist der Rechtsträger ...“*

**§ 63 Abs 1** Hier wird wiederum auf den integralen Taktfahrplan Bezug genommen. Wie bereits erörtert, fehlt hier eine Feststellung dahingehend, dass der integrale Taktfahrplan alle in Österreich operativ tätigen Eisenbahnunternehmen miteinbeziehen und diesen zugänglich sein muss. Dies ist aus Sicht der WESTbahn nur möglich, wenn ITF's ausschließlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gestaltet werden und diese sich dabei an den Grundsätzen der Diskriminierungsfreiheit sowie der Förderung des Markteintritts neuer Eisenbahnunternehmen orientiert. Sollte es einem EVU möglich sein, derartige ITF's im eigenen Ermessen zu gestalten, würde dies eine massive Bevorteilung der ÖBB-Personenverkehr AG bedeuten. Diese ist das einzige EVU, das einen österreichweiten Taktverkehr anbieten kann und daher würde dieser Vorteil für die ÖBB-Personenverkehr AG eine Abschottung des österr. Schienenverkehrsmarktes für die nächsten Jahrzehnte bedeuten. Aber nicht nur der Eintritt neuer EVU würde damit gänzlich verhindert werden, sondern es würde auch der Zugang zu Trassen für bereits operativ tätige EVU, die nicht österreichweit operieren können, massiv beeinträchtigt werden. Für diese EVU würde eine Änderung der Priorisierungsregelungen bei der Trassenzuweisung zu Gunsten eines ITF bedeuten, dass im schlimmsten Fall nur jene Trassen, die seitens der ÖBB-Personenverkehr AG nicht im Zuge des ITF benötigt werden, übrig bleiben. Dies würde wiederum zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil, insbesondere für jene EVU, die in



unmittelbarer Konkurrenz zur ÖBB-Personenverkehr AG tätig sind, führen. Der Gesetzgeber muss, um eine nachhaltige Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu verhindern, § 63 in der vorliegenden Fassung ändern.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 63 Abs 1 dahingehend abzuändern:

*„... im Sinne einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur insbesondere—sollen auch Eisenbahnverkehrsdienste nach einem integralen Taktfahrplan ermöglicht werden, wobei solche ausschließlich vom Infrastrukturbetreiber unter besonderer Berücksichtigung der Prinzipien der Diskriminierungsfreiheit und der Förderung des Markteintritts neuer Eisenbahnunternehmen sowie des Wettbewerbs auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt, organisiert werden.“*

§ 64 Abs 1 soll von einer Kann-Bestimmung hin zu einer Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers zum Abschluss von Rahmenvereinbarung hin geändert werden. Aktuell liegt es im freien Ermessen des Infrastrukturbetreibers derartige Rahmenvereinbarungen, für mehr als eine Fahrplanperiode, abzuschließen. Dies benachteiligt insbesondere private EVU, die insbesondere im Falle der Beschaffung neuer Schienenverkehrsfahrzeuge, gesicherten Zugang zu Trassen über einen mehrjährigen Zeitraum benötigen. Derzeit kann der Infrastrukturbetreiber, auch aus unsachlichen Gründen, den Abschluss einer derartigen Rahmenvereinbarung verweigern. Eine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, im Rahmen des faktisch möglichen Rahmenvereinbarungen abzuschließen, würde insbesondere private EVU im Wettbewerb unterstützen.

§ 64 Abs 1 soll daher in der folgenden Weise adaptiert werden:

*„§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle hat mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten eine Regelung zu treffen, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Es kann die zeitliche Bandbreite festgelegt werden, innerhalb der Fahrwegkapazität anzubieten ist, wenn die beantragte Fahrwegkapazität nicht verfügbar ist. Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf nicht geregelt werden. Die Zuweisungsstelle hat beim Abschluss von Rahmenregelungen gemäß den Prinzipien der Förderung des Wettbewerbs und dem Eintritt neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt zu handeln.“*

§ 65 Abs 7 ist aus Sicht der WESTbahn transparent zu gestalten. Hier wird lediglich auf spezielle Eisenbahnverkehrsdienste gem. § 65c Abs 3, denen bei der Netzfahrplanerstellung und im Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen ist, verwiesen. § 65c Abs 3 legt jedoch einen Fokus auf Regelungen auf jener Infrastruktur, die für überlastet erklärt wurde. Somit ist der Verweis des § 65 Abs 7, welcher ja Priorisierungsregelungen für den Prozess der Fahrplanerstellung festlegt, absolut intransparent und nicht systematisch. Hier muss die Vermutung nahe liegen, dass bewusst eine möglichst intransparente Formulierung gewählt wurde. Aus Sicht der WESTbahn müssen die Priorisierungsregelungen für die Netzfahrplanerstellung klar und deutlich in den § 65 aufgenommen werden. Somit ist § 65 Abs 7 zur Gänze zu streichen oder zumindest wie folgt zu adaptieren:



*„(7) Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsdiensten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen, wobei nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen vorzugehen ist.“*

§ 65c Abs 3 Z 1-3 Nachdem in den vorgeschlagenen Normen der Novelle nicht festgesetzt wird, welche Einheit für die Erstellung und Koordinierung eines integrierten Taktfahrplans verantwortlich ist und ob dieser jedem EVU gleichermaßen zugänglich ist, ist die in Z1 formulierte Bevorzugung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die Personenverkehr im Rahmen eines integralen Taktfahrplanes erbringen, entweder zu streichen oder zu adaptieren. Ansonsten ist davon auszugehen, dass die Netzfahrplanerstellung in diskriminierender Weise erfolgt.

