



BK10-25-0191_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der European Sleeper Coöperatie U.A., Vondellaan 144, 3521 GH Utrecht, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,

Beschwerdeführerin,

gegen

die DB InfraGO AG, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt (Main),
vertreten durch den Vorstand,

Beschwerdegegnerin,

vom 04.07.2025 wegen Regelungen zur Annahme und Nutzung von Zugtrassen,

Hinzugezogene:

1. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
2. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
3. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
4. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

5. SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Bahnhofstraße 21, 72379 Hechingen, vertreten durch die Geschäftsführung,
6. TRI Train Rental GmbH, Im Zentrum 8, 90542 Eckental, vertreten durch die Geschäftsführung,
7. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beschwerdeführerin:



hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade und
den Beisitzer Jan Kirchhartz

am 13.01.2026

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde.....	10
II.2.2 Begründetheit der Beschwerde	10
II.2.2.1 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 1. hinsichtlich des Abschnitts 3.3.4.4.3 lit. a) INB	11
II.2.2.2 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 2. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. c) INB	14
II.2.2.3 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 3. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. d) INB	14
II.2.2.4 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 4. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. e) INB	17
Gebührenhinweis	17
Rechtsbehelfsbelehrung.....	18

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das seit 2023 Nachtzugverkehre auf internationalen Strecken durchführt und dazu u. a. das Schienennetz der Beschwerdegegnerin nutzt. Die erste Linie der Beschwerdeführerin verkehrt dreimal wöchentlich und verbindet seit Mai 2023 Berlin, seit März 2024 in Verlängerung auch Prag und Dresden mit Amsterdam und Brüssel. Ab Februar 2025 verband eine weitere saisonale Linie zweimal wöchentlich Brüssel mit Köln, München, Innsbruck und Venedig. Die Beschwerdeführerin plant, ihr Verkehrsangebot ab dem Jahr 2026 weiter auszuweiten.

Die Beschwerdegegnerin betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland. Sie stellt Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf, die u. a. Näheres zum Zuweisungsverfahren und zur Kündigung eines Trassenvertrags regeln. Die Beschwerdegegnerin bezeichnet ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen als Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB).

Die Beschwerdeführerin wendet sich sowohl gegen eine Regelung zur Kündigung eines Trassenvertrages als auch gegen bestimmte Regelungen im Rahmen des Zuweisungsverfahrens.

Die beschwerdegegenständliche Regelung zur Kündigung eines Trassenvertrags ist in Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) der INB verortet und lautet wie folgt:

„Storniert ein ZB mehr als 30% der monatlichen Trassenkilometer eines Trassenvertrags aus der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, so kündigt die DB InfraGO AG ab dem Folgemonat der Feststellung für die Restlaufzeit den gesamten Trassenvertrag. Für das Erreichen des Schwellenwerts werden kostenfreie Stornierungen gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3 nicht berücksichtigt.

[...]

Als Trassenvertrag werden dabei alle Trassen bewertet, die nach den Bedingungen der Ziffer 4.2.1.10 als zusammenhängende Trassen zu betrachten sind.

Nur Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des ZB entziehen, werden dem oben genannten Sachverhalt nicht zugerechnet. Nicht zugerechnet werden dem ZB insb. Stornierungen aufgrund von

- *netzausgelösten Änderungen des ENV durch die DB InfraGO AG,*
- *außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG liegende infrastrukturelle Gründe oder*
- *Streik (sowohl beim ZB als auch beim Infrastrukturbetreiber).*

[...]

Stornierungen z. B. aufgrund von fehlendem Rollmaterial, bei Personalengpässen, bei zu geringer Reservehaltung oder bei Auftragskündigung, werden bei der Berechnung der Stornoquote mitbetrachtet.

[...]

Wird im Rahmen der Auswertung festgestellt, dass mindestens 30% der Trassenkilometer im Auswertzeitraum storniert wurden, aber im ersten Monat des Trassenvertrags im Auswertzeitraum weniger als fünf Verkehrstage enthalten sind, wird die Stornierungsquote für diesen Trassenvertrag erst im nächsten Auswertzeitraum gewertet.“

Die Beschwerde gegen bestimmte Regelungen im Rahmen des Zuweisungsverfahrens hat folgenden Hintergrund: Zugangsberechtigte können bei der Beschwerdegegnerin Trassen anmelden, auf deren Basis die Beschwerdegegnerin die Trassen konstruiert. Nach Abschnitt 4.2.1.5 der INB der Beschwerdegegnerin geht diese dabei so vor, dass sie allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattgibt, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Abschnitt 3.2.1.2.2. Sofern dabei den Anträgen aufgrund konkurrierender Anmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird anhand von innerhalb der INB vordeterminierten Schritten eine Lösung herbeigeführt.

Einer der vordeterminierten Schritte betrifft eine Nachrangregelung für den Fall, dass im letzten abgeschlossenen Fahrplanjahr zugewiesene Trassen in einem bestimmten Umfang nicht genutzt wurden. Hierzu regelt der für die Zuweisung von Zugtrassen zum Netzfahrplan 2026/2027 maßgebliche Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) der INB 2027:

„Liegen in einem Streitbeilegungsverfahren Trassenanmeldungen eines ZB vor, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Fahrplanjahren jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat (Stornoquote), wird diese Trassenanmeldung als Verlierer im Streitbeilegungsverfahren bewertet und ist somit gegenüber Trassenanmeldungen, die diese Voraussetzung nicht erfüllen, nachrangig.“

Ausgenommen sind Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind. Zudem kann die Folge, in einem Streitbeilegungsverfahren als Verlierer gewertet zu werden, dadurch vermieden werden, dass Zugangsberechtigte ein erhöhtes Stornierungsentgelt in Höhe von 70 % des Trassenentgelts akzeptieren. Ausnahmen gelten für Zugangsberechtigte, die in den letzten drei Jahren keine Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vorgenommen haben sowie für Trassen, die auf einer neuen Relation angemeldet wurden. Im Vergleich zu der für die Zuweisung von Zugtrassen zum Netzfahrplan 2025/2026 maßgeblichen Fassung des Abschnitts 4.2.1.9 lit. c) bewirkt die neue Fassung, dass grundsätzlich in weniger Fällen ein Unterschreiten der Stornierungsquote zu einem Nachrang im Streitbeilegungsverfahren führt. Die Änderungen sind nach Einlegung der Beschwerde erfolgt und waren Gegenstand des Vorabprüfungsverfahrens unter dem Geschäftszeichen BK10-25-0777_Z.

