Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
vom 28. März 2019 [1]

Rechtssache C-210/18

WESTbahn Management GmbH
gegen
ÖBB-Infrastruktur AG

(Vorabentscheidungsersuchen der Schienen-Control Kommission [Österreich])

„Vorabentscheidungsersuchen – Verkehr – Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum – Richtlinie 2012/34/EU – Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen – Eisenbahninfrastruktur – Einbeziehung von Personenbahnsteigen – Zugangsentgelt – Begrenzung der Wirkungen des Urteils“

1. Sind die Bahnsteige ein Bestandteil der Personenbahnhöfe? Nachdem eine Vorschrift des Unionsrechts (die Richtlinie 2012/34/EU) [2] mit der Definition der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Serviceeinrichtungen andererseits eine gewisse Verwirrung hervorgerufen hat, ist diese Frage nicht mehr so offensichtlich zu bejahen, wie es zunächst erscheint.

2. Die Richtlinie 2012/34 stuft Personenbahnhöfe und Güterterminals als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtungen ein, nimmt jedoch in das „Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen“ die „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“, auf.

3. Die Berechnung der von den Eisenbahnunternehmen für ihre Nutzung zu zahlenden Entgelte ist davon abhängig, ob die Personenbahnsteige in die eine oder in die andere Kategorie fallen. Vor diesem Problem steht die Schienen-Control Kommission (Österreich), die als Verwaltungsbehörde über Streitigkeiten aus diesem Rechtsgebiet entscheidet [3].

I. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht. Richtlinie 2012/34

4. In Art. 3 („Begriffsbestimmungen“) heißt es:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1 Originalsprache: Spanisch.

2 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. 2012, L 343, S. 32).

3 Der Gerichtshof erkennt die Schienen-Control Kommission als vorlageberechtigtes Gericht an (Urteil vom 22. November 2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, Rn. 26 bis 31). Ich habe gewisse Vorbehalte gegen diese Einstufung, die aus ähnlichen Gründen für praktisch alle sektoralen Regulierungsstellen gelten könnte.

1. ‚Eisenbahnunternehmen' jedes nach dieser Richtlinie zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

2. ‚Infrastrukturbetreiber' jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist; mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Stellen oder Unternehmen betraut werden;

3. ‚Eisenbahninfrastruktur' die in Anhang I aufgeführten Anlagen;

…

11. ‚Serviceeinrichtung' die Anlage – unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung –, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

12. ‚Betreiber einer Serviceeinrichtung' eine öffentliche oder private Stelle, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist;

…"

5. Art. 13 („Bedingungen für den Zugang zu Leistungen") bestimmt:

„(1) Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.

(2) Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

…

(4) Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf dortige Erbringung von Leistungen nach Anhang II Nummer 2 werden innerhalb einer von der Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 festgelegten angemessenen Frist beantwortet. Solche Anträge dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. …

…"

6. Art. 31 („Entgeltgrundsätze") legt fest:

„(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen.

…

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

…

(7) Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen."

7. Anhang I („Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen") bestimmt:

„Die Eisenbahninfrastruktur umfasst folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

– Grundstücke;

– Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;

…

– Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;

…

– Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten."

8. In Anhang II („Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen [gemäß Artikel 13]") heißt es:

„1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,

b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,

c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,

…

2. Der Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:

   a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,

…“

B. Nationales Recht. Eisenbahngesetz

9. Für die Definition der Eisenbahninfrastruktur verweist § 10a direkt auf Anhang I der Richtlinie 2012/34.

10. § 58 regelt das Mindestzugangspaket, zu dem, gleichlautend mit Anhang II Nr. 1 Buchst. c der Richtlinie 2012/34, die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zählt.

11. § 58b regelt den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen und legt fest, dass die Betreiber von Serviceeinrichtungen den Zugang zu ihren Einrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung ermöglichen müssen. Der Wortlaut entspricht dabei weitgehend Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2012/34.

12. Was die Kosten des Zugbetriebs und die Dienstleistungsentgelte betrifft, übernehmen die §§ 67 und 69b Abs. 1 die in Art. 13 Abs. 3 und 7 der Richtlinie 2012/34 festgelegten Kriterien.

II. Sachverhalt und Vorlagefragen

13. Die ÖBB-Infrastruktur AG (im Folgenden: ÖBB) handelt in Österreich als Infrastrukturbetreiber im Sinne von Art. 3 Nr. 2 der Richtlinie 2012/34 sowie als Betreiber von Serviceeinrichtungen [4].

14. Die WESTbahn Management GmbH (im Folgenden: Westbahn) ist eines der Eisenbahnunternehmen im Sinne von Art. 3 Nr. 1 der Richtlinie 2012/34, das Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringt und dafür Zugtrassen und Halte an Bahnhöfen der ÖBB bestellt, an die sie die entsprechenden Entgelte zahlt.

15. Westbahn hielt das von ÖBB in Rechnung gestellte Stationsentgelt für überhöht und reichte daher bei der Schienen-Control Kommission (der gemäß Art. 55 der Richtlinie 2012/34 eingerichteten Regulierungsstelle) Beschwerde ein.