- Aus Sicht der WESTbahn ist 65c Abs 3 dahingehend abzuändern:

*„Z 1 Begehren auf Zuweisung von Fahrkapazität zur Erbringung von solchen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr, die im Rahmen eines integralen Taktfahrplanes erbracht werden; Dabei muss aber diskriminierungsfrei jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit eingeräumt werden, eine Fahrwegkapazität im Rahmen eines integrierten Taktfahrplanes zu erbringen. Bei Antragstellung mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen für eine Fahrwegkapazität des Integralen Taktfahrplanes sind*

- *KMU*
- *EVU mit geringerem Subventionsbezug pro Zugkilometer zu bevorzugen.“*

*„Z 3 Ergänzend: Innerhalb der Personenverkehrsdienste sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die geringere Gesamtsubventionen pro Zugkilometer erhalten, als gesellschaftlich höher im Nutzen einzustufen.“*

§ 67 Abs 2 ist dahingehend zu adaptieren, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht nur berechtigt ist die im Durchführungsrechtsakt von der Europäischen Kommission veröffentlichten Modalitäten zur Berechnung der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen, zu übernehmen, sondern dass hierzu eine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers besteht. Nur auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass im Rahmen des Infrastrukturbenützungsentgelts nur jene Kosten berücksichtigt und verrechnet werden, die tatsächlich auf Grund des Betriebes eines Zuges anfallen. IBE's die von diesem Grundsatz abweichen, wirken sich massiv zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und hier wiederum besonders stark zu Lasten privater Eisenbahnunternehmen aus.

§ 67 Abs 2 ist daher wie folgt zu adaptieren:

*„(2) Erlässt die Europäische Kommission einen Durchführungsrechtsakt, mit dem die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, festgelegt werden, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die schrittweise Übernahme dieser*

Modalitäten zu beschließen; die Übernahme der Modalitäten hat jedoch innerhalb eines Zeitraumes von *längstens* vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsaktes zu erfolgen.

**§ 67b** Grundsätzlich fehlt hier eine Förderung oder Begünstigung von Eisenbahnverkehrsunternehmen die den spezifischen Energieverbrauch pro Zugkilometer senken. Diese sollte in das EisbG implementiert werden.

- Aus Sicht der WESTbahn ist § 67b Abs 1 dahingehend abzuändern:

*„...dabei ist nach der Art der umweltbezogenen Auswirkung des Zugbetriebes zu differenzieren. Insbesondere sind Fahrzeugeinsätze zu fördern, die den spezifischen Energieverbrauch pro Zugkilometer senken.“*

**§ 67c** Um hier der Richtlinie zu entsprechen, die in Art 31 Abs 6 die Ermittlung einer angemessenen Spanne vorsieht, um unerwünschte Schwankungen bei der Festsetzung von Entgelten zu vermeiden, ist § 67 c zu ergänzen:

*„... Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Wegeentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleiben. Um unerwünschte Schwankungen zu vermeiden, sind Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen zu mitteln.“*

**§ 67e** entspricht nicht dem Wortlaut des Art 32 Abs 3 der RL 2012/34/EU und muss daher wie folgt ergänzt werden:

*§ 67e. Auf Grundlage der langfristigen **Investitionskosten** können höhere Wegeentgelte für den Zugang auf solch einer Eisenbahninfrastruktur festgesetzt werden, deren Bau oder Ausbau nach dem Jahr 1988 abgeschlossen wurde, wo dieser Bau oder Ausbau zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wo dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Wegeentgelte nicht durchgeführt worden wäre. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.“*

**§ 67f Abs 3 Z 1** ist zu streichen. Diese Ausnahmeregelung ist nicht in der RL 2012/34/EU enthalten. § 67f Abs 3 Z1 ist daher wie folgt zu adaptieren:

*(3) Abs. 1 ist nicht anzuwenden,*

*~~1.wenn für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren Züge für die Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste eingesetzt werden, die vor 1985 erstmals in Betrieb genommen worden sind und die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind, oder~~*

*1.wenn auf den Eisenbahnkorridoren nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.*

**§ 67g** ist dahingehend zu ergänzen, dass bei der Festsetzung durchschnittlicher Wegeentgelte für vergleichbare Eisenbahnverkehrsdienste, ausreichend auf die Besonderheiten der Verkehre, wie z.B.



