



Beschlusskammer 10

BK10-26-0047_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
von Amts wegen und auf Antrag

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

Betroffene zu 1. und Antragstellerin zu 1. (im Folgenden Antragstellerin zu 1.),

und

betreffend die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,

Betroffene zu 2. und Antragstellerin zu 2. (im Folgenden Antragstellerin zu 2.),

zur Teilaufhebung der am 26.03.2025 und 11.12.2025 erteilten Genehmigungen der Entgeltgrundsätze und Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 (Trassenpreissystem 2026) sowie zur Neubescheidung der jeweiligen Genehmigungsanträge,

Hinzugezogene:

1. Anschlussbahn-Servicegesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Sigmund-Bergmann-Straße 15, 03222 Lübbenau/Spreewald, vertreten durch die Geschäftsführung,

2. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Boschetsrieder Straße 69, 81379 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. BBL Logistik GmbH, Entenfangweg 7-9, 30419 Hannover, vertreten durch die Geschäftsführung,
4. BeNEX GmbH, Burchardstraße 21, 20095 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
5. BLG RailTec GmbH, Mainzer Straße 1, 04938 Uebigau – Wahrenbrück, vertreten durch die Geschäftsführung,
6. BLS Cargo Nord NV, Noordersingel 21, 2140 Antwerpen, Königreich Belgien, vertreten durch den Vorstand,
7. boxXpress.de GmbH, Channel 3, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
8. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Marienstraße 18, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
9. ČD Cargo a.s. Niederlassung Deutschland, Niddastraße 98 -102, 60329 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
10. CFL cargo Deutschland GmbH, Am Innenhafen 8-10, 47059 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
11. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
12. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
13. DB Regio AG, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
14. DeltaRail GmbH, Beeskower Straße 10, 15234 Frankfurt (Oder), vertreten durch die Geschäftsführung,
15. dispo-Tf Rail GmbH, Wolfener Straße 32-34, 12681 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
16. ecco rail GmbH, Gautinger Straße 10, 82319 Starnberg, vertreten durch die Geschäftsführung,
17. Eisenbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, vertreten durch die Geschäftsführung,
18. Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH, Am Bahnhof 5, 19322 Wittenberge, vertreten durch die Geschäftsführung,
19. European Sleeper Coöperatie U.A., Vondellaan 144, 3521 GH Utrecht, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,
20. Flex Bahndienstleistungen GmbH, Hainstraße 6, 04109 Leipzig, vertreten durch die Geschäftsführung,

21. FlixTrain GmbH, Friedenheimer Brücke 16, 80639 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
22. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Schmidtstedter Straße 34, 99084 Erfurt, dieses vertreten durch den Präsidenten,
23. Freistaat Sachsen, vertreten durch das Sächsische Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung, Archivstraße 1, 01097 Dresden, dieses vertreten durch die Staatsministerin,
24. go.Rheinland GmbH, Deutzer Allee 4, 50679 Köln, vertreten durch die Geschäftsführung,
25. Havelländische Eisenbahn AG, Bahnhofstraße 2, 14641 Wustermark OT Elstal, vertreten durch den Vorstand,
26. HECTOR RAIL GmbH, Rottstraße 1-3, 44793 Bochum, vertreten durch die Geschäftsführung,
27. HELROM GmbH, Westhafenplatz 1, 60327 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,
28. HLG Holzlogistik & Güterbahn GmbH, Kasseler Straße 28a, 36179 Bebra, vertreten durch die Geschäftsführung,
29. HSL Logistik GmbH, Spaldingstraße 110, 20097 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
30. Hupac Intermodal SA, Viale R. Manzoni 6, 6830 Chiasso, Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch den Verwaltungsrat,
31. IntEgro Verkehr GmbH, Am Bahnhof 2a, 08056 Zwickau, vertreten durch die Geschäftsführung,
32. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden, vertreten durch die Geschäftsführung,
33. Kombirail Europe B.V., Oudelandseweg 33, 3194 AR Hoogvliet – Rotterdam, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,
34. Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin, diese vertreten durch die Senatorin,
35. Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam, dieses vertreten durch den Minister,
36. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover, vertreten durch die Geschäftsführung,
37. Lineas Deutschland GmbH, Mombacher Straße 4, 55122 Mainz, vertreten durch die Geschäftsführung,
38. LOCON Logistik & Consulting AG, Rudower Chaussee 12 / TH D, 12489 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

39. LOKOMOTION Gesellschaft für Schienentraction mbH, Katenbauerstraße 2, 81677 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
40. LTE Germany GmbH, Rothenditmolder Straße 24, 34117 Kassel, vertreten durch die Geschäftsführung,
41. LTE Netherlands B.V., Waalhaven Oostzijde 77, 3087 BM Rotterdam, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,
42. METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Grimmaische Straße 13-15, 04109 Leipzig, vertreten durch die Geschäftsführung,
43. Mindener Kreisbahnen GmbH, Karlstraße 48, 32423 Minden, vertreten durch die Geschäftsführung,
44. mofair e.V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
45. Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft GmbH, Am Bahnhof 2a, 08056 Zwickau, vertreten durch die Geschäftsführung,
46. Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
47. NEB Betriebsgesellschaft mbH, Georgenstraße 22, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
48. NETINERA Deutschland GmbH, Bahnhofplatz 1, 94234 Viechtach, vertreten durch die Geschäftsführung,
49. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
50. Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Rheinberger Straße 95a, 47441 Moers, vertreten durch den Vorstand,
51. Rail Cargo Carrier – Germany GmbH, Nürnberger Straße 34, 85055 Ingolstadt, vertreten durch die Geschäftsführung,
52. Rail Force One Germany GmbH, Zum Portsmouthplatz 26, 47051 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
53. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
54. RheinCargo GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss, vertreten durch die RheinCargo Verwaltungs-GmbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,
55. Rheinische Bahnpersonal- und Verkehrsgesellschaft mbH, Am Brauhof 1, 53721 Siegburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
56. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Alte Bleiche 7, 65719 Hofheim am Taunus., vertreten durch die Geschäftsführung,
57. Rhenus Rail St. Ingbert GmbH, Kaiserstraße 170-174, 66386 St. Ingbert, vertreten durch die Geschäftsführung,

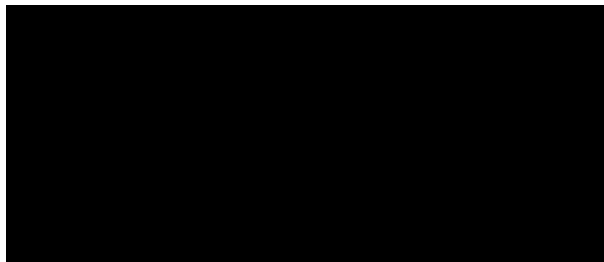
58. SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstraße 1a+b, 47051 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
59. SVG Schienenverkehrsgesellschaft mbH, Hauptstraße 62, 07937 Langenwolschen-
dorf, vertreten durch die Geschäftsführung,
60. Train4Train GmbH, Am Rebstock 4, 37619 Bodenwerder, vertreten durch die Ge-
schäftsführung,
61. TX Logistik AG, Junkersring 33, 53844 Troisdorf, vertreten durch den Vorstand,
62. UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Joseph-Haydn-Straße 4, 76726
Germersheim, vertreten durch die Geschäftsführung,
63. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Kamekestraße 37-39, 50672 Köln,
vertreten durch den Vorstand,
64. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Am Hillenholz 28, 38229 Salzgitter, vertre-
ten durch die Geschäftsführung,
65. Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, Schloßstraße 37, 19053
Schwerin, vertreten durch die Geschäftsführung,
66. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen, vertreten
durch den Vorstand,
67. VIAS GmbH, Stroofstrasse 27, Gebäude-Nr. 5401, 65933 Frankfurt am Main, vertre-
ten durch die Geschäftsführung,
68. Westbahn Management GmbH, Europaplatz 3/Stiege 5, 1150 Wien, Republik Öster-
reich, vertreten durch die Geschäftsführung,
69. Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig, Emilienstraße 15, 04107 Leipzig,
vertreten durch den Vorstand,
70. Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, 59423 Unna, vertreten durch die Ge-
schäftsführung,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin zu 2.:

der Hinzugezogenen zu 1., 6., 10.,
17., 28., 31., 45. und 52.:

der Hinzugezogenen zu 3., 7., 9.,
14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32.,
33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43.,
50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64.



und 67.:

der Hinzugezogenen zu 11., 12.
und 13.:

der Hinzugezogenen zu 21.:

der Hinzugezogenen zu 34. und
35.:

der Hinzugezogenen zu 62.:

der Hinzugezogenen zu 69.:

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 Wolfram Krick und
den Beisitzer Jan Kirchhartz

auf die mündliche Verhandlung vom 25.06.2026

am 22.07.2026

beschlossen:

1. Die Tenorziffer 1. des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 26.03.2025 erlassenen ersten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur wird mit Wirkung ab dem 14.12.2025 zurückgenommen, soweit sie sich auf die Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ in Anlage 5.2 zu den INB 2026 bezieht.

2. Die Tenorziffer 1. des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 11.12.2025 erlassenen zweiten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur wird mit Wirkung ab dem 14.12.2025 zurückgenommen, soweit sie sich auf andere Gegenstände als die ausgewiesenen Fahrplankosten bezieht.
3. Soweit der Beschluss vom 11.12.2025 gemäß Tenorziffer 2. zurückgenommen worden ist, werden die Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 in der in Anlage 1 zu diesem Beschluss ausgewiesenen Höhe mit Wirkung ab dem 14.12.2025 genehmigt.
4. Soweit der Beschluss vom 26.03.2025 gemäß Tenorziffer 1. zurückgenommen worden ist, werden die in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ in Anlage 5.2 zu den INB 2026 enthaltenen Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 in der zuletzt am 13.05.2026 beantragten Fassung genehmigt.
5. Das Verfahren wird, soweit es eine weitergehende Aufhebung der in den vorstehenden Ziffern 1. und 2. genannten Beschlüsse betrifft, eingestellt.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	8
I. Sachverhalt.....	11
II. Gründe	21
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	21
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	22
II.2.1 Zur teilweisen Aufhebung.....	22
II.2.1.1 Tatbestandsvoraussetzungen.....	22
II.2.1.1.1 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB	22
II.2.1.1.2 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Trassenentgelte im engeren Sinne	23
II.2.1.1.3 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Regelstornierungsentgelte und der Entgelte für Nichtstornierung	24
II.2.1.2 Einschränkungen nach § 48 Abs. 2 bis 4 VwVfG nicht zu beachten	24
II.2.1.3 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung der ursprünglichen Genehmigung	25
II.2.1.3.1 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung des ersten Teilbeschlusses.....	26
II.2.1.3.2 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung des zweiten Teilbeschlusses.....	27
II.2.2 Zur Verfahrenseinstellung hinsichtlich einer weitergehenden Aufhebung	31
II.2.3 Zur Sachentscheidung über die Entgelte.....	31
II.2.3.1 Genehmigungspflichtigkeit	31
II.2.3.2 Genehmigungsfähigkeit.....	32
II.2.3.2.1 Zulässige Genehmigungsanträge	32
II.2.3.2.1.1 Wahrung der Antragsfrist und der Formvorgabe.....	32
II.2.3.2.1.2 Zulässige Antragsänderungen.....	32
II.2.3.2.2 Entgeltbildung durch Vollkostenaufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs.....	34
II.2.3.2.2.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs als Ausgangspunkt der Entgeltbildung.....	34
II.2.3.2.2.2 Vollkostenaufschläge.....	35
II.2.3.2.2.2.1 Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit	35
II.2.3.2.2.2.2 Marktausschlusstest.....	36
II.2.3.2.2.3 Keine Anwendung der Trassenpreisbremse	37
II.2.3.2.2.4 In zeitlicher Hinsicht maßgebliche Eingangsgrößen.....	38
II.2.3.2.3 Entgelte im SPNV	39
II.2.3.2.3.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs im SPNV	41
II.2.3.2.3.2 Vollkostenaufschläge im SPNV	42
II.2.3.2.4 Entgelte im SPfV.....	50
II.2.3.2.4.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPfV	50

II.2.3.2.4.2	Vollkostenaufschläge im SPFV	51
II.2.3.2.5	Entgelte im SGV	52
II.2.3.2.5.1	Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs im SGV	53
II.2.3.2.5.2	Vollkostenaufschläge im SGV	53
II.2.3.2.6	Übergreifende Prüf- und Entgeltbildungsaspekte	54
II.2.3.2.6.1	Keine Unangemessenheit gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV	54
II.2.3.2.6.1.1	Kein unzulässiger Preissprung	56
II.2.3.2.6.1.2	Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere (PKS)	57
II.2.3.2.6.1.3	Zum Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs im SGV	59
II.2.3.2.6.2	Förderung SGV und SPFV	60
II.2.3.2.7	Stornierungsentgelte	60
II.2.3.2.8	Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten	61
II.2.3.2.9	Einhaltung der Kostendeckungspflicht	64
II.2.3.2.10	Darlegung der Entgeltgrundsätze	67
Gebührenhinweis		68
Rechtsbehelfsbelehrung		68
Anlage 1 – Genehmigte Entgelte		69
a) DB InfraGO AG		69
b) DB RegioNetz Infrastruktur GmbH		78

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag	16
Tabelle 2 – Genehmigte Entgelte im SPNV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	40
Tabelle 3 – Genehmigte Entgelte im SPNV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	41
Tabelle 4 – uKZ im SPNV Antragstellerin zu 1. und zu 2. [€/Trkm]	41
Tabelle 5 – Vollkostenaufschläge SPNV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	43
Tabelle 6 – Vollkostenaufschläge SPNV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	44
Tabelle 7 – Genehmigte Entgelte im SPFV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	50
Tabelle 8 – Genehmigte Entgelte im SPFV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	50
Tabelle 9 – uKZ im SPFV Antragstellerin zu 1. und zu 2. [€/Trkm]	51
Tabelle 10 – Vollkostenaufschläge SPFV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	51
Tabelle 11 – Vollkostenaufschläge SPFV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	51
Tabelle 12 – Genehmigte Entgelte im SGV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	52
Tabelle 13 – Genehmigte Entgelte im SGV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	53
Tabelle 14 – uKZ im SGV Antragstellerin zu 1. und zu 2.[€/Trkm]	53
Tabelle 15 – Vollkostenaufschläge SGV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]	53
Tabelle 16 – Vollkostenaufschläge SGV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]	54
Tabelle 17 – Preissteigerungen in Wettbewerbsmärkten	57
Tabelle 18 – Wettbewerbsentwicklung im SGV	58
Tabelle 19 – Wettbewerbsentwicklung im SPFV	58
Tabelle 20 – Referenzerlös der Antragstellerin zu 1. gemäß Genehmigung BK	62
Tabelle 21 – Sonstigen Entgelte Antragstellerin zu 1. gemäß Genehmigung BK	63
Tabelle 22 – Referenzerlös der Antragstellerin zu 2. gemäß Genehmigung BK	63
Tabelle 23 – Sonstigen Entgelte Antragstellerin zu 2. gemäß Genehmigung BK	63
Tabelle 24 – Einhaltung Kostendeckungspflicht Antragstellerin zu 1.	65
Tabelle 25 – Einhaltung Kostendeckungspflicht Antragstellerin zu 2.	66

I. Sachverhalt

Die Antragstellerin zu 1. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG (DB AG). Die DB AG steht zu einhundert Prozent im Eigentum des Bundes. Die Antragstellerin zu 2. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Antragstellerin zu 1. Die beiden Antragstellerinnen betreiben die beiden mit Abstand größten Schienennetze einschließlich von Personenbahnsteigen in der Bundesrepublik Deutschland und erbringen dabei die Leistungen des sogenannten Mindestzugangspakets. Für die Erbringung des Mindestzugangspakets erheben die beiden Antragstellerinnen Entgelte.

Die Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspakets einschließlich der Entgeltgrundsätze (das sog. Trassenpreissystem, TPS) unterliegen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) einer Genehmigungspflicht. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der gesetzlichen Entgeltbildungsvorgaben entspricht.

Zu den gesetzlichen Preisbildungsgrundsätzen gehört u. a. die sog. Trassenpreisbremse für Trassenentgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Danach sind die Trassenentgelte für den SPNV grundsätzlich um eine festgesetzte jährliche Änderungsrate gegenüber den Trassenentgelten der Netzfahrplanperiode 2020/2021 anzupassen. In den Verfahren zur Genehmigung des TPS 2025 der beiden Antragstellerinnen, das von der Beschlusskammer unter dem Geschäftszeichen BK10-23-0400_E geführt wurde, wurde die Anwendbarkeit der Trassenpreisbremse von den beiden Antragstellerinnen sowie von einer Vielzahl der Hinzugezogenen u. a. mit Blick auf die unionsrechtlichen Vorgaben zur Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers bestritten. Die Beschlusskammer genehmigte das TPS 2025 mit Beschluss vom 22.03.2024 letztlich unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse. Gegen diesen Beschluss ersuchten beide Antragstellerinnen sowie eine Vielzahl von Zugangsberechtigten Rechtsschutz beim Verwaltungsgericht (VG) Köln.

Zu den gesetzlichen Preisbildungsgrundsätzen gehört zudem die Vorgabe, dass der Referenzerlös die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) nicht übersteigen darf und der erwartete Erlös die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets nicht unterschreiten darf. Der Referenzerlös ergibt sich dabei aus den genehmigten Trassenpreisen und den im Verfahren zur Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK) festgelegten Referenzmengen (Betriebsleistungen). Die Festlegung der für die zweite Regulierungsperiode relevanten AGKs für die Antragstellerinnen erfolgte mit Beschlüssen der Beschlusskammer vom 15.08.2022 (BK10-22-0023_E) und vom 07.03.2023 (BK10-22-0376_E).

Mit Beschluss vom 04.10.2024 legte die Beschlusskammer die OGK 2026 der Antragstellerin zu 1. auf 7.382 Mio. EUR fest (BK10-24-0058_E), davon 7.090 Mio. EUR endgültig und 292 Mio. EUR vorläufig. Mit gleichem Beschluss wurde für die Antragstellerin zu 2. eine OGK von 94,3 Mio. EUR festgelegt.

Für das TPS 2026 stellten die Antragstellerinnen ihre ursprünglichen Genehmigungsanträge am 11.10.2024. Die damals gestellten Hauptanträge zielten auf eine Erhöhung der Trassenpreise im Nahverkehr von 23,5 %. Die Steigerung knüpfte jeweils an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel an. Die Beschlusskammer führte das Genehmigungsverfahren unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E.

Das VG Köln legte im von den Antragstellerinnen hinsichtlich des TPS 2025 angestrebten Eilverfahren mit Beschluss vom 06.11.2024, Az. 18 L 678/24, dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Fragen zur Vereinbarkeit der Trassenpreisbremse mit dem Unionsrecht vor.

Mit Beschluss vom 19.02.2025, Gz. BK10-25-0024_E, legte die Beschlusskammer auf entsprechende Verpflichtung durch das VG Köln hin die OGK der Antragstellerin zu 1. auf nunmehr 7.841,45 Mio. EUR fest.

Mit erstem Teilbeschluss vom 26.03.2025 traf die Beschlusskammer zum TPS 2026 folgende Entscheidung:

1. *„Unter Ausnahme*

- *der Trassenentgelte (Anlage 5.3 zu den INB 2026),*
- *der Regelungen zur Höhe der Neuverkehrsnachlässe (INB 2026 Ziffer 5.2.6.1 Abs. 8) und zur Höhe der Punkt-zu-Punkt-Nachlässe (INB 2026 Ziffer 5.2.6.2 Abs. 6),*
- *der 20-Stunden Regelung (INB 2026 Ziffer 5.6.3.2),*
- *der Entgelte für Nichtstornierung (INB 2026 Ziffer 5.6.3.3, Anlage 5.3 zu den INB 2026) und*
- *der Regelstornierungsentgelte (INB 2026 Ziffer 5.6.4.1, Anlage 5.3 zu den INB 2026)*

werden die übrigen Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 gemäß Anlage 1 (Hauptantrag) zum Genehmigungsantrag in der Fassung vom 19.03.2025 nach folgenden Maßgaben genehmigt:

- *INB 2026 Ziffer 5.6.4 wird wie folgt gefasst (Darstellung der Unterstreichung nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):*

5.6.4 Maluszahlungen für Stornierungen

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung.

- *Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1).*
- *Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2).*
- *Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung.*

Diese Regelungen gelten grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.

Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Gleiches gilt für den Fall, dass die nicht nur unerhebliche Einschränkung außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB aufgetreten ist und es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt, die den unter Ziffer 4.2.4 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1).

- *INB 2026 Ziffer 5.7.2.2.2 wird wie folgt gefasst (Darstellung der Streichung und Unterstreichung nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):*

5.7.2.2.2. Anreizrelevante Züge

Im Anreizsystem werden alle Züge im Geltungsbereich dieser INB berücksichtigt, es sei denn, es handelt sich um Trassen, die von bzw. im Auftrag der DB InfraGO AG bzw. der RNI genutzt werden. Des Weiteren sind Zugfahrten des SGV mit einem konstruierten und vom EVU angenommenen Laufweg kleiner als 20 Trkm ausgenommen.

Ferner sind nur die Verspätungskodierungen für die ARS-Abrechnung relevant, welche entweder der Verspätungs-Verursacher-Kategorie „N“ oder „E“ im Rahmen des Kodierungsprozesses zugeordnet wurden. Verspätungskodierungen, die der Kategorien „O“ oder „F“ zugeordnet sind, werden im Anreizsystem nicht berücksichtigt.

Übersicht der Verspätungs-Verursacher-Kategorien:

N = Verspätung durch Netz verursacht

E = Verspätung durch betroffenen Zug des EVU selbst verursacht

O = Kodierung ist nicht abrechnungsrelevant

F = durch ~~ein anderes~~ EVU erlittene Folgeverspätung

2. *Soweit es die Genehmigung der Regelungen in INB 2026 Ziffern 5.6.4 und 5.7.2.2.2 im Übrigen anbelangt, wird der Antrag abgelehnt.*
3. *Soweit es die Genehmigung der Trassenentgelte (Anlage 5.3 zu den INB 2026), der Regelungen zur Höhe der Neuverkehrsnachlässe (INB 2026 Ziffer 5.2.6.1 Abs. 8) und zur Höhe der Punkt-zu-Punkt-Nachlässe (INB 2026 Ziffer 5.2.6.2 Abs. 6), der 20-Stunden Regelung (INB 2026 Ziffer 5.6.3.2), der Entgelte für Nichtstornierung (INB 2026 Ziffer 5.6.3.3, Anlage 5.3 zu den INB 2026) und der Regelstornierungsentgelte (INB 2026 Ziffer 5.6.4.1, Anlage 5.3 zu den INB 2026) anbelangt, wird darüber per weiterem Teilbeschluss entschieden werden.“*

Mit Blick auf zwischenzeitlich erfolgte ERegG-Änderungen hob die Beschlusskammer am 05.12.2025 gegenüber der Antragstellerin zu 1. die OGK-Beschlüsse vom 04.10.2024 und vom 19.02.2025 auf.

Mit Schreiben vom 08.12.2025 beantragten die Antragstellerinnen für das TPS 2026 Entgelte mit einer Entgeltsteigerung im SPNV von 12,1 %. Die Entgeltbildung im SPNV richtete sich u. a. am Vollkostendeckungsbeitrag des SPNV an den gesamten Vollkosten das Jahres 2017 aus und überträgt diesen Anteil auf das aktuelle Erlösniveau. Der Ansatz fußt auf dem Zwischenstand eines Gutachtens der IGES Mobility GmbH (IGES). Die Antragstellerinnen legten ihren Anträgen dabei einen einheitlichen Vollkostendeckungsbeitragssatz zugrunde. Die ursprünglich gestellten Hauptanträge, die auf eine Erhöhung der Trassenpreise im Nahverkehr von 23,5 % zielten, wurden als Hilfsantrag I. weiter verfolgt.

Die Beschlusskammer legte am 10.12.2025 die OGK der Antragstellerin zu 1. erneut fest, und zwar nunmehr in Höhe von 6.991 Mio. EUR, Gz. BK10-25-0600_E.

Mit zweitem Teilbeschluss vom 11.12.2025 (Gz. BK10-24-0396_E) genehmigte die Beschlusskammer die Entgelte des TPS 2026 unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse. Den in Tenorziffer 1. des genannten Beschlusses genehmigten Entgelten des SPNV lag eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV der Netzfahrplanperiode 2020/2021 von viermal 1,8 % bis zur Netzfahrplanperiode 2024/2026 und eine einmalige Entgeltsteigerung um 3,0 % zur Netzfahrplanperiode 2025/2026 zugrunde. Diese Entgelte entsprachen denjenigen, die die Antragstellerinnen nach ihren Hilfsanträgen II. zur Genehmigung gestellt haben. Haupt- und Hilfsantrag zu I. wurden wegen der fehlenden Vereinbarkeit mit der Trassenpreisbremse als nicht genehmigungsfähig gewertet und abgelehnt.

Der Tenor des Beschlusses lautete wie folgt:

1. *„Die Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 werden in der in Anlage 1 zu diesem Beschluss ausgewiesenen Höhe genehmigt.*
2. *Die mit Teilbeschluss vom 26.03.2025 erteilte Genehmigung der Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 wird widerrufen, soweit die Entgeltgrundsätze*
 - a. *in Abschnitt 5.6.4 der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) der Einführung einer entgeltfreien Stornierungsmöglichkeit zwischen dem 15.12.2025 und dem 19.12.2025 und*
 - b. *in Abschnitt 5.6.5.1.1 der INB der Aufnahme einer zusätzlichen Verspätungsursache in den Wirkungsbereich der automatischen Minderung**entgegenstehen.*
3. *Die Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 werden entsprechend der Anlage 1 zum Genehmigungsantrag vom 11.10.2024 einschließlich der mit Schreiben*
 - *vom 02.09.2025 zu Abschnitt 5.6.5.1.1 der INB,*
 - *vom 16.10.2025 zu Abschnitt 5.6.2.3 der INB,*
 - *vom 21.11.2025 und 01.12.2025 zu Abschnitt 5.6.3.3 der INB, Abschnitt 5.6.4 der INB – soweit die Einführung einer entgeltfreien Stornierungsmöglichkeit zwischen dem 15.12.2025 und dem 19.12.2025 betroffen ist – und Anlage 5.6.2.3 zu den INB**vorgenommenen Änderungen genehmigt, soweit über die Grundsätze noch nicht mit Teilbeschluss vom 26.03.2025 entschieden bzw. soweit die erteilte Genehmigung gemäß vorstehender Tenorziffer 2. widerrufen wurde.*
4. *Zugunsten der Antragstellerin zu 2. wird eine Kostenunterdeckung gemäß § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG zugelassen.*
5. *Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.“*

Der Referenzerlös 2026 aus dem Basisentgelt der Antragstellerin zu 1., der sich aus den genehmigten Trassenpreisen 2026 und den Referenzmengen (Betriebsleistungen) des Jahres 2023 sowie der sonstigen Entgeltkomponenten (u.a. Stornierungserlöse, Nachlässe auf Trassenentgelte) ergibt, beläuft sich im Hauptantrag und identisch im Hilfsantrag II. auf rund 6.956 Mio. EUR. Der Referenzerlös 2026 inkl. der sonstigen Entgeltkomponenten beläuft sich bei

der Antragstellerin zu 2. im genehmigten Hilfsantrag II. auf rund 83,8 Mio. EUR und im Hauptantrag auf rund 90,6 Mio. EUR.

Auch gegen den Beschluss zur Genehmigung des TPS 2026 ersuchten die Antragstellerinnen sowie eine Vielzahl von Zugangsberechtigten Rechtsschutz beim VG Köln.

Der EuGH entschied mit Urteil vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, dass die Trassenpreisbremse unionsrechtswidrig ist. Er führte u. a. aus, dass der Infrastrukturbetreiber aufgrund der Unabhängigkeitsvorgaben der RL 2012/34/EU über einen gewissen Spielraum bei der Entgeltbildung verfügen müsse; dass nach der Trassenpreisbremse die Dynamisierung nur „für Durchschnittspreise“ des SPNV festgelegt werde, sei kein ausreichender Spielraum.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen hat die Beschlusskammer am 25.03.2026 von Amts wegen das vorliegende Verfahren zur möglichen Aufhebung des o. g. Beschlusses vom 11.12.2025 und zur Neubescheidung des TPS 2026 (und parallel ein vergleichbares Verfahren zum TPS 2025, Gz.: BK10-26-0046_E) eingeleitet und darüber am selben Tag auf der Internetseite der Bundesnetzagentur (www.bnetza.de) informiert. Aufgrund der Überschneidung des vorliegenden Verfahrens mit dem Verfahren unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E hat die Beschlusskammer die Hinzuziehungen aus dem abgeschlossenen Verfahren zum TPS 2026 auf das hiesige Verfahren übergeleitet.

Mit Schreiben vom 02.04.2026 hat die Beschlusskammer im Zusammenhang mit verschiedenen an die Verfahrensbeteiligten gerichteten Anmerkungen und Fragen das Verfahren auf die (mit Beschluss vom 26.03.2025 erteilte) Genehmigung von Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB 2026 erweitert.

