



Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-26-0163_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund des Antrages

der European Sleeper Coöperatie U.A., Vondellaan 1443521 GH Utrecht, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,

Beschwerdeführerin,

gegen

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

Beschwerdegegnerin,

vom 30.04.2026 wegen der Nichtberücksichtigung von Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung,

Hinzugezogene:

1. Flixtrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beschwerdeführerin:



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

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Dr. Hendrik Leupold und
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 13.07.2026

beschlossen:

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Anmeldung der Beschwerdeführerin für die Trassen unter der Bezeichnung [REDACTED] in der ersten Phase der Netzfahplanerstellung für die Netzfahplanperiode 2026/2027 zu berücksichtigen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Zulässigkeit	10
II.2.1.1 Statthaftigkeit	11
II.2.1.2 Frist.....	11
II.2.2 Begründetheit.....	11
II.2.2.1 Rechtsgrundlage	11
II.2.2.2 Tatbestand	12
II.2.2.2.1 Rechtsverstoß.....	12
II.2.2.2.1.1 Auslegung von Ziffer 4.2.1.1. INB 2027	13
II.2.2.2.1.2 Jedenfalls analoge Anwendung	15
II.2.2.2.1.3 Hilfsweise: Beschwerdegegnerin kann sich nicht auf Verfristung der Trassenanmeldung berufen	16
II.2.2.2.2 Beeinträchtigung des Zugangsrechts	17
II.2.2.3 Rechtsfolge	18
Gebührenhinweis	19
Rechtsbehelfsbelehrung.....	19

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein in den Niederlanden ansässiges privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, das eigenwirtschaftlich Nachtzugverkehr auf internationalen Strecken erbringt. Hierfür beantragt das Unternehmen die Zuweisung von Zugtrassen durch die jeweiligen Betreiber von Eisenbahnanlagen. Die Beschwerdeführerin erbringt Nachtzugverkehre auf den Strecken Paris-Berlin, Brüssel-Mailand sowie auf einer dritten Strecke, die Brüssel mit Prag über Amsterdam, Berlin und Dresden verbindet.

Die Beschwerdegegnerin ist der mit Abstand größte Betreiber von Eisenbahnanlagen in Deutschland und in diesem Zusammenhang insbesondere für die Zuweisung von Zugtrassen zuständig.

Gegenstand des Verfahrens ist die Entscheidung der Beschwerdegegnerin, die Anmeldungen der Beschwerdeführerin für deren Nachtzugverbindungen mit den [REDACTED] nicht in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 zu berücksichtigen.

Bei der von der Beschwerdeführerin begehrten Trasse handelte es sich um eine zusammenhängende internationale Zugtrasse, die im Zusammenwirken der betroffenen Infrastrukturbetreiber angeboten wird.

Die Anmeldung von internationalen Trassen erfolgt über das von RailNetEurope (RNE) eingerichtete und administrierte IT-System PCS Capacity Broker (PCS CB). Für internationale Trassen in Belgien und den Niederlanden ist die Nutzung von PCS CB zwingend vorgeschrieben. Auf diese Weise bieten die EIU ein Verfahren zur Schaffung und Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem der Union (Art. 40 Abs. 1 Satz 2 RL 2012/34/EU). Nach Ziffer 4.2.4 der Infrastrukturnutzungsbedingungen 2027 (INB 2027) hat eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung entweder über das RNE-Formular (bzw. die PCS-Anwendung) oder über das Trassenanmeldesystem der Beschwerdegegnerin zu erfolgen

Für eine bessere Koordinierung der Trassenanmeldungen verschiedener Zugangsberechtigter führen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wie u.a. die Beschwerdegegnerin jährlich ab August des Vorjahres eine Fahrlagenberatung durch. Dabei wird bereits im Vorfeld geprüft, ob die geplanten Trassenanmeldungen der Zugangsberechtigten miteinander vereinbar sind. Auf diesem Wege soll sichergestellt werden, dass die Zugangsberechtigten später die Trassen erhalten, die sie für ihre geplanten Verkehre benötigen.

Die Ergebnisse der Fahrlagenberatungen der einzelnen EIU werden in einer Durchführbarkeitsstudie (sog. Feasibility Study) zusammengefasst. Durchführbarkeitsstudien dienen dazu, die Antragsteller vor der Einreichung eines Trassenantrags bei der Planung ihres Zugverkehrs zu unterstützen, indem sie Konflikten vorbeugen. Die Ergebnisse einer Durchführbarkeitsstudie sind keine technische Voraussetzung für die Anmeldung einer Trasse in PCS CB.

Eine wesentliche Funktion von PCS CB ist, dass Zugangsberechtigte, nachdem die Ergebnisse der Fahrlagenberatung in Form einer Durchführbarkeitsstudie übermittelt worden sind, die Möglichkeit haben, das Ergebnis der Studie im Anschluss automatisch in einen Antragsentwurf umzuwandeln. Bei Anmeldungen über PCS CB findet eine automatisierte Bestelleingangsprüfung der Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung statt. Der ZB oder das einbezogene EVU erhält also direktes Feedback über die Plausibilität der Trassenanmeldung. Der

ZB oder das einbezogene EVU hat beim Scheitern dieser Bestelleingangsprüfung seine Eingaben zu validieren und erneut abzusenden. Ohne Plausibilisierung ist eine Anmeldung in PCS technisch nicht möglich.

Die als Infrastrukturnutzungsbedingungen 2027 bezeichneten Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin enthalten Vorgaben für Trassenanmeldungen und die Netzfahrplanerstellung. Im entsprechenden Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ heißt es unter der Ziffer 4.2.1.1 INB 2027 „Fehlende oder nicht plausible Angaben“, dass die Beschwerdegegnerin fehlende oder nicht plausible Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung bei den anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nachfordert. Nach Ablauf der Anmeldefrist zum Netzfahrplan, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch Beschwerdegegnerin zu übermitteln. Übermittelt der Betroffene binnen dieser Frist nicht die entsprechenden Angaben, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erst nach Ablauf dieser Frist, weist die Beschwerdegegnerin die Anmeldung zurück.

Gemäß Ziffer 4.2.1.3 INB 2027 endet die Trassenanmeldefrist für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung am 13.04.2026 (24:00 Uhr). Nach Ziffer 4.2.1.4 INB 2027 werden Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, die nicht fristgerecht eingehen, im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung behandelt.