16. Gestritten wird nur über die Frage, ob Personenbahnsteige für die Berechnung des Entgelts a) als Bestandteil des „Mindestzugangspakets“ gemäß Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34 oder b) als Serviceeinrichtungen im Sinne des Anhangs II Nr. 2 Buchst. a dieser Richtlinie einzustufen sind.

17. Die Zweifel der Schienen-Control Kommission sind darauf zurückzuführen, dass es durch die Richtlinie 2012/34 zu einer Änderung des „Mindestzugangspakets“ kam:

– Vorher gehörte die Nutzung der Personenbahnsteige unumstritten zur Nutzung der Bahnhöfe.

4 Die Begriffe des Infrastrukturbetreibers und des Betreibers einer Serviceeinrichtung werden in Art. 3 Nrn. 2 und 12 der Richtlinie 2012/34 definiert. Obwohl ihre Funktionen grundsätzlich getrennt werden, ermöglicht es Art. 13 Abs. 3 Unterabs. 3 der Richtlinie, dass der Infrastrukturbetreiber gleichzeitig als Betreiber einer Serviceeinrichtung auftritt. Das ist in Österreich der Fall, wo ÖBB beide Funktionen ausübt.

– Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34 fügte jedoch im Rahmen der Auflistung der Leistungen des „Mindestzugangspakets“, die die Infrastrukturbetreiber für alle Eisenbahnunternehmen erbringen müssen, in Buchst. c ein neues Element, nämlich die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“, ein.

– Außerdem enthält die Aufzählung im „Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen“ in Anhang I der Richtlinie 2012/34 „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“.

18. Die Entscheidung über den Rechtsstreit hat Auswirkungen auf die von den Eisenbahnunternehmen zu zahlenden Zugangsentgelte.

– Wenn die Personenbahnsteige als Serviceeinrichtungen eingestuft werden, kommt der Kostenmaßstab für die Erbringung von Leistungen gemäß Art. 31 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34 (Kosten für die Erbringung der Leistungen zuzüglich eines angemessenen Gewinns) zur Anwendung.

– Wenn die Personenbahnsteige hingegen als Bestandteil der im „Mindestzugangspaket“ enthaltenen Eisenbahninfrastruktur angesehen werden, ist der Kostenmaßstab gemäß Art. 31 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34 (Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen) anzuwenden.

19. Das vorlegende Gericht wirft außerdem die Frage auf, ob nur Personenbahnsteige, die sich in einem „Personenbahnhof“ befinden, vom Mindestzugangspaket erfasst werden oder auch Personenbahnsteige an einfachen Haltestellen, die in Österreich den Großteil der insgesamt 1 069 Verkehrsstationen ausmachen. Wenn schon Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen vom Tatbestand erfasst würden, müsse dies erst recht für Bahnsteige an Haltestellen, die Fahrgästen gleichermaßen das Ein- und Aussteigen ermöglichten, gelten.

20. Die Schienen-Control Kommission betont, dass aus den Erwägungsgründen der Richtlinie 2012/34 weder eine Änderung des Kostengrundsatzes noch die Aufnahme der Personenbahnsteige in das Mindestzugangspaket hervorgehe. Wenn dies dennoch der Fall wäre, würde es zu einer weitreichenden Änderung des Kostengrundsatzes kommen, da ein wesentlicher Teil der Kosten nicht mehr im Rahmen der Kosten der Nutzung von Verkehrsstationen anrechenbar wäre. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission wäre es daher sachgerecht, Personenbahnsteige nicht unter das Mindestzugangspaket, sondern unter den Begriff der Personenbahnhöfe zu subsumieren und als Serviceeinrichtungen anzusehen.

21. Vor diesem Hintergrund hat die Schienen-Control Kommission dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Anhang II Nr. 2 Buchst. a der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen, dass unter den dort benannten Tatbestand „Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen“ die Eisenbahninfrastrukturanlagen „Personenbahnsteige“ gemäß Anhang I 2. Spiegelstrich dieser Richtlinie zu subsumieren sind?

2. Wenn Frage 1 verneint wird:

   Ist Anhang II Nr. 1 Buchst. c der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen, dass der dort benannte Tatbestand „die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ die Benützung von Personenbahnsteigen gemäß Anhang I 2. Spiegelstrich dieser Richtlinie umfasst?

III. Verfahren vor dem Gerichtshof

22. Das Vorabentscheidungsersuchen ist am 23. März 2018 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen.

23. ÖBB, Westbahn, die polnische und die französische Regierung sowie die Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Alle außer der polnischen Regierung haben an der mündlichen Verhandlung am 17. Januar 2019 teilgenommen.

IV. Würdigung

A. Fragestellung

24. Ich stimme mit den meisten der an dem Vorabentscheidungsverfahren Beteiligten darin überein, dass die beiden von der Schienen-Control Kommission vorgelegten Fragen zusammen beantwortet werden können.

25. Um den Umfang der Debatte festzulegen, ist darauf hinzuweisen, dass nach Anhang II der Richtlinie 2012/34 folgende Leistungen für die Eisenbahnunternehmen zu erbringen sind:

– die Leistungen, die in dem in Nr. 1 genannten Mindestzugangspaket enthalten sind;

– die in den Nrn. 2, 3 und 4 vorgesehenen Leistungen in Bezug auf Serviceeinrichtungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen.