Mit Schreiben vom 23.04.2026 haben die Antragstellerinnen die Aufhebung der Genehmigung des TPS 2026 angeregt und erstmalig Anträge zur Neugenehmigung der Entgelte gestellt. In den Entgeltanträgen hat die Antragstellerin zu 1. gegenüber den genehmigten Entgelten des TPS 2026 im Ursprungsverfahren, Gz. BK10-24-0396_E, Erhöhungen für den SPNV (+9,1%) und Entlastungen beim SPFV (-17,1%) und beim SGV (-11,7%) vorgesehen. Der Referenzerlös aus Trassenentgelten und sonstigen Entgeltkomponenten der Antragstellerin zu 1. beläuft sich auf rund 6.954 Mio. EUR. Die Antragstellerin zur 2. hat Erhöhungen beim SPNV (+10,6%), SPFV (+9,6%) und SGV (+7,6%) vorgesehen. Der Referenzerlös aus Trassenentgelten und sonstigen Entgeltkomponenten der Antragstellerin zu 2. beläuft sich auf rund 92,5 Mio. EUR.

Eine Übersicht der eingereichten Antragsunterlagen ist der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag

Beschreibung	Anlage
Anlage 5.3 zu den INB 2026 („Liste der Entgelte“)	Anlage 1
Mastermodelle TPS 2026	Anlage 1
Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter in Deutschland	Anlage A

Die Beschlusskammer hat die beantragten Entgelte am 07.05.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und eine Frist bis zum 22.05.2026 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten. Insgesamt sind 70 Personen oder Personenvereinigungen auf Antrag hinzugezogen worden (einschließlich übergeleiteter Hinzuziehungen).

Auf Nachfrage seitens der Beschlusskammer haben die Antragstellerin mit Schreiben vom 13.05.2026 mitgeteilt, dass (neue) Gutachten zur Bestimmung der Elastizitäten im SGV und SPFV finalisiert seien. Die entsprechenden Gutachten haben sie dem Schreiben angefügt und

dazu ausgeführt, sie wollten die Gutachten erst in das Verfahren zum TPS 2028 einbringen. Änderungen der Entgelthöhen durch eine rückwirkende Anwendung der neuen Gutachten seien zu vermeiden. Die betroffenen Zugangsberechtigten hätten keine Möglichkeit gehabt, sich auf die wirtschaftlichen Auswirkungen durch Rückstellungen o.ä. vorzubereiten.

Mit Schreiben vom 13.05.2026 haben die Antragstellerinnen zudem eine Änderung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ in Anlage 5.2 zu den INB 2026 beantragt.

Mit E-Mail vom 09.06.2026 haben die Antragstellerinnen den Endbericht des Gutachtens „Vollkostenaufschläge im SPNV“ der IGES Mobility GmbH (sog. IGES-Gutachten) in das Verfahren eingeführt.

Am 25.06.2026 hat die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt.

Mit Schreiben vom 29.06.2026 hat die Beschlusskammer die bereits zuvor geäußerte Auffassung bekräftigt, dass die Entgeltbildung innerhalb des SPNV für die Antragstellerin zu 1. dergestalt umzustellen sei, dass die Entgeltniveaus je Bundesland an die jeweils zuvor geltenden Niveaus aus dem Entgelt für Schienenwege (bis zum TPS 2024 noch ohne Bahnsteige) und dem Entgelt für Personenbahnsteige (bis zum TPS 2024 noch Teil des Stationsentgeltes) anknüpfen müssten, damit sich im Verhältnis zwischen den Bundesländern keine unbegründeten Verwerfungen zum Status quo ergäben.

Mit Schreiben vom 02.07.2026 haben die Antragstellerinnen aktualisierte Entgeltanträge gestellt. Die Antragstellerin zu 1. hat ihren Antrag vom 02.07.2026 mit Schreiben vom 08.07.2026 erneut aktualisiert.

In dem Entgeltantrag in der Fassung vom 08.07.2026 hat die Antragstellerin zu 1. gegenüber den genehmigten Entgelten des TPS 2026 im Ursprungsverfahren, Gz. BK10-24-0369_E, Erhöhungen beim SPNV (+9,2%) und Entlastungen beim SPFV (-17,0%) und beim SGV (-11,5%) vorgesehen. Zudem hat die Antragstellerin zu 1. die Entgeltbildung für die Entgelte des SPNV der einzelnen Bundesländer im Sinne des Schreibens der Beschlusskammer vom 29.06.2026 umgestellt. Der Referenzerlös aus Trassenentgelten und sonstigen Entgelten der Antragstellerin zu 1. beläuft sich auf rund 6.954 Mio. EUR. Dabei sind die Erlöse aus Trassenentgelten um rund 2 Mio. EUR höher als im Antrag vom 23.04.2026, die Erlöse aus sonstigen Entgeltkomponenten (hier aufgrund von Nachlässen auf Trassenentgelte wegen Baumaßnahmen) rund 2 Mio. EUR niedriger. Gegenüber dem Antrag vom 02.07.2026 ist der Referenzerlös (Trassenentgelte und sonstige Entgeltkomponenten) leicht niedriger (6.954 Mio. EUR statt zuvor 6.956 Mio. EUR) und im Ergebnis in gleicher Höhe wie in dem Antrag vom 23.04.2026. Die Antragstellerin zur 2. hat Erhöhungen beim SPNV (+10,8%) und nunmehr Absenkungen beim SPFV (-18,3%) und SGV (-14,1%) vorgesehen. Der Referenzerlös aus Trassenentgelten und sonstigen Entgelten der Antragstellerin zu 2. beläuft sich auf rund 92,1 Mio. EUR.

Die Antragstellerinnen beantragen,

die in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ enthaltenen Entgeltgrundsätze in Anlage 5.2 zu den INB 2026 in der am 13.05.2026 übersandten Fassung zu genehmigen.

Die Antragstellerin zu 1. beantragt zudem sinngemäß,

die in Anlage 1 (Fassung vom 08.07.2026) zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte rückwirkend mit Geltung ab dem 14.12.2025 zu genehmigen.

Die Antragstellerin zu 2. beantragt zudem sinngemäß,

die in Anlage 1 (Fassung vom 02.07.2026) zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte rückwirkend mit Geltung ab dem 14.12.2025 zu genehmigen.

Zusätzlich beantragen die Antragstellerinnen die förmliche Beteiligung der in Anlage A zum Genehmigungsantrag genannten Zugangsberechtigten gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG sowie die förmliche Beteiligung der für die Lastfahrten SPNV zuständigen Aufgabenträger der Bundesländer. Hilfsweise beantragen die Antragstellerinnen die förmliche Zustellung der Beschlüsse an die zuvor aufgeführten Zugangsberechtigten und Aufgabenträger.

Die Hinzugezogenen haben im Verfahren umfangreich Stellung genommen. Die Hinzugezogenen zu 3., 7., 9., 14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32., 33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64. und 67. führen mit Schreiben vom 31.03.2026 und 23.04.2026 zunächst aus, dass nicht auf eine gerichtliche Entscheidung zugewartet werden solle, sondern die Beschlusskammer das TPS 2026 zeitnah neu bescheiden möge. Das der Beschlusskammer zustehende Ermessen sei auf Null reduziert, ein Festhalten an der Genehmigung sei schlechthin unerträglich. Sollte die Beschlusskammer zu einem anderen Ergebnis gelangen, wäre im Rahmen der Ermessensausübung von einer Antizipierung der anhängigen gerichtlichen Verfahren gegen die Genehmigung anzusehen. Ein Vertrauensschutz zugunsten des SPNV bestehe nicht. Maßgeblich sei vielmehr einzig die materielle Rechtskonformität der Trassenentgelte. Mit Schreiben vom 15.05.2026, 10.06.2026 und 19.06.2026 weisen sie auf Antragsabweichungen des Antrags vom 23.04.2026 gegenüber den Angaben der Antragstellerinnen im Eilverfahren vor dem VG Köln hin und äußern zudem Zweifel an der Zulässigkeit der Antragsänderungen vom 08.12.2025 im Ursprungsverfahren, Gz. BK10-24-0396_E, mit denen die Ergebnisse des „IGES-Gutachtens“ in das Verfahren eingeführt werden sollten. Die Hinzugezogenen äußern zudem Kritik an dem Gutachten. Das Gutachten schone den SPNV. Zudem würde bei einer gemeinsamen Betrachtung von SPFV und SGV nicht berücksichtigt, dass der SGV Betriebsleistung verlöre. Die Kritik bekräftigen die Hinzugezogenen im Schreiben vom 09.07.2026.

Die Hinzugezogene zu 8. betont in ihrer Stellungnahme vom 31.03.2026 die großen Herausforderungen für den SPNV, sollten die Trassenpreise dort deutlich ansteigen. Es gäbe weiterhin Gründe, die für einen Vertrauensschutz bezüglich der ursprünglich genehmigten Entgelte im SPNV sprächen. Es solle zudem schnell Klarheit bei den Trassenentgelten geschaffen werden. Mit Schreiben vom 23.04.2026 vertritt die Hinzugezogene zu 8. die Ansicht, dass die Rücknahme der SPNV-Entgeltgenehmigung im Ermessen der Beschlusskammer liege und es somit keine Ermessensreduzierung auf Null gebe. Die Regulierungsbehörde könne zudem mit Blick auf § 35 Abs. 6 Satz 4 ERegG keine Entgeltgenehmigungsentscheidung erlassen, die gegenüber der ursprünglichen Entgeltgenehmigungsentscheidung rückwirkend höhere Trassenentgelte anordne. Die Hinzugezogene äußert mit Stellungnahme vom 19.06.2026 zudem Kritik an dem IGES-Gutachten. Um Subventionen korrigierte Preiselastizitäten im SPNV seien höher als im IGES-Gutachten angegeben. Subventionen seien beim SGV nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die Elastizitäten im SPFV seien vermutlich (trassenpreissenkend) zu hoch angesetzt und subventionierten „ineffiziente“ Markteintritte (im SPFV) quer. Mit Stellungnahme vom 24.06.2026 führt die Hinzugezogene zu 8.erneut aus, dass keine Ermessensreduzierung auf Null vorläge. Es bestehe keine Verpflichtung, die Genehmigung aufzuheben. Das IGES-Gutachten leide an einer inkonsistenten Behandlung von Subventionen, zudem werde die Preisabhängigkeit der Elastizitäten ignoriert. Die Herausnahme des SPNV aus der Ramsey-Systematik führe zu willkürlichen Elastizitäten. Zudem fehle es an einer gesetzlichen Grundlage für den Ansatz des IGES-Gutachtens. Mit Stellungnahme vom 15.07.2026 führt die

Hinzugezogene zu 8. erneut aus, dass keine Rücknahme und Neubescheidung mit höheren Entgelten für den SPNV erfolgen solle. Die im IGES-Gutachten beschriebene Methodik zur Preisbildung im SPNV sei nicht mit europäischen Richtlinienvorgaben vereinbar. Die beantragten Trassenentgelte seien keinesfalls rechtskonform und nicht genehmigungsfähig.

Die Hinzugezogene zu 11. äußert mit Schreiben vom 27.03.2026, 21.04.2026 und 17.06.2026, dass eine Aufhebung der bestehenden Entgeltgenehmigungen und Neufestsetzung unverzüglich erfolgen solle. Eine Entscheidung des VG Köln solle nicht abgewartet werden. Sie trägt zudem vor, dass neue Elastizitätsgutachten des SGV aufgrund vorliegender Mängel noch nicht in Ansatz zu bringen seien.

Die Hinzugezogenen zu 12. führt mit Schreiben vom 30.03.2026 und 17.06.2026 aus, dass sie die (am 23.04.2026) vorgelegten Entgeltanträge begrüße. Sie führten das Entgeltniveau des SPNV auf ein vertretbares Maß zurück. Eine zügige Rücknahme und Neubescheidung der Entgelte unterstütze sie.

Die Hinzugezogene zu 13. führt mit Stellungnahme vom 17.06.2026 aus, dass Erhöhungen der Entgelte im SPNV sowohl auf Seiten der Aufgabenträger als auch bei den Verkehrsunternehmen zu nicht kalkulierbaren Risiken führen würden. Der Deckungsbeitrags-Ansatz der Antragstellerinnen könnte allerdings einen möglichen Referenzpunkt darstellen. Es sei aber wesentlich, dass das Vorgehen mit den Entgeltbildungsvorschriften des Unionsrechts und des ERegG vereinbar sei. Zudem sollten die bisherigen relativen Belastungen zwischen den Bundesländern beim SPNV unverändert bleiben.

Die Hinzugezogene zu 19. betont mit Schreiben vom 10.06.2026 die Notwendigkeit von Planungssicherheit. Es sei von größtem Interesse, ein Ergebnis zu produzieren, das sodann tatsächlich Bestand habe.

Die Hinzugezogene zu 21. nimmt mit Schreiben vom 31.06.2026, 23.04.2026, 15.06.2026 und 08.07.2026 Stellung. Die Einleitung der Beschlusskammerverfahren werde begrüßt. Eine Entscheidung des VG Köln müsse nicht abgewartet werden. Die Trassenentgelte sowohl im SPNV wie SGV seien neu und niedriger zu bestimmen. Die neuen Elastizitätsgutachten (beim SPNV) seien von den Antragstellerinnen zu Recht nicht in Ansatz gebracht worden. Mit Bezug auf die Entgeltbildung im SPNV auf Grundlage des IGES-Gutachtens sei positiv zu sehen, dass alle Verkehrsdienste prozentual an der Steigerung der Fixkosten beteiligt würden. Fraglich sei allerdings, warum die Antragsumstellung auf die neue Systematik im Ursprungsverfahren, BK10-24-0396_E, mit den Anträgen am 08.12.2025 zulässig gewesen sein soll. Zu dem Antrag der Antragstellerin zu 1. vom 02.07.2026 führt die Hinzugezogene zu 21. aus, dass die Erhöhung des Referenzerlöses als auch des Gesamterlöses gegenüber dem Antrag vom 23.04.2026 nicht nachvollziehbar seien. Auf Basis der etablierten Entscheidungspraxis der Beschlusskammer sei die Antragsänderung unzulässig.

Die Hinzugezogene zu 44. führt mit Schreiben vom 31.03.2026 aus, dass die Beschlusskammer nicht auf eine Entscheidung des VG Köln warten solle. Entscheidend sei darüber hinaus, ein Ergebnis zu produzieren, was Bestand habe.

Die Hinzugezogenen zu 49. spricht sich mit Schreiben vom 31.03.2026, 23.04.2026 und 15.06.2026 für eine schnellstmögliche Neugenehmigung aus. Sie führt zudem aus, es liege eine Ermessensreduzierung auf Null vor. Eine Antizipation der Ausgänge der laufenden Gerichtsverfahren sei nicht zielführend. Die Ergebnisse des EuGH-Urteils und die darin ausgesprochene Rechtswidrigkeit der SPNV-Trassenpreisbremse solle als Basis für eine Neugenehmigung dienen. Vertrauensschutz für den SPNV bestehe nicht. Das neue Elastizitätsgutachten für den SGV sei wegen vorhandener Mängel für die Neugenehmigung nicht zu

verwenden. Die Entgeltbildungslogik beim SPNV sei mathematisch nachvollziehbar. Der Ansatz bilde aber wieder einen politischen Konsens ab und basiere nicht auf tatsächlichen Marktragfähigkeiten.

Die Hinzugezogenen zu 63. führt mit Schreiben vom 27.03.2026 aus, dass die Einleitung der Verfahren begrüßt werde. Das Urteil des EuGH beantworte die Vorlagefrage des VG Köln zweifelsfrei.

Mit Schreiben vom 10.07.2026 ist der Eisenbahninfrastrukturbeirat gemäß § 79 Abs. 2 ERegG zur beabsichtigten Entscheidung angehört worden. Die Hinzugezogene zu 35. hat, vertreten durch den Minister für Infrastruktur und Landesplanung, als Mitglied des Eisenbahninfrastrukturbeirats dahingehend Stellung genommen, dass eine Erhöhung der Trassenentgelte für den SPNV um neun Prozent eine ernsthafte Gefahr für die Aufrechterhaltung des bestehenden SPNV-Angebots darstelle. Die Finanzierung im SPNV sei auf der Grundlage der gesetzlich festgelegten Regionalisierungsmittel in Verbindung mit dem ERegG geplant worden. Die Beschlusskammer müsse den Vertrauensschutz der Bundesländer und SPNV-Aufgabenträger bei der Neufestsetzung des TPS 2026 in besonderem Maße beachten. Die Trassenpreisbremse sei das Ergebnis eines Kompromisses zwischen Bund und Ländern, um die Länder vor übermäßigen Preissteigerungen zu schützen. Bis der Bundesgesetzgeber eine neue, unionsrechtskonforme Regelung geschaffen habe, fehle es an einer tragfähigen Rechtsgrundlage für die Festsetzung von Trassenpreisen.

Dem Bundeskartellamt ist i. S. d. § 9 Abs. 3 BEVVG mit Schreiben vom 13.07.2026 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. Das Bundeskartellamt hat sich mit Schreiben vom 14.07.2026 dahingehend geäußert, es bleibe im Hinblick auf die Erwägungen der Beschlusskammer in dem übermittelten Beschlussentwurf zur Anwendung von Art. 102 AEUV im regulierungsrechtlichen Genehmigungsverfahren und zur Preis-Kosten-Schere bei seinen Ausführungen in der Stellungnahme zum Ausgangsbescheid vom 10.12.2025.

Die Entscheidung ist behördenintern mit der Abteilung Eisenbahnen abgestimmt worden.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die ursprünglichen Beschlüsse zur Genehmigung des TPS 2026 vom 26.03.2025 (erster Teilbeschluss) und 11.12.2025 (zweiter Teilbeschluss), Geschäftszeichen BK10-24-0396_E, auf die Ausführungen unter Ziffer II. sowie auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

II. Gründe

Die Entscheidung, die Genehmigung des TPS 2026 im tenorierten Umfang aufzuheben und dieses im tenorierten Umfang neu zu genehmigen, ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell rechtmäßig (hierzu unter II.2).

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist hinsichtlich der Teilaufhebung § 48 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und hinsichtlich der Neugenehmigung § 45 ERegG.

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 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 die Verfahrenseinleitung am 25.03.2026 sowie die beantragten Entgelte am 07.05.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat mit Blick auf die Veröffentlichung der beantragten Entgelte eine Frist bis zum 22.05.2026 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Die Unternehmen, die bereits im Verfahren BK10-24-0396_E hinzugezogen waren, sind wegen der Überschneidung mit dem Ausgangsverfahren auf das neue Verfahren übergeleitet worden. Zudem hat die Beschlusskammer verschiedenen neuen Hinzuziehungsanträgen stattgegeben. Insgesamt sind 70 Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen worden.

Die weitere Beteiligung einer Vielzahl von Zugangsberechtigten sowie aller Aufgabenträger im SPNV aufgrund des entsprechenden und analog zu den Vorjahren gestellten Antrages der Antragstellerinnen war weder gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 noch Abs. 3 Nr. 3 ERegG oder § 13 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zulässig bzw. erforderlich. Zur Begründung wird vollumfänglich auf die Ausführungen der Beschlusskammer im Beschluss vom 31.03.2020 (BK10-19-0178_E, dort S. 24 f.) verwiesen.

Von der wie im Ausgangsverfahren hilfsweise beantragten Zustellung der Beschlüsse an die Vielzahl von Zugangsberechtigten sowie an alle Aufgabenträger sieht die Beschlusskammer ab. Maßgeblich sind dafür die im Verfahren BK10-24-0396_E im ersten Teilbeschluss auf S. 17f. dargestellten Erwägungen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Zur Anhörung der Beteiligten ist u. a. eine öffentliche mündliche Verhandlung nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG durchgeführt worden.

Gemäß § 79 Abs. 2 ERegG ist ferner der Eisenbahninfrastrukturbeirat bei grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt anzuhören. Eine schriftliche Anhörung ist mit Schreiben vom 10.07.2026 erfolgt.

Darüber hinaus ist das Bundeskartellamt gemäß § 9 Abs. 3 BEVVG mit Schreiben vom 13.07.2026 angehört worden.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der vorliegende Beschluss ergeht materiell rechtmäßig.

Dies gilt zunächst für die Entscheidung, die unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 26.03.2025 und am 11.12.2025 erlassenen Teilbeschlüsse im tenorierten Umfang aufzuheben (hierzu II.2.1). Eine weitergehende Aufhebung ist hingegen nicht angezeigt; das Verfahren wird insoweit eingestellt (hierzu II.2.2). Schließlich erweist sich die hiesige Genehmigung des TPS 2026 als materiell rechtmäßig (hierzu II.2.3).

II.2.1 Zur teilweisen Aufhebung

Tenorziffer 1. des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 26.03.2025 erlassenen ersten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur wird mit Wirkung ab dem 14.12.2025 zurückgenommen, soweit sie sich auf die Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ in Anlage 5.2 zu den INB 2026 bezieht. Zudem wird Tenorziffer 1. des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 11.12.2025 erlassenen zweiten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur mit Wirkung ab dem 14.12.2025 zurückgenommen, soweit sie sich auf andere Gegenstände als die ausgewiesenen Fahrplan-kosten bezieht.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 48 Abs. 1 VwVfG. Danach kann ein rechtswidriger Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft oder für die Vergangenheit zurückgenommen werden.

Die gemäß § 48 Abs. 1 VwVfG erforderliche tatbestandliche Voraussetzung einer Rücknahme liegt vor (hierzu unter II.2.1.1). Die Einschränkungen nach § 48 Abs. 2 bis 4 VwVfG sind nicht zu beachten (hierzu unter II.2.1.2). Zudem erfolgt die Rücknahme ermessensgerecht (hierzu unter II.2.1.3).

II.2.1.1 Tatbestandsvoraussetzungen

Die Tatbestandsvoraussetzung für die Teilaufhebung der Ausgangsbeschlüsse im tenorierten Umfang – deren teilweise Rechtswidrigkeit - liegt vor. Die Beschlüsse sind rechtswidrig, soweit entgegen § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG Entgelte und Entgeltgrundsätze genehmigt wurden, die den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG sowie der Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG nicht entsprechen.

Die Beschlüsse erweisen sich hinsichtlich der von der Aufhebung betroffenen Entgeltgrundsätze und Entgelte als rechtswidrig. Dies gilt hinsichtlich der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ in Anlage 5.2 zu den INB 2026 (hierzu II.2.1.1.1) sowie hinsichtlich der Trassenentgelte im engeren Sinne (hierzu II.2.1.1.2) und der Regelstornierungsentgelte (hierzu II.2.1.1.3).

II.2.1.1.1 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB

Die mit erstem Teilbeschluss vom 26.03.2025 erteilte Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB 2026 erweist sich als rechtswidrig.

In Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB teilen die Antragstellerinnen mit, dass sie die Koppelung der Trassenpreissteigerung im SPNV an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel,

wie sie grundsätzlich in § 37 Abs. 2 ERegG angelegt ist, für sachgerecht halten. Sie erläutern anschließend eine Entgeltbildung, die auf § 37 Abs. 2 ERegG beruht, die in § 37 Abs. 2 ERegG vorgegebene Entgeltbildung aber dahingehend modifiziert, dass sie weitere Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mit berücksichtigt.

Die Ausführungen in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB sind an Anlage 3 Nr. 2 Sätze 2 und 3 zu § 19 ERegG zu messen. Danach umfasst der Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Zudem ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden.

Die in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB 2026 beschriebene Bindung an § 37 Abs. 2 ERegG, die allein durch eine erweiterte Inbezugnahme von Vorschriften des RegG modifiziert werden sollte, war schon zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung rechtswidrig. Denn schon damals hätte aufgrund der Nichtanwendbarkeit des § 37 Abs. 2 ERegG (jedenfalls hinsichtlich der Trassenentgelte) diese Norm nicht als – wenn auch modifizierter – rechtlicher Bezugspunkt festgesetzt werden dürfen. Im Übrigen war der genannte Abschnitt zum damaligen Zeitpunkt aber auch deshalb rechtswidrig, weil er allein die Auffassung der Antragstellerinnen zum damaligen Hauptantrag wiedergab und damit die Gefahr begründete, dass der genehmigte Entgeltgrundsatz nicht dasjenige widerspiegelte, was der (späteren) Genehmigung der Entgelte von Rechts wegen zugrunde zu legen war.

II.2.1.1.2 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Trassenentgelte im engeren Sinne

Die mit zweitem Teilbeschluss vom 11.12.2025 u. a. erteilte Genehmigung der Trassenentgelte im engeren Sinne – also der Regelentgelte für einen Trassenkilometer – ist rechtswidrig. Die Trassenentgelte genügen den Anforderungen der maßgeblichen Entgeltbildungsvorgaben nicht. Danach sind die Entgelte durch Vollkostenaufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs zu bilden; die Vollkostenaufschläge sind so zu bilden, dass sie die relative Tragfähigkeit der einzelnen Segmente widerspiegeln (hierzu II.2.3.2.2). Die abweichende Entgeltbildungsvorgabe in § 37 Abs. 2 ERegG für den SPNV und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, die sog. Trassenpreisbremse, ist dagegen nicht anwendbar, da sie mit den unionsrechtlichen Vorgaben zur Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers der RL 2012/34/EU nicht vereinbar ist (hierzu II.2.3.2.2.3),

vgl. EuGH, Urteil vom 19.03.2026, Rs. C-770/24.

Mit zweitem Teilbeschluss vom 11.12.2025 wurden Entgelte unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse genehmigt. Damit geht nicht nur die Rechtswidrigkeit der Entgelte des SPNV einher, sondern auch die der übrigen Verkehrsdienste. Die für die übrigen Verkehrsdienste und deren Segmente angesetzten Vollkostenaufschläge berücksichtigen entgegen § 36 Abs. 1 ERegG nicht deren Tragfähigkeiten im Verhältnis zum SPNV. Die Vollkostenaufschläge im SPNV und SGV stellen sich – wegen der auf Grundlage der Trassenpreisbremse zu geringen Beteiligung des SPNV an der Vollkostenaufschlagssumme – als überhöht dar.

II.2.1.1.3 Rechtswidrigkeit der Genehmigung der Regelstornierungsentgelte und der Entgelte für Nichtstornierung

Rechtswidrig ist ebenfalls die mit dem zweiten Teilbeschluss erteilte Genehmigung der Regelstornierungsentgelte und der Entgelte für Nichtstornierung.

Die genehmigten Regelstornierungsentgelte und Entgelte für Nichtstornierung zeichnen sich dadurch aus, dass sie von den Trassenentgelten im engeren Sinne abgeleitet werden, wobei von den Trassenentgelten der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des Regelstornierungsentgelts abgezogen wird (sog. Berechnungsbasis, vgl. Ziffer 5.6.4.1 der INB 2026 und II.2.3.2.7).

Die rechtlichen Anforderungen an ein Regelstornierungsentgelt statuiert § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG. Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Nach dem Folgesatz ist das Entgelt insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Ein Nichtnutzungsentgelt muss mithin Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schaffen und als angemessenes Entgelt geeignet sein, die nationalen und unionsrechtlichen Regulierungsziele zu realisieren sowie das Zugangsrecht möglichst gut zu gewährleisten. Die Aspekte der Anreizsetzung und der Angemessenheit sind miteinander in einen Ausgleich zu bringen, der den Zweck des Nichtnutzungsentgelts wahrt, die Zugangsberechtigten zu einer sorgfältigen Trassenbestellung und -nutzung anzuhalten,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20, Rn. 73 (juris).

Im Lichte von Erwägungsgrund 44 der RL 2012/34/EU ist § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG dahingehend auszulegen, dass die Gesamtheit der Entgelte und Entgeltregelungen in Bezug auf Stornierungen klare und kohärente wirtschaftliche Signale geben müssen.

Die im Ausgangsbeschluss genehmigten Regelstornierungsentgelte und Entgelte für Nichtstornierung sind nach diesen Maßgaben rechtswidrig. Die genannten Entgelte sind aus den rechtswidrigen Trassenentgelten abgeleitet. Die Beschlusskammer hätte nicht nur die Genehmigung der Trassenentgelte versagen müssen, sondern in Ansehung der in Abschnitt 5.6 der INB 2026 geregelten Entgeltgrundsätze der Antragstellerinnen auch die Genehmigung der Regelstornierungsentgelte und der Entgelte für Nichtstornierung. Nur so hätte die Gesamtheit der Entgelte und Entgeltregelungen klare und kohärente wirtschaftliche Signale geben können.

II.2.1.2 Einschränkungen nach § 48 Abs. 2 bis 4 VwVfG nicht zu beachten

Im Rahmen der vorliegenden Aufhebungsentscheidung sind die Einschränkungen nach § 48 Abs. 2 bis 4 VwVfG nicht zu beachten.

Nach § 48 Abs. 1 Satz 2 VwVfG darf ein Verwaltungsakt, der ein Recht oder einen rechtlich erheblichen Vorteil begründet oder bestätigt hat (begünstigender Verwaltungsakt), nur unter den Einschränkungen der Absätze 2 bis 4 zurückgenommen werden.

Die ursprünglich erteilten Genehmigungen sind im hier interessierenden Umfang nicht als begünstigende Verwaltungsakte zu werten. Für die Frage, ob ein Verwaltungsakt begünstigend ist, ist (auch) bei einem mehrpoligen Verwaltungsrechtsverhältnis auf den Adressaten abzustellen. Soll ein Verwaltungsakt wie hier nicht ersatzlos aufgehoben, sondern durch einen neuen Verwaltungsakt ersetzt werden, kommt es darauf an, ob der aufzuhebende Verwaltungsakt für den Adressaten im Vergleich zu dem neuen Verwaltungsakt begünstigend oder belastend wirkt,

vgl. BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 46f (juris).