Spezifika der verwendeten Fahrbetriebsmittel etc., Rücksicht genommen wird. So wäre es unzulässig, generell alle IC-Verkehre als vergleichbare Eisenbahnverkehrsdienste anzusehen, ohne zu berücksichtigen, welche Fahrzeuge ein EVU einsetzt. Dies würde zur Benachteiligung jener EVU führen, die moderne und gleisschonende Fahrzeuge einsetzen, gegenüber jenen EVU, die mit lokbespannten Garnituren, welche die Infrastruktur stärker beanspruchen, führen. Aus diesem Grund ist 67g wie folgt zu adaptieren:

*„§ 67g. Die durchschnittlichen Wegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Wegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Wegeentgelte zu erheben. Bei der Festlegung der Segmente des Schienenverkehrsmarktes ist im ausreichenden Ausmaß auf die Spezifika der einzelnen Verkehre und dafür verwendeten Produktionsmittel zu achten, um eine Ungleichbehandlung zwischen einzelnen Segmenten zu vermeiden. Soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, wie diesen Anforderungen entsprochen wird.*

§ 69b Abs 2 ist dahingehend zu adaptieren, dass sich der Gewinn welcher iSd § 69b als angemessen gilt, vor allem an der spezifischen Risikosituation des Betreibers einer Serviceeinrichtung Rechnung trägt. Im Regelfall ist diese Risikosituation des Betreibers als äußerst gering einzuschätzen. Die Bezugnahme auf die durchschnittlichen Renditen, die im entsprechenden Sektor in den Vorjahren erzielt wurden, würde diese geringe Risikoexposition nicht berücksichtigen, da in den speziellen Sektoren üblicherweise Renditen erzielt werden konnten, die nicht als marktüblich zu betrachten sind. § 69b Abs 2 ist daher wie folgt zu adaptieren:

*(2) Unter angemessenem Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt ~~und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht~~, zu verstehen.*

§ 71a Abs 5 muss erheblich adaptiert werden, um den Zugang zu Serviceeinrichtungen vor allem für private und kleine EVU zu gewährleisten. Die Fokussierung auf sämtliche Eisenbahninfrastrukturen, die zwischen dem Herkunfts- und Bestimmungsortes eines Verkehrs liegen, ist unverhältnismäßig weit gefasst. Hier muss auf den regionalen Markt abgestellt werden, um insbesondere kleine EVU im Wettbewerb zu fördern. Aus diesem Grund ist § 71a Abs 5 wie folgt zu adaptieren:

*(5) Eine alternative Eisenbahninfrastruktur ist eine andere Eisenbahninfrastruktur ~~am regionalen Markt im Umkreis von 20 Kilometern~~, wenn zwischen beiden Eisenbahninfrastrukturen für die Durchführung des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Substituierbarkeit besteht.*



**§ 72 Abs 2 Z2** Die geänderte Fassung dieser Ziffer steht im Zusammenhang mit der Vermischung der Begriffe „sonstige Leistung“ und „Mindestzugangspaket“. Vergleiche dazu die Erläuterungen zu § 58 Absatz 1.

**§ 80 Abs 1 und Abs 2** widersprechen den Regelungen der RL 2012/34/EU. Die Richtlinie sieht in keiner ihrer Bestimmungen vor, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten der Regulierungsbehörde anteilmäßig tragen müssen. Dies ist ein österreichisches Spezifikum, welches mit den europarechtlichen Vorgaben nicht vereinbar ist. Hier wird die Aufgabe der Republik Österreich, die erforderlichen finanziellen Ressourcen für eine effiziente und effektive Regulierung bereitzustellen, auf die Verkehrsunternehmen überwältigt. Diese Kostenabwälzung trifft wiederum besonders stark die kleinen, privaten Unternehmen, die somit im Wettbewerb weiter geschwächt werden. Aus diesem Grund ist § 80 wie folgt zu adaptieren:

~~„§ 80. (1) Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen ist ein jährlicher Finanzplan vorzulegen. Der für die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben notwendige Personal- und Sachaufwand, der im Rahmen ihrer Geschäftsführungsaufgabe gemäß § 81 Abs. 3 auch den bei der Schienen-Control Kommission anfallenden Personal- und Sachaufwand miteinschließt, ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu decken. Diese Kostenbeiträge sind ihnen von der Schienen-Control GmbH pro Kalenderjahr mit Bescheid vorzuschreiben und von dieser einzuheben.~~

~~(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Eisenbahninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist. In dieser Verordnung kann auch die Art und das Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Eisenbahninfrastruktur während eines Kalenderjahres geregelt werden.~~

**§ 176b Abs 1** Hier nimmt die Novelle Bezug auf die Leitstrategie, die im Zusammenhang mit dem integralen Taktfahrplan steht. Es wird vorgesehen, dass diese Leitstrategie auf der Internetseite des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht werden soll. Auch in diesem Zusammenhang stellen sich Grundfragen im Zusammenhang mit dem integrierten Taktfahrplan, beispielsweise wie im Rahmen der Entwicklung dieser Leitstrategie, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und Erstellung von Netzfahrplänen wesentlich ist, die Information insbesondere gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich erfolgen soll.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.



Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal stroke and a vertical stroke.

.....  
Mag. Martin Mödritscher  
(WESTbahn Management GmbH)