26. Art. 13 der Richtlinie 2012/34 regelt die Bedingungen für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den verschiedenen Leistungen.

– Die Leistungen des Mindestzugangspakets werden von den Infrastrukturbetreibern auf nicht diskriminierende Weise erbracht (Abs. 1).

– Die Betreiber der Serviceeinrichtungen ermöglichen den Eisenbahnunternehmen „Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden“ (Abs. 2)[5].

27. Die Richtlinie 2012/34 sieht die Zahlung von Entgelten für die Nutzung sowohl der Eisenbahninfrastruktur als auch der Serviceeinrichtungen vor. Die Entgelte sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen (Art. 31 Abs. 1)[6], wobei folgende Kriterien gelten:

– Für das Mindestzugangspaket ist das Entgelt „in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (Art. 31 Abs. 3 Unterabs. 1 der Richtlinie 2012/34).

5 Ich stelle fest, dass in den verschiedenen Fassungen der Richtlinie sprachliche Unterschiede existieren, die Auswirkungen auf bestimmte, für diese Rechtssache wesentliche Vorschriften haben (Art. 13 Abs. 2, Art. 31 Abs. 7 und Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2012/34). In einigen Sprachen (Französisch, Italienisch und Deutsch) wird von „Schienenzugang“ (Zugang zu den Schienen) gesprochen, während in anderen Sprachen (Englisch, Spanisch und Portugiesisch) von „Zugang über die Schienen“ die Rede ist. Vielleicht betrachtet ÖBB deshalb auf der Grundlage der deutschen Fassung den „Zugang zu den Schienen“ aus der Sicht der Nutzer und sieht die Nutzer und nicht die Eisenbahnunternehmen, die die eigentlichen Leistungsempfänger sind, als Subjekt des „Zugangs“ an. Ich denke jedoch nicht, dass diese sprachlichen Unterschiede wesentlich sind. Wichtig ist, dass die Eisenbahnunternehmen über die Schienen Zugang zu den (restlichen) Serviceeinrichtungen haben und dass von den Serviceeinrichtungen aus Zugang zu den Schienen besteht. Deshalb werde ich im Folgenden den Begriff „Zugang“ in Zusammenhang mit Eisenbahnunternehmen im Sinne von „Verbindung zwischen den Serviceeinrichtungen und den Schienen zur Ein- und Ausfahrt“ verwenden.

6 ÖBB erhebt aufgrund ihrer doppelten Funktion beide Entgelte.

– Bei den Serviceeinrichtungen darf das Entgelt die Kosten für die Leistungserbringung *zuzüglich eines angemessenen Gewinns* nicht übersteigen (Art. 31 Abs. 7 der Richtlinie).

28. Wenn die Personenbahnsteige als Serviceeinrichtungen zu qualifizieren wären, könnte, wie ich bereits ausgeführt habe, das Entgelt, das das Eisenbahnunternehmen an den Betreiber der Serviceeinrichtung zahlen muss, eine angemessene Gewinnmarge enthalten. Würden die Personenbahnsteige hingegen zum Mindestzugangspaket gezählt, wäre das Entgelt auf die Höhe der Kosten begrenzt, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

29. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen werden in Anhang II Nr. 2 Buchst. a der Richtlinie 2012/34 als zu den Serviceeinrichtungen gehörend aufgezählt.

30. Obwohl die Richtlinie nicht definiert, was unter „Personenbahnsteig" zu verstehen ist, lässt das allgemeine Verständnis eines Personenbahnsteigs als Bereich, der dem Ein- und Ausstieg von Personen in einen bzw. aus einem Zug dient, darauf schließen, dass sich Personenbahnsteige sowohl in Bahnhöfen als auch außerhalb von Bahnhöfen (Haltestellen) befinden können [7].

31. Intuitiv ist das Bild eines Bahnhofs untrennbar mit den Bahnsteigen verbunden. Die erste Vorlagefrage sollte daher bejaht werden. Die scheinbare Eindeutigkeit dieser Antwort wird jedoch, wie ich bereits zu Beginn dieser Schlussanträge angedeutet habe, durch die Lektüre von Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34 getrübt, da dort die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur" in das Mindestzugangspaket aufgenommen wird.

B. Personenbahnsteige als (Teil der) Eisenbahninfrastruktur

1. Zur Auslegung der Anhänge I und II der Richtlinie 2012/34

32. Die Richtlinie 2012/34 führt den Begriff „Eisenbahninfrastruktur" im Rahmen der „Begriffsbestimmungen" in ihrem Art. 3 an; dabei wurde es jedoch vorgezogen, die Anlagen, aus denen sie besteht, einzeln aufzuführen, wozu auf Anhang I verwiesen wird. Unter diesen Anlagen werden ausdrücklich die „Personenbahnsteige" genannt.

33. Folglich steht außer Frage, dass die Personenbahnsteige nach der Richtlinie 2012/34 zur Eisenbahninfrastruktur gehören und somit vom Mindestzugangspaket umfasst werden. Es handelt sich um eine ausdrückliche Entscheidung des Unionsgesetzgebers, der auf diese Weise den zuvor geltenden Rechtsrahmen geändert hat.