Die ursprünglichen Genehmigungen betreffen das Verwaltungsrechtsverhältnis zwischen dem Bund, den Antragstellerinnen und den Zugangsberechtigten. Sie hindern die Antragstellerinnen daran, die Trassenentgelte im SPNV ihren Vorstellungen entsprechend anzuheben. Die Aufhebung führt dazu, dass die Antragstellerinnen ihren Gestaltungsspielraum bei der Entgeltbildung ausüben können, und ermöglicht damit eine aufkommensneutrale Neugenehmigung.

II.2.1.3 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung der ursprünglichen Genehmigung

Die Beschlusskammer übt das ihr nach § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG zustehende Ermessen dahingehend aus, die ursprünglichen Genehmigungen im tenorierten Umfang aufzuheben.

§ 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG stellt die Rücknahme eines rechtswidrigen, nicht begünstigenden Verwaltungsakts in das Ermessen der Behörde. Nach § 40 VwVfG hat eine Behörde, soweit sie ermächtigt ist, nach ihrem Ermessen zu handeln, ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. Zweck der Ermächtigung zur Ermessensentscheidung über die Rücknahme ist es, dem öffentlichen Interesse an der Rechtssicherheit auf der einen und an der Beseitigung rechtswidriger Entscheidungen auf der anderen Seite Rechnung zu tragen,

vgl. *Ramsauer* in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 48 Rn. 77.

Erforderlich ist eine umfassende Abwägung der konfligierenden Interessen unter Einbeziehung aller wesentlichen Umstände des konkreten Falles; welche Aspekte zu berücksichtigen sind, kann auch von den Zwecken der Rechtsgrundlage des zurückzunehmenden Verwaltungsakts abhängen,

vgl. *Schoch* in: Schneider/Schoch, 7. EL Mai 2025, VwVfG § 48 Rn. 278, *Sachs* in: Stelkens/Bonk/Sachs, 10. Aufl. 2022, VwVfG § 48 Rn. 83.

Die Prinzipien der Rechtssicherheit und der materiellen Gerechtigkeit sind grundsätzlich gleichgewichtige Leitprinzipien des Ermessens,

vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.2012, Az. 5 C 17/11, Rn. 27 (juris), *Schoch* in: Schneider/Schoch, 7. EL Mai 2025, VwVfG § 48 Rn. 278.

Bezüglich einer Rücknahme einer Entgeltgenehmigung, die – wie vorliegend – nicht in Bestandskraft erwachsen ist (s. hierzu I.) und im Aufhebungsinteresse der Adressatin liegt (s. hierzu II.2.1.2), ist grundsätzlich folgendes zu berücksichtigen: Dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit kommt grundsätzlich ein geringes Gewicht zu. Gleichwohl ist das Gewicht dieses Belangs nicht als so gering einzuschätzen, dass es ohne weitere Einzelfallprüfung von vornherein ermessensfehlerhaft wäre, von der Rücknahme abzusehen. Vielmehr ist der Vertrauensschutz Drittbetroffener, der bei einer Rücknahme nach § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG mangels Anwendbarkeit des § 48 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 3 VwVfG nicht bereits zu einem gesetzlichen Rücknahmeausschluss führt, im Rahmen des Ermessens zu berücksichtigen. Ob das Vertrauen der Drittbetroffenen auf den Bestand der Entgeltgenehmigung schutzwürdig ist und welches Gewicht diesem Schutz im Verhältnis zu dem Aufhebungsinteresse der ursprünglichen Adressatin zukommt, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab,

vgl. BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 56, 58 (juris).

Dafür, dem Vertrauensschutz Drittbetroffener grundsätzlich auch im Rahmen einer nach § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG zu treffenden Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls Rechnung zu tragen, spricht auch der Sinn und Zweck der Entgeltregulierung, Zugangsberechtigten eine hinreichend verlässliche Kalkulations- und Planungsgrundlage für ihre Investitionsentscheidungen zu verschaffen,

vgl. BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 58 (juris).

Eine tatsächliche Grundlage für ein schutzwürdiges Vertrauen Drittbetroffener ist grundsätzlich ansatzweise vorhanden, wenn die Prüfung der genehmigten Entgelte durch die Bundesnetzagentur in einem besonders formalisierten Verfahrens stattgefunden hatte,

vgl. BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 62 (juris).

Träger öffentlicher Verwaltung können sich allerdings grundsätzlich nicht auf Vertrauensschutz berufen, weil sie an den Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung gebunden sind und deshalb nicht den Fortbestand des rechtswidrigen Zustands verlangen können,

vgl. BVerwG, Urteil vom 23.01.2019, Az. 9 C 2/18, Rn. 38 (juris).

Eine fehlende Anwendbarkeit der den Vertrauensschutz sichernden § 48 Abs. 2 und 3 VwVfG bedeutet indes nicht, dass eine rechtswidrige Zuordnungsentscheidung stets korrigiert werden muss. Das öffentliche Interesse, das in diesen Fällen den ausschließlichen Maßstab für die Rücknahmeentscheidung bildet, wird nicht nur vom Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, sondern ebenso vom Gesichtspunkt der Rechtssicherheit bestimmt,

vgl. BVerwG, Urteil vom 27.04.2006, 3 C 23/05 unter 3. a) (juris).

Diese Gesichtspunkte sind grundsätzlich auch bei einer Ermessensausübung maßgeblich, wenn die Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes auf einem fehlerhaften Verständnis des Unionsrechts beruht,

vgl. EuGH, Urteil vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, Rz. 65 m. w. N.

Ermessen besteht im Rahmen des § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG zunächst hinsichtlich des Aufgreifens des Verfahrens,

vgl. VG Köln, Urteil vom 20.03.2026, Az. 18 K 1919/24, Rn. 51 (juris).

Über die Einleitung des Verfahrens ist nach pflichtgemäßen Ermessen entschieden worden. In das Aufgreifermessen hat die Beschlusskammer neben dem Urteil des EuGH vom 19.03.2026, Rs. C-770/24 die Bedeutung des unternehmerischen Gestaltungsspielraums der Antragstellerinnen, die wirtschaftliche Bedeutung rechtmäßiger Entgelte sowie die zahlreichen gegen die Genehmigung des TPS 2026 erhobenen Klagen eingestellt.

Zudem besteht ein Entschließungs- und Auswahlmessen. Das Entschließungs- und Auswahlmessen übt die Beschlusskammer wie unter II.2.1.3.1 und II.2.1.3.2 dargestellt aus.

II.2.1.3.1 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung des ersten Teilbeschlusses

Die Aufhebung des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 26.03.2025 erlassenen ersten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur mit Wirkung ab dem 14.12.2025, soweit er sich auf die Genehmigung der Entgeltgrundsätze in Abschnitt 4.3 „Bestimmung der Trassenpreiselastizität im SPNV“ der Anlage 5.2 zu den INB 2026 bezieht, erfolgt mit Blick auf die

erhebliche Bedeutung einer transparenten Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte und ihrer Widerspruchsfreiheit. Die Aufhebung ermöglicht eine Aktualisierung des Abschnitts 4.3 der Anlage 5.2.

Einer transparenten und widerspruchsfreien Darlegung der Entgeltgrundsätze zur Bildung der Vollkostenaufschläge im SPNV misst die Beschlusskammer eine erhebliche Bedeutung zu, da die Entgeltgrundsätze einerseits maßgeblich für die Entgeltbildung selbst sind. Andererseits ist eine transparente Darstellung für Zugangsberechtigte erforderlich, die ihre Rechtsschutzmöglichkeiten in Bezug auf die Vollkostenaufschläge überprüfen wollen. Dem Rechtsschutz für Zugangsberechtigte kommt wiederum eine erhebliche Bedeutung zu,

vgl. EuGH, Urteil vom 22.05.2025, Rs. C-538/23, Rn. 68.

Die Bedeutung einer widerspruchsfreien Darlegung der Entgeltgrundsätze spricht wiederum mit Blick auf die unter II.2.1.3.2 dargestellte Ermessensausübung für eine rückwirkende Aufhebung mit Wirkung ab dem 14.12.2025.

Dem mit der Aufhebung einhergehenden Aufwand für die Antragstellerinnen kommt allenfalls eine geringe Bedeutung zu.

II.2.1.3.2 Rechtsfolge – teilweise Aufhebung des zweiten Teilbeschlusses

Der Aufhebung der Tenorziffer 1. des unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0396_E am 11.12.2025 erlassenen zweiten Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur mit Wirkung ab dem 14.12.2025, soweit er sich auf andere Gegenstände als die ausgewiesenen Fahrplankosten bezieht, liegt folgende Abwägung zugrunde:

Die Beseitigung der rechtswidrigen Entscheidung bezüglich der Trassenentgelte sowie der Regelstornierungsentgelte und Entgelte für Nichtstornierung ermöglicht die Genehmigung rechtmäßiger Trassenentgelte sowie rechtmäßiger Regelstornierungsentgelte. Zudem versetzt die Beseitigung der rechtswidrigen Entscheidung die Antragstellerinnen in die Lage, nunmehr ihren unternehmerischen Gestaltungsspielraum auszuüben. Der Herbeiführung rechtmäßiger Entgelte und der Ausübung des Gestaltungsspielraums misst die Beschlusskammer vorliegend eine höhere Bedeutung zu als dem Aspekt der Rechtssicherheit.

Dies gilt zunächst für den vorausliegenden Zeitraum bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2025/2026.

Ein Interesse am Fortbestand der Entgeltgenehmigung und an diesbezüglicher Rechtssicherheit besteht auf Seiten der Zugangsberechtigten des SPNV. Eine Neugenehmigung ohne Berücksichtigung der Trassenpreisbremse würde zu deutlich höheren Entgelten führen.

Diesem Interesse an Rechtssicherheit kommt auch ein nicht nur unerhebliches Gewicht zu. Sinn und Zweck der Entgeltregulierung ist es auch im Eisenbahnsektor, Zugangsberechtigten nicht nur eine inhaltlich zutreffende, sondern auch hinreichend verlässliche Kalkulations- und Planungsgrundlage für ihre Investitionsentscheidungen zu verschaffen. Diese Zielsetzung teilen sowohl das Regulierungsziel nach § 3 Nr. 2 ERegG, die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten, als auch das Regulierungsziel nach § 3 Nr. 3 ERegG, wonach Investitionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu fördern sind. Dementsprechend bezweckt insbesondere die Einführung der Genehmigungspflicht für Entgelte und Entgeltgrundsätze durch § 45 Abs. 1 Satz 1 ERegG die Schaffung von Rechtssicherheit,

vgl. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, AEG, ERegG, § 45 ERegG, Rn. 1.

Auch im vorliegenden Einzelfall konnte das in § 77 ERegG vorgesehene Verfahren im Grundsatz eine Grundlage für ein schutzwürdiges Vertrauen schaffen. Sofern die vorliegende Entscheidung Träger öffentlicher Verwaltung dadurch betrifft, dass sie aufgrund eines Verkehrsvertrags letztlich für höhere Entgelte im SPNV aufkommen müssen, können sie sich allerdings nicht auf den Schutz ihres Vertrauens berufen. Dem Vortrag der Hinzugezogenen zu 35. als Mitglied des Eisenbahninfrastrukturbeirats, der Vertrauensschutz der Bundesländer und SPNV-Aufgabenträger sei bei der Neufestsetzung des TPS 2026 im besonderen Maße zu beachten, greift insofern nicht durch.

Dem Interesse an Rechtssicherheit und dem Vertrauen auf die Fortgeltung der ursprünglichen Genehmigung kommt wegen der seitens der Antragstellerinnen eingelegten Rechtsbehelfe allerdings nur ein geringes Gewicht zu. Die Ausgangsgenehmigung konnte keine vollumfassende Gewissheit bezüglich der Entgelthöhen vermitteln,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 01.04.2025, Az. 18 L 612/25, Rn. 62 (juris).

Die Zugangsberechtigten des SPNV, die durch die ursprüngliche Genehmigung des TPS 2026 unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse begünstigt wurden, müssen grundsätzlich mit der Aufhebung der ursprünglichen Genehmigung rechnen. Jedenfalls die von den Antragstellerinnen eingelegten Rechtsbehelfe zielen auf eine Anhebung der Entgelte im SPNV. Anhaltspunkte dafür, dass den Rechtsbehelfen der Antragstellerinnen der Erfolg grundsätzlich verwehrt bliebe, liegen zur Zeit nicht vor. Die von den Antragstellerinnen gestellten Eilanträge boten den Zugangsberechtigten des SPNV insoweit Anlass, mit dem Risiko höherer Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 zu planen,

vgl. BT-Drs. 15/2316, S. 69 (zu § 33 TKG a. F.).

Ob die seitens einer Vielzahl von Zugangsberechtigten des SGV und SPFV erhobenen Anfechtungsklagen das Gewicht des Interesses an Rechtssicherheit und des Vertrauens auf die Fortgeltung der ursprünglichen Genehmigung weiter mindern, kann vor diesem Hintergrund und der weiteren Ausführungen unter II.2.1.3.2 dahinstehen.

Des Weiteren mindert der Vorlagebeschluss des VG Köln vom 06.11.2024, Az. 1 L 678/24 das Gewicht des Vertrauensschutzes der Zugangsberechtigten des SPNV. Danach mussten sie eine mögliche Aufhebung der unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse ergangenen Genehmigung in Betracht ziehen. Dies gilt erst Recht seit dem Urteil des EuGH vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, zur Trassenpreisbremse.

Die Herbeiführung rechtmäßiger, abgesenkter Entgelte im SPFV und SGV liegt im Interesse der Zugangsberechtigten des SPFV und SGV. Dieses Interesse ist als vergleichsweise gewichtig einzuordnen. Die Zugangsberechtigten des SPFV und SGV müssen derzeit erheblich überhöhte Trassenentgelte und Regelstornierungsentgelte entrichten; die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes ist bezüglich der Trassenentgelte nicht gewährleistet. Die überhöhten Entgelte schwächen zudem den SPFV und SGV im intermodalen Wettbewerb, was dem Regulierungsziel nach § 3 Nr. 1 ERegG, der Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zuwiderläuft. Zudem haben eine Vielzahl an Zugangsberechtigten des SPFV und SGV ihr Interesse durch zahlreiche Anfechtungsklagen manifestiert.

Ebenfalls kommt dem Interesse der Antragstellerinnen an einer Aufhebung der gesamten Trassenentgelte und der Regelstornierungsentgelte ein großes Gewicht zu. Die Aufhebung

ermöglicht ihnen, ihren Gestaltungsspielraum auszuüben. Das Unionsrecht weist dem Gestaltungsspielraum des Infrastrukturbetreibers bzw. seiner Unabhängigkeit bei der Entgeltbildung eine große Bedeutung zu. So ermöglicht erst der Gestaltungsspielraum dem Infrastrukturbetreiber, über die Entgeltregelung die Nutzung ihrer Fahrwege in dem von den Mitgliedstaaten festgelegten Rahmen zu optimieren, wie es im 43. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 angestrebt wird,

vgl. EuGH vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, Rn. 44.

Des Weiteren würden einem Infrastrukturbetreiber, der von einer Trassenpreisbremse betroffen wäre und über keinen hinreichenden Gestaltungsspielraum verfügte, keine Anreize dazu gegeben, in die Eisenbahninfrastruktur zu investieren, wie es im 66. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 angestrebt wird, und gemäß Art. 30 Abs. 1 dieser Richtlinie die mit der Fahrgewegbereitstellung verbundenen Kosten und die Zugangsentgelte zu senken,

vgl. EuGH vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, Rn. 45, 47.

Ferner ermöglicht erst ein Gestaltungsspielraum dem Infrastrukturbetreiber, auf der Grundlage der langfristigen Kosten bestimmter Investitionsvorhaben keine höheren Entgelte festzulegen oder beizubehalten, wie es in Art. 32 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34 in Betracht gezogen wird, und Regelungen für Nachlässe auf die von den Wirtschaftsteilnehmern erhobenen Entgelte einzuführen, wie es Art. 33 Abs. 3 dieser Richtlinie gestattet,

vgl. EuGH vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, Rn. 46.

Dem Interesse der Antragstellerinnen an einer Aufhebung der gesamten Trassenentgelte und des Regelstornierungsentgelts kommt auch insoweit ein großes Gewicht zu, als dass nur die Aufhebung im tenorierten Umfang den Antragstellerinnen eine aufkommensneutrale Neugenehmigung ermöglicht. Dies folgt aus der dargestellten Bedeutung des Gestaltungsspielraums des Infrastrukturbetreibers. Denn zu diesem gehört die Entscheidung hinsichtlich der Höhe der Summe der Erlöse aus dem TPS,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20, Rn. 46 (juris).

Hinsichtlich der öffentlichen Interessen gilt folgendes: Es besteht ein öffentliches Interesse an der Gleichbehandlung der Zugangsberechtigten,

vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2024, Az. 6 C 2/23, Rn. 31.

Dies spricht dafür, die Ausgangsgenehmigung im tenorierten Umfang mit Wirkung für alle Zugangsberechtigten zurückzunehmen. Im vorliegenden Einzelfall kommt diesem öffentlichen Interesse ein erhebliches Gewicht zu, da sich die aufgehobenen und die neu genehmigten Entgelte stark voneinander unterscheiden.

Ein öffentliches Interesse besteht zudem an der Gestaltungsfreiheit des Betreibers der Schienenwege und an der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten und Verbraucher. Dieses Interesse umfasst gegenläufige Aspekte. Die Aspekte der Gestaltungsfreiheit des Betreibers der Schienenwege und der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten des SPfV und SGV sprechen für die Aufhebung der ursprünglichen Genehmigung im tenorierten Umfang, während die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten des SPNV sowie das öffentliche Interesse an Rechtssicherheit für den Fortbestand der ursprünglichen Genehmigung sprechen. Die im Ausgangsbeschluss genehmigten Entgelte im SPNV begünstigen

dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 1 Abs. 1 RegG.

Insgesamt ist für den vorausliegenden Zeitraum festzuhalten, dass angesichts der großen Erfolgsaussichten der Verpflichtungsklage der Antragstellerinnen, der zugleich berührten privaten Interessen der Antragstellerinnen und der Zugangsberechtigten des SPFV und SGV sowie der entsprechenden öffentlichen Interessen der Belang einer inhaltlich zutreffenden Entscheidung aus Sicht der Beschlusskammer den damit abzuwägenden Belang der Rechtssicherheit, für den im Wesentlichen nur die privaten und im vorliegenden Fall in ihrer Schutzwürdigkeit spätestens seit dem 06.11.2024 deutlich geminderten Interessen des SPNV und die parallelen öffentlichen Interessen in die Waagschale zu werfen sind, überwiegt.

Auch für den zurückliegenden Zeitraum seit Beginn der Netzfahrplanperiode 2025/2026 treten die Interessen der im SPNV tätigen Zugangsberechtigten hinter die übrigen Interessen zurück, sodass die Rücknahme mit Wirkung ab dem 14.12.2025 erfolgt. Die im SPNV tätigen Zugangsberechtigten sind insoweit daran interessiert, für den vergangenen Teil der Netzfahrplanperiode 2025/2026 keine Nachzahlungen leisten zu müssen. Eine Neugenehmigung ohne Berücksichtigung der Trassenpreisbremse würde zu deutlich höheren Entgelten führen.

Wiederum kommt dem Interesse an Rechtssicherheit ein nicht nur unerhebliches Gewicht zu. Das Ausgangsverfahren konnte auch insoweit eine Grundlage für ein schutzwürdiges Vertrauen schaffen, als sich das Vertrauen auf eine nicht rückwirkende Aufhebung bezieht. Dem Interesse an Rechtssicherheit und dem Vertrauen auf die Fortgeltung der ursprünglichen Genehmigung kommt wegen der seitens der Antragstellerinnen eingelegten Rechtsbehelfe allerdings auch bezüglich einer rückwirkenden Aufhebung nur ein geringes Gewicht zu. Die von den Antragstellerinnen eingelegten Rechtsbehelfe zielen auf eine Anhebung der Entgelte im SPNV von Beginn der Netzfahrplanperiode 2025/2026 an. Zu berücksichtigen ist zudem, dass das VG Köln seinen Vorlagebeschluss zur Trassenpreisbremse bereits über ein Jahr vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2025/2026 getroffen hat.

Die Herbeiführung rechtmäßiger, abgesenkter Entgelte im SPFV und SGV mit Wirkung ab dem 14.12.2025 liegt im Interesse der Zugangsberechtigten des SPFV und SGV. Dieses Interesse ist als vergleichsweise gewichtig einzuordnen. Aufgrund rückwirkend abgesenkter Entgelte würden die genannten Zugangsberechtigten bedeutende Rückzahlungen erhalten, die sie im intermodalen Wettbewerb stärken würden.

Auf Seiten der Antragstellerinnen besteht ein Interesse, ihren unternehmerischen Gestaltungsspielraum mit Wirkung für die gesamte Netzfahrplanperiode 2025/2026 auszuüben. Erst eine Rücknahme mit entsprechender Rückwirkung eröffnet ihnen den dafür erforderlichen Spielraum. Da dem unternehmerischen Gestaltungsspielraum des Infrastrukturbetreibers eine große Bedeutung zukommt, kommt dem Interesse der Antragstellerinnen, ihren unternehmerischen Gestaltungsspielraum mit Wirkung für die gesamte Netzfahrplanperiode 2025/2026 auszuüben, ein vergleichsweise großes Gewicht zu.

Die genannten Argumente greifen auch hinsichtlich der Genehmigung der Regelstornierungsentgelte und der Entgelte für Nichtstornierung. Dem Umstand, dass die Anpassung der Stornierungsentgelte für einen vergangenen Zeitraum keine abweichende Anreize zur sorgfältigen Trassenanmeldung und -nutzung setzen kann, misst die Beschlusskammer im Verhältnis zu den übrigen Erwägungen, insb. der wirtschaftlichen Bedeutung überhöhter Entgelte, nur ein geringes Gewicht zu.

Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob § 46 Abs. 4 ERegG ohnehin eine einheitliche Rücknahmeentscheidung für eine vollständige Netzfahrplanperiode gebietet. Nach § 46

Abs. 4 ERegG ist die Genehmigung mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen.

II.2.2 Zur Verfahrenseinstellung hinsichtlich einer weitergehenden Aufhebung

Eine weitergehende Aufhebung der Beschlüsse vom 11.12.2025 und vom 26.03.2025 erfolgt nicht; das Verfahren mit dem Geschäftszeichen BK10-26-0047_E wird insoweit eingestellt.

Die Rechtswidrigkeit der Beschlüsse erstreckt sich allein auf die in II.2.1.1 genannten Regelungen. Anlass für einen etwaigen Widerruf rechtmäßiger Regelungen besteht aus Sicht der Beschlusskammer nicht.

II.2.3 Zur Sachentscheidung über die Entgelte

Die Trassenentgelte sowie Regelstornierungsentgelte werden im tenorierten Umfang genehmigt.

Rechtsgrundlage der Genehmigungsentscheidung ist § 45 ERegG. Danach sind die Entgelte einschließlich der Entgeltgrundsätze zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nr. 2 zum ERegG entsprechen.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind genehmigungspflichtig (hierzu unter II.2.3.1) und erweisen sich, soweit sie von der vorliegenden Teilgenehmigung erfasst sind, im tenorierten Umfang als genehmigungsfähig (hierzu unter II.2.3.2).

II.2.3.1 Genehmigungspflichtigkeit

Die vorgelegten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind nach §§ 45, 46 ERegG genehmigungspflichtig.

Die vorliegende Prüfung erstreckt sich (allein) auf die – soweit zuvor aufgehobenen – Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes einschließlich der – soweit zuvor aufgehobenen (betrifft: Beschreibung Entgeltbildung im SPNV in Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB 2026) – Entgeltgrundsätze. Das Mindestzugangspaket ergibt sich aus § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 ERegG. Damit werden die zur Genehmigung vorgesehenen Entgelte von den Entgelten für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für Zusatz- und Nebenleistungen abgegrenzt. Seit dem 18.06.2021 zählt gemäß Anlage 2 Nr. 1 lit. b) auch das Recht zur Nutzung der Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen zum Mindestzugangspaket, weil die Personenbahnsteige nach Anlage 1 Nr. 2 zum ERegG zu den Eisenbahnanlagen und nicht – wie noch in Anlage 2 Nr. 2 lit. a) ERegG a. F. geregelt – zu der Serviceeinrichtung Personenbahnhof gehören.

Zudem stellt die Regelung des § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 ERegG aber auch klar, dass alle Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes und deren Ergänzungen der Entgeltgenehmigung unterliegen. Neben den Trassenentgelten im engeren Sinne sind daher auch mögliche weitere Entgeltgestaltungsvarianten, wie umweltbezogene Aufschläge oder Anreizsysteme, von der Entgeltgenehmigung umfasst. Das Entgeltgenehmigungsverfahren gemäß den §§ 45, 46 ERegG verdrängt das ansonsten für die Entgelte und die Entgeltgrundsätze des Mindestzugangspaketes einschlägige Überprüfungsverfahren nach § 73 ERegG im Anschluss an eine Unterrichtung, § 72 Satz 4 ERegG. Hinsichtlich der übrigen Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) sind die Antragstellerinnen zur Unterrichtung der Bundesnetzagentur über beabsichtigte Änderungen verpflichtet.

II.2.3.2 Genehmigungsfähigkeit

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Die Antragstellerinnen haben zulässige Genehmigungsanträge gestellt (hierzu unter II.2.3.2.1). Die Entgeltbildung hat gemäß §§ 34 Abs. 3 und 4, § 36 Abs. 1 und 2 ERegG durch Vollkostenaufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes zu erfolgen (hierzu unter II.2.3.2.2).

Die materiell-rechtliche Prüfung des maßgeblichen Antrags umfasst im weiteren die folgenden Themenbereiche:

- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SPNV (vgl. II.2.3.2.3),
- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SPFV (vgl. II.2.3.2.4),
- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SGV (vgl. II.2.3.2.5),
- Prüfung übergreifender Aspekte bei den Trassenentgelten (vgl. II.2.3.2.6),
- Prüfung der Stornierungsentgelte (vgl. II.2.3.2.7),
- Prüfung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten gemäß § 26 Abs. 2 ERegG (vgl. II.2.3.2.8),
- Kostendeckung bzw. Ausnahmen von der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 ERegG (vgl. II.2.3.2.9),
- Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze gemäß Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG (vgl. II.2.3.2.10).

II.2.3.2.1 Zulässige Genehmigungsanträge

Die Genehmigungsanträge der Antragstellerinnen sind, sofern über sie vorliegend entschieden wird, zulässig.

Die Antragstellerinnen haben die ursprünglichen Anträge form- und fristgerecht gestellt (hierzu unter II.2.3.2.1.1). Dass die Antragstellerinnen ihre Anträge im Verfahren geändert haben, ist zulässig (hierzu unter II.2.3.2.1.2).

II.2.3.2.1.1 Wahrung der Antragsfrist und der Formvorgabe

Die ursprünglichen Genehmigungsanträge gingen am 11.10.2024 ein und wahrten die Antragsfrist und die Formvorgaben,

vgl. Beschluss vom 11.12.2025, Gz. BK10-24-0396_E, S. 23.

Die im vorliegenden Verwaltungsverfahren gestellten Genehmigungsanträge haben ebenfalls die Formvorgabe gewahrt. Gemäß § 46 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung der Entgelte schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. Die Antragstellerinnen haben die Genehmigung elektronisch beantragt.

II.2.3.2.1.2 Zulässige Antragsänderungen

Die Antragsänderungen erweisen sich als zulässig.

Grundsätzlich ergibt sich aus der gesetzlichen Antragsfrist in § 46 Abs. 1 ERegG, dass Betreiber der Schienenwege nach deren Ablauf nicht mehr über ihre Anträge disponieren können. Die Beschlusskammer erkennt von der Maßgeblichkeit des ursprünglichen Genehmigungsantrags allerdings verschiedene – nachfolgend nicht abschließend dargestellte – Ausnahmen an.

Eine Änderung beantragter Entgelte und Entgeltgrundsätze ist jedenfalls dann zulässig, wenn sie die Einhaltung der Verfahrensfristen nicht gefährdet und erforderlich ist, um eine ansonsten drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung abzuwenden,

vgl. Beschluss BK10-22-0354_E vom 30.03.2023, S. 113,

oder um den Anforderungen an den Mindestinhalt des Genehmigungsantrags zu genügen.

Führt die im Hinblick auf eine andernfalls drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung zulässige Antragsänderung zu einem niedrigeren Referenzerlös, sind solche Antragsänderungen grundsätzlich zulässig, die dazu dienen, den zuvor angestrebten Referenzerlös bei gleichbleibender Entgeltstruktur zu erreichen,

vgl. Beschluss BK10-23-0400_E vom 22.03.2024, S. 25.

Schließlich ist eine Antragsänderung in Hinblick auf eine erstmalige oder geänderte Festlegung der OGK zulässig, sofern diese OGK – entgegen der üblichen Reihenfolge, vgl. § 26 Abs. 2 Satz 1 ERegG – erst nach Ablauf der in § 46 Abs. 1 Satz 1 ERegG bestimmten Antragsfrist festgelegt wurde. Denn erst ab Kenntnis der OGK kennt ein Betreiber der Schienenwege, der der Anreizsetzung unterfällt, seinen Gestaltungsspielraum und kann unter Ausschöpfung seines Gestaltungsspielraums Entgelte bilden. Denn die OGK begrenzt gemäß § 26 Abs. 2 Satz 2 die zulässige Höhe des Referenzerlöses.