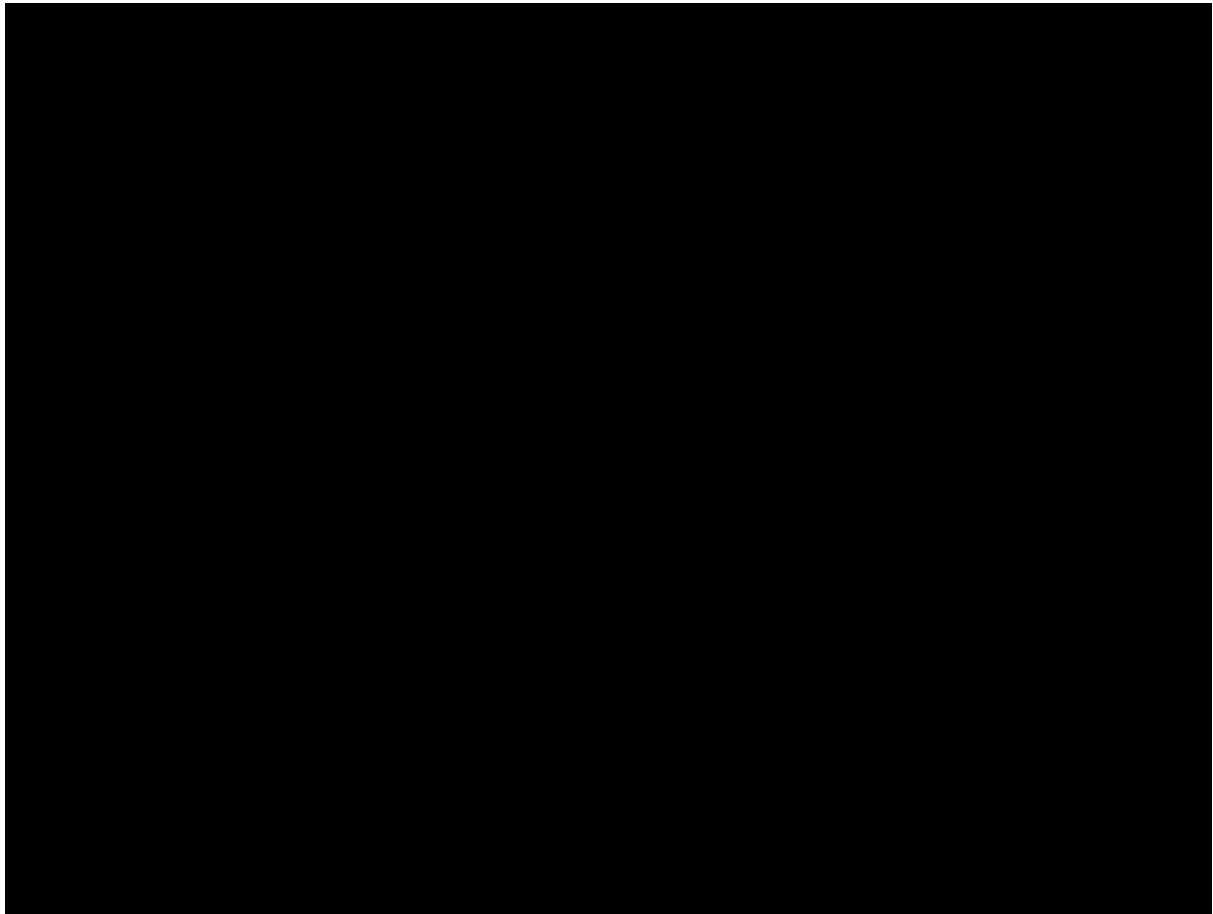
Im maßgeblichen Verband RNE haben die EIU, einschließlich der Beschwerdegegnerin, vereinbart, dass die Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudie bis zum 16.03.2026 an die Zugangsberechtigten übermittelt werden sollen.

Für die Netzfahrplanerstellung 2027 nahm die Beschwerdeführerin an der Fahrlagenberatung teil und beantragte über das sogenannte PCS CB am 16.02.2026 bei den Infrastrukturbetreibern Durchführbarkeitsstudien für die von ihr vorgesehenen Nachtzugverbindungen.

Die Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudie für die Strecke [REDACTED] erhielt die Beschwerdeführerin am Freitagnachmittag, dem 27.03.2026. Die Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudie für die Strecken [REDACTED] und [REDACTED] teilte die Beschwerdegegnerin der Beschwerdeführerin am Freitagnachmittag, dem 10.04.2026, mit. Auch danach waren die Angaben seitens der Beschwerdegegnerin lückenhaft. Die Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudie der anderen EIU waren am 30.03.2026 vollständig vorhanden. Nachdem die Beschwerdegegnerin ihre Ergebnisse am 10.04.2026 nachträglich in PCS CB eingetragen hatte, konnte die Beschwerdeführerin die Ergebnisse der übrigen EIU nicht mehr einsehen und hatte daher erhebliche Probleme bei der Koordination der Trassen, die sie bestellen wollte.

Die Beschwerdeführerin hatte die grundsätzliche Absicht, das Ergebnis der Durchführbarkeitsstudie für die Trassen [REDACTED] zu übernehmen und lediglich die Anzahl der Verkehrstage von sieben auf drei zu reduzieren. Dies war jedoch nicht möglich, da die Ergebnisse hinsichtlich der Verkehrstage zwischen den verschiedenen Netzen nicht plausibilisiert waren. Die Beschwerdeführerin musste Änderungen an den geplanten Trassen vornehmen, um diese selbstständig zu plausibilisieren.

Die Beschwerdeführerin reichte ihre Kapazitätsforderung [REDACTED]
[REDACTED]



Am [REDACTED] bzw. [REDACTED] gelang es der Beschwerdeführerin, einen Antrag über PCS CB bei der Beschwerdegegnerin einzureichen.

Die Beschwerdegegnerin teilte der Beschwerdeführerin mit E-Mail vom 20.04.2026 mit, dass sie die Trassenanmeldungen als verspätet betrachte und sie darum erst in der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigen werde. Daran hielt sie auch nach Gesprächen am 21.04.2026 und 27.04.2026 mit der Beschwerdeführerin fest. Laut RNE lagen keine technischen Störungen oder Systemfehler im PCS CB im gegenständlichen Zeitraum vor.

Mit Beschwerdeschreiben vom 30.04.2026 wandte sich die Beschwerdeführerin an die Bundesnetzagentur.

Hinsichtlich der Trasse [REDACTED] trägt die Beschwerdeführerin Details hinsichtlich der Unstimmigkeiten im Anmeldeprozess und den eigenen Plausibilisierungsbemühungen vor.