34. Nach der Richtlinie 2001/14/EG [8], die der Richtlinie 2012/34 vorausging, war die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nämlich nicht im Mindestzugangspaket enthalten, so dass die Unterscheidung zwischen dem Mindestzugangspaket und den in Anhang II definierten Serviceeinrichtungen nicht von einem Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen abhing.

7 Der Vorlagebeschluss unterscheidet zwischen „Personenbahnsteige[n], die in der Serviceeinrichtung ‚Personenbahnhof' lokalisiert sind" und „jene[n] in Haltestellen" (Nr. 23). Wenn der Begriff des Bahnhofs mit dem einer Haltestelle verglichen wird, ist beiden der Bahnsteig gemein. Ein Bahnhof, der in der Regel aus mehreren Bahnsteigen besteht, beinhaltet Nebengleise und andere Rangier- und Wartungseinrichtungen, Fahrgastbereiche und Güterverkehrsbereiche. Eine Haltestelle hingegen ist im Wesentlichen ein Bahnsteig mit mehr oder weniger Zubehör, um das Warten auf den Zugang zum Zug zu erleichtern. Da sich Anhang II Nr. 2 Buchst. a auf Bahnhöfe bezieht, sollte sich die Diskussion meiner Ansicht nach, unbeschadet etwaiger Hinweise auf Haltestellen, auf Bahnsteige konzentrieren, die sich in Bahnhöfen befinden.

8 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. 2001, L 75, S. 29).

35. Auf dieser Grundlage vertreten ÖBB sowie die französische und die polnische Regierung die Auffassung, dass der Unionsgesetzgeber, falls er eine Änderung der früheren Regelung beabsichtigt hätte, dies ausdrücklich getan und in den Erwägungsgründen der neuen Richtlinie begründet hätte. Die Einbeziehung der Personenbahnsteige in den Begriff der Eisenbahninfrastruktur würde eine wesentliche Neuerung gegenüber der vorherigen Regelung bedeuten.

36. Ich halte dieses Argument jedoch nicht für schlüssig. Ein Blick auf Art. 2 der Richtlinie 91/440/EWG [9] zeigt, dass diese Richtlinie auf den „Betrieb der Eisenbahninfrastruktur“ anwendbar war. Für die Definition der Eisenbahninfrastruktur verwies Art. 3 dritter Gedankenstrich auf Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 [10]. Diese Anlage, deren Wortlaut nahezu identisch mit dem des Anhangs I der Richtlinie 2012/34 ist, erwähnt in dem Verzeichnis Personenbahnsteige und Laderampen.

37. Ein Vergleich der beiden Texte zeigt, dass eine der hinzugefügten Wendungen gerade die Personenbahnsteige und Laderampen betrifft, in Bezug auf die in Anhang I der Richtlinie 2012/34 das Syntagma „auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“ ergänzt wurde.

38. Es ist kaum vorstellbar, dass diese Ergänzung unbeabsichtigt ist [11], insbesondere da Anhang II Nr. 2 Buchst. a der Richtlinie 2012/34 die Personenbahnhöfe zu den Serviceeinrichtungen zählt und Personenbahnhöfe nur aufgrund der Personenbahnsteige, d. h. aufgrund des Zugangs der Fahrgäste zum Zug, existieren. Demnach ist schlicht davon auszugehen, dass der Gesetzgeber die Personenbahnsteige, und zwar auch die Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen, zu der Eisenbahninfrastruktur zählen wollte [12].

39. Der Gesetzgeber hat seine Ansicht anschließend bekräftigt, denn die durch die Richtlinie (EU) 2016/2370 [13] eingeführten Änderungen haben die Fassung von Anhang I der Richtlinie 2012/34 unberührt gelassen.

40. Die Kommission erklärt überzeugend, warum diese Option gewählt wurde. Die Unterscheidung zwischen dem Mindestzugangspaket (das die Leistungen sicherstellt, ohne die der Verkehrsdienst nicht erbracht werden könnte) und dem Zugang zu den Serviceeinrichtungen hat nicht nur finanzielle Konsequenzen in Form der unterschiedlichen Kriterien für die Festlegung des entsprechenden Entgelts, sondern führt auch zu unterschiedlichen Regelungen in Bezug auf das Zugangsrecht. Bei den Mindestleistungen ist dieser Zugang obligatorisch zu erteilen, während er für Serviceeinrichtungen verweigert werden kann, sofern es praktikable Alternativen gibt.

9 Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. 1991, L 237, S. 25).

10 Verordnung der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (ABl. 1970, L 278, S. 1). Es handelte sich um eine Ergänzungsvorschrift zur Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. 1970, L 130, S. 4).

11 Es wäre sicherlich wünschenswert gewesen, dass der Verfasser der Richtlinie 2012/34 seine Absicht in den Erwägungsgründen der Vorschrift zum Ausdruck gebracht hätte. Jedoch erlaubt das Fehlen eines diesbezüglichen Erwägungsgrundes es nicht, die einzige Erklärung, die mit den Begrifflichkeiten, dem Kontext und dem Zweck der Vorschrift vereinbar ist, außer Acht zu lassen.

12 Ich glaube nicht, dass es in diesem Punkt Unterschiede zwischen den Personenbahnsteigen in Bahnhöfen und den Personenbahnsteigen an Haltestellen gibt: Die Vorschrift erfasst *alle* Personenbahnsteige, wie durch die Ergänzung des Satzteils „auch in Personenbahnhöfen“ hervorgehoben wird.

