Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

22. November 2012*

„Verkehr — Eisenbahnverkehr — Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, den Eisenbahnunternehmen in Echtzeit sämtliche Informationen über Zugbewegungen und insbesondere über etwaige Zugverspätungen zur Gewährleistung der Anschlüsse zur Verfügung zu stellen“

In der Rechtssache C-136/11

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Schienen-Control Kommission (Österreich) mit Entscheidung vom 11. März 2011, beim Gerichtshof eingegangen am 18. März 2011, in dem Verfahren

Westbahn Management GmbH

gegen

ÖBB-Infrastruktur AG

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Tizzano, der Richter A. Borg Barthet (Berichterstatter), J.-J. Kasel und M. Safjan sowie der Richterin M. Berger,

Generalanwalt: N. Jääskinen,

Kanzler: M.-A. Gaudissart, Referatsleiter,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 21. März 2012,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Westbahn Management GmbH, vertreten durch Rechtsanwälte D. Böhmdorfer und R. Schender,

— der ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch Rechtsanwälte G. Ganzger, A. Egger und G. Lansky,

— der polnischen Regierung, vertreten durch M. Szpunar als Bevollmächtigten,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch G. Braun und H. Støvlbæk als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 7. Juni 2012

* Verfahrenssprache: Deutsch.

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315, S. 14) sowie von Art. 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75, S. 29) in der durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. L 164, S. 44, berichtigt im ABl. L 220, S. 16) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 2001/14).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Westbahn Management GmbH (im Folgenden: Westbahn Management) und der ÖBB-Infrastruktur AG (im Folgenden: ÖBB-Infrastruktur) über deren Weigerung, Westbahn Management Echtzeitdaten anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, die es ihr ermöglichen würden, ihre Fahrgäste über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Anschlusszügen zu informieren.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 2001/14

3 Der erste Erwägungsgrund der Richtlinie 2001/14 lautet:

„Eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors der Gemeinschaft ist ein wesentlicher Aspekt der Vollendung des Binnenmarkts und der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität."

4 Art. 5 („Leistungen") der Richtlinie 2001/14 sieht vor:

„(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."

5 Anhang II („Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen“) der genannten Richtlinie bestimmt:

„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.“

Verordnung Nr. 1371/2007

6 Die Erwägungsgründe 1 bis 5 und 7 bis 9 der Verordnung Nr. 1371/2007 lauten:

„(1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

(2) In der Mitteilung der Kommission ‚Verbraucherpolitische Strategie 2002-2006‘ [ABl. 2002, C 137, S. 2] ist das Ziel festgelegt, gemäß Artikel 153 Absatz 2 [EG] ein hohes Verbraucherschutzniveau im Bereich des Verkehrs zu erreichen.

(3) Da der Fahrgast die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten seine Rechte in dieser Hinsicht geschützt werden.

(4) Zu den Rechten der Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt. Wann immer möglich, sollten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer diese Informationen im Voraus und so schnell wie möglich bereitstellen.

(5) Ausführlichere Anforderungen für die Bereitstellung von Reiseinformationen werden in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) nach der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems [(ABl. L 110, S. 1) in der durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. L 141, S. 63) geänderten Fassung] festgelegt.

…

(7) Die Eisenbahnunternehmen sollten zusammenarbeiten, um den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch zu erleichtern, dass – wann immer möglich – Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

(8) Die Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte dadurch erleichtert werden, dass rechnergestützte Systeme an gemeinsamen Spezifikationen ausgerichtet werden.

(9) Die Weiterentwicklung der Reiseinformations- und Buchungssysteme sollte nach den TSI erfolgen.“

7 Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1371/2007 lautet:

„Die Eisenbahnunternehmen erteilen dem Fahrgast während der Fahrt mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.“

8 Art. 9 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer bieten, soweit verfügbar, Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen an.“

9 Art. 18 Abs. 1 der Verordnung sieht vor:

„Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen."