Die Antragsänderung vom 08.12.2025 dahingehend, die Entgelte im SPNV am Vollkostendeckungsbeitrag des SPNV an den gesamten Vollkosten des Jahres 2017 auszurichten, ist zulässig. Sie erfolgte mit Blick auf die sich abzeichnende erhebliche Absenkung der OGK der Antragstellerin zu 1., die die Beschlusskammer mit Beschluss vom 10.12.2025, Gz. BK10-25-0600_E, vornahm. Gegenüber der zweiten Festlegung der OGK 2026 lag die Absenkung bei über zehn Prozent. Die Absenkung beruhte insbesondere auf einer geänderten gesetzlichen Vorgabe zur Eigenkapitalverzinsung und auf Instandhaltungszuwendungen. Es erscheint naheliegend, dass die Antragstellerinnen die Änderungen der OGK 2026 zum Anlass nahmen, die Vollkostenaufschläge im SPNV nicht mehr starr an der Entwicklung der Regionalisierungsmittel auszurichten, sondern einen „mit der Kostenentwicklung atmenden“ Ansatz zu wählen, der auf die Entwicklung der OGK reagiert. Denn die Festlegungen der OGK 2026 verdeutlichen die Möglichkeit schwankender Kostenentwicklungen. Der Zulässigkeit der Antragsänderung steht auch nicht entgegen, dass die Antragstellerin zu 1. die IGES Mobility GmbH nach S. 5 ihres Endberichts vom 08.06.2026 bereits im Frühjahr 2025 beauftragte. Dieser Umstand zeigt allein, dass nach Auffassung der Antragstellerin zu 1. der Ansatz, die Entwicklung der Regionalisierungsmittel in den Vollkostenaufschlägen der Entgelte des SPNV vollständig abzubilden, zu überprüfen war.

Die am 23.04.2026 gestellten Anträge ändern den am 08.12.2025 gestellten Antrag dahingehend ab, dass den Vollkostenaufschlägen im SPNV der Antragstellerinnen nunmehr separate Vollkostendeckungsbeiträge zugrunde liegen. Da die beiden Antragstellerinnen unterschiedliche Betreiber von Schienenwegen sind, ist diese Änderung erforderlich, um eine konsistente Entgeltbildung zu gewährleisten und die Tragfähigkeit des SPNV zutreffend abzubilden. Wie der EuGH mit Urteil vom 19.03.2026, Rs. C-770/24, Rn. 39 betont hat, sind die Antragstellerinnen gehalten, die Vorgaben zur Bildung der Vollkostenaufschläge zu beachten.

Ferner ist auch die Antragsänderung der Antragstellerin zu 1. vom 02.07.2026, korrigiert am 08.07.2026, zulässig.

Einerseits führt die Antragsänderung zu einer neuen Binnensystematik im SPNV, die durch einheitliche Entgeltanpassung im SPNV-Lastverkehr gekennzeichnet ist. Eine entsprechende Anpassung des Antrags hat die Beschlusskammer mit Schreiben vom 03.06.2026 als geboten bezeichnet. Die Binnensystematik der Entgelte im SPNV-Lastverkehr hat zuvor nicht dem Gebot genügt, dass sich Entgelte in ein schlüssiges Gesamtsystem einfügen müssen,

vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20, Rn. 60 (juris).

Sie hat sich vielmehr durch Verschiebungen innerhalb des SPNV ausgezeichnet, ohne dass hierfür eine erkennbare Begründung vorgelegen hat.

Zugleich sieht die Antragsänderung eine Anhebung des Erlöses aus Trassenpreisen um 2 Mio. EUR vor. Dies gleicht erlösenkende Effekte aus dem Entgeltnachlass für Generalsanierungen in aktualisierter Höhe aus. Die Antragsänderung stellt in der Gesamtschau kein *plus* zum bisherigen Antrag dar und führt zu keiner abweichenden Entgeltstruktur. Zudem ist die Antragstellerin zu 1. im Hinblick auf die Rechtswidrigkeit der Binnensystematik der SPNV-Entgelte seitens der Bundesnetzagentur zu einer Antragsänderung veranlasst gewesen.

Schließlich ist auch die Antragsänderung der Antragstellerin zu 2. vom 02.07.2026 zulässig, da sich der Entgeltantrag vom 23.04.2026 als fehlerhaft und damit rechtswidrig erweist. Die Rechtswidrigkeit des Antrags vom 23.04.2026 liegt in dem Umstand begründet, dass der Kostendeckungsbeitragsanteil des SPNV in Höhe von 98,6% auf eine zu geringe Vollkostenaufschlagssumme bei der Herleitung der Entgelte des SPNV angewendet wird. Dies ist im Antrag vom 23.04.2026 in der Anlage 1 (Mastermodell RNI) im Arbeitsblatt SPNV ersichtlich. Dort wird der Anteil von 98,6% auf einen um die sonstigen Entgeltkomponenten verminderten Zielerlös als Inputgröße angewandt (91,5 Mio. EUR = 92,0 Mio. EUR – 0,5 Mio. EUR, jeweils noch inkl. der Summe der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs), obgleich der Zielerlös die sonstigen Entgeltkomponente an dieser Stelle nicht enthält. Im Ergebnis beträgt der Kostendeckungsbeitrag des SPNV an der Vollkostenaufschlagssumme tatsächlich nur rund 98,0% statt 98,6%. Mit Antrag vom 02.07.2026 hat die Antragstellerin zu 2. ihren Antrag angepasst. Sie hat dort – unabhängig von der beschriebenen Problematik – einen geringeren tatsächlichen Zielerlös aus Trassenentgelte in Ansatz gebracht (91,6 Mio. EUR statt 92,0 Mio. EUR). Diesen hat die Antragstellerin zu 2. dann richtigerweise ohne Abzug sonstiger Erlöscomponenten zur Herleitung des vom SPNV zu tragenden Anteils an der Vollkostenaufschlagssumme verwendet.

II.2.3.2.2 Entgeltbildung durch Vollkostenaufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs

Die Überprüfung der beantragten Entgelte erfolgt anhand der Vorgaben von § 34 Abs. 3 Satz 1 und § 36 Abs. 1 und 2 ERegG. Danach sind die Entgelte auf Grundlage der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (hierzu unter II.2.3.2.2.1) und durch Aufschläge zur vollständigen Deckung der dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten (hierzu unter II.2.3.2.2.2) zu bilden. Die Vorgaben der sog. Trassenpreisbremse nach § 37 Abs. 2 ERegG sind dagegen nicht zu berücksichtigen (hierzu unter II.2.3.2.2.3). Zudem beruhen die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs sowie die Vollkostenaufschläge auf den in zeitlicher Hinsicht maßgeblichen Eingangsgrößen (hierzu unter II.2.3.2.2.4).

II.2.3.2.2.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs als Ausgangspunkt der Entgeltbildung

Nach § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket unbeschadet des § 31 Abs. 2, des § 32 und des § 36 ERegG in Höhe der Kosten festzulegen, die

unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, wobei Vorgaben, wie sie auf Grund eines nach Artikel 31 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen und durch Anlage 6 ERegG modifizierten Durchführungsakts bestimmt werden, zu beachten sind. Anlage 6 zu § 34 Abs. 4 ERegG regelt, dass, soweit die Kosten nach Art. 3 Abs. 1 der DVO (EU) 2015/909 die dort ausgewiesenen Anteile unterschreiten, vorgesehene Kontrollen der Berechnung in vereinfachter Weise durchgeführt werden können. Gemäß § 35 Abs. 4 ERegG können, um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, die § 34 Abs. 3 ERegG genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden.

Die Entgelte im SPNV, SPFV und SGV setzen gemäß dieser Vorgabe auf den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs auf (hierzu unter II.2.3.2.3.1, II.2.3.2.4.1 und II.2.3.2.5.1).

II.2.3.2.2.2 Vollkostenaufschläge

Die Vollkostenaufschläge müssen den Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG („Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit“, hierzu unter II.2.3.2.2.2.1) und § 36 Abs. 2 ERegG („Marktausschlusstest“, hierzu unter II.2.3.2.2.2.2) genügen.

Die Entgelte im SPNV, SPFV und SGV sind mit Blick auf die Bildung der Vollkostenaufschläge nicht zu beanstanden (hierzu später unter II.2.3.2.3.2, II.2.3.2.4.2 und II.2.3.2.5.2).

II.2.3.2.2.2.1 Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit

Gemäß § 36 Abs. 1 ERegG sind, damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Zur Bildung der Vollkostenaufschläge nach Maßgabe des § 36 Abs. 1 ERegG ist nach Auffassung der Antragstellerinnen und nach Auffassung der Beschlusskammer eine Preisbildungssystematik gemäß § 36 Abs. 1 ERegG auf Grundlage des Ramsey-Boiteux-Prinzips anwendbar,

ebenso VG Köln, vgl. Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 1156/18, Rn. 98 (juris).

Dieses in der Regulierungsökonomie entwickelte Preisbildungskonzept zielt darauf ab, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Vollkosten des Anbieters (Eisenbahninfrastrukturbetreibers) von den Umsatzerlösen gedeckt werden. Das Preisbildungskonzept stellt eine wohlfahrtsoptimale Allokation der Vollkosten sicher. Soweit alle Inputgrößen des Ramsey-Boiteux-Verfahrens, d. h. die Preisreagibilität, die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ) und die Zugumsätze (EUR/Trkm) der einzelnen Segmente zutreffend bestimmt sind, sind die daraus resultierenden Trassenpreise Ausdruck der – aus Endkundensicht – herrschenden Marktbedingungen und stellen somit die tragfähigen Preise der Segmente dar.

Durch die Ermittlung der relativen Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips wird zugleich, wie von § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG vorgegeben, dem von den EVU erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung getragen. Diese Vorgabe ist nach Auffassung der Beschlusskammer allein im Verhältnis zwischen den verschiedenen Marktsegmenten bei der Bildung der Vollkostenaufschläge relevant. § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG trifft hingegen keine Vorgabe zu einzelnen Entgeltsteigerungen. Denn § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG bezieht sich allein

auf die Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nach § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG.

Für die Prüfung der Eisenbahnrechtmäßigkeit der nach Ramsey-Boiteux gebildeten Aufschläge gemäß § 36 Abs. 1 ist dabei im konkreten Fall zu prüfen, ob die im sog. Mastermodell (im hiesigen Verfahren Anlage 1 zum Genehmigungsantrag) verwendeten Eingangsgrößen (hier insbesondere: Elastizitäten, Zugumsätze) adäquat bestimmt werden, so dass die über die Grenzkosten hinausgehenden Fixkosten angemessen auf die jeweiligen Segmente verteilt werden (zu den in zeitlicher Hinsicht maßgeblichen Eingangsgrößen vgl. II.2.3.2.4).

Neben dem Ramsey-Boiteux-Prinzip können grundsätzlich auch andere Methoden den Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG zur Entgeltbildung genügen,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 01.03.2019, Az. 13 B 1349/18, Rn. 111 (juris).

Während die in den SPNV-Entgelten zur Geltung kommenden Vollkostenaufschläge nach einer vom Ramsey-Boiteux abweichenden, aber ebenfalls zulässigen Methode gebildet wurden (hierzu unter II.2.3.2.3.2), erfolgt die Bildung der Vollkostenaufschläge beim SPFV und SGV auf der Grundlage des Ramsey-Boiteux-Prinzips. Die dortigen Vollkostenaufschläge wurden unter Anwendung zutreffender Eingangsgrößen zulässig gebildet (hierzu unter II.2.3.2.4.2 und II.2.3.2.5.2).

Zudem müssen die Vollkostenaufschläge nach § 36 Abs. 1 ERegG so gebildet werden, dass etwaige Entgeltsteigerungen nicht zu einem Rückgang der Trassennachfrage dergestalt führen würden, dass der zu antizipierende Mengenrückgang und die beantragte Preiserhöhung zu einem insgesamt geringeren Erlös aus Trassenentgelten führen würden (überproportionale Nachfragereaktion im elastischen Bereich der Preiselastizität, $|\epsilon| > 1$). Andernfalls würde die Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nicht *bestmöglich* gewährleistet. Denn durch ein geringeres Preisniveau könnte in dieser Fallkonstellation zugleich ein höheres Nachfrage- und höheres Erlösniveau erreicht werden.

II.2.3.2.2.2 Marktausschlusstest

Die Vollkostenaufschläge müssen zudem den Vorgaben des § 36 Abs. 2 ERegG genügen. Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 1 hat der Betreiber der Schienenwege zu prüfen, ob Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG dürfen die erhobenen Entgelte nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können („Marktausschlusstest“, teils auch „Markttragfähigkeitstest“).

Diese Vorgabe zum Marktausschlusstest kann dazu führen, dass ein ausschließlich anhand relativer Markttragfähigkeit berechneter Vollkostenaufschlag rechtswidrig ist; § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG enthält damit eine Kappungsgrenze für die Rechtmäßigkeit von Vollkostenaufschlägen. Das EIU hat einen Markttragfähigkeitstest durchführen, wenn es anhand der Marktsegmente einen Kostenaufschlag erheben will,

vgl. EuGH, Urteil v. 28.02.2013, C-556/10, Rn. 89.

Dabei dürfen die Anforderungen an den Marktausschlusstest aber nicht überspannt werden, da ein EIU grundsätzlich über keine eigenen vertieften Kenntnisse der Geschäftsmodelle der EVU und den damit zusammenhängenden Erlös-, Kosten und Profitsituation auch mit Blick etwa auf Remanenzkosten verfügt. Eine nachvollziehbare Prognose der Marktentwicklung auf

der Grundlage der beantragten Entgelte anhand der Marktuntersuchungen der Regulierungsbehörde und öffentlichen Geschäftsberichten der EVU kann als ein Markttragfähigkeitstest im Sinne der EuGH-Rechtsprechung gewertet werden.

Mit Blick auf die Vorgaben gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG ist ein Marktausschluss erst dann gegeben, wenn mittelfristig zu erwarten ist, dass in dem geprüften Marktsegment kein Verkehr mehr stattfinden wird (Marktausstieg),

vgl. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Von einem Marktausstieg ist auszugehen, wenn die Kosten der EVU innerhalb des Segments mittelfristig nicht mindestens ausgeglichen werden. Der Prüfung nach § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG ist ein mehrjähriger Zeitraum zugrunde zu legen, um eine etwaige Kostenunterdeckung besser bewerten zu können. Eine vorübergehende Kostenunterdeckung kann auf verschiedenen Ursachen wie Anlaufschwierigkeiten eines Verkehrs oder Konjunkturschwächen beruhen,

vgl. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Die Ermittlung der Kosten der EVU erfolgt auf Basis der Vollkosten inklusive der Kapitalkosten, entsprechend den Vorgaben zur Ermittlung der Kosten der EIU in Anlage 4 zum ERegG,

vgl. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Entscheidend ist dabei nicht die Kosten- und Erlössituation einzelner Unternehmen, sondern die des gesamten Segments,

vgl. Beschluss vom 13.02.2019, BK10-18-0202_E, S. 61.

Indikatoren dafür, dass die absolute Markttragfähigkeit nicht gegeben ist, kann – neben über einen längeren Zeitraum beobachtbaren negativen Renditen (Verluste) und Marktaustritten einzelner EVU – ein deutliches Schrumpfen der Nachfrage im gesamten Segment sein,

vgl. Beschluss vom 13.02.2019, BK10-18-0202_E, S. 60, 61.

II.2.3.2.2.3 Keine Anwendung der Trassenpreisbremse

Die sog. Trassenpreisbremse nach § 37 Abs. 2 ERegG ist dagegen nicht zu berücksichtigen. § 37 Abs. 2 ERegG lautet wie folgt: Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land oder im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2021 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der in § 5 Abs. 3 des RegG festgesetzten jährlichen Änderungsrate anzupassen. Der Anwendung der Trassenpreisbremse stehen die Vorgaben des Unionsrechts zur Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers nach Art. 4 Abs. 2 und Art. 29 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU entgegen,

vgl. EuGH, Urteil vom 19.03.2026, Rs. C-770/24.

II.2.3.2.2.4 In zeitlicher Hinsicht maßgebliche Eingangsgrößen

Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs sowie die Vollkostenaufschläge beruhen auf den in zeitlicher Hinsicht maßgeblichen Input-Parametern.

Dabei war im hiesigen Verfahren fraglich, welche Daten- und Gutachtenstände bei der Neugenehmigung des TPS 2026 zugrunde zu legen sind. Relevant ist dies konkret für die in den sogenannten Mastermodellen (Anlage 1 zum Genehmigungsantrag) je Segment zugrunde gelegten Inputparameter, also den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ), Endkunden-Elastizitäten und Zugumsätzen (beim SPFV weiter aufgegliedert in die Faktoren Yield und Zugbesetzungen). In den Anträgen der Antragstellerinnen sind die genannten Inputparameter unverändert zu den im ursprünglichen Verfahren zum TPS 2026 (Gz. BK10-24-0396_E) verwendeten Größen. Sie beruhen auf verfügbaren Ist-Daten (keine Prognosen).

Die Antragstellerinnen haben auf Nachfrage der Beschlusskammer mit Schreiben vom 13.05.2026 allerdings neue Gutachten übersandt, in denen aktualisierte Endkundenelastizitäten für den Schienenpersonenfernverkehr,

vgl. Kantar / TU München (April 2026): *„Ermittlung von Endkundenelastizitäten für die Aktualisierung von Trassenpreisen des Schienenpersonennahverkehrs“*,

bzw. den Schienengüterverkehr,

vgl. Trimode / Kantar (März 2026): *„Aktualisierung von Preisnachfrageelastizitäten im Schienengüterverkehr – Endbericht für die DB InfraGO AG“*,

ermittelt worden sind.

Die Antragstellerinnen selbst haben mit Schreiben vom 13.05.2026 ausgeführt, dass die Ergebnisse der Gutachten erst zum TPS 2028 berücksichtigt werden sollten. Die Gutachten hätten zum Zeitpunkt der Trassenanmeldungen noch nicht vorgelegen. Eisenbahnverkehrsunternehmen hätten keine Möglichkeit gehabt, sich auf teils grundlegend geänderte Entgelte einzustellen und etwaige Rückstellungen zu bilden.

Aus dem Bereich des SGV haben die Hinzugezogenen zu 11. und zu 49. Stellung genommen. Die Hinzugezogene zu 11. hat mit Stellungnahme vom 17.06.2026 ausgeführt, dass die Nutzung der neuen Elastizitäten-Gutachten frühestens zum TPS 2028 erfolgen solle. Die hypothetischen Befragungsszenarien bildeten die Realität unzureichend ab. Die Stichprobe enthalte überproportional viele bahn-affine Kunden, so dass es hier zu Verzerrungen komme. Die Hinzugezogenen zu 49. führt mit Schreiben vom 15.06.2026 aus, dass die neuen Gutachten frühestens ab dem TPS 2028 genutzt werden sollten. Eine Konsultation der Gutachten mit der Branche habe bisher nicht stattgefunden. Es bestünden erhebliche Bedenken in Bezug auf die Datenbasis. Kombierter Verkehr und Neukunden seien in der Erhebung unterrepräsentiert bzw. unberücksichtigt.

Aus dem Bereich des SPFV hat die Hinzugezogene zu 21. mit Stellungnahme vom 15.06.2026 ausgeführt, dass die Antragstellerinnen zurecht nicht auf die neuen SPFV-Elastizitäten-Gutachten abstellten. Es gebe erhebliche Änderungen der Ergebnisse gegenüber denen der Vorgängerstudie, Methodenwechsel seien im neuen Gutachten nicht ausreichend begründet. Die Elastizitäten seien zudem nicht anbieterneutral ermittelt worden. Bezüglich der Zugumsätze, Yields und Zugbesetzungen seien (ebenfalls) die Daten der ursprünglichen Genehmigung anzusetzen. Die Anforderungen an die Datenkonsistenz sei dabei nicht nur innerhalb einer Entgeltgenehmigung, sondern auch überjährig zu betrachten. Die Nutzung von Zugbesetzungen und Yields aus neueren Geschäftsberichten würde zu einer überjährigen

Inkonsistenz der Inputparameter führen, weil dadurch Daten aus einzelnen Jahren für mehrere Entgeltgenehmigungen verwendet würden, Daten aus anderen Jahren dafür jedoch übersprungen würden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die von den Antragstellerinnen gewählte Vorgehensweise nicht zu beanstanden. Im Grundsatz gilt, dass (auch) bei der (Neu-) Genehmigung auf die Datenlage zum Genehmigungszeitpunkt abzustellen ist,

vgl. VG Köln, Urteil vom 27.09.2024, Az. 18 K 1692/18, Rn. 142 (juris); ferner VG Köln, Urteil vom 12.08.2015, Az. 21 K 6594/13, Rn. 70 (juris) mit dem weiteren Hinweis in Rn. 45, dass auch neuere Erkenntnisse zu berücksichtigen sind, die zu Entgelterhöhungen führen können.

Im Einzelnen ist auch zu beachten, dass sich eine zeitlich konsistente Datengrundlage für die Herleitung neu zu bestimmender Entgelte ergibt. Wie in bisherigen Genehmigungsverfahren auch, ist insofern nicht allein entscheidend, den jeweiligen einzelnen Inputparameter in seiner zeitlich aktuellen Verfügbarkeit zugrundzulegen („neuester Jahreswert“). Zu berücksichtigen ist auch, dass die einzelnen Inputparameter in ihrer Gesamtheit zueinander – auch zeitlich – ein möglichst konsistentes Gefüge bilden und die Inputparameter nicht nur formell verfügbar, sondern auch in qualitativer Hinsicht belastbar und tatsächlich nutzbar sind. Mit Blick auf die neu ermittelten Endkundenelastizitäten des SGV und SPFV hat sich gezeigt, dass die Ergebnisse offenbar – so die Ausführungen der Antragstellerinnen und der Marktteilnehmer gleichermaßen – noch einer Konsultation zur Erhöhung der Belastbarkeit der Ergebnisse bedürfen. Zudem weisen die Gutachten nicht für alle Segmente Endkundenelastizitäten aus (SGV Nahverkehr, SPFV Charter/Nostalgie), so dass eine Anwendung ohne weitere Festlegungen diesbezüglich ohnehin nicht hätte erfolgen können.

Die übrigen Parameter (uKZ, Umsätze) sind Ist-Daten, die im Sinne der zeitlichen Konsistenz zueinander ebenfalls unverändert aus der ursprünglichen Genehmigung übernommen werden können.

II.2.3.2.3 Entgelte im SPNV

Die Entgelte für den SPNV sind im tenorierten Umfang zu genehmigen (vgl. Tabelle 2, Tabelle 3).

Sowohl die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (hierzu unter II.2.3.2.3.1) als auch die Bildung der Vollkostenaufschläge sind nicht zu beanstanden (hierzu unter II.2.3.2.3.2).

Tabelle 2 – Genehmigte Entgelte im SPNV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	Genehmigung
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	6,91
SPNV	Bayern	Lastfahrt	6,69
SPNV	Berlin	Lastfahrt	7,72
SPNV	Brandenburg	Lastfahrt	7,44
SPNV	Bremen	Lastfahrt	7,43
SPNV	Hamburg	Lastfahrt	6,83
SPNV	Hessen	Lastfahrt	6,65
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Lastfahrt	7,36
SPNV	Niedersachsen	Lastfahrt	6,93
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	6,71
SPNV	Rheinland-Pfalz	Lastfahrt	6,89
SPNV	Saarland	Lastfahrt	7,05
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	7,11
SPNV	Sachsen-Anhalt	Lastfahrt	6,92
SPNV	Schleswig-Holstein	Lastfahrt	7,02
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	7,01
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	3,81
SPNV	Bayern	Leerfahrt	3,81
SPNV	Berlin	Leerfahrt	3,93
SPNV	Brandenburg	Leerfahrt	4,14
SPNV	Bremen	Leerfahrt	4,08
SPNV	Hamburg	Leerfahrt	3,76
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,85
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Leerfahrt	3,98
SPNV	Niedersachsen	Leerfahrt	4,15
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	3,82
SPNV	Rheinland-Pfalz	Leerfahrt	3,78
SPNV	Saarland	Leerfahrt	3,23
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,84
SPNV	Sachsen-Anhalt	Leerfahrt	3,91
SPNV	Schleswig-Holstein	Leerfahrt	3,87
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,92

Tabelle 3 – Genehmigte Entgelte im SPNV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	Genehmigung
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	6,80
SPNV	Bayern	Lastfahrt	6,64
SPNV	Hessen	Lastfahrt	6,49
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	6,61
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	6,99
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	6,95
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	3,86
SPNV	Bayern	Leerfahrt	3,86
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,91
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	3,87
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,90
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,98

II.2.3.2.3.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs im SPNV

Die Herleitung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes gemäß § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG für den SPNV ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

Für den SPNV ergeben sich die genehmigten Entgelte auf Grundlage der in Tabelle 4 ausgewiesenen unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes der Schienenwege inkl. der Bahnsteige.

Tabelle 4 – uKZ im SPNV Antragstellerin zu 1. und zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SPNV	Lastverkehre	0,88
SPNV	Leerverkehre	0,90

Die Antragstellerinnen differenzieren in den Antragsunterlagen (im ursprünglichen Verfahren Anlage 7b zum Genehmigungsantrag) nach folgenden Bereichen für die Ermittlung der uKZ:

- SPNV Standard
- SPNV Standard
- SGV Standard
- SGV Nahverkehr
- SGV > 3.000t
- Lok-/Leerfahrt
- SPNV Nostalgie/Charter (=SPNV Standard).

Für den Verkehrsdienst SPNV sind die Bereiche SPNV Standard (Segment Entgelte: SPNV Lastverkehre) und Lok-/Leerfahrten (Segment Entgelte: SPNV Leerverkehre) von Relevanz. Die uKZ sind dabei unverändert zu den im ursprünglichen Verfahren zum TPS 2026 angesetzten uKZ,

vgl. Zweiter Teilbeschluss vom 11.12.2025 zum TPS 2026 (Gz. BK10-24-0396_E), dort Anlage 1, sowie zu der Entwicklung der uKZ S. 32 ff.

Zu beachten ist, dass die uKZ im Segment SPNV Leerverkehre (0,90 EUR/Trkm) leicht (+2%) über den uKZ im Segment SPNV Lastverkehre (0,88 EUR/Trkm) liegen. Hierzu hatte die Beschlusskammer die Antragstellerinnen im ursprünglichen Genehmigungsverfahren mit Schreiben vom 06.06.2025 angehört. Die Antragstellerinnen haben mit Schreiben vom 16.06.2026 ausgeführt, dass insbesondere eine unterschiedliche Entwicklung der uKZ Instandhaltung im Bereich SPNV Standard gegenüber dem verkehrsdienstübergreifenden Bereich Lok- und Leerfahrten (identische uKZ für SPNV, SPFV und SGV (hier nur Lokverkehre)) Ursache für den Effekt sei.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist das Vorgehen nicht zu beanstanden. Insbesondere ermöglicht § 35 Abs. 4 ERegG die Mittelung von uKZ über eine angemessene Spanne von Zeiträumen und von Verkehrsdiensten. Leerverkehre des SPNV haben einen Anteil von rund 1% an der gesamten Referenzverkehrsleistung. Leerverkehre des SPNV, SPFV und Lokverkehre des SGV haben in Summe einen Anteil von rund 4% an der gesamten Referenzverkehrsleistung. Es dürfte von den Vorgaben des § 35 Abs. 4 ERegG gedeckt sein, einen Anteil von 4% der Referenzerlösmenge bei der Herleitung der uKZ nicht noch weiter zu differenzieren. Dass die uKZ beim SPNV für Leerverkehre leicht über den uKZ beim SPNV für Lastverkehre liegen, dürfte zudem selbst dann auftreten können, wenn ein Leersegment nur für den SPNV bestimmt würde: Längere Züge des SPNV (mit höheren uKZ) dürften wegen der weniger regionalen Ausrichtung auch von Abstell- und Wartungseinrichtungen einen höheren Anteil an den Leerverkehren als an den Lastverkehren haben.

II.2.3.2.3.2 Vollkostenaufschläge im SPNV

Die Herleitung der Vollkostenaufschläge in den jeweiligen Marktsegmenten des SPNV ist mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 und 2 ERegG nicht zu beanstanden.

Für den SPNV erbeben sich die genehmigten Entgelte unter Berücksichtigung der in Tabelle 5 und Tabelle 6 ausgewiesenen Vollkostenaufschläge.