So sei das sogenannte „Territory Deutschland“ bezüglich des Zugs [REDACTED] in PCS CB vollständig verschwunden, nachdem ein Mitarbeiter der Beschwerdegegnerin am 26.03.2026 um 08:57 Uhr die neue [REDACTED] abgespeichert habe. In der [REDACTED] sei das „Territory“ noch vorhanden gewesen. Erst mit Speicherung der [REDACTED] am 27.03.2026 um 15:07 Uhr durch einen Mitarbeiter von Infrabel sei das „Territory Deutschland“ wiederhergestellt worden, jedoch ohne Ergebnisse einer Durchführbarkeitsstudie. Dies habe dazu geführt, dass eine Trasse zwischen zwei Verkehrstagen nicht plausibel gewesen sei. Mit hoher Wahrscheinlichkeit habe die Änderung durch die Beschwerdegegnerin auch dazu geführt, dass es bei den Trassenanmeldungen der Beschwerdeführerin zu Fehlermeldungen aufgrund mangelnder Plausibilität gekommen sei.

Da es am [REDACTED] kurz vor Ablauf der Frist nicht möglich gewesen sei, die Trassen [REDACTED] zu plausibilisieren und eine Anmeldung in PCS CB unter der Anzeige von Fehlermeldungen technisch durchzuführen, habe sich die Beschwerdeführerin entschieden, allen beteiligten EIU die beabsichtigten Trassenanmeldungen noch am 13.04.2026 per E-Mail mitzuteilen, um die gewünschten Anmeldungen innerhalb der Frist vorzunehmen. Anschließend habe die Beschwerdeführerin erneut eine vollständige Eintragung der Trassen in PCS CB vorgenommen, die jedoch erst am [REDACTED] angenommen worden sei.

Die Beschwerdeführerin trägt weiter vor, dass für sie aus der Berücksichtigung der Anmeldungen in der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung erhebliche Nachteile erwüchsen. Die streitgegenständlichen Trassen würden über vier Trassenabschnitte führen, für die Dienstleistungsartenmixe und TÜLS-Verkehrsartenmixe gelten, wobei Kapazitäten für den Schienenpersonenfernverkehr in diesen Abschnitten nur beschränkt verfügbar seien und erfahrungsgemäß bereits in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vergeben würden.

Zudem werde die zweite Phase erst Anfang Oktober abgeschlossen. Eine Zuweisung der streitgegenständlichen Trassen sei für die Beschwerdeführerin jedoch von existenzieller Bedeutung. Die Beschwerdeführerin habe momentan nur zwei Verbindungen als wirtschaftliches Standbein, von denen die streitbehafteten Trassen die Hälfte darstellen würden und hinsichtlich des Umsatzes von größerem Interesse seien.

Da die Beschwerdeführerin Nachtzugverkehre auf langen internationalen Strecken anbiete, sei es für sie besonders schwer, zuverlässig einen zusammenhängenden Trassenumlauf zu bilden, da lange Trassen regelmäßig mit zahlreichen Konflikten verbunden seien. Die Beschwerdeführerin sei auf einen entsprechenden Trassenumlauf angewiesen, da sie nur auf wenigen Linien fahre und daher nahezu ihr gesamtes Angebot mit dem Erhalt der entsprechenden Trassen stehe und falle.

Angesichts der Schwierigkeit, zusammenhängende Trassenumläufe zu erhalten, sei die Übermittlung der Durchführbarkeitsstudien zwar keine technische Voraussetzung für eine Anmeldung im PCS CB, jedoch zwingende Voraussetzung, um am Markt zuverlässig Eisenbahnverkehre anbieten zu können.

Da die Beschwerdegegnerin die Übermittlung der Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudie zugesichert habe, habe die Beschwerdeführerin vor einer Anmeldung auch auf den rechtzeitigen Versand vertrauen dürfen.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die Anmeldungen der Beschwerdeführerin für die Trassen [REDACTED] in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin trägt vor, dass die Schwierigkeiten der Beschwerdeführerin im Zusammenhang mit Anpassungen der Verkehrstage gestanden hätten. Die Beschwerdeführerin habe beabsichtigt, eine ursprünglich täglich geplante Trasse auf drei Verkehrstage pro Woche zu reduzieren. Hierdurch seien Inkonsistenzen zwischen Verkehrstagen innerhalb der internationalen Trassenkonstruktion entstanden, die kundenseitig verursacht worden seien. Diese Inkonsistenzen hätten dazu geführt, dass es der Beschwerdeführerin nicht gelungen sei, die

Trassen fristgerecht als „New Path Request“ und damit für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung einzureichen.

Unabhängig von den Durchführbarkeitsstudien hätten die vorliegenden Dossiers für die Trasse [REDACTED] auf Basis der [REDACTED] und für die Trasse [REDACTED] auf Basis der [REDACTED] weitergeleitet werden können. Zwar hätten sich in dem Dossier für die Trasse [REDACTED] in der [REDACTED] gewisse Inkonsistenzen befunden, jedoch hätten diese nicht dazu geführt, dass das Dossier fehlerhaft gewesen oder eine Weiterbearbeitung systemseitig verhindert worden wäre.

Die Beschwerdegegnerin weist den Vorwurf zurück, dass ein Mitarbeiter der Beschwerdegegnerin das „Territory DB InfraGO/Deutschland“ entfernt habe. Es handle sich um einen Anwenderfehler der Beschwerdeführerin. Die RNE habe mitgeteilt, dass in der Historie von PCS CB zwar erkennbar sei, dass die Ergebnisse der Durchführbarkeitsstudien fehlten, dies jedoch weder durch die Beschwerdegegnerin noch durch einen technischen Defekt des Systems verursacht worden sei. Der Fehler sei dadurch ausgelöst worden, dass die Beschwerdeführerin selbst das Territory „DB InfraGO/Germany“ im Rahmen ihrer Bearbeitungen der Trassen in den Nachtstunden gelöscht habe. Diese vorgenommene Löschung habe auch die Historie innerhalb von PCS CB beeinträchtigt, da das Entfernen eines kompletten Territories systemseitig nicht vorgesehen sei.

Die RNE habe der Beschwerdeführerin gegen am [REDACTED] nochmals aktiv Unterstützung angeboten, um die Bestellung rechtzeitig abschließen zu können. Die Beschwerdeführerin habe jedoch die angebotene Unterstützung abgelehnt, da das Zugpaar ihrer Einschätzung nach nicht mehr fristgerecht hätte bestellt werden können.

Die Beschwerdegegnerin ist der Auffassung, dass keine fristgerechten Anmeldungen der Beschwerdeführerin im Rahmen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für die [REDACTED] vorlägen. Ein Verstoß gegen eisenbahnregulierungsrechtliche Vorschriften sei nicht gegeben.