Nach Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) der INB gelten die vorstehenden Regelungen bei einer Annahmequote der für den Netzfahrplan angebotenen Zugtrassen unterhalb von 95 % entsprechend. Dabei kann pro Trasse, die im Streitbeilegungsverfahren eine Ablehnung oder Teilzuweisung erhalten hat, ein direkt damit zusammenhängendes Trassenangebot des Wagenumlaufs nicht angenommen werden, ohne dass dies in die Berechnung der Annahmequote einfließt.

Zu den genannten Regelungen zur Stornierungs- und Annahmequote enthält die Zugangsregelung in Abschnitt 4.2.1.9 lit. e) der INB diese Folgeregelungen:

„Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens zum einen das Kriterium der Stornoquote nach vorstehendem lit. c) und/ oder zum anderen das Kriterium der Annahmequote nach vorstehendem lit. d) nicht, gewinnt unter diesen der Konfliktpartner mit der höchsten ENP-Annahmequote. Ist die ENP-Annahmequote identisch, gewinnt der Konfliktpartner mit der geringsten Stornoquote die Kapazität.“

Dabei steht ENP für endgültigen Netzfahrplanentwurf.

Abschnitt 5.6.4 der INB enthält eine Modifizierung der zuvor genannten Regelungen im Hinblick auf das Zuweisungsverfahren für den Netzfahrplan 2027:

„Für alle Stornierungen von Trassen, die zwischen dem 15.12. – 19.12.2025 erfolgen, wird kein Stornierungsentgelt erhoben. Diese Stornierungen werden nicht bei der Ermittlung der Stornierungsquote nach den Ziffern 3.3.4.4.3 lit. a) und 4.2.1.9 berücksichtigt. Den Zugangsberechtigten wird der o.g. Zeitraum durch die DB InfraGO AG über eine entsprechende Kundeninformation bekannt gegeben.“

Die Beschlusskammer genehmigte diese Regelung mit dem zweiten Teilbeschluss vom 11.12.2025 im Verfahren BK10-24-0396_E, nachdem die Beschwerdegegnerin ihren Entgeltgenehmigungsantrag kurz zuvor, am 21.11.2025, entsprechend modifiziert hatte.

Liegen konfligierende Anmeldungen vor und ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die Beschwerdegegnerin die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Das Entgelt ist umso höher, je häufiger, schneller und länger der Zug verkehren soll. Ist eine Entscheidung auch auf dieser Grundlage nicht möglich, weist die Beschwerdegegnerin dem Zugangsberechtigten die Trasse zu, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist.

Nach § 72 Nr. 1 ERegG ist die Beschwerdegegnerin verpflichtet, die Regulierungsbehörde über beabsichtigte Ablehnungen von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu unterrichten. Im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans 2026 unterrichtete die Beschwerdegegnerin die Regulierungsbehörde in 429 Fällen über mindestens eine beabsichtigte Ablehnung (357 Fälle im Rahmen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, 72 Fälle im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung). Dabei übermittelte die Beschwerdegegnerin auch Übersichten zu Stornierungs- und Annahmequoten nach Abschnitt 4.2.1.9 der INB. Aus der Übersicht zur Annahmequote ergibt sich, dass auch Zugangsberechtigte mit einem vergleichsweise geringem Bestellvolumen regelmäßig hohe Annahmequoten aufweisen.

Die Beschwerdeführerin wandte sich am 04.07.2025 mit einer Beschwerde an die Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat daraufhin am 07.07.2025 das vorliegende Beschwerdeverfahren eingeleitet, hierüber am 08.07.2025 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Die Beschlusskammer hat allen gestellten Hinzuziehungsanträgen stattgegeben.

Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, Abschnitte 3.3.4.4.3 lit. a), 4.2.1.9 lit. c), d) und e) der INB seien rechtswidrig.

Die Beschwerdeführerin sieht sich angesichts des Risikos einer Trassenablehnung gezwungen, über den eigentlich Bedarf hinaus Trassen zu bestellen, um die benötigten Umläufe bilden zu können. Dementsprechend hoch könne die Nichtannahmequote sein, so dass ihr für die Vergabe in Folgejahren durch die umstrittene Nachrangregel Nachteile entstehen könnten.

Nach Auffassung der Beschwerdeführerin stelle Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) der INB unzulässigerweise auf Stornierungen ab. Die Regelung setze § 60 ERegG um und müsse sich an den Voraussetzungen der Norm messen lassen. § 60 ERegG beziehe sich tatbestandlich auf das (bestehende) Recht zu Nutzung von Zugtrassen und Inanspruchnahme dieses Rechts. Damit seien Trassen relevant, für die zum Zeitpunkt der vereinbarten Nutzung (noch) ein gültiger Trassennutzungsvertrag bestehe. Bezüglich dieser Trassen sei der Anteil an tatsächlichen Nutzungen dem Anteil an nicht erfolgten Nutzungen – sogenannte „No-Show-Trassen“ - gegenüberzustellen. Sinn und Zweck des § 60 ERegG sei es zu verhindern, dass eine angemeldete Trasse ungenutzt bleibe. Storniere der Zugangsberechtigte seine Trasse, könne sie noch von einem anderen Zugangsberechtigten genutzt werden. Eine Sanktionierung von Stornierungen oder Nichtannahmen entspreche daher nicht dem Zweck von § 60 ERegG.