Tabelle 5 – Vollkostenaufschläge SPNV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	TPS 2026
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	6,03
SPNV	Bayern	Lastfahrt	5,81
SPNV	Berlin	Lastfahrt	6,84
SPNV	Brandenburg	Lastfahrt	6,56
SPNV	Bremen	Lastfahrt	6,55
SPNV	Hamburg	Lastfahrt	5,95
SPNV	Hessen	Lastfahrt	5,77
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Lastfahrt	6,48
SPNV	Niedersachsen	Lastfahrt	6,05
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	5,83
SPNV	Rheinland-Pfalz	Lastfahrt	6,01
SPNV	Saarland	Lastfahrt	6,17
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	6,23
SPNV	Sachsen-Anhalt	Lastfahrt	6,04
SPNV	Schleswig-Holstein	Lastfahrt	6,14
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	6,13
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	2,91
SPNV	Bayern	Leerfahrt	2,91
SPNV	Berlin	Leerfahrt	3,03
SPNV	Brandenburg	Leerfahrt	3,24
SPNV	Bremen	Leerfahrt	3,18
SPNV	Hamburg	Leerfahrt	2,86
SPNV	Hessen	Leerfahrt	2,95
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Leerfahrt	3,08
SPNV	Niedersachsen	Leerfahrt	3,25
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	2,92
SPNV	Rheinland-Pfalz	Leerfahrt	2,88
SPNV	Saarland	Leerfahrt	2,33
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	2,94
SPNV	Sachsen-Anhalt	Leerfahrt	3,01
SPNV	Schleswig-Holstein	Leerfahrt	2,97
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,02

Tabelle 6 – Vollkostenaufschläge SPNV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	TPS 2026
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	5,92
SPNV	Bayern	Lastfahrt	5,76
SPNV	Hessen	Lastfahrt	5,61
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	5,73
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	6,11
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	6,07
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	2,96
SPNV	Bayern	Leerfahrt	2,96
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,01
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	2,97
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,00
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,08

Die Antragstellerinnen haben bei der Bildung der beantragten Entgelte des SPNV einen Ansatz gewählt, in welchem der Deckungsbeitragsanteil des SPNV an der Summe der mit den Vollkostenaufschlägen zu deckenden Kosten der drei Verkehrsdienste (SPNV, SPFV und SGV) auf Grundlage des Deckungsbeitragsanteils des SPNV aus dem Jahr 2017 erfolgt. Das Vorgehen stützt sich auf ein entsprechendes Gutachten,

vgl. IGES Mobility GmbH / Mitusch et al. (08.06.2026), „Vollkostenaufschläge im SPNV – Endbericht“ (im Folgenden: IGES-Gutachten),

sowie entsprechende konkretisierende Ausführungen u.a. in der am 13.05.2026 übersandten Anlage 5.2 zu den INB 2026. Die rechnerischen Herleitungen der Deckungsbeiträge aus dem Jahr 2017 ergibt sich aus der Darlegung in Anlage 5 zum Schreiben vom 13.05.2026. Für die Antragstellerin zu 1. ergibt sich eine Deckungsbeitrag des SPNV in Höhe von 72,3%, für die Antragstellerin zu 2. in Höhe von 98,6%. Mit dem insgesamt zu tragenden absoluten Vollkostendeckungsbetrag des SPNV für 2026 (Antragstellerin zu 1.: 4.075 Mio. EUR = 72,3% von der Referenzgröße 5.636 Mio. EUR) werden die Einzelentgelte des SPNV im sog. Mastermodell (Anlage 1 zum Antrag) hergeleitet. Die konkreten Vollkostenaufschläge der Einzelentgelte werden mit einer einheitlichen Steigerungsrate zum Referenzjahr 2024 (Trassenentgelte inkl. rechnerischer Berücksichtigung der Bahnsteigentgelte) hergeleitet, so dass der Länderproporz der Entgelthöhen für die Trassenentgelte (inkl. Bahnsteige) auf Ebene der Bundesländer zu den Entgelten unter Bildung der Trassenpreisbremse weitgehend unverändert bleibt.

Die Verfahrensbeteiligten haben zum vorgesehenen Ansatz der Antragstellerinnen vielfältig Stellung genommen.

Die Hinzugezogene zu 8. aus dem Bereich des SPNV äußert mit Ausführungen vom 19.06.2026 und 24.06.2026, dass die Elastizitäten im SPNV unter Berücksichtigung von Subventionen in den Verkehrsdiensten höher seien als im IGES-Gutachten angegeben. Die Preisabhängigkeit der Elastizitäten werde ignoriert. Der Ansatz finde zudem keine Stütze in den nationalen und europäischen Vorgaben. Zudem seien die Vorgaben zur effektiven Kapazitätsnutzung und zum Vorliegen eines Markttests nicht eingehalten worden. Marktaustritte und sinkende Vergabebeteiligungen im SPNV sowie geplante Markteintritte im SPFV würden dafür sprechen, dass die Trassenentgelte im SPFV aktuell zu niedrig seien und „ineffiziente“ Markteintritte im SPFV quersubventionierten. Zudem sei kein ausreichender

Markttragfähigkeitstest durchgeführt worden. Die vorgesehene Preisbildungsmethode des SPNV weiche von der in den Auslegungsleitlinien der Kommission (C/2025/2606) ab. Der vorgesehene Ansatz sei zirkular und berge eine Diskriminierungsrisiko auch für den SPFV und SGV. Letztlich sei der Ansatz zudem ein Rückfall in die Nutzung einer starren Zielgröße statt einer Wahrung des Ermessensspielraums des Infrastrukturbetreibers.

Die Hinzugezogenen zu 3., 7., 9., 14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32., 33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64. und 67. aus dem Bereich des SGV erläutern mit Stellungnahme vom 19.06.2026, dass auf Grundlage des Gutachtens keine elastizitätsbasierte, empirisch bestimmte Tragfähigkeit, sondern eine historische Kostendeckungsbeitragsquote verwendet werde. Zwar reagiere der Ansatz auf ein reales Problem: Die „politische Tragfähigkeit“ lasse sich nur schwer empirisch bestimmen. Zudem habe die Vorgehensweise gegenüber dem ursprünglichen Vortrag den Vorteil, dass der SPNV an den Steigerungen der Fixkosten proportional beteiligt werde. Aufschlussreich sei aber, dass die mit Elastizitäten in unterschiedlichen Varianten berechneten und sodann verworfenen Ansätze allesamt zu höheren Entgelten des SPNV führen würden als der Ansatz unter Zugrundelegung der Kostendeckungsbeitragsquote. Ziel des Ansatzes sei die Schonung des SPNV. Die vorgeschlagene Kostendeckungsbeitragsquote unterschätze die Tragfähigkeit des SPNV systematisch. Zudem stelle sich die Folgefrage, wie der historische Kostendeckungsbeitragsansatz anzuwenden sei, wenn sich Elastizitäten und Rahmenbedingungen änderten. Zudem sei das vorgelegte Zahlenmaterial zu überprüfen. Mit Stellungnahme vom 09.07.2026 führen die Hinzugezogenen aus, dass ihre Vorbehalte bezüglich einer etwaigen Benachteiligung des SGV bei sinkendem Betriebsleistungsanteil desselben nicht ausgeräumt worden seien.

Die Hinzugezogene zu 12. aus dem Bereich des SPFV legt mit Stellungnahme vom 17.06.2026 dar, dass die von den Antragstellerinnen vorgelegten Entgeltanträge begrüßt würden. Soweit ersichtlich, bilde das vorgelegte IGES-Gutachten mit dem Ausgangspunkt eines politischen Konsenses im Jahr 2017 einen praktikablen Ansatz, der das bisherige Ungleichgewicht bei der Beteiligung an Kostensteigerungen aufzuheben scheine.

Die Hinzugezogene zu 13. aus dem Bereich des SPNV führt mit Stellungnahme vom 17.06.2026 aus, dass der gewählte Ansatz und ermittelte Deckungsbeitrag des SPNV einen möglichen Referenzpunkt darstellen könne. Wesentlich sei, dass dargelegt werde, inwieweit das gewählte Vorgehen mit europäischem und nationalem Recht vereinbar sei. Zudem sollten beim SPNV die relativen Belastungen zwischen Bundesländern und zwischen Last- und Leerverkehr unverändert bleiben.

Die Hinzugezogene zu 21. aus dem Bereich des SPFV äußert mit Stellungnahme vom 15.06.2026, dass an dem vorgesehenen Ansatz der Antragstellerinnen positiv zu sehen sei, dass alle Verkehrsdienste prozentual an zukünftigen Steigerungen der Fixkosten beteiligt würden. Die Hinzugezogene weist darauf hin, dass die auf Grundlage von modellierten Elastizitäten errechneten Preise für den SGV und SPFV im Gutachten niedriger ausfielen als die Preise für den SGV und SPFV unter Zugrundelegung der Deckungsbeitragsmethodik. Entscheidend sei aber in jedem Fall, dass eine Neuberechnung der Entgelte rechtssicher erfolge.

Die Hinzugezogene zu 49. aus dem Bereich des SGV hat mit Stellungnahme vom 15.06.2026 ausgeführt, dass der gewählte Ansatz mathematisch nachvollziehbar sei. Nachvollziehbar sei auch, dass zeitnah ein pragmatischer Ansatz gefunden werden müsse. Die Hinzugezogene kritisiert allerdings, dass der Kostendeckungsfaktor erneut auf Basis eines politischen Konsenses gewählt werde.

Aus Sicht der Beschlusskammer genügt die Vorgehensweise der Antragstellerinnen den Vorgaben gemäß § 36 Abs 1 und 2 ERegG (vgl. zu den Maßstäben zur Bildung der Vollkostenaufschläge bereits unter II.2.3.2.2.2).

Zunächst ist es zulässig, dass die Antragstellerinnen für die Herleitung der Vollkostenaufschläge des SPNV eine von Ramsey-Boiteux abweichende Methodik wählen. Dabei ist festzustellen, dass grundsätzlich von einer gewissen Methodenoffenheit bei der Entgeltherleitung auszugehen ist. So führt etwa das Oberverwaltungsgericht (OVG) NRW in einer Entscheidung betreffend Marktsegmentierungen aus, dass fraglich sei, ob die inhaltlichen Bestimmungen des § 36 ERegG einem Ramsey-Boiteux-Ansatz nicht nur offen stehen, sondern dies auch im Sinne einer Rechtsfehlerhaftigkeit anderer methodischer Ansätze zwingend erfordere,

vgl. Urteil des OVG NRW 13B1349/18 vom 01.03.2019, Rn. 117.

Ebenso führen Staebe / Carstensen in ihrer Kommentierung zum ERegG zum § 36 ERegG aus, dass dem Betreiber der Schienenwege zur Bildung zulässiger Aufschläge einen „erheblichen Spielraum“ habe und das Gesetz „keine bestimmte Methode“ vorgebe,

vgl. *Staebe / Carstensen et. al* (2017) in „ERegG Eisenbahn-Regulierungsgesetz Kommentar“, zu § 36, Rn. 9 ff.

Andererseits müssen einmal gewählte Ansätze auch konsistent angewandt werden. So führt das VG Köln in einer Entscheidung vom 27.09.2024 zur Entgeltbildung im Segment Punkt-zu-Punkt aus:

„Die Vorschrift des § 36 ERegG räumt dem Betreiber der Schienenwege bei der Berechnung der Aufschläge damit einen weiten Gestaltungsspielraum ein“ und weiter „Entscheidet sich der Schienenwegesbetreiber für eine Methode, [...] ist er primär gehalten, die für die Variablen in der Berechnungsformel einzusetzenden Werte auf Basis belastbarer Ist-Werte zu ermitteln und festzusetzen. Gegebenenfalls hat er diese durch Rückgriff auf Sachverständigengutachten in den Entgeltgenehmigungsprozess einzubringen. Ein nur in Grenzen überprüfbarer Beurteilungsspielraum besteht im Rahmen dieser Tatsachenermittlung nicht (mehr)“, vgl. VG Köln 18 K 1962/18 vom 27.09.2024, Rn. 114.

Ähnlich das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in einer Entscheidung aus 2022 zur Frage der Entgeltbildung im Segment Charter / Nostalgie und zur Teilbarkeit der Entgeltgenehmigung:

„Denn der Grundsatz der Nichtdiskriminierung verlangt, dass sich die Entgelthöhe unter dem Gesichtspunkt der relativen Markttragfähigkeit im Verhältnis zu den Entgelten in anderen Marktsegmenten in ein schlüssiges Gesamtsystem einfügt“, vgl. BVerwG, 6 C 10.20 vom 12.10.2022, Rn. 60.

Die vorliegende Sachlage spricht aus Sicht der Beschlusskammer allerdings dafür, dass sich die Rahmenbedingungen im Verkehrsdienst des SPNV wesentlich von denen des SPFV und SGV unterscheiden, so dass eine abweichende Entgeltbildungslogik zulässig ist. Verkehre des SPNV sind in Deutschland – anders als (weit überwiegend) im SPFV und SGV – keine eigenwirtschaftlichen Verkehre, sondern werden im Rahmen von Verkehrsverträgen als „bestellte Verkehre“ im öffentlichen Auftrag durchgeführt.

Entsprechend ergeben sich die Einnahmen im SPNV auch nicht ausschließlich aus Markterlösen der Fahrgäste der EVU, sondern überwiegend – 2024 zu rund 59% – aus Zuschüssen der Aufgabenträger,

vgl. Bundesnetzagentur (2025) „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025“, dort S. 80, Abb. 85.

Die Preiselastizität der Nachfrage im Bereich des SPNV lässt sich mit Blick auf die Nachfrage der öffentlichen Hand allerdings kaum zutreffend ermitteln und müsste von zusätzlich zu setzenden Annahmen zur Nachfragereaktion der öffentlichen Hand abhängig gemacht werden,

vgl. IGES-Gutachten, dort S. 26 f,

Die Bestellerentgelte zur Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen des SPNV werden durch die Regionalisierungsmittel finanziert, die vom Bund an die Länder ausgehändigt werden. Das Regionalisierungsgesetz, welches die Mittelverteilung regelt, ist ein zustimmungspflichtiges Gesetz und basiert auf Art. 87e Abs. 4 und 5 Grundgesetz; die Nachfrage im SPNV ist im Ergebnis wesentlich durch politische Rahmenbedingungen geprägt,

vgl. ebenda.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist es in der Folge auch zulässig anzunehmen, dass die herkömmlichen Elastizitätsüberlegungen bei dem durch die öffentliche Nachfrage geprägten SPNV an ihre Grenzen stoßen.

Dass für Verkehre im öffentlichen Auftrag eine grundsätzlich andere Marktlogik anzunehmen ist, wird dabei auch an zahlreichen Stellen der RL 2012/34/EU deutlich, so etwa in Art. 5 Abs. 1 RL 2012/34/EU zum Verhältnis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und der Führung von Eisenbahnunternehmen als Wirtschaftsunternehmen, in Art. 11 und Art. 11a RL 2012/34/EU bzgl. der Würdigung der Problematik von „Open Access“ versus „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ beim Zugangsrecht, ebenso wie die Bezugnahmen in Art. 12 RL 2012/34/EU und Art. 38 RL 2012/34/EU.

Entsprechen heißt es in den Auslegungsleitlinien der Kommission bezüglich der Festsetzung von Trassenentgelten zur Rolle der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags:

„Diese sind dadurch gekennzeichnet, dass ein Betreiber im allgemeinen Interesse liegende öffentliche Personenverkehrsdienste erbringt, die er unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Mit anderen Worten, Eisenbahnunternehmen würden es nicht für rentabel halten, dieselben Dienste zu Marktbedingungen zu erbringen. Dies bedeutet, dass gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste nicht der üblichen Marktlogik folgen und es möglicherweise nicht angemessen ist, Konzepte wie die Elastizität der Nachfrage anzuwenden.“, Mitteilung der Kommission vom 07.05.2026 (C/2025/2606), dort S. 14 f.

Die vorgesehene Preisbildungsmethodik dürfte, anders als die Hinzugezogene zu 8. vorträgt, auch mit den weiteren Ausführungen in den Auslegungsleitlinien der Kommission vereinbar sein, die erkennbar lediglich ein Beispiel eines Lösungsraums beschreiben,

„Um übermäßige Ungleichgewichte bei den Entgelten für gemeinwirtschaftlichen Dienste zu vermeiden, könnten die durchschnittlichen Einnahmen herangezogen werden [...]“, ebenda.

Abschließend heißt es denn folgerichtig auch,

„In jedem Fall sollten die Infrastrukturbetreiber (auch im Falle von Aufschlägen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste) bei der Berechnung der Höhe der Entgelte wie in Abschnitt 3.2 dargelegt einen gewissen Spielraum behalten“, ebenda.

Soweit die Hinzugezogene zu 8. darüber hinaus vorträgt, dass der von den Antragstellerinnen vorgesehene Ansatz zur Bildung der Entgelte im SPNV eine Rückfall in eine starre Zielgröße statt der Wahrung des Ermessensspielraums des Infrastrukturbetreibers sei, ist dem zu widersprechen. Bei der vom EuGH als unionsrechtswidrig erkannten Trassenpreisbremse gemäß § 37 Abs. 2 ERegG handelte es sich um eine nationale Rechtsvorschrift, die der Infrastrukturbetreiber zu beachten hatte und ihn in seiner Unabhängigkeit gemäß Art. 4 Abs. 2 RL 2014/34/EU unangemessen einschränkte. Den nun vorgesehenen Entgeltbildungsansatz haben die Antragstellerinnen dagegen unabhängig selbst entworfen und zur Grundlage ihres Antrags gemacht. Die Entgeltbildungssystematik ist ihnen nicht vom Rechtsrahmen des Mitgliedsstaates vorgegeben. Die eigene Auswahl und Festlegung auf eine Entgeltbildungssystematik schränkt den Infrastrukturbetreiber nicht unangemessen in seinem eigenen Spielraum ein. Inhaltlich wiederholt der nun vorgesehene Ansatz auch nicht die von der Kostenentwicklung der Antragstellerinnen unabhängige, starre Entgeltbildung. Statt dessen folgt die Entgeltentwicklung bei den Trassen des SPNV nun dynamisch der Entwicklung der Vollkostenaufschlagssumme und der Entwicklung der Grenzkosten.

Soweit die Hinzugezogenen zu 3., 7., 9., 14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32., 33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64. und 67. sowie die Hinzugezogenen zu 21. vortragen, dass die im IGES-Gutachten auf Grundlage von Elastizitäten berechneten Entgelte des SPNV höher ausfielen als mit der Deckungsbeitragsrechnung, ist darauf hinzuweisen, dass die Gutachter lediglich grob angesetzte Werte verwendet haben, um die Mechanismen zu erläutern, und zudem im Weiteren ausführen, warum eine genauere Bestimmung der Elastizitäten bei der öffentlichen Nachfrageseite des SPNV bereits im Grundsatz problematisch ist.

Soweit von der Hinzugezogenen zu 8. vorgetragen wird, dass Subventionen bei der Bestimmung der Elastizitäten nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, versteht die Beschlusskammer diese Kritik im Wesentlichen als Argument, die Tragfähigkeit des SPNV gerade nicht mit Annäherungsversuchen an Elastizitätsbestimmungen, sondern mit abweichender Methodik – etwa wie von den Antragstellerinnen vorgesehen – zu bewerten. Soweit auf vorgeblich mangelnde Berücksichtigung von Förderungen beim SGV und SPFV abgestellt wird, betrifft dies nicht die aus o.g. Gründen am Deckungsbeitragsmodell ausgerichtete Vollkostenaufschlagsherleitung des SPNV, sondern ausschließlich das Verhältnis der einzelnen Vollkostenaufschläge des SPFV und SGV zueinander (Binnenverhältnis SGV und SPFV). Zur Berücksichtigung etwaiger Förderungen im SGV und SPFV, welche nachträglich auf genehmigte Entgelte gewährt werden, wird auf die Ausführungen unter II.2.3.2.6.2 verwiesen.

Soweit die Hinzugezogene zu 8. und die Hinzugezogenen zu 3., 7., 9., 14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32., 33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64. und 67. vortragen, dass durch die „à priori Behandlung“ des SPNV der SGV und SPFV u.a. bei abweichenden Betriebsleistungsentwicklungen benachteiligt werden könnten, so ist dem dahingehen zu folgen, dass bei Festsetzung des Kostendeckungsbeitragsanteils des SPNV auf ein

Ausgangsjahr (hier: 2017) sichergestellt sein muss, dass sich der Anteil des SPNV an der Betriebsleistung als relativ konstant erweist. Dies ist vorliegend der Fall. Die Entwicklung des Betriebsleistungsanteils ausgehend vom Jahr 2017 haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 13.05.2026 übermittelt. Sie lag für die Antragstellerin zu 1. im Jahr 2017 bei rund 62% und bewegt sich im Zeitraum 2018 bis 2025 (letztes Ist-Jahr) im Bereich zwischen rund 61% und rund 63%. Der Anteil für die Antragstellerin zu 2. lag im Jahr 2017 bei rund 94% und bewegte sich im Zeitraum 2018 bis 2025 im Bereich zwischen rund 94% und rund 95%. Die Entgeltbildung beim SPNV und SGV (hierzu später unter II.2.3.2.4 und II.2.3.2.5 im Detail), erfolgt dabei im Grundsatz agnostisch mit Blick auf die Verkehrsdienste und ergibt sich für die Relationen der Volkstenaufschläge aus den segmentspezifischen Inputgrößen (unabhängig von SGV oder SPNV) und dem Lambda-Faktor als Niveau-Größe,

vgl. hierzu auch Ausführungen in Anlage 5.2 zu den INB 2026, dort S. 41 f.

Soweit die Hinzugezogenen zu 3., 7., 9., 14., 15., 18., 20., 25., 29., 30., 32., 33., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 50., 54., 55., 57., 58., 60., 61., 64. und 67. Hinweise zur konkreten Berechnung der Deckungsbeitragsgrößen und zur Aufschlagsherleitung gegeben haben, sind diesbezügliche Fragen im Verfahrensverlauf geklärt worden (bspw. zu den Referenzgrößen bei der Vollkostensumme), lassen sich aus den Unterlagen erschließen (bspw. die Aufteilung in zwei Betreiber und Aktualisierung der uKZ-Zeiträume gegenüber den Herleitungen aus dem ursprünglichen Verfahren TPS 2026 (BK10-24-0396_E)) oder fallen in den zulässigen Spielraum der Antragstellerinnen bei der Entgeltherleitung (bspw. die konkrete Wahl eines Referenzzeitraums (2017)). Neben den Begründungen der Antragstellerinnen (u.a. Festlegung Kieker Schlüssel) eignet sich das Jahr 2017 allerdings auch noch deshalb als Referenzjahr, weil für eben dieses Jahr im Rahmen des ersten Kostendeckungsberichtes zum SPNV gemäß § 37 Abs. 4 bis 7 ERegG festgestellt wurde, dass die Erlöse aus Trassenentgelten des SPNV innerhalb einer Bandbreite lagen, in der „keine Kostenunter- oder Kostenüberdeckung feststellbar ist“,

vgl. Bundesnetzagentur (Mai 2019), „Kostendeckungsbericht SPNV-Entgelte“, dort S. 47.

Ebenso ist nicht anzunehmen, dass die Entgeltsteigerungen zu einem überproportionalen Mengenrückgang führen würden, so dass die Vorgabe zur Gewährleistung der „bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes gemäß § 36 Abs. 1 ERegG verletzt wäre. Insbesondere sind sämtliche diskutierten *Trassenpreiselastizitäten* (nicht Endkundenelastizitäten) jedwedes Verkehrsdienstes und jedweder Modellrechnung im SPNV im Betrag deutlich kleiner als eins ($|\varepsilon| < 1$), so dass Preiserhöhungen trotz Mengenrückgängen zu einer Erlöserhöhung führen dürften.

Zur Gefahr eines Marktausschlusses wurde nicht vorgetragen, auch wenn die Hinzugezogenen zu 8. und zu 13. auf die erheblichen Herausforderungen und zu erwartende Angebotseinschränkungen in Folge der Entgeltsteigerungen hingewiesen haben. Aufgrund der bereits erörterten besonderen Marktverhältnisse und der grundsätzlichen Pflicht zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr gemäß § 1 RegG ist ein Marktausschluss in Segmenten des SPNV nicht zu erwarten. Soweit die Hinzugezogene zu 8. den Standpunkt vertritt, dass ein Markttest nicht durchgeführt worden sei, wird auf bereits unter II.2.3.2.2.2 erfolgten Ausführungen verwiesen. Da ein Marktausschluss bei den Segmenten des SPNV derzeit fernliegend ist, dürfen die Anforderungen an entsprechenden Prüfungen des Infrastrukturbetreibers auch nicht überspannt werden.

Soweit die Hinzugezogenen zu 8. und zu 13. darauf hingewiesen haben, dass trotz Anpassungen an den Trassenentgelten aufgrund des Urteils des EuGH vom 19.03.2027 zur Unionsrechtswidrigkeit der Trassenpreisbremse die relativen Belastungen zwischen Bundesländern und zwischen Last- und Leerverkehren beim SPNV unverändert bleiben sollten, sind die Antragstellerinnen dem – auch aufgrund entsprechender Hinweise der Beschlusskammer u.a. mit Schreiben vom 29.06.2026 – mit Antragsanpassung vom 02.07.2026 und 08.07.2026 nachgekommen.

II.2.3.2.4 Entgelte im SPFV

Die Entgelte für den SPFV sind im tenorierten Umfang zu genehmigen (vgl. Tabelle 7, Tabelle 8).

Sowohl die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (hierzu unter II.2.3.2.4.1) als auch die Bildung der Vollkostenaufschläge sind nicht zu beanstanden (hierzu unter II.2.3.2.4.2).

Tabelle 7 – Genehmigte Entgelte im SPFV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	Genehmigung
SPFV	Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	6,57
SPFV	Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	13,14
SPFV	Basic	5,20
SPFV	Nacht	2,92
SPFV	Charter / Nostalgie	2,85
SPFV	Punkt-zu-Punkt	4,02
SPFV	Lok- / Leerfahrt	2,85
SPFV	Zusatz Express	3,00

Tabelle 8 – Genehmigte Entgelte im SPFV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	Genehmigung
SPFV	Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	6,29
SPFV	Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	12,50
SPFV	Basic	4,99
SPFV	Nacht	2,83
SPFV	Charter / Nostalgie	2,75
SPFV	Punkt-zu-Punkt	3,87
SPFV	Lok- / Leerfahrt	2,75
SPFV	Zusatz Express	3,00

II.2.3.2.4.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV

Die Herleitung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG für den

Für den SPFV ergeben sich die genehmigten Entgelte auf Grundlage der in Tabelle 9 ausge-

Tabelle 9 – uKZ im SPFV Antragstellerin zu 1. und zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SPFV	Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	1,24
SPFV	Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	1,24
SPFV	Basic	1,24
SPFV	Nacht	1,24
SPFV	Charter / Nostalgie	0,88
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,24
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,90

Diese Werte sind gegenüber dem ursprünglichen Beschluss im Verfahren BK10-24-0396_E unverändert. Auf die Ausführungen im dortigen zweiten Teilbeschluss vom 11.12.2025 unter II.3.5.1.1 wird verwiesen.

II.2.3.2.4.2 Vollkostenaufschläge im SPFV

Die Herleitung der Vollkostenaufschläge in den jeweiligen Marktsegmenten des SPFV ist mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 und 2 ERegG nicht zu beanstanden.

Für den SPFV ergeben sich die genehmigten Entgelte unter Berücksichtigung der in Tabelle 10 und Tabelle 11 ausgewiesenen Vollkostenaufschläge.

Tabelle 10 – Vollkostenaufschläge SPFV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SPFV	Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	5,33
SPFV	Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	11,9
SPFV	Basic	3,96
SPFV	Nacht	1,68
SPFV	Charter / Nostalgie	1,97
SPFV	Punkt-zu-Punkt	2,78
SPFV	Lok- / Leerfahrt	1,95

Tabelle 11 – Vollkostenaufschläge SPFV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SPFV	Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	5,05
SPFV	Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	11,26
SPFV	Basic	3,75
SPFV	Nacht	1,59
SPFV	Charter / Nostalgie	1,87
SPFV	Punkt-zu-Punkt	2,63
SPFV	Lok- / Leerfahrt	1,85

Die Antragstellerinnen beschreiben die Systematik zur Herleitung der Vollkostenaufschläge insbesondere in der Anlage 7c („Beschreibung Vollkostenaufschläge“) im Verfahren BK10-24-0396_E und legen die konkreten Berechnungen in den sog. „Mastermodellen“ (Anlage 7c Anhang 7 und Anhang 8 der ursprünglichen Antragsunterlagen, Anlage 1 in der Fassung vom 08.07.2026 für die Antragstellerin zu 1. und Anlage 1 in der Fassung vom 02.07.2026 für die Antragstellerin zu 2. zum Antrag im hiesigen Verfahren) dar. Als Eingangsgrößen des Modells zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge fungieren beim SPFV insbesondere die

Endkundenelastizitäten je Segment und die relativen Zugumsätze (EUR/Trkm) je Segment als Produkt aus Zugbesetzung (Pkm/Trkm) und Yield (EUR/Pkm). Das Produkt aus Endkundenelastizität und Verhältnis von Trassenentgelt zum Zugumsatz ergibt wiederum die Trassenpreiselastizität. Segmente sind im Vergleich tragfähiger, je geringer die (betragsmäßige) Endkundenelastizität und je geringer der Anteil der Trassenentgelte im Verhältnis zum Zugumsatz ist. Zu weiteren Details zur Herleitung und Berechnung wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.5.2.1.1 im zweiten Teilbeschluss zum ursprünglichen Verfahren BK10-24-0396_E vom 11.12.2025 verwiesen. Die im hiesigen Verfahren genutzten Eingangsgrößen (Endkundenelastizitäten, Zugumsätze, Yield, Zugbesetzungen) sind dabei unverändert geblieben.