Eine Unvereinbarkeit von Anmeldungen von Trassen über das System PCS mit Abschnitt 4.2.1.1 der INB liege nicht vor. Die Anwendung des Verfahrens nach Abschnitt 4.2.1.1 der INB setze zwingend den Eingang einer formal wirksamen Trassenanmeldung, also insbesondere einer fristgerechten Anmeldung im vorgesehenen System voraus. Da die beschwerdegegenständlichen Trassenanmeldungen [REDACTED] über die Anwendung PCS CB für die 1. NEP eingegangen seien, [REDACTED]

Zu einer Trassenanmeldung per E-Mail gemäß Ziffer 4.2 INB 2027 sei die Beschwerdeführerin mangels technischen Defektes nicht berechtigt gewesen. Würde der einfache E-Mail-Versand ohne das Vorliegen technischer Probleme des entsprechenden Trassenanmelde-Tools und ohne konkretisierende Angaben, wie Zugnummern, Zwischenhalte, Abfahrts- oder Ankunftszeiten entgegen den Vorgaben der INB für eine Fristwahrung genügen, würden die Fristen der Anmeldephasen im Netzfahrplan obsolet.

Ziffer 4.2.4 der INB sei nicht teleologisch zu reduzieren. Die allgemeine Pflicht zur elektronischen Anmeldung sei ein notwendiger Bestandteil eines funktionierenden Kapazitätszuweisungssystems und stelle keine unangemessene Belastung dar. Eine Ausnahme sei nicht gegeben, da die Beschwerdeführerin die Trassen fristgerecht hätte anmelden können und insbesondere eine Feasibility Study keine Voraussetzung für die Einreichung einer Trassenanlage über PCS CB sei.

Auch eine analoge Anwendung von Ziffer 4.2.1.0 Abs. 6 der INB sei ausgeschlossen. Bei dieser Vorschrift handele es sich um eine absolute Sonderregelung, die ausschließlich für die Einführung des neuen Bestellsystems pathOS im Rahmen der Netzfahrplanerstellung 2027 aufgenommen worden sei. Die Beschwerdeführerin habe bereits nicht die formellen Vorgaben eingehalten. Zudem greife die Ziffer ausdrücklich nur für Massenverarbeitungsprobleme. Vorliegend gehe es jedoch um die Verarbeitung von Informationen in PCS CB und Herausforderungen der Beschwerdeführerin diese abzubilden bzw. umzusetzen, womit keine vergleichbaren Sachverhalte gegeben seien.

Eine Ausnahme benachteilige andere Zugangsberechtigte, die ihre Anmeldungen systemgerecht und fristgerecht vorgenommen hätten, und verstoße daher gegen das Diskriminierungsverbot.

Die Bundesnetzagentur hat die vorliegende Beschwerde mit der niederländischen und der belgischen Regulierungsbehörde in zwei Videokonferenzen erörtert. Bei beiden Regulierungsbehörden sind vergleichbare Beschwerden anhängig gewesen. Im Rahmen der Erörterungen ist die Sach- und Rechtslage erörtert worden. Beide Behörden haben – mit im Detail unterschiedlichen Nuancen – zum Ausdruck gebracht, dass sie die Einordnung der Trassenanmeldungen als verspätete Anmeldung nicht überzeugt. Beide Regulierungsbehörden haben zwischenzeitlich ihre Entscheidungen getroffen und die jeweiligen Infrastrukturbetreiber dazu verpflichtet, ihre Entscheidungen zu ändern und die Trassenanmeldungen bereits für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

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

II. Gründe

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Anmeldungen der Beschwerdeführerin zu den [REDACTED] in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 zu berücksichtigen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

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

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

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

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Beschwerdeverfahren am 06.05.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 20.05.2026 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag ist ein Unternehmen zum Verfahren hinzugezogen worden.

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

Die Beschlusskammer hat die vorliegende Entscheidung gemäß § 75 ERegG mit der belgischen und mit der niederländischen Regulierungsbehörde abgestimmt.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig. Die Beschwerde erweist sich als zulässig (hierzu unter II.2.1) und begründet (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Zulässigkeit

Die Beschwerde ist zulässig. Insbesondere ist sie statthaft (hierzu unter II.2.1.1) und fristgemäß (hierzu unter II.2.1.2.).

II.2.1.1 Statthaftigkeit

Die Beschwerde ist nach §§ 68 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 66 Abs. 3 ERegG statthaft, weil sie auf einen tauglichen Beschwerdegegenstand abzielt.

Grundsätzlich richtet sich die Statthaftigkeit von Beschwerden der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Entscheidungen der EIU nach den §§ 66 ff. ERegG.

Kommt eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen Rahmenvertrag nicht zustande, können gemäß § 66 Abs. 3 Satz 1 ERegG die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde auf Antrag des Zugangsberechtigten überprüft werden. Nach § 68 Abs. 2 Nr. 1 ERegG verpflichtet die Regulierungsbehörde das EIU im Falle einer Beeinträchtigung des Zugangsrechts dann zur Abänderung der Entscheidung.

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihrer Beschwerde auf eine derartige Rechtsfolge ab. Sie begehrt, dass die Regulierungsbehörde die Entscheidung der Beschwerdegegnerin, die Eingaben zur Anmeldung der [REDACTED] erst in der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, prüft und abändert. Dabei handelt es sich um die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wonach eine Vereinbarung über den Zugang zu Schienenwegen i. S. d. § 10 Abs. 1 Satz 1 ERegG nicht zustande kommt. Infolge der Entscheidung ist es der Beschwerdeführerin nicht möglich, ihre Trassen zur 1. NEP anzumelden. Ohne die Anmeldung kann ihr auch kein Zugang zum Schienennetz im Rahmen der 1. NEP eingeräumt werden.

II.2.1.2 Frist

Die Beschwerde erfolgte auch fristgemäß.

Nach § 66 Abs. 3 Satz 2 ERegG ist der Antrag innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach § 13 Absatz 1 Satz 2 oder § 54 Satz 3 angenommen werden kann. Diese Frist ist zum Zeitpunkt des Beschwerdeeingangs am 30.04.2026 noch nicht abgelaufen.

II.2.2 Begründetheit

Die Beschwerde ist begründet. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der einschlägigen Ermächtigungsgrundlage, § 68 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 1 ERegG, (hierzu unter II.2.2.1) für ein regulierungsbehördliches Einschreiten sind gegeben (hierzu unter II.2.2.2). Die Entscheidung ergeht unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens. (hierzu unter II.2.2.3).

II.2.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage der getroffenen Entscheidung ist § 68 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 66 Abs. 3 ERegG. Danach verpflichtet die Regulierungsbehörde das EIU zur Änderung einer Entscheidung, die das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt.

§ 68 Abs. 2 ERegG stellt, anders als § 68 Abs. 3 ERegG, tatbestandlich nicht auf eine „Maßnahme“ ab, sondern knüpft an eine „Entscheidung“ des Eisenbahninfrastrukturunternehmens an. Dabei versteht sich der Begriff der „Entscheidung“ dem Grunde nach als Teilmenge des Begriffs der „Maßnahme“, denn Letzterer umfasst als Oberbegriff sowohl abstrakt-generelle Regelungen als auch konkret-individuelle Entscheidungen,

vgl. VG Köln, Urteil vom 29.05.2026, Az. 18 K 2355/22, S. 12 ff.. (noch nicht veröffentlicht), VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23 (juris), Rn. 117 ff. mit Verweis auf BT-Drs. 19/27656, S. 96.