Die Bezugnahme auf Stornierungen stelle auch eine unangemessene Benachteiligung dar, weil viele Stornierungen dadurch entstünden, dass die Beschwerdegegnerin keine Teilnahme von Trassenangeboten zulasse. Wenn die Beschwerdeführerin beispielsweise für die Hinfahrt nur ein Teilangebot für einzelne Verkehrstage oder nur einen Teil der Relation erhalte, müsse sie die Trasse für die Rückfahrt zunächst vollständig annehmen und anschließend die Verkehrstage ohne korrespondierende Hinfahrt stornieren. Zudem müsste die beschwerdegegenständliche Regelung so gefasst sein, dass mehr Fälle einer Nichtnutzung bei der Ermittlung der Stornierungsquote unberücksichtigt blieben, beispielsweise Fälle, in denen ein Dritter entgegen einer Absprache mit dem Zugangsberechtigten nicht in der Lage sei, rechtzeitig ausreichend Rollmaterial zu Verfügung zu stellen. Insofern sei dem Zugangsberechtigten ein Verschulden nicht zuzurechnen, da das Vorhalten von Rollmaterial keine Pflicht des Trassenvertrags sei. Schließlich diskriminiere Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) der INB neue Anbieter gegenüber etablierten Akteuren. Gerade zu Beginn einer Geschäftstätigkeit könne es immer wieder zu Problemen mit der Verfügbarkeit von Rollmaterial oder Personal kommen, weil ein neues EVU nicht die erforderlichen Kapazitäten habe, um Ausfälle aufzufangen. Etablierte Akteure hätten dagegen schon Prozesse und Strukturen entwickeln können, die einen reibungslosen Ablauf ermöglichten. Hilfsweise dürften jedenfalls frühzeitige Stornierungen nicht in der Stornierungsquote berücksichtigt werden. Hinsichtlich des Fahrplanjahres 2026 müsse die Beschwerdegegnerin ein Sonderkündigungsrecht gewähren, auf dessen Ausübung Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) der INB nicht angewendet werde.

Die Beschwerdeführerin meint, auch Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) der INB stelle unzulässig auf Stornierungen ab. Jedenfalls frühzeitige Stornierungen mehr als 30 Tage vor Abfahrt oder sogar vor dem 30.11. eines Jahres erlaubten eine Weitervermarktung der Trasse. Darüber hinaus sei es unsachgemäß bei der Stornierungsquote von einer unternehmensbezogenen Quote auszugehen. Da die Verkehrsleistungen eines Zugangsberechtigten auf verschiedenen Linien in der Regel getrennt voneinander erbracht werden, ließen sich bei Stornierungen auf einer Relation keine Rückschlüsse auf eine andere Relation ziehen. Gerade wenn es sich um eine verhältnismäßig neue Relation handele, könne es zu Startschwierigkeiten kommen, die keine Aussagekraft über die generelle Verlässlichkeit der Verkehrserbringung zuließen. Hinsichtlich des Fahrplanjahres 2026 müsse die Beschwerdegegnerin ein Sonderkündigungsrecht gewähren, auf dessen Ausübung Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) der INB nicht angewendet werde. Die Abwendungsmöglichkeit führe nicht zur Rechtmäßigkeit von Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) der INB. Zudem diskriminiere das Abstellen auf eine Stornierungsquote neue Anbieter gegenüber etablierten Akteuren. Zugangsberechtigte mit wenigen Linien und entsprechend wenig Trassen überschritten schon bei nur wenigen Stornierungen eine Stornierungsquote von 30 %.

Hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. d) der INB trägt die Beschwerdeführerin vor, die Regelung sei unangemessen, da sie einen faktischen Kontrahierungszwang bewirke. Das sei insbesondere vor dem Hintergrund problematisch, dass die Beschwerdegegnerin keine zusammenhängenden Trassen gewährleiste und zur Absicherung funktionsfähiger Umläufe mehrere parallele Trassenanmeldungen notwendig seien. Würde die Beschwerdeführerin nicht mehrere Trassenanmeldungen zu unterschiedlichen zeitlichen und teils räumlichen Lagen abgeben, sei nicht sichergestellt, dass die Koordinierung durch die Beschwerdegegnerin es ihr ermögliche fahrbare Umlaufbeziehungen zu etablieren. Sie habe insbesondere keine Möglichkeit, der Beschwerdegegnerin zu kommunizieren, dass sie für die konkrete Lage eine hohe Flexibilität aufweise, wenn und soweit ihre Umläufe gewährleistet wären. Die Kommunikation und Prüfung dieser Flexibilität sei aber Voraussetzung dafür, auf mehrere Trassenanmeldungen verzichten zu können. Zudem sei hinsichtlich der Annahmequote wie auch bei der Stornierungsquote eine relationsbezogene Betrachtung geboten. Die Möglichkeit, bei Ablehnung oder Teilzuweisung einer Trasse im Streitbeilegungsverfahren ein direkt zusammenhängendes Trassenangebot des Wagenumlaufs ohne negative Berücksichtigung in der Annahmequote nicht anzunehmen, führe nicht zur Angemessenheit der Regelung. Sie eröffne die Möglichkeit, ein Trassenangebot ohne Erhöhung der Nichtannahmequote abzulehnen, erst nach Unterliegen in einem Streitbeilegungsverfahren. Die Regelung werde der Komplexität des Fahrplans nicht gerecht. Erhalte ein EVU im Streitbeilegungsverfahren eine Ablehnung oder Teilzuweisung, wirke sich dies regelmäßig auch auf weitere Trassen als lediglich die direkt damit zusammenhängende aus. Die erfolgten Änderungen in Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) der INB hülften der Beschwerde nicht ab. Auch nach der Änderung benachteilige Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) kleine Akteure wie die Beschwerdeführerin, die sich im Marktaufbau befänden.

Die Rechtswidrigkeit von Abschnitt 4.2.1.9 lit. e) der INB als Annexregelung zu den beiden vorangegangenen Abschnitten folge aus deren Rechtswidrigkeit.

Die Beschwerdeführerin verweist zudem auf die Kritik weiterer Zugangsberechtigter an den Abschnitten 4.2.1.9 lit. c) und d) der INB, die diese im Stellungnahmeverfahren zu den INB 2027 geäußert haben.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

1. Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) der INB für ungültig zu erklären,
hilfsweise insoweit für ungültig zu erklären, als Stornierungen bis zu 30 Tage vor Abfahrt erfasst sind;
äußerst hilfsweise insoweit für ungültig zu erklären, als Stornierungen vor dem 30.11. erfasst sind.
2. Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) der INB für ungültig zu erklären,
hilfsweise insoweit für ungültig zu erklären, als Stornierungen bis zu 30 Tage vor Abfahrt erfasst sind;
äußerst hilfsweise insoweit für ungültig zu erklären, als Stornierungen vor dem 30.11. erfasst sind.
3. Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) der INB für ungültig zu erklären,
4. Abschnitt 4.2.1.9 lit. e) der INB für ungültig zu erklären.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie hält die beschwerdegegenständlichen Regelungen ihrer INB für rechtmäßig. Hinsichtlich des Abschnitts 3.3.4.4.3 lit. a) der INB stellt die Beschwerdegegnerin klar, dass sie bei der Kündigung von Zugtrassen sämtliche Stornierungen berücksichtige, die in den jeweiligen Auswertzeitraum fielen. Dies gelte auch für Stornierungen, die zwar bereits vor dem Fahrplanwechsel erklärt worden seien, deren betroffenen Verkehrsleistung jedoch im Auswertzeitraum gelegen hätte. Aus Sicht der Beschwerdegegnerin bestehe kein legitimes Bedürfnis von Zugangsberechtigten an der Anmeldung mehrerer Trassenvarianten in der Hoffnung, wenigstens eine marktgängige Trasse angeboten zu bekommen. Eine bedarfsgerechte Anmeldung aller Marktteilnehmer ermögliche die effektivste Nutzung der Schienenwegkapazität. Ein entsprechendes Anmeldeverhalten sollten die Regelungen in Abschnitten 4.2.1.9 lit. c) bis e) der INB anreizen. Die Beschwerdegegnerin betont, Zugangsberechtigte könnten ihr mitteilen, mit welcher individuelle Flexibilität, aber auch Notwendigkeiten ihre angemeldeten Trassen konstruiert werden sollten.

Die Hinzugezogene zu 2. hält die beschwerdegegenständliche Regelung für sinnvoll, um ein bedarfsgerechtes Anmeldeverhalten anzureizen.

Die Hinzugezogenen zu 3. und 4. regen die Aussetzung der beschwerdegegenständlichen Regelungen an sowie die Entwicklung einer neuen rechtskonformen Regelung mit Beteiligung der Branche und unter Berücksichtigung der im Verfahren eingegangenen Ausführungen des Bundeskartellamts.

Die Beschlusskammer hat dem Bundeskartellamt Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Das Bundeskartellamt hat – noch vor der Änderung von Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) der INB durch die Beschwerdegegnerin – dahingehend Stellung genommen, dass die unternehmensbezogene Ermittlung der Annahme- und Stornierungsquote grundsätzlich insbesondere Marktneueinsteiger beeinträchtigen könne. EVU, die versuchten, neue Strecken für sich zu erschließen, seien im ersten Jahr mangels Erfahrung darauf angewiesen, etwas auszuprobieren und ggf. auch Strecken anzubieten, deren Erfolg ungewiss sei. Um effektiv in den Markt des Schienenpersonenfernverkehrs einsteigen zu können, könnten sie zudem versuchen, möglichst viele Verbindungen anzubieten. All diese Ansätze könnten jedoch dazu führen, dass Trassen beantragt würden, die letztlich nicht sinnvoll betrieben werden könnten und deswegen storniert werden müssten. Hierdurch erhöhe sich nach dem Verständnis des Bundeskartellamts die Kündigungsquote sowie die Stornoquote und verringere sich die Annahmquote, sodass eine Kündigung des gesamten Trassenvertrages im laufenden Fahrplanjahr und/oder eine Benachteiligung im Streitbeilegungsverfahren im nächsten Fahrplanjahr drohten. Dies könnte EVU dazu veranlassen, von ihrer Planung Abstand zu nehmen, sodass sich der von ihnen ausgehende Wettbewerbsdruck verringere.

Das Bundeskartellamt hat später ergänzend mitgeteilt, dass es die Änderungen von Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) INB begrüße. Zu diesen Änderungen gehört u. a. eine Ausnahme für Zugangsberechtigte, die in den letzten drei Jahren keine Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vorgenommen haben. Die Neuregelung stärke daher den Schutz von Marktneueinsteigern.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird ergänzend auf die Verfahrensakte sowie auf die Ausführungen unter II. verwiesen.

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 ERegG i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG.

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des hiesigen Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) i. V. m. § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG bei einer Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen, zuständig.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 08.07.2025 auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ERegG erfolgt. Die Beschlusskammer hat allen gestellten Hinzuziehungsanträgen stattgegeben.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend hat die Beschwerdegegnerin einen entsprechenden Antrag gestellt. Die Beschlusskammer ist dem Antrag im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung nicht gefolgt. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

Die Entscheidung ist gemäß § 77 Abs. 5 ERegG mit der für Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig. Die Beschwerde erweist sich als zulässig (s. hierzu II.2.1), aber unbegründet (s. hierzu II.2.2).

II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde

Die Beschwerde ist zulässig. Sie ist insbesondere statthaft. Wie von der Beschwerdeführerin begehrt, kann die Regulierungsbehörde gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG auf Antrag hin die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen überprüfen und sie nach § 68 Abs. 3 ERegG bei deren Verstoß gegen Eisenbahnregulierungsrecht für ungültig erklären.

II.2.2 Begründetheit der Beschwerde

Die vier in der Beschwerde gestellten Anträgen sind jedoch unbegründet (s. hierzu II.2.2.1, II.2.2.2, II.2.2.3, II.2.2.4).

II.2.2.1 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 1. hinsichtlich des Abschnitts 3.3.4.4.3 lit. a) INB

Die Beschwerde ist hinsichtlich des Antrags zu 1, Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) INB für ungültig zu erklären, unbegründet. Dies gilt auch für die hilfsweise gestellten Anträge.

Nach § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen.

Der danach für die begehrte Ungültigerklärung der Regulierungsstelle erforderliche Rechtsverstoß liegt nicht vor.

Die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung zur Kündigung von Trassennutzungsverträgen ergeben sich aus § 60 Abs. 2, 2a und 3 ERegG. Nach § 60 Abs. 3 ERegG hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere bei überlasteten Schienenwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen. § 60 Abs. 3 ERegG dient dabei der Umsetzung von Art. 52 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU.

Anders als die Beschwerdeführerin meint, verstößt die beschwerdegegenständliche Regelung nicht dadurch gegen § 60 Abs. 3 ERegG, dass danach die Kündigung des Trassennutzungsvertrags an Stornierungen durch einen Zugangsberechtigten anknüpft. § 60 Abs. 3 ERegG sieht ein Kündigungsrecht für den Fall vor, dass Zugtrassen unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwert genutzt wurden. Stornierungen einer Trasse führen zu deren Nichtnutzung,

vgl. zu § 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG, VG Köln, Urteil vom 03.11.2020, Az. 18 K 3157/17, Rn. 62 (juris).