13 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. 2016, L 352, S. 1).

41. Die Richtlinie 2012/34 garantiert nämlich den Zugang sowohl zur Eisenbahninfrastruktur als auch zu den Serviceeinrichtungen. Jedoch ist die Intensität des Zugangsrechts nicht die gleiche. In Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur sind die Regeln strenger, und den Eisenbahnunternehmen kann der Zugang nicht verweigert werden. In diesem Sinne ist es nach dem 65. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 wünschenswert, festzulegen, „welche Bestandteile der Fahrwegbereitstellung *wesentliche* Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind“ [14].

42. Das in der Richtlinie 2012/34 festgelegte Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität an die Eisenbahnunternehmen zeigt, dass das Ziel im Zugang der Eisenbahnunternehmen zur zugewiesenen Kapazität besteht.

43. Wie ich in den Schlussanträgen in der Rechtssache SJ [15] festgestellt habe, haben Eisenbahninfrastrukturen eine beschränkte Kapazität [16]. Dies wird auch im 58. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 hervorgehoben, in dem es heißt: „Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.“

44. Mit dem in der Richtlinie 2012/34 vorgesehenen Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität soll nach Art. 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang II Nr. 1 Buchst. b sichergestellt werden, dass die Eisenbahnunternehmen tatsächlich über die zugewiesene Kapazität verfügen und das Recht auf deren Nutzung erhalten.

45. Die Anforderungen in Bezug auf die Serviceeinrichtungen sind hingegen flexibler. Art. 13 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34 legt fest, dass Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang abgelehnt werden dürfen, „wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen“.

46. Der Gesetzgeber wollte demnach mit der Aufnahme der Personenbahnsteige in das Verzeichnis der *wesentlichen* Anlagen in Anhang I der Richtlinie 2012/34 sicherstellen, dass ihre Verfügbarkeit als Bestandteil des Mindestzugangspakets stets gewährleistet ist.

47. Das ist nur logisch, da eine betriebliche Nutzung der Züge ohne die Garantie, dass der Ein- und Ausstieg über die Bahnsteige erfolgt, nicht denkbar ist. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Bahnsteige, unabhängig davon, ob sie sich in einem Bahnhof oder an einer einfachen Haltestelle befinden, von den Eisenbahnunternehmen für die Erbringung ihrer Dienstleistungen genutzt werden können.

48. Zudem ist festzustellen, dass die Personenbahnsteige in den meisten Mitgliedstaaten tatsächlich der Eisenbahninfrastruktur zugewiesen werden [17]. Die mangelnde Erläuterung in den Erwägungsgründen der Richtlinie 2012/34 hat dem korrekten Verständnis der Vorschriften anscheinend nicht geschadet.

14 Hervorhebung nur hier.

15 C-388/17, EU:C:2018:738, Nrn. 52 ff.

16 Im 71. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 wird der Fahrweg als ein natürliches Monopol bezeichnet.

17 Dies erklärt die Independent Regulators' Group – Rail (Gruppe unabhängiger Eisenbahnregulierungsbehörden, deren Zusammenarbeit in Art. 57 der Richtlinie 2012/34 geregelt wird) im Rahmen einer Untersuchung der Nutzungsentgelte für Serviceeinrichtungen in verschiedenen europäischen Ländern. Vgl. „An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states“ (*IRG-Rail* [17] 6), Bericht vom 27. November 2017, S. 14. Der Bericht umfasst Belgien, Bulgarien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Spanien, Schweden, Ungarn und das Vereinigte Königreich. Der Inhalt dieses Berichts wurde in der mündlichen Verhandlung diskutiert.

49. Letztlich kommt der Wille des Unionsgesetzgebers nicht nur in der Richtlinie 2012/34 klar zum Ausdruck, sondern ist aus materieller Sicht auch dadurch gerechtfertigt, dass der Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Bahnsteigen in jedem Fall zu gewährleisten ist.

2. Die Argumente gegen diese Auslegung

50. ÖBB sowie die französische und die polnische Regierung sprechen sich gegen die Auffassung, die ich gerade dargelegt habe (und die auch die Kommission und Westbahn vertreten), aus und führen dazu mehrere Gründe an. Zu einigen dieser Gründe habe ich bereits Stellung genommen (z. B. zum Fehlen eines spezifischen Erwägungsgrundes in der Richtlinie 2012/34 mit einer Begründung der Änderung der Regelung).

51. Die Argumente beziehen sich im Wesentlichen entweder auf die räumliche Trennung zwischen der Eisenbahninfrastruktur und den Serviceeinrichtungen (als Kriterium für die Abgrenzung der Befugnisse des Infrastrukturbetreibers und der Betreiber der Serviceeinrichtungen) oder auf die finanziellen Auswirkungen.