Die Rechtsgrundlage ist für den Fall einer ablehnenden Entscheidung, mit der die Vereinbarung über den Zugang zu Schienenwegen nicht zustande kommt, im Verhältnis zu § 68 Abs. 3 ERegG und der Generalklausel § 67 Abs. 1 ERegG die speziellste Ermächtigungsgrundlage. Eine solche konkret-individuelle Entscheidung liegt seitens der Beschwerdegegnerin darin, den Antrag der Beschwerdeführerin als verspätet einzustufen und erst in der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

Hilfsweise stützt die Beschlusskammer ihre Entscheidung auf § 68 Abs. 3 ERegG i. V. m. § 66 Abs. 4 ERegG. Die Tatbestandsvoraussetzungen sind vergleichbar, so dass die im Weiteren dargestellten Erwägungen übertragen werden können.

II.2.2.2 Tatbestand

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer nach § 68 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 1 ERegG liegen vor. Die von der Beschwerdegegnerin getroffene und von der Beschwerdeführerin zur Überprüfung gestellte Entscheidung beeinträchtigt das Recht der Beschwerdeführerin auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Nach § 68 Abs. 2 Nr. 1 ERegG verpflichtet die Regulierungsbehörde ein EIU im Falle einer Beeinträchtigung des Zugangsrechts zur Abänderung einer Entscheidung i. S. d. § 66 Abs. 3 ERegG. Damit sind Entscheidungen gemeint, infolge derer eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen Rahmenvertrag nicht zustande kommt.

Die maßgebliche Entscheidung liegt hier darin, dass die Beschwerdegegnerin die Trassenanmeldung der Beschwerdeführerin hinsichtlich der Trassen [REDACTED] nicht in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, sondern erst in der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt.

Der erforderliche Verstoß gegen das Eisenbahnrecht liegt vor. Die Beschwerdegegnerin hat gegen Regelungen aus ihren INB 2027 verstoßen (hierzu unter II.2.2.2.1). Daraus folgt die Beeinträchtigung des Zugangsrechts der Beschwerdeführerin (hierzu unter II.2.2.2.2).

II.2.2.2.1 Rechtsverstoß

Die Entscheidung der Beschwerdegegnerin verstößt gegen die aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG folgende Pflicht zur Einhaltung der zugangsrelevanten Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Dass die Beschwerdegegnerin als Betreiberin von Eisenbahnanlagen die sich aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG ableitbare Pflicht trifft, ihre eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beachten, ist mittlerweile höchstrichterlich geklärt,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, Az. 6 B 2.24, Rn. 10 ff. (juris), vorgehend VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23, Rn. 133 ff. (juris); siehe auch bereits OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 27 f. (juris).

Die Beschwerdegegnerin verstößt gegen Ziffer 4.2.1 der INB 2027.

Die Beschwerdegegnerin hat sich entschieden, die Kapazitätsanträge der Beschwerdeführerin nicht als Anmeldungen für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung zu behandeln, da sie ihrer Ansicht nach zu spät gestellt worden sind. Damit hat sie gegen die für diesen Fall gemäß § 19 Abs. 5 Satz 2 ERegG heranzuziehenden INB 2027 verstoßen.

Die INB 2027 der Beschwerdegegnerin regeln das Anmeldeverfahren für die Netzfahrplanerstellung unter Ziffer 4.2.1. („Netzfahrplan“). Die INB sehen unter Ziffer 4.2.1.1 Vorgaben für den Fall fehlender oder nicht plausibler Angaben bei der Trassenanmeldung vor. Danach hat die Beschwerdegegnerin fehlende oder unplausible Angaben unverzüglich bei den anmeldenden Zugangsberechtigten nachzufordern. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom Zugangsberechtigten innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb der Frist, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erst wenn eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist erfolgt, kann die Beschwerdegegnerin die Anmeldung zurückweisen.

Die Beschwerdegegnerin hat sich in ihren INB 2027 also eine Regelung gegeben, die für den Fall fehlender oder unplausibler Angaben bei einer Trassenanmeldung Nachbesserungsmöglichkeiten einräumt. Die Zurückweisung kann danach nicht als erstes Mittel erfolgen, sondern nur als ultima ratio infolge wiederholter Versäumnisse des Antragsstellers. Gleiches gilt auch für andere formelle Fehler. Insbesondere gilt dies für den Fall, dass der Antrag per E-Mail und nicht über das PCS CB System gestellt wurde. Dies folgt aus der Auslegung der Regelung (hierzu unter II.2.2.2.1.1), jedenfalls aber aus deren analoger Anwendung (hierzu unter II.2.2.2.1.2). Auch bei einer hilfsweise durchgeführten Betrachtung [REDACTED] per PCS CB übermittelten Trassenanmeldung ergibt sich kein anderes Bild. Bezüglich der zu spät abgegebenen Trassenanmeldungen könnte sich die Beschwerdegegnerin nicht auf eine Verfristung berufen (hierzu unter II.2.2.2.1.3).

II.2.2.2.1.1 Auslegung von Ziffer 4.2.1.1. INB 2027

Ziffer 4.2.1.1 der INB 2027 ist so auszulegen, dass sie formelle Mängel insgesamt erfasst.

Der Wortlaut lässt ein weites Verständnis zu.

Die Regelung lautet:

„Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach.“

[...]

„Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.“

Der Wortlaut bezieht sich also einerseits auf fehlende Angaben. Dieser Fall liegt vorliegend nicht vor. Sodann wird der Anwendungsbereich jedoch erweitert – und zwar „sinngemäß“ auf

„nicht plausible Angaben“. Es wird dann beispielhaft dargestellt, was unter nicht plausiblen Anmeldungen zu verstehen ist. Nach der Regelung sind dies „insbesondere“ widersprüchliche Angaben, so dass eine Konstruktion nicht möglich ist, oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Der Wortlaut der Ziffer 4.2.1.1 ist damit nicht per se so eng formuliert, dass der Fall einer nicht den Anforderungen entsprechenden Antragsübermittlung nicht umfasst ist. Wenn schon fehlende Angaben nachgereicht werden können, muss erst recht ein Antrag darunter fallen, der zwar die wesentlichen Angaben enthält, aber in einem anderen Format eingereicht wurde.