Der insoweit eindeutige Wortlaut ist auch nicht teleologisch zu reduzieren. Sinn und Zweck des § 60 ERegG ist es nicht allein zu verhindern, dass eine angemeldete und nicht stornierte Trasse nicht genutzt wird. § 60 ERegG zielt weitergehend auf eine bessere Kapazitätsauslastung,

vgl. *Grün*, in: Kühling/Otte, AEG, ERegG, § 60 ERegG, Rn. 1.

Dies spricht dafür, dass es jedenfalls zulässig ist, die Kündigung zur Umsetzung von § 60 Abs. 2, 2a und 3 ERegG vom Stornierungsverhalten abhängig zu machen. Stornierungen führen grundsätzlich zu einer schlechteren Kapazitätsauslastung. Nur im Ausnahmefall kann die durch die Stornierung frei gewordene Kapazität vollumfänglich vermarktet werden.

Dies gilt auch hinsichtlich der Stornierungen, die vor dem 30.11. erfolgen. Die von der Beschwerdeführerin thematisierte Differenzierung der Höhe der Stornierungsentgelte nach dem Zeitpunkt der Stornierung soll eine frühzeitige Stornierung anreizen. Die Differenzierung stellt jedoch den Befund, dass eine bessere Kapazitätsauslastung bereits von kapazitätsschonendem Bestellverhalten abhängt,

vgl. zu § 40 Abs. 1 ERegG, VG Köln, Urteil vom 03.11.2020, Az. 18 K 3157/17, Rn. 65 (juris),

nicht in Frage.

Gegen die Rechtmäßigkeit der Anknüpfung an das Stornierungsverhalten spricht auch nicht, dass die INB der Beschwerdegegnerin keine Teilannahme von Trassenangeboten vorsehen (s. Abschnitt 4.2.1.14 der INB, vgl. § 150 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch [BGB]) und nach Abschnitt 4.2.1.2 der INB Änderungen von Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplannerstellung als Neuanmeldungen gelten, die im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplannerstellung berücksichtigt werden. Dieser Umstand führt dazu, dass ein Zugangsberechtigter auf eine Teilzuweisung in Bezug auf ein Angebot für eine korrespondierende Anmeldung für den entgegengesetzten Laufweg nur reagieren kann, indem er dieses gesamthaft annimmt oder ablehnt. Entscheidet sich der Zugangsberechtigte in so einem Fall für die Ablehnung, wird dies nach Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) Abs. 4 der INB in der Annahmquote nicht berücksichtigt. Entscheidet er sich dafür, das Angebot gesamthaft anzunehmen, muss er diese entweder teilweise stornieren oder er probiert, die teilweise zugewiesene Trasse zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen. Ist dies ohne Erfolg, ist der Zugangsberechtigte wiederum gehalten, Teile der vollständig zugewiesenen Trasse zu stornieren. Dadurch wird ein Zugangsberechtigter nicht unangemessen benachteiligt. Ist die angestrebte Ergänzung der teilweise zugewiesenen Trasse ohne Erfolg, realisiert sich das bei der Annahme einer Teilzuweisung bestehende Risiko des Zugangsberechtigten. Der Umstand, dass die Beschwerdegegnerin keine teilweisen Annahmen ermöglicht, ist wiederum auf andernfalls drohende Schwierigkeiten oder Umgehungsmöglichkeiten im Hinblick auf das Regelentgeltverfahren zurückzuführen. Im Übrigen betrachten auch die Regelungen in § 52 Abs. 7 bis 10 ERegG, die Vorgaben zum Streitbeilegungsverfahren treffen, einzelne Zugtrassen. Umlaufbeziehungen werden durch das Kriterium der Netzeinbindung nach § 52 Abs. 7 Satz 2 Nr. 1 Alt. 2 ERegG erfasst.

Die beschwerdegegenständliche Regelung ist auch insoweit rechtmäßig, als nach ihrem Absatz 4 in die Berechnung der Stornierungsquote nur solche Stornierungen nicht einfließen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen. Auch die weiteren Ausführungen dazu in Abschnitt 3.3.4.4.3 Abs. 3 sind als rechtmäßige Konkretisierungen zu werten. Soweit die beschwerdegegenständliche Regelung der Umsetzung von § 60 Abs. 2 Satz 1 ERegG dient, bestimmt sie den Umfang der vom Zugangsberechtigten zu vertretenden Gründe. Unschädlich ist dabei, dass sie nicht auf ein Verschulden abstellt, da dieses von § 60 Abs. 2 Satz 1 ERegG nicht gefordert wird. Der Betreiber der Schienenwege kann das Vertretenmüssen nach § 60 Abs. 2 Satz 1 ERegG jedenfalls so ausgestalten, dass der Zugangsberechtigte das Risiko übernimmt, einsatzfähiges Rollmaterial zu beschaffen und dieses sowie genügend Personal vorzuhalten. Dafür spricht, dass der Betreiber der Schienenwege so zum gesetzgeberischen Ziel einer optimalen Nutzung vorhandener Schienenwegkapazität,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 217,

beiträgt. Auf die von der Beschwerdeführerin aufgeworfene Frage, inwiefern eine Zurechnung des Verschuldens Dritter bei der Bereitstellung von Rollmaterial zulasten des Zugangsberechtigten im Rahmen eines Trassennutzungsvertrags zulässig ist, kommt es damit nicht an.

Sofern die beschwerdegegenständliche Regelung der Umsetzung von § 60 Abs. 3 ERegG dient, entspricht die in Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) Abs. 4 INB gewählte Formulierung der in § 60 Abs. 3 ERegG.