10 Anhang II Teil II („Informationen während der Fahrt") der Verordnung sieht die Mitteilung folgender Informationen vor:

„Dienstleistungen im Zug

Nächster Haltebahnhof

Verspätungen

Wichtigste Anschlussverbindungen

Sicherheit".

Österreichisches Recht

11 § 54 des Eisenbahngesetzes (BGBl. Nr. 60/1957, im Folgenden: EisbG) bestimmt:

„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."

12 In § 58 EisbG heißt es:

„(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 … Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;

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

…

(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.

…“

13 § 81 EisbG sieht vor:

„(1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten … und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. …

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.“

14 § 82 EisbG lautet:

„(1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen, werden über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung bestellt.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;

2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;

3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestellungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestellungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;

2. wegen Ablaufes der Bestellungsdauer;

3. wegen Verzichts;

4. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw. Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;

5. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw. Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;

6. für den Vorsitzenden bzw. dessen Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 [Bundes-Verfassungsgesetz] zur Verschwiegenheit verpflichtet."

15 § 83 EisbG bestimmt:

„Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefasst; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluss der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden."

16 § 84 EisbG sieht vor:

„Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das [Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz], 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."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

17 Westbahn Management erbringt seit der Netzfahrplanperiode 2011/2012 Schienenpersonenverkehrsdienste auf der Strecke Wien (Österreich)–Salzburg (Österreich).

18 ÖBB-Infrastruktur betreibt als Infrastrukturbetreiberin den Großteil des österreichischen Schienennetzes, so auch die Strecke Wien–Salzburg. Sie verfügt über Echtzeitdaten aller Züge, die auf dem von ihr betriebenen Schienennetz verkehren. Diese Daten umfassen die Position eines Zuges zu einem bestimmten Zeitpunkt sowie Ankunfts-, Durchfahrts- und Abfahrtszeiten für den weiteren Zugverlauf.

19 ÖBB-Infrastruktur übermittelt jedem Eisenbahnunternehmen die Echtzeitdaten zu dessen eigenen Zügen. Die Echtzeitdaten aller Züge, die auf dem Schienennetz von ÖBB-Infrastruktur verkehren, sind – allerdings ohne Angabe des jeweiligen Eisenbahnunternehmens – für alle Eisenbahnunternehmen mittels eines passwortgeschützten Programms auf der Internetseite von ÖBB-Infrastruktur abrufbar.

20 In mehreren größeren Bahnhöfen zeigt ÖBB-Infrastruktur die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Personenverkehrszüge auf Monitoren an.

21 Westbahn Management ersuchte ÖBB-Infrastruktur, ihr Echtzeitdaten anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, damit sie künftig ihre Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten von Anschlusszügen informieren könne.

22 ÖBB-Infrastruktur lehnte dies mit Schreiben vom 22. Oktober 2010 mit der Begründung ab, dass sie grundsätzlich nur die dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen zuzuordnenden Daten weitergebe. Sie empfahl Westbahn Management, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen zu treffen, in der sich dieses mit der Weitergabe der es selbst betreffenden Daten einverstanden erkläre.

23 Zwischen Westbahn Management und anderen Eisenbahnunternehmen kam jedoch keine solche Vereinbarung zustande. Insbesondere lehnte die ÖBB-Personenverkehr AG (im Folgenden: ÖBB-PV) den Abschluss einer derartigen Vereinbarung ab. Im Bereich des Personenverkehrs ist ÖBB-PV das bedeutendste Unternehmen des betreffenden österreichischen Marktes. Sie ist im Alleinbesitz der ÖBB-Holding AG, die auch Aktionärin von ÖBB-Infrastruktur ist.

24 Westbahn Management vertritt die Auffassung, dass die Nichtübermittlung dieser Daten Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 zuwiderlaufe, und fordert Zugang zu diesen Informationen. Sie reichte deshalb bei der Schienen-Control Kommission eine dahin gehende Beschwerde ein.