Daneben gebietet auch der Telos der Regelung im Zusammenspiel mit Art. 5 DVO (EU) 2015/10 ein weites Verständnis. Denn die INB-Regelung folgt grundsätzlich Art. 5 DVO (EU) 2015/10 und setzt diese Vorgabe um.

Gemäß Art. 5 DVO (EU) 2015/10 darf der Infrastrukturbetreiber Anträge auf Zuweisung einer bestimmten Zugtrasse nur dann aufgrund der Tatsache ablehnen, dass er sich keine Gewissheit über die Fähigkeit zur Abgabe eines konformen Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Artikels 41 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU verschaffen konnte, wenn der Antragsteller zwei aufeinander folgenden Aufforderungen zur Bereitstellung der fehlenden Informationen nicht nachgekommen ist oder wiederholt in einer Weise geantwortet hat, die nicht den Anforderungen entspricht, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Anhang IV der genannten Richtlinie hinsichtlich der Antragsverfahren für Zugtrassen festgelegt sind, und der Infrastrukturbetreiber der Aufsichtsbehörde auf deren Anforderung und zu deren Zufriedenheit nachweisen kann, dass er alle angemessenen Schritte unternommen hat, um die korrekte und rechtzeitige Abgabe der Anträge zu unterstützen.

Gemäß Artikel 5 der Durchführungsverordnung ist eine bedingungslose Durchsetzung der in der Netzerklärung festgelegten Formalitäten bei der Bewertung von Kapazitätsanträgen nur in Ausnahmefällen zulässig. Auch wenn ein Antragsteller in dieser Hinsicht mehrfach fahrlässig gehandelt hat, wird dennoch erwartet, dass der Infrastrukturbetreiber alle Anstrengungen unternommen hat, um den Antragsteller bei seinem Kapazitätsantrag zu unterstützen. Dabei knüpft die Regelung an die „Fähigkeit zur Abgabe eines konformen Antrags“ unabhängig davon, worin die mangelnde Konformität des Antrags besteht.

Diese Bestimmung zielt darauf ab, Antragsteller vor Infrastrukturbetreibern zu schützen, die Marktteilnehmer aufgrund übermäßig strenger Anforderungen ausschließen könnten. Insbesondere kleine und neue Betreiber können von einem unangemessen strikten Ansatz des Infrastrukturbetreibers betroffen sein, da sie über weniger Ressourcen und Personal verfügen, um die ihnen auferlegten Formalitäten zu erfüllen. Art. 5 der Durchführungsverordnung räumt dem Infrastrukturbetreiber daher nur sehr begrenzte Möglichkeiten ein, einen Kapazitätsantrag unmittelbar abzulehnen, und überträgt dem Infrastrukturbetreiber die volle Beweislast für jede wiederholte Fahrlässigkeit des Antragstellers.

Dieser Schutzgedanke spiegelt sich auch in Ziffer 4.2.1.1 der INB 2027 wider. Vor diesem Hintergrund muss Ziffer 4.2.1.1 der INB 2027 so verstanden werden, dass Zugangsberechtigte vor zu formalistisch agierenden EIU geschützt werden. Eine Unterteilung danach, ob in einem Antrag Angaben fehlen oder ob der Antrag schon aufgrund von Vorgaben zur Einreichungsmethode oder äußeren Form gar nicht als solcher behandelt wird, ist nicht sachgerecht. In einem solchen Fall stünde es nämlich dem EIU frei, selbst den oben definierten Schutzzweck

zu beschneiden, indem es Eingaben der Zugangsberechtigten bereits als „Nicht-Anträge“ aussortiert.

Eine Einschränkung der Heilungsmöglichkeit für formelle Fehler muss allerdings dort bestehen, wo der Schutzzweck der Fristvorgabe verletzt wird. Die Regulierungsbehörde erkennt die Bedeutung einer klaren Frist für die Einreichung eines Kapazitätsantrags an. Im allgemeinen hat ein EVU ausreichend Zeit, einen Antrag vorzubereiten und einzureichen. Einer Fristenregelung kommen aber im Kern zwei Schutzzwecke zu. Zum einen schafft sie Klarheit für die Beteiligten und markiert den Beginn der nächsten Phase des Planungsprozesses. Zum anderen stellt sie wettbewerbliche Chancengleichheit her, indem die Zugangsberechtigten nicht bereits vorab sehen können, welche Trassen ihre Wettbewerber beantragt haben.

Gegen diese Regelung hat die Beschwerdegegnerin verstoßen, als sie die Anmeldung der Beschwerdeführerin [REDACTED] als formell unwirksam bewertete [REDACTED] als verspätet erachtete. Die Beschwerdeführerin stellte ihren Antrag [REDACTED]. Diese Konstellation wäre danach auch als ein formeller Fehler zu betrachten, der nach Ziffer 4.2.1.1 zu behandeln gewesen wäre.

Bei der Anmeldung per E-Mail handelt es sich um einen Formverstoß. In entsprechenden Fällen ist der Antragsteller darauf hinzuweisen, dass sein Antrag nicht konform zu den Vorgaben der Infrastruktur-Nutzungsbedingungen erfolgt ist. Ihm ist sodann Gelegenheit zur Herstellung der Konformität zu geben. Von dieser Möglichkeit zur Herstellung einer konformen Anmeldung hat die Beschwerdeführerin auch ohne eine Aufforderung zeitnah Gebrauch gemacht. Eine Beeinträchtigung der Frist-Schutzzwecke ist nicht ersichtlich.

Die Beschwerdeführerin hat bereits selbstständig und ohne Aufforderung binnen Stunden nach Fristablauf einen formwirksamen Antrag über das PCS CB System gestellt. Eine Beeinträchtigung des Prozesses ging damit nicht einher. Im Zweifel haben Angestellte der Beschwerdegegnerin den Fristablauf ohnehin erst am Morgen des 14.04.2026 zur Kenntnis genommen, als der Formfehler bereits geheilt war. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Beschwerdegegnerin die eingegangenen Anträge [REDACTED] bereits bearbeitet hat.

Auch eine Bevorteilung der Beschwerdeführerin ist angesichts der kurzfristig vorgenommenen Heilungshandlung nicht ersichtlich. Der Zeitraum bis zur Heilung reichte nicht aus, um sich Einsicht in die Trassenanmeldungen der Wettbewerber zu verschaffen. Die Trassenanmeldung verfügt zudem über hinreichende Individualisierung, so dass die Beschwerdeführerin sich nicht durch spätere „Ausdifferenzierungen“ einen Vorteil hätte erschleichen können. Denn die E-Mail gibt klar vor, dass die Ergebnisse der Durchführungsstudie (unter Anpassung der Wochentage) „1:1“ übernommen werden. Damit ist für alle Beteiligten klar, welche Parameter in der Anmeldung enthalten sind.