52. Ich weise bereits jetzt darauf hin, dass die Argumente von ÖBB und der französischen und der polnischen Regierung meiner Ansicht nach zu einer Auslegung *contra legem* der Richtlinie 2012/34 führen [18]. Ihre Position, die sich vor allem auf die (unbestreitbaren) praktischen Schwierigkeiten stützt, die eine Qualifizierung der Personenbahnsteige als Teil der Eisenbahninfrastruktur mit sich bringt, spiegelt eher eine Kritik an der in der Richtlinie 2012/34 verankerten Entscheidung des Gesetzgebers wider.

a) Räumliche Trennung

53. Personenbahnsteige (Infrastrukturanlagen, deren Nutzung in Anhang II Nr. 1 in Verbindung mit Anhang I der Richtlinie 2012/34 geregelt ist) und Personenbahnhöfe (Serviceeinrichtungen im Sinne von Anhang II Nr. 2) müssen logischerweise räumlich miteinander verbunden sein. Es muss einen Ort (oder besser gesagt eine Linie) geben, an dem die Nutzung der Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung endet und die Nutzung der Infrastruktur beginnt. Die materielle Verteilung der Zuständigkeit für die verschiedenen Bereiche, die die Richtlinie 2012/34 getrennt den Infrastrukturbetreibern und den Betreibern der Serviceeinrichtungen zuweist, ist von diesem Faktor abhängig.

54. Zugegebenermaßen sind die von ÖBB sowie der französischen und der polnischen Regierung geltend gemachten praktischen Nachteile in Bezug auf die Abgrenzung dieser Bereiche nicht unerheblich. Die genaue Festlegung der *Grenze* zwischen diesen Bereichen könnte, insbesondere in bestimmten komplexeren Fällen, schwierig sein [19]. Diese Schwierigkeiten dürfen jedoch nicht die vom Gesetzgeber festgeschriebene Regelung, dass der Bahnsteig als solcher zur Eisenbahninfrastruktur zählt, beeinträchtigen.

55. Obwohl die Auswirkungen auf das Entgelt Gegenstand des folgenden Abschnitts sind, ist an dieser Stelle zu betonen, dass Art. 31 Abs. 3 Unterabs. 1 der Richtlinie 2012/34 sich auf „das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden“, bezieht. Der Artikel verweist demnach auf die Infrastruktur für den *Übergang* zu den Serviceeinrichtungen, für die der Infrastrukturbetreiber zuständig ist.

18 Die französische Regierung hat in der mündlichen Verhandlung darum ersucht, dass der Gerichtshof eine „nicht am Wortlaut haftende Auslegung“ der Richtlinie vornimmt.

19 ÖBB erwähnt u. a. die unterirdischen Tunnel, über die an einigen Personenbahnhöfen Zugang zu den Bahnsteigen besteht.

56. Nach Auffassung von ÖBB gibt es keine *Mischungen* zwischen den Bestandteilen der Eisenbahninfrastruktur und den Serviceeinrichtungen. Wenn die Bahnsteige in das Mindestzugangspaket aufgenommen würden, würde die Funktionstrennung zwischen dem Betreiber der Infrastruktur und dem Betreiber der Serviceeinrichtungen verschwimmen. Der Betreiber der Serviceeinrichtungen sei auch für den Zugang zu diesen Einrichtungen, „einschließlich des Schienenzugangs", zuständig. Nach Überzeugung von ÖBB ist auf die Personenbahnsteige Anhang II Nr. 2 unmittelbar anwendbar, und unter diese Vorschrift fallen die Serviceeinrichtungen, einschließlich der Personenbahnhöfe [20].

57. Der Standpunkt von ÖBB bleibt in einem Infrastrukturkonzept verhaftet, das nur die Schienen und ihre wesentlichen Bauelemente berücksichtigt. Dieses Konzept ließ sich bis zu der Gesetzesänderung durch Anhang I der Richtlinie 2012/34 vertreten, nun aber nicht mehr, da der Begriff der Eisenbahninfrastruktur im oben dargestellten Sinne erweitert wurde.

58. Tatsächlich muss ÖBB zugeben, dass auch die Schienen *Teil* eines Personenbahnhofs im üblichen Sinne sind, ohne als Serviceeinrichtung behandelt zu werden. Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2012/34 gilt die gleiche Erwägung für Bahnsteige.

59. Bei einem Blick auf das Verzeichnis der Serviceeinrichtungen in Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2012/34 zeigt sich, dass die meisten von ihnen an von der Schienenstrecke entfernten Orten liegen [21]. Andererseits gehören zu den Bahnhöfen notwendigerweise auch Haupt- und Dienstgleise, so dass an diesen Stellen die Eisenbahninfrastruktur mit der Serviceeinrichtung verbunden ist und es nicht notwendig ist, einen unabhängigen Zugang zu gewähren, da die Schienen der Eisenbahninfrastruktur selbst diese Funktion übernehmen.

60. Einer Ausweitung der Zuständigkeit des Infrastrukturbetreibers über die durch den Bahnhof führenden Schienen hinaus auch auf die Personenbahnsteige steht demnach nichts im Wege. Die Personenbahnsteige erfüllen die Funktion der in Art. 31 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34 genannten „Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden".