Die Vollkostenaufschläge im SPFV sind auch mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 ERegG zum Marktausschlusstest nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass keine Hinweise zu einem Marktausschluss vorliegen. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass die nun genehmigten Trassenentgelte beim SPFV gegenüber den ursprünglich genehmigten Entgelten des TPS 2026 deutlich absinken und bereits bei dem höheren Entgeltniveau im SPFV im ersten Halbjahr des Jahres 2026 keine Marktausschlüsse im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 3 festzustellen waren. Im Übrigen wird auf die Ausführungen des damaligen zweiten Teilbeschlusses unter Ziffer II.3.5.2.2.1 verwiesen.

II.2.3.2.5 Entgelte im SGV

Die Entgelte für den SGV sind im tenorierten Umfang zu genehmigen (vgl. Tabelle 12, Tabelle 13).

Sowohl die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (hierzu unter II.2.3.2.5.1) als auch die Bildung der Vollkostenaufschläge sind nicht zu beanstanden (hierzu unter II.2.3.2.5.2).

Tabelle 12 – Genehmigte Entgelte im SGV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	Genehmigung
SGV	Lokfahrt	2,07
SGV	Sehr schwer	5,04
SGV	Gefahrgutganzzug	4,25
SGV	Güternahverkehr	2,07
SGV	Standard	3,48
SGV	<i>Zusatz Z-Flex</i>	-0,20
SGV	<i>Zusatz R-Flex</i>	-0,20
SGV	<i>Zusatz Schnell</i>	1,00
SGV	<i>Zusatz Express</i>	3,00

Tabelle 13 – Genehmigte Entgelte im SGV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	Genehmigung
SGV	Lokfahrt	2,01
SGV	Sehr schwer	4,93
SGV	Gefahrgutganzzug	4,11
SGV	Güternahverkehr	2,01
SGV	Standard	3,38
SGV	<i>Zusatz Z-Flex</i>	-0,20
SGV	<i>Zusatz R-Flex</i>	-0,20
SGV	<i>Zusatz Schnell</i>	1,00
SGV	<i>Zusatz Express</i>	3,00

II.2.3.2.5.1 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs im SGV

Die Herleitung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG für den SGV ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

Für den SGV ergeben sich die genehmigten Entgelte auf Grundlage der in Tabelle 14 ausgewiesenen unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes.

Tabelle 14 – uKZ im SGV Antragstellerin zu 1. und zu 2.[€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SGV	Lokfahrt	0,90
SGV	Sehr schwer	2,95
SGV	Gefahrgutganzzug	1,64
SGV	Güternahverkehr	1,03
SGV	Standard	1,64

Diese Werte sind gegenüber dem ursprünglichen Beschluss im Verfahren BK10-24-0396_E unverändert. Auf die Ausführungen im dortigen zweiten Teilbeschluss vom 11.12.2025 unter II.3.5.1.2 wird verwiesen.

II.2.3.2.5.2 Vollkostenaufschläge im SGV

Die Herleitung der Vollkostenaufschläge in den jeweiligen Marktsegmenten des SGV ist mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 und 2 ERegG nicht zu beanstanden.

Für den SGV erbeben sich die genehmigten Entgelte unter Berücksichtigung der in Tabelle 15 und Tabelle 16 ausgewiesenen Vollkostenaufschläge.

Tabelle 15 – Vollkostenaufschläge SGV Antragstellerin zu 1. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SGV	Lokfahrt	1,17
SGV	Sehr schwer	2,09
SGV	Gefahrgutganzzug	2,61
SGV	Güternahverkehr	1,04
SGV	Standard	1,84

Tabelle 16 – Vollkostenaufschläge SGV Antragstellerin zu 2. [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2026
SGV	Lokfahrt	1,11
SGV	Sehr schwer	1,98
SGV	Gefahrgutganzzug	2,47
SGV	Güternahverkehr	0,98
SGV	Standard	1,74

Die Antragstellerinnen beschreiben die Systematik zur Herleitung der Vollkostenaufschläge insbesondere in der Anlage 7c („Beschreibung Vollkostenaufschläge“) im Verfahren BK10-24-0396_E und legen die konkreten Berechnungen in den sog. „Mastermodellen“ (Anlage 7c Anhang 7 und Anhang 8 der ursprünglichen Antragsunterlagen, Anlage 1 in der Fassung vom 08.07.2026 für die Antragstellerin zu 1. und Anlage 1 in der Fassung vom 02.07.2026 für die Antragstellerin zu 2. zum Antrag im hiesigen Verfahren) dar. Als Eingangsgrößen des Modells zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge fungieren beim SGV insbesondere die Endkundenelastizitäten je Segment und die relativen Zugumsätze (EUR/Trkm) je Segment. Eine weitere Untergliederung des Zugumsatzes erfolgt – anders als beim SPFV mit Blick auf Yield und Zugbesetzung – beim SGV nicht. Das Produkt aus Endkundenelastizität und Verhältnis von Trassenentgelt zum Zugumsatz ergibt wiederum die Trassenpreiselastizität. Segmente sind im Vergleich tragfähiger, je geringer die (betragsmäßige) Endkundenelastizität und je geringer der Anteil der Trassenentgelte im Verhältnis zum Zugumsatz ist. Zu weiteren Details zur Herleitung und Berechnung wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.5.2.1.2 im zweiten Teilbeschluss zum ursprünglichen Verfahren BK10-24-0396_E vom 11.12.2025 verwiesen. Die im hiesigen Verfahren genutzten Eingangsgrößen (Endkundenelastizitäten, Zugumsätze) sind dabei unverändert geblieben.

Die Vollkostenaufschläge im SGV sind auch mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 ERegG zum Marktausschlusstest nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass keine Hinweise zu einem Marktausschluss vorliegen. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass die nun genehmigten Trassenentgelte beim SGV gegenüber den ursprünglich genehmigten Entgelten des TPS 2026 deutlich absinken und bereits bei dem höheren Entgeltniveau im SGV im ersten Halbjahr des Jahres 2026 keine Marktausschlüsse im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 3 festzustellen waren. Im Übrigen wird auf die Ausführungen des damaligen zweiten Teilbeschlusses unter Ziffer II.3.5.2.2 verwiesen.

II.2.3.2.6 Übergreifende Prüf- und Entgeltbildungsaspekte

Im Folgenden wird auf weitere verkehrsdienst- und rechtsübergreifende Prüfungen der Entgeltherleitung eingegangen. Dies betrifft

- die Prüfung von Vorgaben aus § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV (hierzu unter II.2.3.2.6.1)
- die Frage der Berücksichtigung von Förderung im SGV und SPFV (hierzu unter II.2.3.2.6.2).

II.2.3.2.6.1 Keine Unangemessenheit gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV

Der Genehmigungsfähigkeit steht § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 und 106 AEUV nicht entgegen. Die Höhe der beantragten Entgelte erweist sich nach Auffassung der Beschlusskammer nicht als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung und damit

jedenfalls nicht unter diesem Gesichtspunkt als unangemessen im Sinne von § 39 Abs. 1 ERegG.

Ein möglicher Missbrauch nach Art. 102 AEUV ist gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 106 AEUV einer Berücksichtigung im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach dem ERegG zugänglich. Denn nur soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen des § 39 ERegG (i. V. m. Art. 106 AEUV) entspricht, ist eine (beantragte) Genehmigung von Entgelten gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG zu erteilen. Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur wurde 2022 durch den EuGH hervorgehoben. Dieser hat mit Blick auf das Beschwerderecht der Zugangsberechtigten vor der Regulierungsbehörde nach Art. 30 Abs. 2 RL 2001/14/EG (heute: 56 Abs. 1 RL 2012/34/EU) betreffend sogenannte „Altentgelte“ deutlich gemacht, dass eine Überprüfung anhand der Vorgaben des Art. 102 AEUV durch die Regulierungsstelle möglich ist,

vgl. EuGH, Urteil vom 27.10.2022, Rs. C-721/20, Rn. 67 f. (juris).

Das allgemein in Art. 102 AEUV formulierte Missbrauchsverbot lautet wie folgt:

„Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten ist die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Dieser Missbrauch kann insbesondere in Folgendem bestehen:

- a. *der unmittelbaren oder mittelbaren Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- oder Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen;*
- b. *der Einschränkung der Erzeugung, des Absatzes oder der technischen Entwicklung zum Schaden der Verbraucher;*
- c. *der Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;*
- d. *der an den Abschluss von Verträgen geknüpften Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen.“*

Dem Missbrauchsverbot nach Art. 102 AEUV unterfällt jedenfalls die Antragstellerin zu 1,

vgl. BGH, Urteil vom 08.02.2022, KZR 8/21, Rn. 22 (juris).

Den Vorgaben des Art. 102 AEUV kann neben den im ERegG ausdrücklich aufgeführten Vorgaben grundsätzlich eine eigenständige Bedeutung zukommen,

vgl. EuGH Urteil vom 14.10.2010, C-280/08 P, Rn. 128 (juris).

Gleichzeitig kann die Prüfung eines möglichen Missbrauchs nach Art. 102 AEUV aus Sicht der Beschlusskammer jedoch allenfalls Lücken schließen, die durch die Entgeltüberprüfung nicht bereits abgedeckt wurden. Gerade im Bereich der Überprüfung von Preishöhen ist es indes aus Sicht der Beschlusskammer grundsätzlich nicht geboten, eine weitergehende Prüfung anhand von Art. 102 AEUV neben den ohnehin durchgeführten Prüfungsschritten vorzunehmen,

vgl. insb. unter Bezugnahme auf eine Konkretisierung durch nationale Normen und Ablehnung eines eigenständigen Anwendungsbereichs von Art. 102 AEUV beim Preishöhenmissbrauch: BVerwG, Urteil vom 16.12.2015, Az. 6 C 27.14, Rn. 21 ff. m. w. N., Rn. 28; s. Beschluss BK10-22-0354_E vom 30.03.2023, S. 96 (II.3.7.2.2.2) m. w. N.

Inwiefern aus Sicht der Beschlusskammer eine Prüfung anhand von Art. 102 AEUV im Einzelnen geboten ist, wird in den folgenden Abschnitten dargelegt.

Es ergibt sich auch angesichts der Entgeltsetzungen keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung (hierzu unter II.2.3.2.6.1.1). Entgegen dem Vortrag einzelner Hinzugezogener bewirken die beantragten Entgelte auch weder eine rechtswidrige Beschneidung der Margen von Zugangsberechtigten (hierzu unter II.2.3.2.6.1.2) noch stellen diese einen Ausbeutungsmissbrauch dar (hierzu unter II.2.3.2.6.1.3).

II.2.3.2.6.1.1 Kein unzulässiger Preissprung

Die Höhe der Entgelte und etwaige Steigerungen gegenüber den Entgelten des Vorjahres für die drei Verkehrsdienste erweisen sich nicht als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung im Sinne eines Preishöhenmissbrauchs gemäß Art. 102 AEUV. Dies gilt sowohl in der Betrachtung ggü. den zum Zeitpunkt dieses Beschlusses gültigen, mit Beschluss vom 22.03.2024 genehmigten Entgelten des TPS 2025 als auch denen des im Rahmen des Verfahrens BK10-26-0046_E mit Hilfsantrag vom 23.04.2026 neu beantragten Entgelten für das TPS 2025.

Die Beschlusskammer hat schon im Verfahren zum TPS 2025 vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des BGH zu Preissprüngen festgestellt, dass eine missbräuchliche Preissetzung bei einem marktbeherrschenden Unternehmen vorliegen kann, sofern die Preissetzung eine erhebliche Preisdifferenz zum vorherigen Preis beziehungsweise einen gravierenden und sprunghaften Preisanstieg darstellt.

vgl. Beschluss vom 22.03.2024, BK10-23-0400_E, S. 67, 68.

Nach den unter II.2.3.2.6.1 dargestellten Maßstäben ist die Prüfung der Entgelthöhen anhand der Grundsätze zur kartellrechtlichen Bewertung von Preissprüngen geboten. Diese Maßstäbe erlauben gegenüber den im ERegG selbst statuierten Entgeltbildungsvorgaben eine weitergehende Prüfung der Rechtmäßigkeit der Entgelterhöhung, da das ERegG keine ausdrücklichen Vorgaben zum Umgang mit Preissprüngen trifft.

Mit den zuletzt am 08.07.2026 (Antragstellerin zur 1) bzw. 02.07.2026 (Antragstellerin zu 2.) geänderten Anträgen haben sich die beantragten Entgelte der Antragstellerinnen für den SPNV im Vergleich zu den zuvor genehmigten Entgelten deutlich erhöht, für die übrigen Verkehrsdienste dagegen deutlich reduziert. Gegenüber den genehmigten Entgelten des TPS 2025 besteht für die Antragstellerin zu 1. somit im SPNV eine deutliche Entgeltsteigerung (+12,5%), während die Entgelte für den SPFV (-18,0%) und SGV (-6,3%) eine Absenkung im Jahresvergleich darstellen. Auf der maßgeblichen Ebene der Segmente weisen Leerfahrten in den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Thüringen mit +13,7% (Durchschnitt bei den Leerfahrten aller Bundesländer: +13,6%) die höchste Steigerung aus.

Unterstellt man für das Vergleichsjahr 2025 die Entgelte des Hilfsantrags im Rahmen des Aufhebungs- und Neubestimmungsverfahrens zum TPS 2025, Gz. BK10-26-0046_E, so besteht für den SPNV (+1,9%) und SPFV (+0,7%) eine niedrige, für den SGV (+7,3%) eine moderate

Entgeltsteigerung. Die etwaige „Korrektur“ der Entgelte wegen der Unionsrechtswidrigkeit der Trassenpreisbremse (Absenkung der Entgelte im SPFV und SGV, Erhöhung der Entgelte im SPNV) ist in diesem Vergleich dann bereits im Vergleichsjahr 2025 berücksichtigt. Auf Segmentebene weisen „Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)“ (SPFV; 11,5%) sowie Lokfahrt und Güterverkehr (SGV; jeweils 11,3%) die höchsten Steigerungen auf. Dabei sei nochmals darauf hingewiesen, dass diese Überlegung hilfsweise auf einem Antrags- und nicht Genehmigungsstand der Entgelte für das TPS 2025 beruhen. Für die Antragstellerin zu 2. ergeben sich abweichende Änderungsraten, die jedoch in ähnlichen Größenbereichen wie bei der Antragstellerin zu 1. liegen.

Wie in Tabelle 17 dargestellt, finden sich zahlreiche wettbewerbliche Märkte, in denen in den letzten vier verfügbaren Einjahres-Zeiträumen Entgeltsteigerungen zu beobachten waren, die auf demselben oder einem höheren Niveau lagen,

vgl. GENESIS Datenbank des Statistischen Bundesamts (<https://www.genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/61241/details>, abgerufen am 19.05.2026)

Tabelle 17 – Preissteigerungen in Wettbewerbsmärkten

Jahresvergleich	Anzahl der wettbewerblichen Märkte mit Preissteigerungen von mindestens 14%
2021-2022	559
2022-2023	137
2023-2024	23
2024-2025	24

Jedenfalls auf Rechtfertigungsebene scheidet eine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung nach der Rechtsprechung des BGH zu Preissprüngen aus. Der Preisanstieg in den genannten Segmenten um – je nach Vergleichsbasis für 2025 – höchstens – also in der ungünstigsten Konstellation – rund 14% gegenüber dem TPS 2025 ist maßgeblich auf die gesetzlichen Vorgaben zur Aufschlagsbildung nach § 36 Abs. 1 ERegG sowie, im Vergleich zu den genehmigten Entgelten im TPS 2025, auf einen Aufholeffekt beim SPNV nach dem Wegfall der Trassenpreisbremse (vgl. hierzu unter I.) zurückzuführen. Die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben bei der Verteilung der Entgeltvolumina auf die einzelnen Marktsegmente kann den Antragstellerinnen dagegen nicht als kartellrechtlicher Missbrauch angelastet werden, ebenso wenig wie eine Korrektur eisenbahnrechtswidriger Entgelte hin zur Bildung eisenbahnrechtskonformer Entgelte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Zweck der Aufschlagsbildung gemäß § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG in erster Linie darin besteht, dem Betreiber der Schienenwege eine vollständige Deckung der ihm entstehenden Kosten zu ermöglichen. Wie unter II.2.3.2.8 dargelegt wird, überschreitet der Referenzerlös auf der Grundlage dieser Entgelte die OGK nicht.

II.2.3.2.6.1.2 Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere (PKS)

Hinzugezogene des SPFV und SGV führten im Ursprungsverfahren zum TPS 2026, Gz. BK10-24-0396_E, aus, dass ihre in vergangenen Verfahren zum TPS vorgetragenen Bedenken hinsichtlich einer PKS fortgelten würden.

Die Beschlusskammer sah und sieht den Vorwurf der PKS unverändert als unbegründet an. Prüfungsmaßstab für den Vorwurf der PKS im Entgeltgenehmigungsverfahren ist § 39 Abs. 1 ERegG i.V.m. Art. 102 AEUV. Nach unveränderter Auffassung der Beschlusskammer

erscheint die Anwendung einer PKS weiterhin wirksam durch das Entflechtungs- und Regulierungsregime des ERegG unterbunden.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.6.1.2 des zweiten Teilbeschlusses vom 11.12.2025 im o.g. Verfahren, Gz.BK10-24-0396_E, einschließlich der Unterkapitel zur Definition der PKS (Ziffer II.3.6.1.2.1), den Entflechtungs- und Entgeltregelungen als wirksamer Schutz (Ziffer II.3.6.1.2.2), sowie den Kapiteln bezüglich der spezifischen Ausführungen, zum SGV (Ziffer II.3.6.1.2.2.1) und zum SPFV (Ziffer II.3.6.1.2.2.2) verwiesen.

Die Beschlusskammer weist zudem darauf hin, dass der EuGH – anders wohl teilweise die Kommission – in seiner Rechtsprechung zur PKS den Nachweis einer potentiell wettbewerbsbeschränkenden Wirkung verlangt,

vgl. EuGH, Urteil vom 14.10.2010, Rs. C-280/08, *Deutsche Telekom*, Rn. 251 ff.; EuG, Urteil v. 10.04.2008, Rs. T-271/03, Rn. 235; EuGH, Urteil vom 17.02.2011, Rs. C-52/09, *TeliaSonera*, Rn. 70 f.; Rittner/Dreher/Kulka, Wettbewerbs- und Kartellrecht – Eine systematische Darstellung des deutschen und europäischen Rechts, 8. Auflage 2014, § 10, Rn. 1128; mit Hinweis auf die Analyse einzelfallbezogener Auswirkungen, aber gleichzeitiger Betonung der Indizwirkung einer Unentbehrlichkeit der Vorleistung: *Fuchs*, in: Immenga/Mestmäcker, 6. Aufl. 2019, AEUV Art. 102 Rn. 378; a. A. *Brand*, in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 103. Lieferung 9.2022, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 349,

die indes aus Sicht der Beschlusskammer im Bereich des SGV und SPFV unverändert nicht zu erkennen ist.

Im SGV konnten Wettbewerber ihren Marktanteil in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausbauen und erbringen mittlerweile rund 67% der Transportleistung,

vgl. Bundesnetzagentur (2026), „Marktuntersuchung Eisenbahnen Sonderausgabe Sommer 2026“, S. 4 und S. 11.

Die Wettbewerbsentwicklung im SGV ist in der nachfolgenden Tabelle 18 dargestellt.

Tabelle 18 – Wettbewerbsentwicklung im SGV

Indikator	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025e
Anteil Wettbewerber	%	50	51	54	55	56	60	67
Anteil bundeseigene EVU	%	50	49	46	45	43	40	33
Summe Transportleistung SGV	Mrd. tkm	138	131	149	150	137	134	127

Im SPFV ist der Wettbewerberanteil gemäß Marktuntersuchung deutlich geringer, nimmt aber auch hier kontinuierlich zu. Die Wettbewerbsentwicklung im SPFV ist in der nachfolgenden Tabelle 19 dargestellt.

Tabelle 19 – Wettbewerbsentwicklung im SPFV

Indikator	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025e
Anteil Wettbewerber	%	4	2	4	4	5	7	8
Anteil bundeseigene EVU	%	96	98	96	96	95	93	92
Summe Transportleistung SGV	Mrd. Pkm	45	24	26	43	48	47	49

Zudem hat – neben der im SPFV als Wettbewerber der Hinzugezogenen zu 12. operierenden Hinzugezogenen zu 21. – ein italienisches Eisenbahnverkehrsunternehmen den Eintritt in den deutschen SPFV-Markt angekündigt,

vgl. hierzu etwa FAZ vom 21.07.2026, S. 22, „Italo vergibt Milliardenauftrag an Siemens“.

II.2.3.2.6.1.3 Zum Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs im SGV

Hinzugezogene des SGV trugen mit Stellungnahme vom 14.02.2025 im Ursprungsverfahren, Gz. BK10-24-0396-E, vor, dass von einem Preishöhenmissbrauch gemäß Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV auszugehen sei. Zu prüfen sei, ob die beantragten Trassenpreise im Segment SGV Standard realistischerweise unter Wettbewerbsdruck durchsetzbar wären.

Aus Sicht der Beschlusskammer bestehen für das Vorliegen eines Ausbeutungsmissbrauchs keine hinreichenden Anzeichen.

Der Ausbeutungsmissbrauch wird im europarechtlichen Kontext vor allem aus Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV abgeleitet. Danach liegt ein solcher Missbrauch vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen unmittelbar oder mittelbar unangemessene Einkaufs- oder Verkaufspreise bzw. Geschäftsbedingungen erzwingt. Ein Preis ist dann unangemessen, wenn er im Missverhältnis zum wirtschaftlichen Wert der Ware oder Dienstleistung steht. Zudem dürfte eine Unangemessenheit nur dann anzunehmen sein, wenn eine „starke“ oder „eindeutige“ Überhöhung zu erkennen ist,

vgl. jeweils m. w. N. *Fuchs*, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Auflage. 2019, Band 1, III. Abschnitt, Art. 102 AEUV, Rn. 175 ff.; *Deselaers*, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, Stand: 77. EL Sept. 2022, Art. 102 AEUV, Rn. 396.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist der Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs nach Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV zurückzuweisen. Eine die Regelungen der Anreizsetzung verletzende und damit überhöhte Entgelte indizierende Kostenüberschreitung ist aufgrund der im Rahmen der Entgeltgenehmigung durchgeführten Prüfung nicht ersichtlich. Eine eigenständige Prüfung eines Ausbeutungsmissbrauchs im Hinblick auf die Preishöhen – losgelöst von den Fallgruppen des unzulässigen Preissprungs sowie der PKS – ist nach den unter II.2.3.2.6.1 dargestellten Maßstäben nicht geboten. Eine von den ERegG-eigenen Bestimmungen gelöste Betrachtung (alleine) nach Art. 102 AEUV könnte mit Blick auf den Vorwurf überhöhter Preise im vorliegenden Verfahren kein anderes Prüfergebnis nach sich ziehen als das durch die Entgeltprüfung nach ERegG zustande gekommene, da in der Bewertung des überhöhten (Vorleistungs-)Preises nach Art. 102 AEUV kein „Plus“ zur Bewertung dieses Preises anhand der ERegG-Bestimmungen zu erkennen ist,

vgl. Beschluss BK10-22-0354_E vom 30.03.2023, S. 96 (II.3.7.2.2.2) m. w. N.

Ein Entgelt, welches in Übereinstimmung mit den eisenbahnregulatorischen Vorgaben, so namentlich des § 36 Abs. 1 (relative Markttragfähigkeit unter Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit der Segmente) und Abs. 2 Satz 3 (Marktausschlusstest, absolute Markttragfähigkeit) ERegG sowie des § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG (Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten) ermittelt wurde, kann schon nicht als ausbeuterisch und im Sinne des Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV als „unangemessen“ angesehen werden.

II.2.3.2.6.2 Förderung SGV und SPFV

Der Genehmigungsantrag sieht sich auch mit Blick auf die bestehenden Förderprogramme keinen Einwänden ausgesetzt.

Das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beschloss mit Einführung des Masterplans Schienengüterverkehr eine Trassenpreisförderung für alle Segmente des SGV und etablierte zwischenzeitlich – zunächst pandemiebedingt und temporär – auch eine Förderung für Verkehre des SPFV. Für die Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr war für 2026 zunächst ein Mitteleinsatz von 265 Mio. EUR vorgesehen, für die Reduzierung der Trassenpreise im SPFV die Erarbeitung einer (neuen) Förderrichtlinie geplant,

vgl. Pressemitteilung des Deutschen Bundestages vom 14.11.2025, „*Entlastungspaket zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs im Fern- und Güterverkehr auf der Schiene*“, abrufbar unter <https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Pressemitteilungen/2025/060-schnieder-entlastungspaket-trassenpreisanstieg-fern-und-gueterverkehr-schiene.html>, (abgerufen am 30.06.2026).

Für den SGV wurden die Mittel ab dem 01.07.2026 um weitere 79,7 Mio. EUR aufgestockt,

vgl. „*Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr*“, abrufbar unter <https://www.dbinfrago.com/web/schienenetz/leistungen/trassen/Trassenpreisfoerderung/trassenpreisfoerderung-im-sgv-13085814> (abgerufen am 30.06.2026).

Ursprünglich für den SPFV für 2026 vorgesehene Mittel in Höhe von 200 Mio. EUR sollen nach Medienberichten allerdings nicht mehr ausgeschüttet werden,

vgl. Spiegel Online vom 18.06.2026, „*Schnieder stoppt Subvention für den Bahnfernverkehr*“ (abgerufen am 18.06.2026).

Inwieweit die Förderung des SGV mit Blick auf nun abweichende Entgelte für das TPS 2026 angepasst wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt offen.

In allen bisherigen Fällen blieben die genehmigten Trassenentgelte jedoch von den Förderprogrammen unbeeinflusst. Der Bund hat dabei im Rahmen der Förderungen eine nachträgliche anteilige Finanzierung der von den Antragstellerinnen in Rechnungen gestellten Trassenentgelte (mit genehmigten Entgelten als Grundlage) vorgenommen. Eine Abkehr von dieser Fördersystematik ist nicht vorgesehen.

Gleichwohl kann argumentiert werden, dass die Förderungen Einfluss auf die Eingangswerte der in den Entgeltherleitungsmodellen genutzten Parameter haben. Die dem Antrag unterliegenden Modelle werden mit Blick auf die zugrunde gelegten Parameter in der Regel jährlich aktualisiert. Insofern finden sich ändernde Marktgegebenheiten – auch mit Blick auf Förderungswirkungen – in diesen Parametern Berücksichtigung.

Im Ergebnis ist der Genehmigungsantrag auch mit Blick auf die Berücksichtigung etwaiger Förderprogramme nicht zu beanstanden.

II.2.3.2.7 Stornierungsentgelte

Die Regelstornierungsentgelte und Entgelte für Nichtstornierung sind im tenorisierten Umfang zu genehmigen. Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

Gemäß Ziffer 5.6.4 der INB 2026 wird für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres ein Mindeststornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.2 erhoben. Für Stornierungen nach dem 30.11. bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt des Zuges kommt das Regelstornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.1 zur Anwendung. Wird die Trasse nicht genutzt und nicht innerhalb von 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt des Zuges storniert, fällt ein Entgelt für Nichtstornierung gemäß Ziffer 5.6.3.3 an. Ausnahmen von diesen Regelungen gibt es gemäß der Ziffern 5.6.3.3 und 5.6.4 für Fälle höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen

Grundlage für die Berechnung des Regelstornierungsentgelts ist das jeweilige Trassenentgelt. Jedoch werden hiervon die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für Instandhaltung und Abschreibung in Abzug gebracht, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass ein stornierter Zug keine Kosten für die Abnutzung der Infrastruktur verursacht. Diese sich so ergebende Berechnungsbasis wird je nach Zeitpunkt der Stornierung mit einem Prozentsatz multipliziert. Dieser reicht für den Schienenpersonenverkehr von 2% (für eine Stornierung bis einschließlich 31 Tage vor Abfahrt) bis 100% (für eine Stornierung nach 20h nach geplanter Abfahrt). Für den SGV reicht dieser von 15% bis 120%. Für das Entgelt für Nichtstornierung beträgt der Prozentsatz 150% für SPNV und SPFV und 200% für den SGV. Sowohl für das Regelstornierungsentgelt als auch für das Entgelt für Nichtstornierung ergibt sich der zu zahlende Betrag aus der Multiplikation der Berechnungsbasis mit dem Prozentsatz und der Anzahl der stornierten Trassenkilometer.

Die Höhe der zu genehmigenden Regelstornierungsentgelte und das Entgelt für Nichtstornierung sind für die einzelnen Segmente in der Anlage 5.3 aufgeführt.

Eine Aufhebung und Neugenehmigung des Mindeststornierungsentgelts und Entgelt für Angebotserstellung erfolgt im hiesigen Verfahren nicht, da diese Entgelte den Fahrplankosten entsprechen und diese gegenüber dem zuvor genehmigten TPS 2026, Gz. BK10-24-0396_E, unverändert sind. Gleiches gilt für den Deckel, der je Verkehrsdienst den Maximalbetrag für das Mindeststornierungsentgelt festlegt. Die Regelungen zum Mindeststornierungsentgelt, Regelstornierungsentgelt und Entgelt für Nichtstornierung in den INB sowie die Herleitung der Entgelthöhen sind im Vergleich zum zuvor genehmigten TPS ebenfalls unverändert. Die veränderten Stornierungsentgelte ergeben sich aus den neu zu genehmigenden Trassenentgelten.