II.2.2.2.1.2 Jedenfalls analoge Anwendung

Jedenfalls ist die Ziffer 4.2.1.1 der INB 2027 analog auf sämtliche formellen Mängel der Trassenanmeldung anzuwenden. Auch nach dieser Ansicht liegt ein Rechtsverstoß vor. Die Voraussetzungen einer Analogie in Form einer planwidrigen Regelungslücke und einer vergleichbaren Interessenlage liegen vor.

Ginge man davon aus, dass die INB-Regelung nicht bereits von sich aus weit zu verstehen ist, dann entstünde eine Regelungslücke für solche formellen Mängel, die nicht eine fehlende oder unplausible Angabe betreffen.

Diese Regelungslücke wäre auch planwidrig.

Zieht man Art. 5 DVO (EU) 2015/10 heran, so fällt auf, dass nach dem Willen des europäischen Verordnungsgebers die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität insgesamt mithilfe von Heilungsfristen sichergestellt werden soll. Der Anwendungsbereich erstreckt sich auch auf solche Fälle in denen der Antragssteller „wiederholt in einer Weise geantwortet hat, die nicht den Anforderungen entspricht“. Inwiefern von den Anforderungen abgewichen wird, ist nicht präzisiert. Angesichts der Formulierung ist diese Konstellation als Auffangtatbestand zu der speziellen Situation der fehlenden Information zu verstehen. Dass die INB 2027 in Umsetzung der DVO nur den Spezialfall, nicht aber auch den Auffangfall der formellen Unrichtigkeit abdecken, geht am rechtlichen Leitbild vorbei.

Die Interessenlage ist auch vergleichbar.

Es kann in der Rechtsfolge keinen Unterschied machen, ob der Antrag unvollständig ist oder in einer anderen als der vorgesehenen Form eingereicht wird. Der Rechtsgedanke, dass formelle Fehler nicht zur Unwirksamkeit einer Rechtshandlung führen, sondern geheilt werden können, ist ein verallgemeinerungsfähiges Rechtsprinzip. Es findet sich auch in anderen Regelungskontexten (vgl. § 45 VwVfG, § 41 SGB X, §§ 311b, 518, 766 BGB).

Eine Einschränkung muss allerdings auch dort bestehen, wo der Schutzzweck der Fristenvorgabe verletzt wird. Wie bereits aufgezeigt, bestehen im Falle der Beschwerdeführerin hierfür aber keine Anhaltspunkte.

II.2.2.2.1.3 Hilfsweise: Beschwerdegegnerin kann sich nicht auf Verfristung der Trassenanmeldung berufen

Für den Fall, dass man die per E-Mail abgegebenen Trassenanmeldungen unberücksichtigt lassen müsste, wären die [REDACTED] über PCS CB abgegebenen Trassenanmeldungen näher zu untersuchen. Für diese Anmeldungen ist bei isolierter Betrachtung offensichtlich, dass sie zu spät abgegeben worden sind. Diesbezüglich rückt die Frage in den Vordergrund, ob die Beschwerdegegnerin sich auf dieses Fristversäumnis berufen kann. Dies ist nicht der Fall.

Denn das Fristversäumnis ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Beschwerdegegnerin die Durchführbarkeitsstudie zu spät zur Verfügung gestellt hat. Dementsprechend widerspricht es den Grundsätzen von Treu und Glaube, wenn die Beschwerdegegnerin ihrerseits die strikte Einhaltung korrespondierender Fristen fordert (soweit nicht die Interessen Dritter betroffen sind, was aber hier, wie ausgeführt, nicht der Fall ist). Hinzu kommt, dass die Beschwerdeführerin durch ihr Festhalten an dem Antrag als Antrag zum Netzfahrplan klargestellt hat, dass sie im Zweifel eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand verlangt. Diese Wiedereinsetzung hätte ihr die Beschwerdegegnerin ermöglichen müssen, weil die Beschwerdeführerin – ohne dass es ihr Verschulden gewesen wäre – daran gehindert war, die Trassenbestellfrist einzuhalten.

Dabei ist zutreffend, dass die Durchführbarkeitsstudie für die hier streitgegenständlichen Trassen einige Zeit vor Ende der Trassenbestellfrist zur Verfügung gestellt wurden. Die Beschwerdeführerin hat jedoch zu Recht eingewandt, dass für ihre Umlaufplanung alle

Durchführbarkeitsstudien relevant sind. Damit lag erst am Ende des letzten Werktages vor dem letzten Fristtag der Trassenanmeldungen eine abgeschlossene Grundlage für den Planungsprozess der Beschwerdeführerin vor. Dabei ist auch unerheblich, dass die Beschwerdeführerin und die Beschwerdegegnerin zwischenzeitlich Zwischenstände der Durchführungsstudien ausgetauscht haben – es ist der Beschwerdeführerin nicht zuzumuten, auf Basis unverbindlicher Zwischenergebnisse eine für sie weitreichende Entscheidung zu treffen. Durch diese Umstände wurde die Möglichkeit für die Beschwerdeführerin erheblich eingeschränkt, ihre Trassenanmeldungen zu platzieren.

Dabei ist auch unerheblich, ob Durchführbarkeitsstudien eine zwingende Voraussetzung für die Anmeldung von Trassen über PCS sind. Jedenfalls handelt es sich bei den Durchführbarkeitsstudien um Unterstützungsleistungen des Infrastrukturbetreibers. Die verspätete Abgabe durch den Infrastrukturbetreiber führt dazu, dass ihm der gemäß Art. 5 lit. b) der DVO (EU) 2015/10 zu führende Nachweis erschwert wird, dass er alle angemessenen Schritte unternommen hat, um die korrekte und rechtzeitige Abgabe der Anträge zu unterstützen. Mit Blick darauf, dass die Durchführbarkeitsstudien im vorliegenden Fall nur einen Werktag vor Ende der Trassenbestellfrist vollständig vorlagen (und selbst zu diesem Zeitpunkt Inkonsistenzen aufwiesen), kann der Nachweis nicht geführt werden. Die Wertung, die Art. 5 der DVO für die Ablehnung von Trassenanmeldungen vorgibt, ist auf die Wertung von Trassenanmeldungen als verspätet zu übertragen.