25 Da nach Ansicht der Schienen-Control Kommission die Entscheidung des bei ihr anhängigen Rechtsstreits von der Auslegung des Unionsrechts abhängt, hat sie beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof nachstehende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 dahin auszulegen, dass die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen dieser Anschlusszüge umfassen muss?

2. Wenn Frage 1 bejaht wird:

   Ist Art. 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2001/14 im Lichte von Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 dahin auszulegen, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen im Sinne des Anhangs II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 handelt?

Zu den Vorlagefragen

Zur Zuständigkeit des Gerichtshofs

26 Vor Beantwortung der Vorlagefragen ist zu prüfen, ob die Schienen-Control Kommission – wie in der Vorlageentscheidung geltend gemacht wird – ein Gericht im Sinne von Art. 267 AEUV ist und ob der Gerichtshof demnach für die Beantwortung der ihm zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen zuständig ist.

27 Der Gerichtshof stellt nach ständiger Rechtsprechung bei der Beurteilung der rein unionsrechtlichen Frage, ob es sich bei der vorlegenden Einrichtung um ein Gericht im Sinne von Art. 267 AEUV handelt, auf eine Reihe von Merkmalen ab, wie z. B. gesetzliche Grundlage der Einrichtung, ständiger

Charakter, obligatorische Gerichtsbarkeit, streitiges Verfahren, Anwendung von Rechtsnormen durch die Einrichtung sowie deren Unabhängigkeit (vgl. u. a. Urteile vom 14. Juni 2007, Häupl, C-246/05, Slg. 2007, I-4673, Randnr. 16, vom 18. Oktober 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Slg. 2007, I-8817, Randnr. 19, sowie vom 10. Dezember 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Slg. 2009, I-11525, Randnr. 35).

28 Insoweit ist, anknüpfend an die Ausführungen des Generalanwalts in Nr. 28 seiner Schlussanträge, darauf hinzuweisen, dass die Schienen-Control Kommission durch § 81 Abs. 1 EisbG als ständige Einrichtung geschaffen wurde. Die §§ 81 bis 84 EisbG zeigen, dass die Schienen-Control Kommission die Kriterien der gesetzlichen Grundlage, der ständigen und obligatorischen Gerichtsbarkeit, der Anwendung von Rechtsnormen sowie der Unabhängigkeit einer solchen Einrichtung erfüllt.

29 Außerdem ist zum einen festzustellen, dass auf das Verfahren vor der Schienen-Control Kommission nach den Angaben in der Vorlageentscheidung das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz Anwendung findet, was den streitigen Charakter des Verfahrens vor dieser Einrichtung gewährleistet, in dem die Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen haben und die streitige Erörterung zu einer mündlichen Verhandlung führen kann, zu der Zeugen und Sachverständige geladen werden können.

30 Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass für die Schienen-Control Kommission nach § 84 EisbG das Allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht maßgebend ist und dass ihre Entscheidungen nicht der Aufhebung im Verwaltungsweg unterliegen, sondern der gerichtlichen Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof.

31 Daraus folgt, dass die Schienen-Control Kommission als Gericht im Sinne von Art. 267 AEUV anzusehen ist, so dass der Gerichtshof für die Beantwortung der vorgelegten Fragen zuständig ist.

Zur ersten Frage

32 Mit ihrer ersten Frage möchte die Schienen-Control Kommission wissen, ob Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 dahin auszulegen ist, dass die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen dieser Anschlusszüge, insbesondere der Züge anderer Eisenbahnunternehmen, umfassen muss.

33 Zur Beantwortung dieser Frage ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung bei der Auslegung von Vorschriften des Unionsrechts wie den hier in Rede stehenden nicht nur deren Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der sie gehören, verfolgt werden (vgl. u. a. Urteile vom 26. Juni 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Slg. 1990, I-2561, Randnr. 17, und vom 19. Juli 2012, A, C-33/11, Randnr. 27).