61. Die Klärung, wie der Bahnsteig im Einzelnen mit den verschiedenen Elementen der Serviceeinrichtung verbunden ist, hängt von der besonderen Gestaltung der einzelnen Bahnhöfe ab. In Ermangelung einer Vorschrift, die die einen Bereiche von den anderen genauer abtrennt, müssen sich der Infrastrukturbetreiber und der Bahnhofsbetreiber einigen oder den Streit der Eisenbahnregulierungsstelle zur Entscheidung vorlegen.

b) Finanzielle Auswirkungen

62. Die Gegner der Einstufung der Personenbahnsteige als Teil der durch das Mindestzugangspaket abgedeckten Eisenbahninfrastruktur betonen die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme, da das Entgelt für ihre Nutzung die unmittelbar anfallenden Kosten nicht überschreiten darf (Grenzkostenprinzip) [22].

20 Diese Erklärung trägt der Tatsache nicht ausreichend Rechnung, dass Anhang I im Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen die Personenbahnsteige, auch in Personenbahnhöfen, ausdrücklich aufführt.

21 So die Güterterminals, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen, technischen Einrichtungen oder Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

22 In dem von der IRG-Rail erstellten Bericht „Updated review of charging practices for the minimum access package in Europe" (*IRG-Rail* [18] 10) wird auf S. 10 hervorgehoben, dass die Berechnung der Mindestzugangsentgelte in den meisten Ländern auf der Grundlage der dem Infrastrukturbetreiber durch die Nutzung der Infrastruktur entstandenen Grenzkosten erfolgt.

63. Dieses Argument berührt jedoch in keiner Weise die Auslegung der Vorschriften der Richtlinie 2012/34, um die sich die zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage dreht. Wenn, wie die Schienen-Control Kommission anerkennt, „Personenbahnsteige … ausweislich der unionsrechtlichen Definition Teil der Eisenbahninfrastruktur [sind]“ [23], sind aus dieser Prämisse die entsprechenden Konsequenzen in Bezug auf das Entgelt, mit dem die Nutzung dieser Infrastruktur vergütet wird, zu ziehen.

64. Daher sind unter Berücksichtigung der Art. 29 ff. der Richtlinie 2012/34 und – ab ihrem Inkrafttreten – der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 [24] bei der Berechnung dieses Entgelts die in Anhang I aufgeführten Elemente zu berücksichtigen. Diese Verordnung regelt für den Zweck der Festsetzung der Entgelte für das Mindestzugangspaket und den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, im Sinne von Art. 31 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34 die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

65. Die Einbeziehung der Bahnsteige in die Eisenbahninfrastruktur bedeutet, dass sie bei der Berechnung des Entgelts für die Nutzung der Serviceeinrichtungen nicht eingerechnet werden können. Das Entgelt für ihre Nutzung darf somit keinen *angemessenen Gewinn* enthalten. Für die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die bisher die Verantwortung für die fälschlicherweise als Serviceeinrichtungen eingestuften Bahnsteige übernommen haben, könnte dies möglicherweise zu einem Rückgang ihrer Einnahmen führen.

66. Diese Folge steht, wie ich erneut betone, der entsprechenden Auslegung der Anhänge I und II der Richtlinie 2012/34 in keiner Weise entgegen. Im Übrigen wird die Tatsache, dass für Personenbahnsteige an Bahnhöfen kein Entgelt für Serviceeinrichtungen mehr erhoben werden kann, durch die Abgabe der Verantwortung (Bau und Wartung) für diese Bahnsteige, von der der Bahnhofsbetreiber befreit wird, gemildert.

67. Die polnische Regierung vertritt in ihren schriftlichen Erklärungen die Meinung, der Ausschluss der Personenbahnsteige aus dem Begriff der „Serviceeinrichtungen“ stehe im Widerspruch zum Ziel der Richtlinie 2012/34, den Eisenbahnverkehr leistungsfähig und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu machen (fünfter Erwägungsgrund). Dieses Ziel werde durch die Möglichkeit der Betreiber von Serviceeinrichtungen ergänzt, mit ihren Entgelten einen angemessenen Gewinn zu erzielen, der für die Modernisierung der Einrichtungen eingesetzt werden könne, und zwar gerade im Bereich der Personenbahnsteige, wo dem Fahrgast ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit geboten werden müsse, was letztlich dazu führe, dass ihm bessere Dienstleistungen geboten würden.

68. Dieses Argument und andere vergleichbare Argumente können zwar eine unbeabsichtigte Wirkung der bestehenden Regelung aufzeigen, sie reichen jedoch nicht für eine Auslegung entgegen ihrem Wortlaut und erst recht nicht dafür aus, um ihnen ihre Gültigkeit (die auch niemand angezweifelt hat) abzusprechen. Das Argument geht außerdem davon aus, dass die mit höheren Investitionen verbundene Qualität nur mit einem höheren Entgelt einhergehen kann, was eine fragwürdige Prämisse darstellt.

69. Es gibt – natürlich – keinen Beweis dafür, dass das in der Richtlinie 2012/34 festgelegte Kriterium aufgrund der unterschiedlichen Entgelte zwangsläufig zur Existenz mangelhafter Eisenbahninfrastrukturen bei gleichzeitig einwandfreien Serviceeinrichtungen führt. Es sei jedenfalls daran erinnert, dass in den Art. 8 und 32 der Richtlinie 2012/34 Mechanismen vorgesehen sind, damit die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung der Infrastrukturbetreiber ergreifen können.