Einer Umsetzung von § 60 Abs. 3 ERegG durch die beschwerdegegenständliche Regelung steht auch nicht entgegen, dass diese auch die Kündigung solcher Trassen ermöglicht, die nicht oder nur teilweise über überlastete Schienenwege verlaufen. Nach § 60 Abs. 3 ERegG

hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere bei überlasteten Schienenwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen. Die Aufgabe von Zugtrassen ist damit jedenfalls bei überlasteten Schienenwegen zwingend. Wie die Formulierung „insbesondere auf überlasteten Schienenwegen“ zeigt, ist das Verlangen einer Aufgabe von Zugtrassen jedoch darüber hinaus in weiteren Fällen möglich, sofern das Handeln des Betreibers der Schienenwege nicht diskriminierend und angemessen ist. Diese weiteren Fälle können anhand von Sinn und Zweck der Regelung bestimmt werden, der darin besteht, dass Schienenwegkapazitäten nicht ungenutzt bleiben und auf diesem Wege für andere Zugangsberechtigte verfügbar werden sollen. Ob eine Aufgabe von Zugtrassen auch in anderen Fällen zu verlangen ist und deshalb eine entsprechende INB-Regelung gerechtfertigt ist, hängt mit anderen Worten von der erwarteten Nachfrage nach der frei werdenden Kapazität ab. Hinsichtlich der Schienenwege der Beschwerdegegnerin ist zu konstatieren, dass diese auf Hauptstrecken und in Knoten stark ausgelastet sind,

vgl. auch Darstellung der Strecken mit einer Auslastung ab 115%
<https://www.dbinfrago.com/re-source/blob/13249900/674f7a54d13c0dad1f1621b2dd935d4f/Kartendarstellung-der-Laufwegsabschnitte-mit-integrierten-Mengenangaben-fuer-den-Fahrplan-2026-data.html> (abgerufen am 13.01.2026).

Werden unterjährig auf Hauptstrecken und in Knoten Kapazitäten frei, ist mit einer unterjährigen Nachfrage nach diesen Kapazitäten zu rechnen. Insofern ist zu berücksichtigen, dass die Beschwerdegegnerin grundsätzlich lediglich zehn Prozent des Medians des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs als reservierte Zugzahl im Streckenabschnitt für den Gelegenheitsverkehr reserviert, vgl. Abschnitt 4.2.1.18.2 INB.

Die Beschlusskammer lässt dahinstehen, ob die Regelung auch insofern rechtmäßig ist, als sie keine Ausnahme für solche Trassen enthält, die ausschließlich über schwach ausgelastete Nebenstrecken verlaufen. Auf Nebenstrecken werden hauptsächlich Leistungen des bestellten Schienenpersonennahverkehrs erbracht. Die Stornierungsquoten der durchführenden Zugangsberechtigten liegen deutlich unterhalb der nach Abschnitt 3.3.4.4.3 lit. a) INB maßgeblichen Schwelle.

Der Beschwerdeführerin ist auch insoweit nicht zu folgen, als sie vertritt, die beschwerdegegenständliche Regelung stelle eine faktische Diskriminierung zulasten neuer Anbieter dar.

Das Diskriminierungsverbot fordert die Gleichbehandlung beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und erlaubt die unterschiedliche Behandlung nur bei sachlich gerechtfertigtem Grund. Der Kern des Diskriminierungsverbots entspricht damit dem Regelungsgehalt des allgemeinen Gleichheitssatzes aus Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz (GG). Der allgemeine Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG verbietet nicht nur wesentlich Gleiches willkürlich ungleich, sondern auch wesentlich Ungleiches willkürlich gleich zu behandeln.

Da das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot auch diesen Regelungsgehalt des allgemeinen Gleichheitssatzes erfasst, steht es Schienennetz-Nutzungsbedingungen entgegen, welche Unternehmen beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur formal gleich behandeln, obwohl zwischen ihnen Unterschiede von solcher Art und solchem Gewicht bestehen, die diese Gleichbehandlung als diskriminierende Behinderung des Zugangs für einzelne Zugangsberechtigte erscheinen lässt. Schienennetz-Nutzungsbedingungen können auch dann

diskriminieren, wenn sie zwar formal für alle Adressaten der Nutzungsbedingung gelten, also nach ihrem Tatbestand allen zugangsberechtigten Unternehmen eine Pflicht auferlegen oder eine Vergünstigung gewähren, die Nutzungsbedingung faktisch aber nur einzelne von ihnen benachteiligt oder begünstigt. Außer Betracht zu bleiben hat dabei jedoch, dass die Nutzungsbedingung mal dieses, mal jenes Unternehmen oder ein Unternehmen häufiger trifft als andere. Es entspricht der Eigenart abstrakt-genereller Regelungen, dass sie bei ihren Adressaten nicht gleich häufig zum Tragen kommen. Eine faktische Ungleichbehandlung liegt nur vor, wenn dieses Ergebnis normativ dadurch vorgezeichnet ist, dass eine Regelung im Tatbestand an Merkmale anknüpft, die ausschließlich oder jedenfalls typischerweise nur bei bestimmten Unternehmen als Adressaten der Regelung eintreten können. Insoweit erfordert die Feststellung, dass eine Schienennetz-Nutzungsbedingung zugangsberechtigte Unternehmen faktisch ungleich behandelt, die Bildung von Vergleichsgruppen. Zu vergleichen sind zugangsberechtigte Unternehmen. Sie sind einerseits Adressaten des Zugangsrechts und andererseits Adressaten der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, mit denen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Zugangsrecht ausgestalten will. In die Bildung von Vergleichsgruppen sind nur Zugangsberechtigte einzubeziehen, die miteinander im Wettbewerb stehen. Es müssen Unternehmen identifiziert werden können, welche sich in ihren Strukturmerkmalen oder Geschäftsfeldern unterscheiden. Mit Blick auf diese zugangsberechtigten Unternehmen ist zu fragen, ob eine Schienennetz-Nutzungsbedingung Unternehmen als Adressaten dieser Bedingung ungleich behandelt, weil sie im Tatbestand an Merkmale anknüpft, die ausschließlich oder typischerweise bei nur einer dieser Gruppen auftreten,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10.20, Rn. 88 m. w. N. (juris).

Probleme mit der Verfügbarkeit von Rollmaterial oder Personal können gleichermaßen bei Markteinsteigern und etablierten Akteuren vorkommen. Zugangsberechtigte müssen unabhängig von der Frage, wie lange sie bereits am Markt teilnehmen, die Entscheidung treffen, wie viel Kapazität an Rollmaterial und Personal sie vorhalten wollen und dabei insbesondere zwischen Kosteneffizienz und verlässlicher Leistungserbringung abwägen.

Hinsichtlich des von der Beschwerdeführerin geforderten Sonderkündigungsrechts ist festzustellen, dass Abschnitt 5.6.4 der INB ein solches enthält.

II.2.2.2 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 2. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. c) INB

Der Antrag zu 2., Abschnitt 4.2.1.9 lit. c) für ungültig zu erklären, ist unbegründet. Dies gilt auch für die hilfsweise gestellten Anträge. Insofern wird vollumfänglich Bezug genommen auf den Beschluss BK10-25-0573_Z vom 16.12.2025. Die Beschwerdeführerin war an dem Verfahren als Hinzugezogene beteiligt.