34 Die mit der Verordnung Nr. 1371/2007 verfolgten Ziele sind in ihren Erwägungsgründen genannt. So wird in ihrem ersten Erwägungsgrund darauf hingewiesen, dass es im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik wichtig ist, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern. Aus den Erwägungsgründen 2 und 3 dieser Verordnung geht hervor, dass ein hohes Verbraucherschutzniveau erreicht werden soll und dass der Fahrgast als schwächere Partei eines Beförderungsvertrags geschützt werden muss. Der vierte Erwägungsgrund der Verordnung nimmt auf das Recht Bezug, vor und während der Fahrt Reiseinformationen zu erhalten, und zwar so schnell wie möglich. In den Erwägungsgründen 5, 8 und 9 der Verordnung wird ferner das Ziel hervorgehoben, den grenzüberschreitenden Zugang zu diesen Informationen zu erleichtern.

35 Im Licht dieser Ziele ist Art. 8 der Verordnung Nr. 1371/2007 auszulegen.

36 Art. 8 Abs. 2 dieser Verordnung bestimmt, dass die Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast während der Fahrt mindestens die in ihrem Anhang II Teil II genannten Informationen erteilen. Diese Informationen betreffen die Dienstleistungen im Zug, den nächsten Haltebahnhof, Verspätungen, die wichtigsten Anschlussverbindungen und die Sicherheit.

37 Zur Wahrung der Interessen der Fahrgäste und der in Randnr. 34 des vorliegenden Urteils wiedergegebenen allgemeinen Ziele der Verordnung Nr. 1371/2007 müssen die Informationen, die dem Fahrgast gegeben werden, für ihn von Nutzen sein.

38 Insoweit stellen Informationen über Verspätungen und Ausfälle von Anschlusszügen – von denen der Fahrgast hätte Kenntnis erlangen können, wenn er vor seiner Abfahrt die Anzeigetafeln gelesen hätte, vorausgesetzt, die Informationen waren zu diesem Zeitpunkt bekannt – Elemente dar, die dem Fahrgast auch dann mitzuteilen sind, wenn sich die Zugverspätungen oder -ausfälle nach seiner Abfahrt ereignen. Andernfalls würde der Fahrgast unter Missachtung der Ziele der Verordnung Nr. 1371/2007 nur über die planmäßigen Abfahrtszeiten der wichtigsten Anschlussverbindungen informiert, nicht aber über die nach seiner Abfahrt eingetretenen Änderungen, aufgrund deren die ihm mitgeteilten Informationen überholt sind.

39 Die Eisenbahnunternehmen sind somit nach Art. 8 Abs. 2 und Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 verpflichtet, Echtzeitinformationen über die wichtigsten Anschlussverbindungen zu geben.

40 Außerdem wird durch den in Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 verwendeten Begriff „wichtigste Anschlussverbindungen“ die Informationspflicht des Eisenbahnunternehmens nicht auf seine eigenen wichtigsten Anschlussverbindungen beschränkt.

41 Folglich ist diese Pflicht dahin zu verstehen, dass sie sich auf alle wichtigsten Anschlussverbindungen bezieht, zu denen die wichtigsten Anschlussverbindungen sowohl des betreffenden Eisenbahnunternehmens als auch anderer Eisenbahnunternehmen gehören. Sonst könnte das mit der Verordnung Nr. 1371/2007 verfolgte Ziel der Fahrgastinformation nicht erreicht werden.

42 Diese Auslegung wird durch Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1371/2007 bestätigt, der vorsieht, dass die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, soweit verfügbar, Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen anbieten. In ihrem siebten Erwägungsgrund heißt es, dass Durchgangsfahrkarten den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern erleichtern. Eine enge Auslegung der Informationen, zu denen die Fahrgäste Zugang haben müssen, würde ihr Umsteigen behindern und das verfolgte Ziel in Frage stellen, indem für die Fahrgäste ein Anreiz geschaffen würde, die großen Eisenbahnunternehmen zu bevorzugen, die in der Lage wären, ihnen Echtzeitinformationen über alle Teilabschnitte ihrer Fahrt zu geben.