23 Abs. 6 a. E. des Abschnitts IV (Erläuterungen zu den Vorlagefragen) des Vorlagebeschlusses.

24 Durchführungsverordnung der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (ABl. 2015, L 148, S. 17).

C. Zur zeitlichen Begrenzung der Wirkungen des Urteils

70. Für den Fall, dass der Gerichtshof zu der Auffassung gelangen sollte, dass Personenbahnsteige nach der Richtlinie 2012/34 zur Eisenbahninfrastruktur gehören, beantragt ÖBB, die Wirkungen des Urteils auf die Zeit nach seiner Veröffentlichung zu begrenzen.

71. Zur Unterstützung ihres Antrags beruft sich ÖBB auf die finanziellen Auswirkungen und ihren guten Glauben, da sie in der Richtlinie 2012/34 keine wesentliche Änderung gegenüber der Richtlinie 2001/14 habe erkennen können. Das Verhalten anderer Mitgliedstaaten und der Kommission, die nicht gegen die österreichischen Vorschriften vorgegangen sei, stütze die von ÖBB vertretene Auffassung.

72. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs wird durch die Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts, die er in Ausübung seiner Befugnisse aus Art. 267 AEUV vornimmt, erläutert und verdeutlicht, in welchem Sinne und mit welcher Tragweite diese Vorschrift seit ihrem Inkrafttreten zu verstehen und anzuwenden ist oder gewesen wäre. Daraus folgt, dass die Gerichte die Vorschrift in dieser Auslegung auch auf Rechtsverhältnisse, die vor Erlass des auf das Ersuchen um Auslegung ergangenen Urteils entstanden sind, anwenden können und müssen, wenn alle sonstigen Voraussetzungen für die Anrufung der zuständigen Gerichte in einem die Anwendung dieser Vorschrift betreffenden Rechtsstreit vorliegen [25].

73. Als Ausnahme von dieser Regel kann der Gerichtshof aufgrund des allgemeinen unionsrechtlichen Grundsatzes der Rechtssicherheit die für die Betroffenen bestehende Möglichkeit beschränken, sich auf die Auslegung, die er einer Bestimmung gegeben hat, zu berufen, um in gutem Glauben begründete Rechtsverhältnisse in Frage zu stellen. Eine solche Beschränkung kann nur gewährt werden, wenn zwei grundlegende Kriterien erfüllt sind, nämlich guter Glaube der Betroffenen und die Gefahr schwerwiegender Störungen.

74. Der Gerichtshof hat auf diese Ausnahme zurückgegriffen, wenn die Gefahr schwerwiegender wirtschaftlicher Auswirkungen bestand, insbesondere aufgrund einer großen Zahl von Rechtsverhältnissen, die gutgläubig auf der Grundlage der als gültig betrachteten Regelung eingegangen worden waren, und wenn sich herausstellte, dass die Einzelnen und die nationalen Behörden zu einem mit dem Unionsrecht unvereinbaren Verhalten veranlasst worden waren, weil eine objektive, bedeutende Unsicherheit hinsichtlich der Tragweite des Unionsrechts bestand, zu der eventuell auch das Verhalten anderer Mitgliedstaaten oder der Kommission beigetragen hatte [26].

75. Ich bin der Meinung, dass in der vorliegenden Rechtssache keine dieser Bedingungen zutrifft:

– Obwohl die Entscheidung des Gesetzgebers, Bahnsteige in die Eisenbahninfrastruktur einzubeziehen, nicht mit einer Erläuterung in den Erwägungsgründen der Richtlinie 2012/34 einherging, ist der Wortlaut der Vorschrift eindeutig und hat in den meisten Mitgliedstaaten keine Unsicherheit hervorgerufen [27].

– ÖBB hat die finanziellen Auswirkungen, die die Einstufung der Bahnsteige in Personenbahnhöfen als Teil der Eisenbahninfrastruktur haben würde, nicht einmal annähernd quantifiziert. In ihren schriftlichen Erklärungen [28] nimmt sie zudem auf den eventuellen „Ausgleich dieser finanziellen

25 Urteil vom 27. Februar 2014, Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).

26 Urteile vom 27. Februar 2014, Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, Rn. 42 und 43), vom 3. Juni 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, Rn. 50 und 51), und vom 10. Mai 2012, Santander Asset Management SGIIC u. a. (C-338/11 bis C-347/11, EU:C:2012:286, Rn. 59 und 60).

27 Ich beziehe mich auf das in Fn. 17 genannte Dokument.

28 Rn. 54. In der mündlichen Verhandlung hat sich ÖBB nicht zu den zeitlichen Wirkungen des Urteils geäußert.

Schäden“ Bezug, für den die Mitgliedstaaten Sorge zu tragen hätten. Jedoch hat keiner der Mitgliedstaaten (auch nicht Österreich, das sich an dem Vorlageverfahren nicht beteiligt hat) die Forderung von ÖBB hinsichtlich der zeitlichen Wirkungen des Urteils unterstützt.

V. Ergebnis

76. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die von der Schienen-Control Kommission (Österreich) gestellten Vorlagefragen wie folgt zu beantworten:

Anhang I und Anhang II Nr. 1 Buchst. c und Nr. 2 Buchst. a der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind dahin auszulegen, dass Personenbahnsteige in Bahnhöfen Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur sind, deren Nutzung zum allen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehenden „Mindestzugangspaket“ gehört.