Die Beschwerdeführerin hat bereits in Ihrer E-Mail vom 13.04.2026 deutlich gemacht, [REDACTED] [REDACTED] auf unerwartete Probleme im Bestellvorgang zurückzuführen ist. Sie hat auch erläutert, dass sie andere Anmeldungen vorgezogen hat, weil die hier streitgegenständlichen diejenigen waren, mit denen sie am vertrautesten war und wo sie folglich die wenigsten Probleme im Bestellvorgang erwartete. Es ist der Beschwerdeführerin auch nicht vorzuwerfen, dass sie bis zum letzten Tag der Frist mit der Abgabe der Bestellungen gewartet hat. Sie hätte im Grundsatz auch schon das Wochenende für Bestellungen nutzen können. Das ist aber einerseits bereits aus allgemeinen Gründen nicht zu verlangen, andererseits erschien dies aber auch nicht notwendig. Die Beschwerdeführerin ist ein kleines Eisenbahnverkehrsunternehmen mit wenigen Linien. Die IT-Systeme für den Bestellvorgang müssen in diesem Zusammenhang so bedienerfreundlich sein, dass entsprechende Trassen – eingedenk aller Themen, die mit dem Grenzverkehr und den zeitlichen Übergängen einhergehen – innerhalb von einigen Stunden bestellt werden können. Die vorliegenden Trassenanmeldungen bestehen nicht aus einem verflochtenen Konstrukt von Taktrassen oder ins Netz eingebundenen Trassen, sondern stellen im Grunde einen einfachen Fall grenzüberschreitender Verkehre dar.

II.2.2.2 Beeinträchtigung des Zugangsrechts

Die Entscheidung der Beschwerdegegnerin hat auch das Zugangsrecht der Beschwerdeführerin beeinträchtigt.

Systematisch verlangt § 68 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ERegG eine Konnexität zwischen der Entscheidung auf Tatbestandsebene, die zu einer Diskriminierung oder Rechtsverletzung auf andere Weise (§ 66 Abs. 1 ERegG) führen muss und zudem den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt, und der Verpflichtung zur Änderung genau dieser tatbestandsrelevanten Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Rechtsfolgenseite,

vgl. VG Köln, Urteil vom 29.05.2026, Az. 18 K 2355/22, S. 11. (noch nicht veröffentlicht).

Da die Schienennetznutzungsbedingungen das Zugangsrecht ausgestalten, stellt ein Verstoß hiergegen gleichzeitig eine Beeinträchtigung des Zugangsrechtes i. S. d. § 68 Abs. 2 ERegG dar. Indem die Beschwerdegegnerin in Verletzung der INB 2027 den Antrag der Beschwerdeführerin erst zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigen wollte, nahm sie ihr namentlich die Möglichkeit, die begehrten Trassen zugeteilt zu bekommen. Angesichts der Komplexität der Trassierung und der Fülle an Wettbewerbern im Kampf um die knappe Kapazität liefe das Zugangsrecht der Beschwerdeführerin de facto ins Leere, wenn ihre Anmeldung erst zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt worden wäre.

II.2.2.3 Rechtsfolge

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, ihre Entscheidung, die unter den Bezeichnungen [REDACTED] per E-Mail angemeldeten Zugtrassen der Beschwerdeführerin nicht in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, dahingehend zu ändern, dass die Zugtrassen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden.

Die tenorierte Rechtsfolge ist von der Ermächtigungsgrundlage gedeckt.

Auf Rechtsfolgenseite räumt § 68 Abs. 2 ERegG der Regulierungsbehörde kein Ermessen ein. Bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen hat die Behörde das EIU dazu zu verpflichten, seine Entscheidung, die das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt, abzuändern. Es handelt sich um eine gebundene Entscheidung,

vgl. VG Köln, Urteil vom 29.05.2026, Az. 18 K 2355/22, S. 13. (noch nicht veröffentlicht).

Die tatbestandlichen Voraussetzungen sind, wie oben dargestellt, erfüllt. Die tenorierte Verpflichtung, die Anmeldung der Beschwerdeführerin bei der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, ist vom Rechtsfolgenausspruch der Ermächtigungsgrundlage gedeckt. Die Anordnung stellt eine Änderung der ursprünglichen Entscheidung der Beschwerdegegnerin dar.

Inhaltlich zielt die Anordnung darauf ab, den festgestellten Rechtsverstoß abzustellen. Liegt der Verstoß darin, dass die Beschwerdegegnerin den Antrag der Beschwerdeführerin rechtswidrig in die zweite Phase der Netzfahrplanerstellung überführt hat, so liegt die Abhilfe allein darin, den Antrag bereits in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Soweit der Beschlusskammer ein Auswahlermessen zwischen den Rechtsfolgen aus § 68 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 ERegG gegeben ist, verengt sich dieses im vorliegenden Fall auf die Anwendung von Nr. 1. Denn eine Entscheidung über die Geltung des Vertrages oder Entgeltes ist im vorliegenden Fall nicht geeignet, die rechtswidrige Entscheidung zu beseitigen. Soweit der Beschlusskammer darüber hinaus ein Auswahlermessen darüber zukommt, wie die rechtswidrige Entscheidung konkret zu ändern ist, sind vorliegend keine geeigneten Alternativen vorgetragen oder erkennbar.

Soweit die Beschlusskammer die Entscheidung hilfsweise auf § 68 Abs. 3 ERegG i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 ERegG stützt, übt sie das ihr zustehende Ermessen dahingehend aus, die Entscheidung der Beschwerdegegnerin im tenorierten Umfang zu ändern. Die Entscheidung verfolgt einen legitimen Zweck. Dieser liegt in der Verwirklichung der Regulierungsziele aus § 3 Nr. 2 ERegG, namentlich der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten. Die tenorierte Entscheidung ist geeignet und erforderlich, um

die Rechte der Beschwerdeführerin zu wahren. Die Änderung der Entscheidung dahingehend, die Anmeldung der Beschwerdeführerin in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, trägt dazu bei, den Rechtsverstoß der Beschwerdegegnerin zu korrigieren und das Zugangsrecht der Beschwerdeführerin zu schützen. Alternative Entscheidungsänderungen, die in gleichsam geeigneter Art und Weise das Zugangsrecht der Beschwerdeführerin schützen, sind nicht ersichtlich. Demgegenüber entsteht keine übermäßige Belastung der Beschwerdegegnerin, die zu einer Unangemessenheit der tenorierten Entscheidung führen würde. Die Änderung der Entscheidung führt lediglich dazu, dass die Anmeldung in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden muss. Das Ergebnis dieser Berücksichtigung ist nicht vorgegeben. Es steht weiterhin der Beschwerdegegnerin zu, nach den betrieblichen Notwendigkeiten die Kapazitäten an die Zugangsberechtigten zu verteilen. Dabei entsteht der Beschwerdegegnerin kein unzumutbarer Mehraufwand. Demgegenüber bringt die Berücksichtigung der Anmeldung innerhalb der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung der Beschwerdeführerin einen beachtlichen Mehrwert. Die Berücksichtigung steigert die Wahrscheinlichkeit, die begehrten Trassen tatsächlich zugeteilt zu bekommen. Dadurch bietet sich dem EVU die Möglichkeit einen wirtschaftlichen Betrieb aufrechtzuerhalten.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Leupold

Dr. Arnade