43 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 dahin auszulegen ist, dass die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen der Anschlusszüge umfassen muss, unabhängig davon, welches Eisenbahnunternehmen diese Züge bereitstellt.

Zur zweiten Frage

44 Zur Beantwortung dieser, die Pflichten des Infrastrukturbetreibers betreffenden Frage ist festzustellen, dass die Eisenbahnunternehmen nach Art. 5 der Richtlinie 2001/14 unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das in Anhang II dieser Richtlinie beschriebene Mindestzugangspaket sowie auf den dort beschriebenen Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen haben.

45 Anhang II Nr. 1 Buchst. d der Richtlinie 2001/14, wonach zu diesen Leistungen u. a. die Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen gehören, ist, wie der Generalanwalt in Nr. 51 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, in Verbindung mit Anhang II Nr. 1 Buchst. e dieser Richtlinie zu lesen, wonach die Eisenbahnunternehmen Anspruch auf alle anderen Informationen haben, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

46 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass, wie in Randnr. 41 des vorliegenden Urteils ausgeführt, Echtzeitinformationen über die wichtigsten Anschlussverbindungen, insbesondere anderer Eisenbahnunternehmen, für jedes Eisenbahnunternehmen notwendig sind, damit es seine Verpflichtungen nach der Verordnung Nr. 1371/2007 erfüllen kann.

47 Überdies ist festzustellen, dass zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs auf dem Markt des Schienenpersonenverkehrs sicherzustellen ist, dass alle Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, den Fahrgästen eine vergleichbare Dienstleistungsqualität zu bieten. Wie in den Randnrn. 40 und 41 des vorliegenden Urteils hervorgehoben, könnte, wenn ein Eisenbahnunternehmen nur Informationen zu seinen eigenen Anschlussverbindungen geben könnte, ein Unternehmen, das über ein größeres Liniennetz verfügt, seinen Fahrgästen umfassendere Informationen bieten als ein Unternehmen, das eine begrenzte Zahl von Linien betreibt, was im Widerspruch zum einen zu dem im ersten Erwägungsgrund der Richtlinie 2001/14 angeführten Ziel, eine größere Integration des Eisenbahnsektors zu ermöglichen, und zum anderen zu der Pflicht stünde, die Fahrgäste zu informieren.

48 Daher müssen sich die Eisenbahnunternehmen zum Zweck der Ausübung des Rechts auf Zugang zur Schieneninfrastruktur vom Infrastrukturbetreiber Echtzeitinformationen über die wichtigsten Anschlussverbindungen anderer Eisenbahnunternehmen verschaffen, damit sie im Einklang mit Art. 5 in Verbindung mit Anhang II Nr. 1 Buchst. e der Richtlinie 2001/14 den Verkehrsdienst, für den Kapazität zugewiesen wurde, durchführen können.

49 Im Übrigen können diese Informationen, die den Anzeigetafeln verschiedener Bahnhöfe entnommen werden können, entgegen der Auffassung von ÖBB-Infrastruktur nicht als vertraulich oder sensibel angesehen werden, was ihrer Weitergabe an die verschiedenen betroffenen Eisenbahnunternehmen entgegenstehen würde.

50 Daher ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 sowie Art. 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2001/14 dahin auszulegen sind, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten der von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen im Sinne von Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 handelt.

Kosten

51 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist dahin auszulegen, dass die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen der Anschlusszüge umfassen muss, unabhängig davon, welches Eisenbahnunternehmen diese Züge bereitstellt.**

2. **Art. 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 sowie Art. 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur in der durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 geänderten Fassung sind dahin auszulegen, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten der von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen im Sinne von Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 handelt.**

Unterschriften