II.2.3.2.8 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 sind bezüglich der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) nicht zu beanstanden. Die mit den Betriebsleistungen des Referenzjahres 2023 gewichtete Summe der beantragten Entgelte (Referenzerlös¹) übersteigt die jeweilige OGK nicht. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist diesbezüglich nicht zu beanstanden.

Im Rahmen des Prozesses der Anreizsetzung wird für jedes Jahr innerhalb einer Regulierungsperiode im Verfahren nach § 25 Abs. 2 ERegG eine OGK festgelegt. Gemäß § 26 Abs. 2 ERegG hat ein Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste

¹ Der sich ergebende (fiktive) Erlös aus Preisen des Genehmigungsjahres (2026) und Mengen des AGK-Referenzjahres 2023 wird im Folgenden als Referenzerlös (2026) bezeichnet. Im Unterschied dazu stellt der Prognoseerlös (2026) auf Preise und Mengen des Genehmigungsjahres (2026) ab, ist für die regulatorische Entgelthöhenprüfung an dieser Stelle aber nicht von Relevanz.

und deren Marktsegmente auf der Grundlage der §§ 23 und 31 bis 41 ERegG festzulegen und genehmigen zu lassen. Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der Entgelte ist, dass die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichtete Summe dieser Entgelte die OGK nicht übersteigt. Die Prüfung des Referenzerlöses gegen die OGK dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Gesamtumsatzes, § 26 Abs. 2 Satz 3 ERegG.

Die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte betreffen das Jahr 2026 und somit das dritte Jahr der Regulierungsperiode 2024 bis 2028. Die OGK für das Jahr 2026 wurde mit Beschluss vom 10.12.2025, Gz. BK10-25-0600_E, für die Antragstellerin zu 1. in Höhe von 6.991 Mio. EUR und für die Antragstellerin zu 2. mit Beschluss vom 04.10.2024, Gz. BK10-24-0058_E, in Höhe von 94,3 Mio. EUR festgelegt.

Gemäß dem letztmalig geänderten Antrag vom 08.07.2026 beläuft sich der Referenzerlös 2026 aus dem Basisentgelt der Antragstellerin zu 1., der sich aus den zu genehmigenden Trassenpreisen 2026 und den entsprechenden Referenzmengen (Betriebsleistungen) aus der Festlegung zum AGK für das Jahr 2023 ergibt, auf 6.865 Mio. EUR. Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich auf saldiert rund 90 Mio. EUR. Insgesamt ergibt sich für die Antragstellerin zu 1. ein Referenzerlös von rund 6.954 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt somit um rund 37 Mio. EUR unter der festgesetzten OGK. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist folglich nicht zu beanstanden.

Tabelle 20 – Referenzerlös der Antragstellerin zu 1. gemäß Genehmigung BK

Bereich	Ø Preis TPS 2026 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	6,85	682	4.676
SPFV	7,78	165	1.286
SGV	3,40	265	903
Summe Referenzerlös Basisentgelt		1.113	6.865
Sonstige Entgeltkomponenten			90
Summe Referenzerlös insgesamt			6.954
Obergrenze der Gesamtkosten 2026			6.991
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			37

Die sonstigen Entgeltkomponenten setzen sich für die Antragstellerin zu 1. aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Tabelle 21 – Sonstigen Entgelte Antragstellerin zu 1. gemäß Genehmigung BK

Bereich	[Mio. €]
Stornierungserlöse	153,7
Änderungsentgelte	0,3
Entgelt für Angebotserstellung	---
Entgeltminderung	-19,2
Neuverkehrsnachlass	-21,2
Punkt-zu-Punkt-Rabatt	-0,4
Entgeltnachlass für Generalsanierungen	-27,0
Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	0,1
20-h-Züge	3,5
Summe	89,8

Die Herleitung der sonstigen Entgeltkomponenten hat die Beschlusskammer mit Schreiben vom 03.06.2026 und 09.07.2026 hinterfragt. Die Herleitung hat die Antragstellerin zu 1. mit Antwortschreiben vom 11.06.2026 und 15.07.2026 erläutert.

Der Referenzerlös 2026 aus dem Basisentgelt der Antragstellerin zu 2. beläuft sich gemäß dem Antrag vom 02.07.2026 auf 91,6 Mio. EUR. Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich für die Antragstellerin zu 2. auf saldiert 0,45 Mio. EUR. Insgesamt ergibt sich für die Antragstellerin zu 2. ein Referenzerlös in Höhe von rund 92,1 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt somit gemäß dem Antrag der Antragstellerin zu 2. um rund 2,2 Mio. EUR unter der OGK. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist folglich nicht zu beanstanden.

Tabelle 22 – Referenzerlös der Antragstellerin zu 2. gemäß Genehmigung BK

Bereich	Ø Preis TPS 2026 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	6,66	13,47	89,7
SPFV	3,61	0,01	0,0
SGV	2,67	0,72	1,9
Summe Referenzerlös Basisentgelt		14,20	91,6
Sonstige Entgeltkomponenten			0,45
Summe Referenzerlös insgesamt			92,1
Obergrenze der Gesamtkosten 2026			94,3
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			2,2

Die sonstigen Entgeltkomponenten setzen sich für die Antragstellerin zu 2. aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Tabelle 23 – Sonstigen Entgelte Antragstellerin zu 2. gemäß Genehmigung BK

Bereich	[Mio. €]
Stornierungserlöse	0,7
Entgeltminderung	-0,05
Neuverkehrsnachlass	-0,2
Summe	0,45

In Übereinstimmung mit den Anträgen der Antragstellerinnen erkennt die Beschlusskammer bei der Bestimmung des Referenzerlöses die Stornierungserlöse, die Änderungsentgelte, das Entgelt für Angebotserstellung, Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, 20-h-Züge als referenzerlöserhöhende Komponenten an. Zudem erkennt die Beschlusskammer antragsentsprechend die Entgeltminderung, den Neuverkehrsnachlass, den Punkt-zu-Punkt-Rabatt und den Entgeltnachlass für Generalsanierungen referenzerlösmindernd an. Bezüglich der weiteren Einzelheiten zu den sonstigen Entgelten wird auf den ursprünglichen Beschluss zur Genehmigung des TPS 2026 vom 11.12.2025, Gz. BK10-24-0396_E, die Ausführungen unter Ziffer II.3.8 verwiesen.

II.2.3.2.9 Einhaltung der Kostendeckungspflicht

Die von den Antragstellerinnen zur Genehmigung vorgelegten Entgelte erweisen sich auch mit Blick auf die in § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG normierte Kostendeckungspflicht als genehmigungsfähig. Die mit den beantragten und genehmigten Entgelten erwarteten Einnahmen der Antragstellerinnen reichen aus, um die erwarteten (Netto-)Kosten – also Kosten unter Abzug von Zuwendungen – zu decken.

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG ist die Genehmigung für die beantragten Entgelte zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. Nach der damit einerseits in Bezug genommenen Vorschrift des § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG darf die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 gewichtete Summe dieser Entgelte die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) nicht übersteigen. Die ebenfalls vom Prüfprogramm des § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG umfasste Regelung des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG bestimmt andererseits, dass der Betreiber der Schienenwege verpflichtet ist, mit der Summe der nach § 26 Abs. 2 ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken.

Die von § 31 Abs. 2 ERegG vorgesehene Prüfung erfüllt eine Komplementärfunktion zu § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG. Während § 26 Abs. 2 ERegG absichert, dass Entgelte nicht zu hoch ausfallen, sichert § 31 Abs. 2 ERegG ab, dass die Entgelte nicht zu niedrig und die Kosten nicht zu hoch ausfallen. Der sich aus beiden Normen ergebende Entgeltkorridor determiniert den Mittelzufluss, der aus Sicht des Gesetzgebers einen langfristig auskömmlichen – und sicheren – Eisenbahnbetrieb ohne das Erfordernis einer noch weitergehenden staatlichen Unterstützung gewährleistet,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 196.

Bei der Ermittlung der Untergrenze des Entgeltkorridors ist auf tatsächlich erwartete Größen, d. h. den Vergleich aus tatsächlich erwarteten Kosten 2026 und tatsächlich erwarteten Erlösen 2026, und nicht auf die Differenz von regulatorischen Größen, d. h. der regulatorischen OGK 2026 und dem regulatorischen Referenzerlös 2026, abzustellen. Das ergibt sich einerseits aus der dargestellten Funktion. Andererseits ergibt sich dies auch mit Blick auf die thematische Nähe und Umsetzung des Art. 8 Abs. 4 RL 2012/34/EU in § 32 Abs. 1 ERegG,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 88.

Gemäß Art. 8 Abs. 4 RL 2012/34/EU stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum der fünf Jahre nicht

überschreitet, zumindest ausgleicht. Die unionsrechtlichen Vorgaben orientieren sich bei der Messung der Kostenunterdeckung also an der Gewinn- und Verlustrechnung.

Es ist zudem festzuhalten, dass im Zusammenhang mit der Kostendeckungspflicht des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG die Eigenkapitalkosten (Rendite), die der Betreiber der Schienenwege zulässigerweise erwirtschaften darf, nicht in Ansatz zu bringen sind. Denn es obliegt der Gestaltungsfreiheit des Betreibers von Eisenbahnanlagen, in welcher Höhe er die grundsätzlich erlaubte Eigenkapitalverzinsung mit Blick auf eine optimale Trassennutzung ausschöpft,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10.20, Rn. 44

Auch insoweit offenbart sich die Parallele zu Art. 8 Abs. 4 RL 2012/34/EU. Die dort in Bezug genommene Gewinn- und Verlustrechnung endet mit dem Jahresüberschuss bzw. dem Jahresfehlbetrag und berücksichtigt ebenfalls keine kalkulatorischen Gewinnansprüche. Die Richtlinie besagt daher an der zuvor genannten Stelle, dass der Betreiber der Schienenwege über einen gewissen Zeitraum keine „realen“ Verluste, d. h. keinen Jahresfehlbetrag, ausweisen soll. Es ist indes unionsrechtlich nicht vorgegeben, dass der Betreiber der Schienenwege zwingend einen Gewinn erwirtschaften muss.

Die von den Antragstellerinnen zur Genehmigung gestellten Entgelte werden den Anforderungen des § 31 Abs. 1 Satz 1 ERegG gerecht, ohne dass es der Zulassung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG bedürfte. Die mit den beantragten und genehmigten Entgelten erwarteten Einnahmen der Antragstellerinnen reichen aus, um die erwarteten (Netto-)Kosten zu decken. Mit Schreiben vom 27.05.2026 hat die Antragstellerin zu 1. im Verfahren zur OGK 2027 (Geschäftszeichen BK10-25-0059_E, Antwort auf Frage 13) eine aktualisierte Prognose der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2026 vorgelegt. Danach ergeben sich Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten (Kostenuntergrenze) für das Jahr 2026 in Höhe von 6.244 Mio. EUR (vgl. Tabelle 24, Zeile C).

Tabelle 24 – Einhaltung Kostendeckungspflicht Antragstellerin zu 1.

Zeile	Bereich	Antragstellerin zu 1.
A	Gesamtkostenbasis MZP inkl. Bahnsteige Prognose 2026	
B	Eigenkapitalkosten MZP inkl. Bahnsteige	
C=A+B	Kostenuntergrenze (Prognose 2026 ohne EK-Kosten)	6.244
D	Referenzerlös 2026 (vgl. Tabelle 20)	6.954
E	Prognoseerlös 2026	6.836 bis 7.258
F	Prüfung ob Prognoseerlös > Kostenuntergrenze	OK

Ausgangspunkt der in Tabelle 24 dargestellten Analyse ist die von der Antragstellerin zu 1. im OGK-Verfahren (Geschäftszeichen BK10-25-0059_E) mitgeteilte Gesamtkostenbasis in Höhe von [REDACTED] (Zeile A). Hiervon sind die Eigenkapitalkosten in Höhe von [REDACTED] (Zeile B) abzuziehen. Diese Eigenkapitalkosten resultieren aus dem im Jahr 2026 vorliegenden Eigenkapital in Höhe von 24.885 Mio. EUR multipliziert mit dem gesetzlichen Eigenkapitalzinssatz gemäß Anlage 4, Nr. 5.2.3 zum ERegG in Höhe von 1,9 %. Als Zwischenergebnis ergibt sich in Zeile C die Prognose der Kosten ohne Eigenkapitalkosten des Jahres 2026. Der regulatorische Referenzerlös 2026 ist in Zeile D aufgeführt und liegt mit 6.954 Mio. EUR bereits oberhalb der Kostenuntergrenze in Höhe von 6.244 Mio. EUR. Somit wäre eine Einhaltung der Vorgaben zur Kostendeckungspflicht bereits jetzt anzunehmen. Wie jedoch zuvor bereits ausgeführt, ist zur Beurteilung der Einhaltung der Kostendeckungspflicht die Kostenuntergrenze nicht mit dem Referenzerlös, sondern mit dem Prognoseerlös des Jahres 2026 zu vergleichen.

Zur Ermittlung des Prognoseerlöses sind die genehmigten Entgelte des Jahres 2026 mit der prognostizierten Betriebsleistung des Jahres 2026 zu multiplizieren. Im Vergleich zur im AGK-Verfahren (Geschäftszeichen BK10-22-0023_E) festgelegten Betriebsleistung des Jahres 2023 hat die Antragstellerin zu 1. im gegenständlichen Verfahren für das Jahr 2026 eine höhere Betriebsleistung prognostiziert (vgl. Mastermodell vom 02.07.2026, Tabellenblatt „Umsatz je Trkm Versand“). Demgegenüber hat die Antragstellerin zu 1. im OGK-Verfahren (Geschäftszeichen BK10-25-0059_E) im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Gewinn- und Verlustrechnung vom 27.05.2026 eine im Vergleich zur AGK-Betriebsleistung leicht reduzierte Betriebsleistung für das Jahr 2026 unterstellt. Beide der Beschlusskammer vorliegenden Betriebsleistungsprognosen für das Jahr 2026 ergeben einen Prognoseerlös, der über der Kostenuntergrenze von 6.244 Mio. EUR liegt (Zeile E). Eine Kostenunterdeckung liegt demnach in beiden Betriebsleistungsszenarien nicht vor. Vor diesem Hintergrund kann auch dahingestellt bleiben, ob die von der Antragstellerin zu 1. in der regulatorischen Kostenbasis geltend gemachten Kosten aus dem Anreizsystem in Höhe von 51 Mio. EUR anerkennungsfähig sind.

Auf Basis der verfügbaren Informationen geht die Beschlusskammer davon aus, dass die Untergrenze nach § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG für die Antragstellerin zu 1. für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 bei 6.244 Mio. EUR liegt. Diese Untergrenze der Antragstellerin zu 1. entspricht deren prognostizierten Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten für das Jahr 2026. Sie wird aller Voraussicht nach nicht unterschritten, so dass es der Zulassung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG nicht bedarf.

Auch die Entgelte, die die Antragstellerin zu 2. zur Genehmigung vorgelegt hat, sind im Hinblick auf die gebotene Einhaltung der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG genehmigungsfähig. Die mit den beantragten und genehmigten Entgelten erwarteten Einnahmen der Antragstellerin zu 2. reichen aus, um die erwarteten (Netto-)Kosten zu decken.

Mit Schreiben vom 06.07.2026 hat die Antragstellerin zu 2. in ihrer Antwort auf die dritte Anhörung eine aktualisierte Prognose der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2026 vorgelegt. Danach ergeben sich Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten (Kostenuntergrenze) für das Jahr 2026 in Höhe von 84,0 Mio. EUR (vgl. Tabelle 25, Zeile C). Einen Antrag auf Zulassung einer Ausnahme von der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG hat die Antragstellerin zu 2. mit Schreiben vom 06.07.2026 ausdrücklich nicht gestellt.

Tabelle 25 – Einhaltung Kostendeckungspflicht Antragstellerin zu 2.

Zeile	Bereich	Antragstellerin zu 2.
A	Gesamtkostenbasis MZP Prognose 2026	
B	Eigenkapitalkosten MZP	
C=A+B	Kostenuntergrenze (Prognose 2026 ohne EK-Kosten)	84,0
D	Referenzerlös 2026 (vgl. Tabelle 22)	92,1
E	Prognoseerlös 2026	94,3
F	Prüfung ob Prognoseerlös > Kostenuntergrenze	OK

Ausgangspunkt der in Tabelle 25 dargestellten Analyse ist die von der Antragstellerin zu 2. im gegenständlichen Verfahren mitgeteilte Gesamtkostenbasis in Höhe von [REDACTED] (Zeile A). Hiervon sind die von der Antragstellerin zu 2. mitgeteilten Eigenkapitalkosten in Höhe von [REDACTED] (Zeile B) abzuziehen. Als Besonderheit ist bei der Antragstellerin zu 2. zu beachten, dass die betriebene Infrastruktur von der Antragstellerin zu 1. gepachtet ist. Das bei der Antragstellerin zu 2. gebundene Eigenkapital ist in der Folge im Verhältnis minimal, entsprechend sind keine relevanten Eigenkapitalkosten anzurechnen. Als Zwischenergebnis

ergibt sich in Zeile C die Prognose der Kosten ohne Eigenkapitalkosten des Jahres 2026. Der regulatorische Referenzerlös 2026 ist in Zeile D aufgeführt und liegt mit 92,1 Mio. EUR bereits oberhalb der Kostenuntergrenze in Höhe von 84,0 Mio. EUR (Zeile C). Somit wäre eine Einhaltung der Vorgaben zur Kostendeckungspflicht bereits jetzt anzunehmen. Wie jedoch zuvor bereits ausgeführt, ist zur Beurteilung der Einhaltung der Kostendeckungspflicht die Kostenuntergrenze nicht mit dem Referenzerlös, sondern mit dem Prognoseerlös des Jahres 2026 zu vergleichen. Zur Ermittlung des Prognoseerlöses sind die genehmigten Entgelte des Jahres 2026 mit der prognostizierten Betriebsleistung des Jahres 2026 zu multiplizieren. Im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Gewinn- und Verlustrechnung am 06.07.2026 hat die Antragstellerin zu 2. eine Betriebsleistung für das Jahr 2026 in Höhe von 14,4 Mio. Trkm im Vergleich zur AGK-Betriebsleistung in Höhe von 14,2 Mio. Trkm unterstellt. Es ergibt sich auf Basis der vorliegenden Betriebsleistungsprognose für das Jahr 2026 ein Prognoseerlös in Höhe von rund 94,3 Mio. EUR (Zeile E), der über der Kostenuntergrenze von 84,0 Mio. EUR liegt. Eine Kostenunterdeckung liegt demnach nicht vor.

Auf Basis der verfügbaren Informationen geht die Beschlusskammer daher davon aus, dass die Untergrenze nach § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG für die Antragstellerin zu 2. für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 bei 84,0 Mio. EUR liegt. Diese Untergrenze der Antragstellerin zu 2. entspricht deren prognostizierten Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten für das Jahr 2026. Sie wird aller Voraussicht nach nicht unterschritten, so dass es der Zulassung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG nicht bedarf.

II.2.3.2.10 Darlegung der Entgeltgrundsätze

Die von den Antragstellerinnen vorgenommene Darlegung der Entgeltgrundsätze ist – soweit sie im hiesigen Verfahren betreffend Abschnitt 4.3 der Anlage 5.2 zu den INB 2026 aufgehoben werden und neu zu genehmigen sind – nicht zu beanstanden.

Gemäß § 45 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung zu erteilen, soweit die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG entsprechen. Danach müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt muss hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zum ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden, enthalten. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 ERegG sowohl in Bezug auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden.

Die mit erstem Teilbeschluss vom 26.03.2025 im ursprünglichen Genehmigungsverfahren, Gz. BK10-24-0396_E, genehmigten Entgeltgrundsätze enthielten dabei auch Ausführungen zur Entgeltbildung beim SPNV und der damaligen Rechtsauffassung der Antragstellerinnen,

vgl. Anlage 5.2 (alte Fassung) zu den INB 2026, „Übersicht der wesentlichen Elemente des Trassenpreissystems“.

Die dortigen Beschreibungen entsprechen allerdings nicht der Entgeltbildungssystematik, wie sie den nunmehr beantragten Entgelten für den SPNV zugrunde gelegt wird. Die Antragstellerinnen haben mit Schreiben vom 13.05.2026 eine überarbeitete Version der Anlage 5.2 zu den INB 2026 übersandt, die in Abschnitt 4.3 und Unterabschnitt 4.3.1 sowie 4.3.2 eine Beschreibung der nun angewandten Entgeltbildungssystematik enthält. Die Beschreibung des bereits unter II.2.3.2.3.2 erörterten Vorgehens zur Entgeltbildung im SPNV begegnet keinen Bedenken.

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

Krick

Kirchhartz

1 Anlage

Anlage 1 – Genehmigte Entgelte

a) DB InfraGO AG

<u>Segment SGV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Standard	3,48	1,64	0,32	0,42	0,84	1,48	2,53	4,22
Sehr schwer	5,04	2,95	0,35	0,47	0,94	1,65	2,83	6,11
Gefahrgutganzzug	4,25	1,64	0,43	0,58	1,15	2,01	3,45	5,76
Güternahverkehr	2,07	1,03	0,20	0,26	0,52	0,91	1,57	2,61
Lokfahrt	2,07	0,90	0,21	0,28	0,56	0,98	1,68	2,80
Standard Z-Flex	3,28	1,64	0,29	0,38	0,76	1,34	2,29	3,82
Sehr schwer Z-Flex	4,84	2,95	0,32	0,43	0,86	1,51	2,59	5,86
Gefahrgutganzzug Z-Flex	4,05	1,64	0,40	0,54	1,07	1,87	3,21	5,36
Güternahverkehr Z-Flex	1,87	1,03	0,17	0,22	0,44	0,77	1,33	2,21
Standard R-Flex	3,28	1,64	0,29	0,38	0,76	1,34	2,29	3,82
Sehr schwer R-Flex	4,84	2,95	0,32	0,43	0,86	1,51	2,59	5,86
Gefahrgutganzzug R-Flex	4,05	1,64	0,40	0,54	1,07	1,87	3,21	5,36
Güternahverkehr R-Flex	1,87	1,03	0,17	0,22	0,44	0,77	1,33	2,21
Standard Express	6,48	1,64	0,77	1,02	2,04	3,58	6,13	10,22
Gefahrgutganzzug Express	7,25	1,64	0,88	1,18	2,35	4,11	7,05	11,76
Güternahverkehr Express	5,07	1,03	0,65	0,86	1,72	3,01	5,17	8,61
Standard Schnell	4,48	1,64	0,47	0,62	1,24	2,18	3,73	6,22
Gefahrgutganzzug Schnell	5,25	1,64	0,58	0,78	1,55	2,71	4,65	7,76
Güternahverkehr Schnell	3,07	1,03	0,35	0,46	0,92	1,61	2,77	4,61
Standard Z-Flex Express	6,28	1,64	0,74	0,98	1,96	3,44	5,89	9,82
Gefahrgutganzzug Z-Flex Express	7,05	1,64	0,85	1,14	2,27	3,97	6,81	11,36
Güternahverkehr Z-Flex Express	4,87	1,03	0,62	0,82	1,64	2,87	4,93	8,21
Standard Z-Flex Schnell	4,28	1,64	0,44	0,58	1,16	2,04	3,49	5,82

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SGV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell	5,05	1,64	0,55	0,74	1,47	2,57	4,41	7,36
Güternahverkehr Z-Flex Schnell	2,87	1,03	0,32	0,42	0,84	1,47	2,53	4,21
Standard R-Flex Express	6,28	1,64	0,74	0,98	1,96	3,44	5,89	9,82
Gefahrgutganzzug R-Flex Express	7,05	1,64	0,85	1,14	2,27	3,97	6,81	11,36
Güternahverkehr R-Flex Express	4,87	1,03	0,62	0,82	1,64	2,87	4,93	8,21
Standard R-Flex Schnell	4,28	1,64	0,44	0,58	1,16	2,04	3,49	5,82
Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell	5,05	1,64	0,55	0,74	1,47	2,57	4,41	7,36
Güternahverkehr R-Flex Schnell	2,87	1,03	0,32	0,42	0,84	1,47	2,53	4,21

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPNV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Lastfahrt Baden-Württemberg	6,91	0,88	0,12	1,25	2,49	4,36	6,23	9,35
Lastfahrt Bayern	6,69	0,88	0,12	1,20	2,40	4,21	6,01	9,02
Lastfahrt Berlin	7,72	0,88	0,14	1,41	2,82	4,93	7,04	10,56
Lastfahrt Brandenburg	7,44	0,88	0,14	1,35	2,70	4,73	6,76	10,14
Lastfahrt Bremen	7,43	0,88	0,14	1,35	2,70	4,73	6,75	10,13
Lastfahrt Hamburg	6,83	0,88	0,12	1,23	2,46	4,31	6,15	9,23
Lastfahrt Hessen	6,65	0,88	0,12	1,19	2,39	4,18	5,97	8,96
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	7,36	0,88	0,13	1,34	2,67	4,68	6,68	10,02
Lastfahrt Niedersachsen	6,93	0,88	0,13	1,25	2,50	4,38	6,25	9,38
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	6,71	0,88	0,12	1,21	2,41	4,22	6,03	9,05
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	6,89	0,88	0,12	1,24	2,48	4,35	6,21	9,32
Lastfahrt Saarland	7,05	0,88	0,13	1,27	2,55	4,46	6,37	9,56
Lastfahrt Sachsen	7,11	0,88	0,13	1,29	2,57	4,50	6,43	9,65
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	6,92	0,88	0,12	1,25	2,50	4,37	6,24	9,36
Lastfahrt Schleswig-Holstein	7,02	0,88	0,13	1,27	2,54	4,44	6,34	9,51
Lastfahrt Thüringen	7,01	0,88	0,13	1,27	2,53	4,43	6,33	9,50

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPNV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,81	0,90	0,06	0,63	1,26	2,20	3,14	4,71
Leerfahrt Bayern	3,81	0,90	0,06	0,63	1,26	2,20	3,14	4,71
Leerfahrt Berlin	3,93	0,90	0,07	0,65	1,30	2,28	3,26	4,89
Leerfahrt Brandenburg	4,14	0,90	0,07	0,69	1,39	2,43	3,47	5,21
Leerfahrt Bremen	4,08	0,90	0,07	0,68	1,36	2,39	3,41	5,12
Leerfahrt Hamburg	3,76	0,90	0,06	0,62	1,24	2,16	3,09	4,64
Leerfahrt Hessen	3,85	0,90	0,06	0,64	1,27	2,23	3,18	4,77
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,98	0,90	0,07	0,66	1,32	2,32	3,31	4,97
Leerfahrt Niedersachsen	4,15	0,90	0,07	0,70	1,39	2,44	3,48	5,22
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,82	0,90	0,06	0,63	1,26	2,21	3,15	4,73
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,78	0,90	0,06	0,62	1,24	2,18	3,11	4,67
Leerfahrt Saarland	3,23	0,90	0,05	0,51	1,02	1,79	2,56	3,84
Leerfahrt Sachsen	3,84	0,90	0,06	0,63	1,27	2,22	3,17	4,76
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,91	0,90	0,06	0,65	1,30	2,27	3,24	4,86
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,87	0,90	0,06	0,64	1,28	2,24	3,20	4,80
Leerfahrt Thüringen	3,92	0,90	0,07	0,65	1,30	2,28	3,25	4,88

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Basic	5,20	1,24	0,08	0,83	1,66	2,90	4,15	6,22
Basic Express	8,20	1,24	0,14	1,43	2,86	5,00	7,15	10,72
Nacht	2,92	1,24	0,04	0,37	0,75	1,31	1,87	2,80
Nacht Express	5,92	1,24	0,10	0,97	1,95	3,41	4,87	7,30
Charter/Nostalgie	2,85	0,88	0,04	0,43	0,87	1,52	2,17	3,26
Punkt-zu-Punkt	4,02	1,24	0,06	0,59	1,19	2,08	2,97	4,46
Leer-/Lokfahrt	2,85	0,90	0,04	0,36	0,72	1,26	1,80	2,70
Leer-/Lokfahrt Express	5,85	0,90	0,10	0,96	1,92	3,36	4,80	7,20
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	6,57	1,24	0,11	1,10	2,21	3,86	5,52	8,28
Metro Tag Mittel (101 km/h)	6,68	1,24	0,11	1,13	2,25	3,94	5,63	8,45
Metro Tag Mittel (102 km/h)	6,79	1,24	0,11	1,15	2,30	4,02	5,74	8,61
Metro Tag Mittel (103 km/h)	6,90	1,24	0,12	1,17	2,34	4,09	5,85	8,77
Metro Tag Mittel (104 km/h)	7,01	1,24	0,12	1,19	2,38	4,17	5,96	8,94
Metro Tag Mittel (105 km/h)	7,12	1,24	0,12	1,21	2,43	4,25	6,07	9,10
Metro Tag Mittel (106 km/h)	7,23	1,24	0,12	1,24	2,47	4,32	6,18	9,27
Metro Tag Mittel (107 km/h)	7,34	1,24	0,13	1,26	2,51	4,40	6,29	9,43
Metro Tag Mittel (108 km/h)	7,45	1,24	0,13	1,28	2,56	4,48	6,40	9,59
Metro Tag Mittel (109 km/h)	7,56	1,24	0,13	1,30	2,60	4,55	6,51	9,76
Metro Tag Mittel (110 km/h)	7,67	1,24	0,13	1,32	2,65	4,63	6,62	9,92
Metro Tag Mittel (111 km/h)	7,78	1,24	0,13	1,34	2,69	4,71	6,72	10,09
Metro Tag Mittel (112 km/h)	7,89	1,24	0,14	1,37	2,73	4,78	6,83	10,25
Metro Tag Mittel (113 km/h)	8,00	1,24	0,14	1,39	2,78	4,86	6,94	10,42
Metro Tag Mittel (114 km/h)	8,11	1,24	0,14	1,41	2,82	4,94	7,05	10,58
Metro Tag Mittel (115 km/h)	8,22	1,24	0,14	1,43	2,87	5,01	7,16	10,74
Metro Tag Mittel (116 km/h)	8,33	1,24	0,15	1,45	2,91	5,09	7,27	10,91