II.2.2.3 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 3. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. d) INB

Die Beschwerde ist hinsichtlich des Antrags zu 3., Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) INB für ungültig zu erklären, unbegründet.

Nach § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen.

Der danach für die begehrte Ungültigerklärung der Regulierungsstelle erforderliche Rechtsverstoß liegt nicht vor. Die beschwerdegegenständliche Regelung gestaltet das Verfahren zur Zuweisung von Zugtrassen nicht entgegen § 44 Abs. 1 Satz 1 ERegG unangemessen aus.

Zugangsbedingungen sind angemessen, wenn sie unter Berücksichtigung der Vertragsgestaltungsfreiheit des Betreibers geeignet sind, die nationalen sowie unionsrechtlichen Regulierungsziele zu erreichen und das Zugangsrecht möglichst gut zu gewährleisten sowie eine Vertragspartei nicht unbillig benachteiligen, wobei eine auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalls abstellende Billigkeitskontrolle im Ergebnis ausgeschlossen bleiben muss,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10.20, Rn. 67 (juris), VG Köln, Beschluss vom 30.09.2025, Az. 1 L 2139/25.

Die Regelung soll anreizen, dass Zugangsberechtigte Trassen nicht im Vorfeld „auf Vorrat“ bestellen. So soll die vorhandene Kapazität in der Netzfahrplanerstellung nur auf die Trassen verteilt werden, die, wenn sie von der Beschwerdeführerin angeboten werden, auch angenommen werden. Hintergrund ist, dass bereits angemeldete Trassen Auswirkungen auf Dritte und deren angemeldete Trassen haben: Werden in der Netzfahrplanerstellung auch „auf Vorrat“ angemeldete Trassen berücksichtigt, kann dies die Netzfahrplanerstellung komplizierter machen und die Qualität der angebotenen Trassen verringern, sodass die Schienenwegkapazität entgegen § 18 ERegG nicht so effektiv wie möglich genutzt wird. Auch können „auf Vorrat“ angemeldete Trassen dazu führen, dass diese im Streitbelegungsverfahren andere, nicht „auf Vorrat“ angemeldete Trassen verdrängen, die der Anmelder sicher zu nutzen beabsichtigt. Insoweit trägt die beschwerdegegenständliche Regelung zur Steigerung des Anteils des schieneengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bei, einem Regulierungsziel nach § 3 Nr. 1 ERegG. Zugleich wahrt die Regelung das Interesse der Zugangsberechtigten in ihrer Gesamtheit daran, dass zum Netzfahrplan nur die Trassen angemeldet werden, die auch tatsächlich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit genutzt werden sollen.

Die beschwerdegegenständliche Regelung ist auch geeignet, das intendierte Bestellverhalten anzureizen. Zugangsberechtigte sind nicht gezwungen, „auf Vorrat“ zu bestellen. Dies gilt auch hinsichtlich der Trassen, die wegen einer vergleichsweise geringen Anzahl angemeldeter Verkehrstage nur ein geringes Regelentgelt aufweisen, sofern der Zugangsberechtigte hinsichtlich der zeitlichen und räumlichen Lage seiner Trasse kompromissbereit ist. Insofern können auch Zugangsberechtigte, die nicht über die Ressourcen verfügen, um Trassen an vielen Verkehrstagen nutzen zu können, Umläufe hinreichend sicher bilden. Dabei mögen Abweichungen von der bestellten zeitlichen und räumlichen Lage zu weniger attraktiven Trassen führen. Will ein Zugangsberechtigter zu bestimmten attraktiven, konflikträchtigen Lagen verkehren und ist nur wenig kompromissbereit, könnte er insbesondere bei Fehlen der hier beschwerdegegenständlichen Regelung aufgrund des Vergaberegimes viele Verkehrstage anmelden, um ein hohes Regelentgelt zu erzielen. Die Motivation für eine entsprechende unternehmerischen Entscheidung rührt daher, dass im Regelentgeltverfahren alle angemeldeten Verkehrstage der streitigen Zugtrassen zu berücksichtigen sind,

vgl. Beschluss vom 19.11.2020, BK10-20-0354_Z.

Dies hat folgenden Hintergrund: Das Regelentgelt reflektiert den Wert der Nachfrage nach einer entsprechenden Transportleistung. Es entspricht dabei der anerkannten volkswirtschaftlichen Theorie, dass bei der Vergabe begrenzter Ressourcen die Allokation über den Preis zu einem effizienten Wohlfahrtsergebnis führt. Das gilt vorliegend mit Blick auf die Vorgaben zur

Entgeltbildung mit der Einschränkung, dass das regulierte Entgelt die Zahlungsbereitschaft nur näherungsweise abbildet. Dies ist zugleich der Grund, warum bei gleichen Regelentgelten im nächsten Schritt in das Höchstpreisverfahren gewechselt wird, das die Zahlungsbereitschaft unmittelbar adressiert,

vgl. Beschluss vom 19.11.2020, BK10-20-0354_Z, S. 17f m. w. N.

Zudem berücksichtigt die beschwerdegegenständliche Regelung nach Auffassung der Beschlusskammer hinreichend etwaige Schwierigkeiten bei der Umlaufbildung. Nach Abschnitt 4.2.1.9 lit. d) Abs. 4 INB kann pro Trasse, die im Streitbeilegungsverfahren eine Ablehnung oder Teilzuweisung erhalten hat, ein direkt damit zusammenhängendes Trassenangebot des Wagentums nicht angenommen werden, ohne dass dies negativ in der Annahmquote berücksichtigt würde.

Dass sich die Regelung zur Nichtberücksichtigung von nicht angenommenen Angeboten auf Konstellationen bezieht, die aus einem durchgeführten Streitbeilegungsverfahren resultieren, ist nicht sachfremd. Vor Durchführung eines Streitbeilegungsverfahrens liegen im Vergleich zum Zeitpunkt der Anmeldung üblicherweise keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Nichtannahme der Trasse rechtfertigen.

Soweit die Beschwerdeführerin fordert, pro Ablehnung oder Teilzuweisung mehrere Trassen nicht annehmen zu können, ohne dass dies in der Annahmquote berücksichtigt wird, ist dem nicht zu folgen. Diese Forderung soll es einem Zugangsberechtigten ermöglichen, pro avisiertem Zuglauf mehrere Trassen zu bestellen, ohne in der folgenden Netzfahplanerstellung negative Folgen besorgen zu müssen. Dem gegenläufigen Interesse der Beschwerdegegnerin sowie anderer Zugangsberechtigten an einer bedarfsgerechten Bestellung kommt jedoch letztlich ein größeres Gewicht zu.

Mit der Anreizsetzung gehen für den einzelnen Zugangsberechtigten, der die Annahmquote unterschreitet, keine unangemessenen Belastungen einher. Hinsichtlich der Trassen, die sie ernsthaft in Anspruch zu nehmen beabsichtigen, steht es ihnen offen, den Nachrang im Streitbeilegungsverfahren durch die Akzeptanz eines erhöhten Stornierungsentgelts abzuwenden. Die Höhe des erhöhten Stornierungsentgelts ist dabei so ausgestaltet, dass sich Zugangsberechtigte zu dessen Akzeptanz nicht leichtfertig entscheiden. Vielmehr sendet das erhöhte Stornierungsentgelt das Signal aus, Zugangsberechtigte sollten es nur für die Trassen akzeptieren, die sie ernsthaft beabsichtigen, in Anspruch zu nehmen. Nach Einschätzung der Beschlusskammer sind Zugangsberechtigte in der Lage, entsprechende Bedarfe unter Berücksichtigung ihres avisierten Geschäftsmodells und des für sie vertretbaren unternehmerischen Risikos zu prognostizieren und die Entscheidung zugunsten eines erhöhten Stornierungsentgelts rational zu treffen. Hinsichtlich der Höhe des erhöhten Stornierungsentgelts ist zu betonen, dass das Entgelt nur dann zu leisten ist, wenn der Zugangsberechtigte die Annahmquote unterschritten hat, seine Trasse im Streitbeilegungsverfahren die eines anderen Zugangsberechtigten, der eine höhere Annahmquote aufweist, verdrängt hat und der Zugangsberechtigte, dem die Trasse zugewiesen wurde, diese storniert.

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin ist die von der Beschwerdeführerin geforderte Annahmquote nicht als unangemessen hoch zu bewerten. Die Höhe der Annahmquote wird von Zugangsberechtigten mit einem geringen Verkehrsvolumen praktisch zwar nur dann erreicht, wenn diese alle Angebote annehmen. Nach den der Bundesnetzagentur in den Unterrichtsverfahren über beabsichtigte Trassenablehnungen vorgelegten Zahlen zur Annahmquote war aber eine Vielzahl kleiner Zugangsberechtigter in der Lage, die geforderte Annahmquote einzuhalten. Der im Vergleich zur Stornierungsquote abweichend gewählte

Schwellenwert ist darauf zurückzuführen, dass sich Stornierungen nur unter deutlich höherem Aufwand vermeiden lassen als die Nichtannahme von Trassenangeboten. So können bspw. Personalengpässe, Probleme mit der Verfügbarkeit von Rollmaterial und Nachfragerückgang oder -ausfall zu Stornierungen führen. Eine Nichtannahme von Trassenangeboten kann dagegen bereits durch eine grundsätzlich bedarfsgerechte Trassenanmeldung vermieden werden.

Schließlich verstößt die von der Beschwerdegegnerin gewählte Form der Ermittlung der Annahmequote auch insoweit nicht gegen Eisenbahnregulierungsrecht, als sie unternehmens- und nicht trassenbezogen erfolgt. Zugangsberechtigte sind grundsätzlich gesamthaft gehalten, Trassen bedarfsgerecht zu bestellen. Gehen sie davon aus, dass sie eine Trasse mit hoher Wahrscheinlichkeit annehmen werden, steht es ihnen offen, einen Nachrang im Zuweisungsverfahren durch die Akzeptanz eines erhöhten Stornierungsentgelts abzuwenden. Für Zugangsberechtigte, die die ihnen unterbreiteten Trassenangebote annehmen, wirkt sich eine derartige Erklärung letztlich nicht aus, sofern sie die angenommene Trasse auch nutzen.

II.2.2.4 Fehlende Begründetheit hinsichtlich des Antrags zu 4. hinsichtlich des Abschnitts 4.2.1.9 lit. e) INB

Die Beschwerde ist hinsichtlich des Antrags zu 4., Abschnitt 4.2.1.9 lit. e) INB für ungültig zu erklären, unbegründet.

Nach § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen.

Der danach für die begehrte Ungültigerklärung der Regulierungsstelle erforderliche Rechtsverstoß liegt nicht vor.

Abschnitt 4.2.1.9 lit. e) INB stellt eine Annexregelung zu den Abschnitten 4.2.1.9 lit. c) und d) der INB dar und ist, so wie diese, rechtmäßig. Es ist weder diskriminierend noch unangemessen, dass unter mehreren Konfliktbeteiligten, die unter Berücksichtigung der Stornierungs- und/oder Annahmequote im Streitbeilegungsverfahren nachrangig sind, derjenige die Kapazität erhält, der die höchste Annahmequote aufweist, und sich bei identischer Annahmequote der Zugangsberechtigte mit der niedrigsten Stornierungsquote durchsetzt. Diese Regelung berücksichtigt, dass diejenigen, die bei der vergleichsweise „einfachen“ Einhaltung der Annahmequote schon nachteilig auffallen, nicht aufgrund besserer Erfolge bei den – größeren Zufälligkeiten unterliegenden – Stornierungsquoten den Vorzug vor denjenigen erhalten, bei denen sich Anmeldungen und Annahmen zum allergrößten Teil entsprechen.

Gebührenhinweis

Gemäß § 69 ERegG erhebt die Regulierungsbehörde für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen. Die Gebühren werden gemäß der am 15.05.2021 in Kraft getretenen Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) festgesetzt. Sollten für diesen Beschluss Gebühren oder Auslagen anfallen, erfolgt deren Geltendmachung gemäß § 77 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Rückfragen im Zusammenhang mit einer möglichen Gebührenerhebung können per E-Mail an das Postfach GebuehrenEisenbahn@BNetzA.de gerichtet werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln erhoben werden.

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Arnade

Kirchhartz

Der Beisitzer Dr. Arnade war zum Zeitpunkt der Unterzeichnung abwesend. Er hat an der Entwurfsfassung mitgewirkt.