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel (117 km/h)	8,44	1,24	0,15	1,48	2,95	5,17	7,38	11,07
Metro Tag Mittel (118 km/h)	8,55	1,24	0,15	1,50	3,00	5,24	7,49	11,24
Metro Tag Mittel (119 km/h)	8,65	1,24	0,15	1,52	3,04	5,32	7,60	11,40
Metro Tag Mittel (120 km/h)	8,76	1,24	0,15	1,54	3,08	5,40	7,71	11,57
Metro Tag Mittel (121 km/h)	8,87	1,24	0,16	1,56	3,13	5,47	7,82	11,73
Metro Tag Mittel (122 km/h)	8,98	1,24	0,16	1,59	3,17	5,55	7,93	11,89
Metro Tag Mittel (123 km/h)	9,09	1,24	0,16	1,61	3,22	5,63	8,04	12,06
Metro Tag Mittel (124 km/h)	9,20	1,24	0,16	1,63	3,26	5,70	8,15	12,22
Metro Tag Mittel (125 km/h)	9,31	1,24	0,17	1,65	3,30	5,78	8,26	12,39
Metro Tag Mittel (126 km/h)	9,42	1,24	0,17	1,67	3,35	5,86	8,37	12,55
Metro Tag Mittel (127 km/h)	9,53	1,24	0,17	1,70	3,39	5,93	8,48	12,71
Metro Tag Mittel (128 km/h)	9,64	1,24	0,17	1,72	3,43	6,01	8,59	12,88
Metro Tag Mittel (129 km/h)	9,75	1,24	0,17	1,74	3,48	6,09	8,70	13,04
Metro Tag Mittel (130 km/h)	9,86	1,24	0,18	1,76	3,52	6,16	8,80	13,21
Metro Tag Mittel (131 km/h)	9,97	1,24	0,18	1,78	3,57	6,24	8,91	13,37
Metro Tag Mittel (132 km/h)	10,08	1,24	0,18	1,80	3,61	6,32	9,02	13,54
Metro Tag Mittel (133 km/h)	10,19	1,24	0,18	1,83	3,65	6,39	9,13	13,70
Metro Tag Mittel (134 km/h)	10,30	1,24	0,18	1,85	3,70	6,47	9,24	13,86
Metro Tag Mittel (135 km/h)	10,41	1,24	0,19	1,87	3,74	6,55	9,35	14,03
Metro Tag Mittel (136 km/h)	10,52	1,24	0,19	1,89	3,78	6,62	9,46	14,19
Metro Tag Mittel (137 km/h)	10,62	1,24	0,19	1,91	3,83	6,70	9,57	14,36
Metro Tag Mittel (138 km/h)	10,73	1,24	0,19	1,94	3,87	6,78	9,68	14,52
Metro Tag Mittel (139 km/h)	10,84	1,24	0,20	1,96	3,92	6,85	9,79	14,68
Metro Tag Mittel (140 km/h)	10,95	1,24	0,20	1,98	3,96	6,93	9,90	14,85
Metro Tag Mittel (141 km/h)	11,06	1,24	0,20	2,00	4,00	7,01	10,01	15,01
Metro Tag Mittel (142 km/h)	11,17	1,24	0,20	2,02	4,05	7,08	10,12	15,18
Metro Tag Mittel (143 km/h)	11,28	1,24	0,20	2,05	4,09	7,16	10,23	15,34
Metro Tag Mittel (144 km/h)	11,39	1,24	0,21	2,07	4,13	7,24	10,34	15,51

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel (145 km/h)	11,50	1,24	0,21	2,09	4,18	7,31	10,45	15,67
Metro Tag Mittel (146 km/h)	11,61	1,24	0,21	2,11	4,22	7,39	10,56	15,83
Metro Tag Mittel (147 km/h)	11,72	1,24	0,21	2,13	4,27	7,47	10,67	16,00
Metro Tag Mittel (148 km/h)	11,83	1,24	0,22	2,15	4,31	7,54	10,77	16,16
Metro Tag Mittel (149 km/h)	11,94	1,24	0,22	2,18	4,35	7,62	10,88	16,33
Metro Tag Mittel (150 km/h)	12,05	1,24	0,22	2,20	4,40	7,70	10,99	16,49
Metro Tag Mittel (151 km/h)	12,16	1,24	0,22	2,22	4,44	7,77	11,10	16,65
Metro Tag Mittel (152 km/h)	12,27	1,24	0,22	2,24	4,49	7,85	11,21	16,82
Metro Tag Mittel (153 km/h)	12,38	1,24	0,23	2,26	4,53	7,93	11,32	16,98
Metro Tag Mittel (154 km/h)	12,49	1,24	0,23	2,29	4,57	8,00	11,43	17,15
Metro Tag Mittel (155 km/h)	12,60	1,24	0,23	2,31	4,62	8,08	11,54	17,31
Metro Tag Mittel (156 km/h)	12,70	1,24	0,23	2,33	4,66	8,16	11,65	17,48
Metro Tag Mittel (157 km/h)	12,81	1,24	0,24	2,35	4,70	8,23	11,76	17,64
Metro Tag Mittel (158 km/h)	12,92	1,24	0,24	2,37	4,75	8,31	11,87	17,80
Metro Tag Mittel (159 km/h)	13,03	1,24	0,24	2,40	4,79	8,39	11,98	17,97
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	13,14	1,24	0,24	2,42	4,84	8,46	12,09	18,13
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	9,57	1,24	0,17	1,70	3,41	5,96	8,52	12,78
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	9,68	1,24	0,17	1,73	3,45	6,04	8,63	12,95
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	9,79	1,24	0,17	1,75	3,50	6,12	8,74	13,11
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	9,90	1,24	0,18	1,77	3,54	6,19	8,85	13,27
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	10,01	1,24	0,18	1,79	3,58	6,27	8,96	13,44
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	10,12	1,24	0,18	1,81	3,63	6,35	9,07	13,60
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	10,23	1,24	0,18	1,84	3,67	6,42	9,18	13,77
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	10,34	1,24	0,19	1,86	3,71	6,50	9,29	13,93
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	10,45	1,24	0,19	1,88	3,76	6,58	9,40	14,09
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	10,56	1,24	0,19	1,90	3,80	6,65	9,51	14,26
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	10,67	1,24	0,19	1,92	3,85	6,73	9,62	14,42
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	10,78	1,24	0,19	1,94	3,89	6,81	9,72	14,59

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	10,89	1,24	0,20	1,97	3,93	6,88	9,83	14,75
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	11,00	1,24	0,20	1,99	3,98	6,96	9,94	14,92
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	11,11	1,24	0,20	2,01	4,02	7,04	10,05	15,08
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	11,22	1,24	0,20	2,03	4,07	7,11	10,16	15,24
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	11,33	1,24	0,21	2,05	4,11	7,19	10,27	15,41
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	11,44	1,24	0,21	2,08	4,15	7,27	10,38	15,57
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	11,55	1,24	0,21	2,10	4,20	7,34	10,49	15,74
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	11,65	1,24	0,21	2,12	4,24	7,42	10,60	15,90
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	11,76	1,24	0,21	2,14	4,28	7,50	10,71	16,07
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	11,87	1,24	0,22	2,16	4,33	7,57	10,82	16,23
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	11,98	1,24	0,22	2,19	4,37	7,65	10,93	16,39
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	12,09	1,24	0,22	2,21	4,42	7,73	11,04	16,56
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	12,20	1,24	0,22	2,23	4,46	7,80	11,15	16,72
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	12,31	1,24	0,23	2,25	4,50	7,88	11,26	16,89
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	12,42	1,24	0,23	2,27	4,55	7,96	11,37	17,05
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	12,53	1,24	0,23	2,30	4,59	8,03	11,48	17,21
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	12,64	1,24	0,23	2,32	4,63	8,11	11,59	17,38
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	12,75	1,24	0,23	2,34	4,68	8,19	11,70	17,54
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	12,86	1,24	0,24	2,36	4,72	8,26	11,80	17,71
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	12,97	1,24	0,24	2,38	4,77	8,34	11,91	17,87
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	13,08	1,24	0,24	2,40	4,81	8,42	12,02	18,04
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	13,19	1,24	0,24	2,43	4,85	8,49	12,13	18,20
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	13,30	1,24	0,24	2,45	4,90	8,57	12,24	18,36
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	13,41	1,24	0,25	2,47	4,94	8,65	12,35	18,53
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	13,52	1,24	0,25	2,49	4,98	8,72	12,46	18,69
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	13,62	1,24	0,25	2,51	5,03	8,80	12,57	18,86
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	13,73	1,24	0,25	2,54	5,07	8,88	12,68	19,02
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	13,84	1,24	0,26	2,56	5,12	8,95	12,79	19,18

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	13,95	1,24	0,26	2,58	5,16	9,03	12,90	19,35
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	14,06	1,24	0,26	2,60	5,20	9,11	13,01	19,51
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	14,17	1,24	0,26	2,62	5,25	9,18	13,12	19,68
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	14,28	1,24	0,26	2,65	5,29	9,26	13,23	19,84
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	14,39	1,24	0,27	2,67	5,33	9,34	13,34	20,01
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	14,50	1,24	0,27	2,69	5,38	9,41	13,45	20,17
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	14,61	1,24	0,27	2,71	5,42	9,49	13,56	20,33
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	14,72	1,24	0,27	2,73	5,47	9,57	13,67	20,50
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	14,83	1,24	0,28	2,75	5,51	9,64	13,77	20,66
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	14,94	1,24	0,28	2,78	5,55	9,72	13,88	20,83
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	15,05	1,24	0,28	2,80	5,60	9,80	13,99	20,99
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	15,16	1,24	0,28	2,82	5,64	9,87	14,10	21,15
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	15,27	1,24	0,28	2,84	5,69	9,95	14,21	21,32
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	15,38	1,24	0,29	2,86	5,73	10,03	14,32	21,48
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	15,49	1,24	0,29	2,89	5,77	10,10	14,43	21,65
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	15,60	1,24	0,29	2,91	5,82	10,18	14,54	21,81
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	15,70	1,24	0,29	2,93	5,86	10,26	14,65	21,98
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	15,81	1,24	0,30	2,95	5,90	10,33	14,76	22,14
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	15,92	1,24	0,30	2,97	5,95	10,41	14,87	22,30
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	16,03	1,24	0,30	3,00	5,99	10,49	14,98	22,47
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	16,14	1,24	0,30	3,02	6,04	10,56	15,09	22,63

Werte in EUR je Trkm

b) DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

<u>Segment SGV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Standard	3,38	1,64	0,30	0,40	0,80	1,41	2,41	4,02
Sehr schwer	4,93	2,95	0,34	0,45	0,90	1,57	2,69	5,86
Gefahrgutganzzug	4,11	1,64	0,41	0,55	1,10	1,92	3,29	5,48
Güternahverkehr	2,01	1,03	0,19	0,25	0,50	0,87	1,49	2,49
Lokfahrt	2,01	0,90	0,20	0,27	0,54	0,94	1,61	2,68
Standard Z-Flex	3,18	1,64	0,27	0,36	0,72	1,27	2,17	3,62
Sehr schwer Z-Flex	4,73	2,95	0,31	0,41	0,82	1,43	2,45	5,62
Gefahrgutganzzug Z-Flex	3,91	1,64	0,38	0,51	1,02	1,78	3,05	5,08
Güternahverkehr Z-Flex	1,81	1,03	0,16	0,21	0,42	0,73	1,25	2,09
Standard R-Flex	3,18	1,64	0,27	0,36	0,72	1,27	2,17	3,62
Sehr schwer R-Flex	4,73	2,95	0,31	0,41	0,82	1,43	2,45	5,62
Gefahrgutganzzug R-Flex	3,91	1,64	0,38	0,51	1,02	1,78	3,05	5,08
Güternahverkehr R-Flex	1,81	1,03	0,16	0,21	0,42	0,73	1,25	2,09
Standard Express	6,38	1,64	0,75	1,00	2,00	3,51	6,01	10,02
Gefahrgutganzzug Express	7,11	1,64	0,86	1,15	2,30	4,02	6,89	11,48
Güternahverkehr Express	5,01	1,03	0,64	0,85	1,70	2,97	5,09	8,49
Standard Schnell	4,38	1,64	0,45	0,60	1,20	2,11	3,61	6,02
Gefahrgutganzzug Schnell	5,11	1,64	0,56	0,75	1,50	2,62	4,49	7,48
Güternahverkehr Schnell	3,01	1,03	0,34	0,45	0,90	1,57	2,69	4,49
Standard Z-Flex Express	6,18	1,64	0,72	0,96	1,92	3,37	5,77	9,62
Gefahrgutganzzug Z-Flex Express	6,91	1,64	0,83	1,11	2,22	3,88	6,65	11,08
Güternahverkehr Z-Flex Express	4,81	1,03	0,61	0,81	1,62	2,83	4,85	8,09
Standard Z-Flex Schnell	4,18	1,64	0,42	0,56	1,12	1,97	3,37	5,62

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SGV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornie- rung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell	4,91	1,64	0,53	0,71	1,42	2,48	4,25	7,08
Güternahverkehr Z-Flex Schnell	2,81	1,03	0,31	0,41	0,82	1,43	2,45	4,09
Standard R-Flex Express	6,18	1,64	0,72	0,96	1,92	3,37	5,77	9,62
Gefahrgutganzzug R-Flex Express	6,91	1,64	0,83	1,11	2,22	3,88	6,65	11,08
Güternahverkehr R-Flex Express	4,81	1,03	0,61	0,81	1,62	2,83	4,85	8,09
Standard R-Flex Schnell	4,18	1,64	0,42	0,56	1,12	1,97	3,37	5,62
Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell	4,91	1,64	0,53	0,71	1,42	2,48	4,25	7,08
Güternahverkehr R-Flex Schnell	2,81	1,03	0,31	0,41	0,82	1,43	2,45	4,09

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPNV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Lastfahrt Baden-Württemberg	6,80	0,88	0,12	1,22	2,45	4,28	6,12	9,18
Lastfahrt Bayern	6,64	0,88	0,12	1,19	2,38	4,17	5,96	8,94
Lastfahrt Hessen	6,49	0,88	0,12	1,16	2,32	4,07	5,81	8,72
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	6,61	0,88	0,12	1,19	2,37	4,15	5,93	8,90
Lastfahrt Sachsen	6,99	0,88	0,13	1,26	2,52	4,42	6,31	9,47
Lastfahrt Thüringen	6,95	0,88	0,13	1,25	2,51	4,39	6,27	9,41

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPNV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,86	0,90	0,06	0,64	1,28	2,23	3,19	4,79
Leerfahrt Bayern	3,86	0,90	0,06	0,64	1,28	2,23	3,19	4,79
Leerfahrt Hessen	3,91	0,90	0,06	0,65	1,30	2,27	3,24	4,86
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,87	0,90	0,06	0,64	1,28	2,24	3,20	4,80
Leerfahrt Sachsen	3,90	0,90	0,06	0,65	1,29	2,26	3,23	4,85
Leerfahrt Thüringen	3,98	0,90	0,07	0,66	1,32	2,32	3,31	4,97

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Basic	4,99	1,24	0,08	0,79	1,57	2,76	3,94	5,90
Basic Express	7,99	1,24	0,14	1,39	2,77	4,86	6,94	10,40
Nacht	2,83	1,24	0,04	0,36	0,71	1,24	1,78	2,66
Nacht Express	5,83	1,24	0,10	0,96	1,91	3,34	4,78	7,16
Charter/Nostalgie	2,75	0,88	0,04	0,41	0,83	1,45	2,07	3,11
Punkt-zu-Punkt	3,87	1,24	0,06	0,56	1,13	1,97	2,82	4,22
Leer-/Lokfahrt	2,75	0,90	0,03	0,34	0,68	1,19	1,70	2,54
Leer-/Lokfahrt Express	5,75	0,90	0,09	0,94	1,88	3,29	4,70	7,04
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	6,29	1,24	0,10	1,05	2,09	3,67	5,24	7,85
Metro Tag Mittel (101 km/h)	6,39	1,24	0,11	1,07	2,14	3,74	5,34	8,01
Metro Tag Mittel (102 km/h)	6,50	1,24	0,11	1,09	2,18	3,81	5,44	8,16
Metro Tag Mittel (103 km/h)	6,60	1,24	0,11	1,11	2,22	3,88	5,55	8,32
Metro Tag Mittel (104 km/h)	6,70	1,24	0,11	1,13	2,26	3,95	5,65	8,47
Metro Tag Mittel (105 km/h)	6,81	1,24	0,12	1,15	2,30	4,03	5,75	8,63
Metro Tag Mittel (106 km/h)	6,91	1,24	0,12	1,17	2,34	4,10	5,86	8,79
Metro Tag Mittel (107 km/h)	7,01	1,24	0,12	1,19	2,38	4,17	5,96	8,94
Metro Tag Mittel (108 km/h)	7,12	1,24	0,12	1,21	2,43	4,24	6,06	9,10
Metro Tag Mittel (109 km/h)	7,22	1,24	0,12	1,23	2,47	4,32	6,17	9,25
Metro Tag Mittel (110 km/h)	7,33	1,24	0,13	1,25	2,51	4,39	6,27	9,41
Metro Tag Mittel (111 km/h)	7,43	1,24	0,13	1,27	2,55	4,46	6,37	9,56
Metro Tag Mittel (112 km/h)	7,53	1,24	0,13	1,30	2,59	4,53	6,48	9,72
Metro Tag Mittel (113 km/h)	7,64	1,24	0,13	1,32	2,63	4,61	6,58	9,87
Metro Tag Mittel (114 km/h)	7,74	1,24	0,13	1,34	2,67	4,68	6,68	10,03
Metro Tag Mittel (115 km/h)	7,84	1,24	0,14	1,36	2,72	4,75	6,79	10,18
Metro Tag Mittel (116 km/h)	7,95	1,24	0,14	1,38	2,76	4,82	6,89	10,34

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel (117 km/h)	8,05	1,24	0,14	1,40	2,80	4,90	7,00	10,49
Metro Tag Mittel (118 km/h)	8,15	1,24	0,14	1,42	2,84	4,97	7,10	10,65
Metro Tag Mittel (119 km/h)	8,26	1,24	0,14	1,44	2,88	5,04	7,20	10,80
Metro Tag Mittel (120 km/h)	8,36	1,24	0,15	1,46	2,92	5,11	7,31	10,96
Metro Tag Mittel (121 km/h)	8,46	1,24	0,15	1,48	2,96	5,19	7,41	11,11
Metro Tag Mittel (122 km/h)	8,57	1,24	0,15	1,50	3,01	5,26	7,51	11,27
Metro Tag Mittel (123 km/h)	8,67	1,24	0,15	1,52	3,05	5,33	7,62	11,42
Metro Tag Mittel (124 km/h)	8,77	1,24	0,15	1,54	3,09	5,40	7,72	11,58
Metro Tag Mittel (125 km/h)	8,88	1,24	0,16	1,56	3,13	5,48	7,82	11,74
Metro Tag Mittel (126 km/h)	8,98	1,24	0,16	1,59	3,17	5,55	7,93	11,89
Metro Tag Mittel (127 km/h)	9,08	1,24	0,16	1,61	3,21	5,62	8,03	12,05
Metro Tag Mittel (128 km/h)	9,19	1,24	0,16	1,63	3,25	5,69	8,13	12,20
Metro Tag Mittel (129 km/h)	9,29	1,24	0,16	1,65	3,29	5,77	8,24	12,36
Metro Tag Mittel (130 km/h)	9,40	1,24	0,17	1,67	3,34	5,84	8,34	12,51
Metro Tag Mittel (131 km/h)	9,50	1,24	0,17	1,69	3,38	5,91	8,44	12,67
Metro Tag Mittel (132 km/h)	9,60	1,24	0,17	1,71	3,42	5,98	8,55	12,82
Metro Tag Mittel (133 km/h)	9,71	1,24	0,17	1,73	3,46	6,06	8,65	12,98
Metro Tag Mittel (134 km/h)	9,81	1,24	0,18	1,75	3,50	6,13	8,75	13,13
Metro Tag Mittel (135 km/h)	9,91	1,24	0,18	1,77	3,54	6,20	8,86	13,29
Metro Tag Mittel (136 km/h)	10,02	1,24	0,18	1,79	3,58	6,27	8,96	13,44
Metro Tag Mittel (137 km/h)	10,12	1,24	0,18	1,81	3,63	6,35	9,07	13,60
Metro Tag Mittel (138 km/h)	10,22	1,24	0,18	1,83	3,67	6,42	9,17	13,75
Metro Tag Mittel (139 km/h)	10,33	1,24	0,19	1,85	3,71	6,49	9,27	13,91
Metro Tag Mittel (140 km/h)	10,43	1,24	0,19	1,88	3,75	6,56	9,38	14,06
Metro Tag Mittel (141 km/h)	10,53	1,24	0,19	1,90	3,79	6,64	9,48	14,22
Metro Tag Mittel (142 km/h)	10,64	1,24	0,19	1,92	3,83	6,71	9,58	14,37
Metro Tag Mittel (143 km/h)	10,74	1,24	0,19	1,94	3,87	6,78	9,69	14,53
Metro Tag Mittel (144 km/h)	10,84	1,24	0,20	1,96	3,92	6,85	9,79	14,68

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel (145 km/h)	10,95	1,24	0,20	1,98	3,96	6,93	9,89	14,84
Metro Tag Mittel (146 km/h)	11,05	1,24	0,20	2,00	4,00	7,00	10,00	15,00
Metro Tag Mittel (147 km/h)	11,15	1,24	0,20	2,02	4,04	7,07	10,10	15,15
Metro Tag Mittel (148 km/h)	11,26	1,24	0,20	2,04	4,08	7,14	10,20	15,31
Metro Tag Mittel (149 km/h)	11,36	1,24	0,21	2,06	4,12	7,22	10,31	15,46
Metro Tag Mittel (150 km/h)	11,47	1,24	0,21	2,08	4,16	7,29	10,41	15,62
Metro Tag Mittel (151 km/h)	11,57	1,24	0,21	2,10	4,21	7,36	10,51	15,77
Metro Tag Mittel (152 km/h)	11,67	1,24	0,21	2,12	4,25	7,43	10,62	15,93
Metro Tag Mittel (153 km/h)	11,78	1,24	0,21	2,14	4,29	7,50	10,72	16,08
Metro Tag Mittel (154 km/h)	11,88	1,24	0,22	2,16	4,33	7,58	10,82	16,24
Metro Tag Mittel (155 km/h)	11,98	1,24	0,22	2,19	4,37	7,65	10,93	16,39
Metro Tag Mittel (156 km/h)	12,09	1,24	0,22	2,21	4,41	7,72	11,03	16,55
Metro Tag Mittel (157 km/h)	12,19	1,24	0,22	2,23	4,45	7,79	11,14	16,70
Metro Tag Mittel (158 km/h)	12,29	1,24	0,22	2,25	4,50	7,87	11,24	16,86
Metro Tag Mittel (159 km/h)	12,40	1,24	0,23	2,27	4,54	7,94	11,34	17,01
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	12,50	1,24	0,23	2,29	4,58	8,01	11,45	17,17
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	9,29	1,24	0,16	1,65	3,29	5,77	8,24	12,35
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	9,39	1,24	0,17	1,67	3,34	5,84	8,34	12,51
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	9,50	1,24	0,17	1,69	3,38	5,91	8,44	12,66
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	9,60	1,24	0,17	1,71	3,42	5,98	8,55	12,82
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	9,70	1,24	0,17	1,73	3,46	6,05	8,65	12,97
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	9,81	1,24	0,18	1,75	3,50	6,13	8,75	13,13
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	9,91	1,24	0,18	1,77	3,54	6,20	8,86	13,29
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	10,01	1,24	0,18	1,79	3,58	6,27	8,96	13,44
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	10,12	1,24	0,18	1,81	3,63	6,34	9,06	13,60
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	10,22	1,24	0,18	1,83	3,67	6,42	9,17	13,75
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	10,33	1,24	0,19	1,85	3,71	6,49	9,27	13,91
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	10,43	1,24	0,19	1,87	3,75	6,56	9,37	14,06

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	10,53	1,24	0,19	1,90	3,79	6,63	9,48	14,22
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	10,64	1,24	0,19	1,92	3,83	6,71	9,58	14,37
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	10,74	1,24	0,19	1,94	3,87	6,78	9,68	14,53
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	10,84	1,24	0,20	1,96	3,92	6,85	9,79	14,68
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	10,95	1,24	0,20	1,98	3,96	6,92	9,89	14,84
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	11,05	1,24	0,20	2,00	4,00	7,00	10,00	14,99
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	11,15	1,24	0,20	2,02	4,04	7,07	10,10	15,15
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	11,26	1,24	0,20	2,04	4,08	7,14	10,20	15,30
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	11,36	1,24	0,21	2,06	4,12	7,21	10,31	15,46
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	11,46	1,24	0,21	2,08	4,16	7,29	10,41	15,61
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	11,57	1,24	0,21	2,10	4,21	7,36	10,51	15,77
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	11,67	1,24	0,21	2,12	4,25	7,43	10,62	15,92
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	11,77	1,24	0,21	2,14	4,29	7,50	10,72	16,08
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	11,88	1,24	0,22	2,16	4,33	7,58	10,82	16,24
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	11,98	1,24	0,22	2,19	4,37	7,65	10,93	16,39
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	12,08	1,24	0,22	2,21	4,41	7,72	11,03	16,55
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	12,19	1,24	0,22	2,23	4,45	7,79	11,13	16,70
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	12,29	1,24	0,22	2,25	4,49	7,87	11,24	16,86
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	12,40	1,24	0,23	2,27	4,54	7,94	11,34	17,01
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	12,50	1,24	0,23	2,29	4,58	8,01	11,44	17,17
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	12,60	1,24	0,23	2,31	4,62	8,08	11,55	17,32
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	12,71	1,24	0,23	2,33	4,66	8,16	11,65	17,48
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	12,81	1,24	0,24	2,35	4,70	8,23	11,75	17,63
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	12,91	1,24	0,24	2,37	4,74	8,30	11,86	17,79
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	13,02	1,24	0,24	2,39	4,78	8,37	11,96	17,94
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	13,12	1,24	0,24	2,41	4,83	8,45	12,07	18,10
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	13,22	1,24	0,24	2,43	4,87	8,52	12,17	18,25
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	13,33	1,24	0,25	2,45	4,91	8,59	12,27	18,41

Werte in EUR je Trkm

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>uKZ</u>	<u>Stornierungsentsgelt</u>					<u>Entgelt für Nichtstornierung</u>
			≥ 31 Tage	30 - 5 Tage	4 Tage - 24 h	< 24h	+ 20h	
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	13,43	1,24	0,25	2,48	4,95	8,66	12,38	18,56
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	13,53	1,24	0,25	2,50	4,99	8,74	12,48	18,72
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	13,64	1,24	0,25	2,52	5,03	8,81	12,58	18,87
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	13,74	1,24	0,25	2,54	5,07	8,88	12,69	19,03
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	13,84	1,24	0,26	2,56	5,12	8,95	12,79	19,18
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	13,95	1,24	0,26	2,58	5,16	9,03	12,89	19,34
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	14,05	1,24	0,26	2,60	5,20	9,10	13,00	19,50
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	14,15	1,24	0,26	2,62	5,24	9,17	13,10	19,65
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	14,26	1,24	0,26	2,64	5,28	9,24	13,20	19,81
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	14,36	1,24	0,27	2,66	5,32	9,32	13,31	19,96
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	14,47	1,24	0,27	2,68	5,36	9,39	13,41	20,12
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	14,57	1,24	0,27	2,70	5,41	9,46	13,51	20,27
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	14,67	1,24	0,27	2,72	5,45	9,53	13,62	20,43
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	14,78	1,24	0,27	2,74	5,49	9,60	13,72	20,58
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	14,88	1,24	0,28	2,76	5,53	9,68	13,82	20,74
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	14,98	1,24	0,28	2,79	5,57	9,75	13,93	20,89
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	15,09	1,24	0,28	2,81	5,61	9,82	14,03	21,05
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	15,19	1,24	0,28	2,83	5,65	9,89	14,14	21,20
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	15,29	1,24	0,28	2,85	5,70	9,97	14,24	21,36
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	15,40	1,24	0,29	2,87	5,74	10,04	14,34	21,51
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	15,50	1,24	0,29	2,89	5,78	10,11	14,45	21,67

Werte in EUR je Trkm