Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-26-0434_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

aufgrund der Beschwerde

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

Beschwerdeführerin,

gegen

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

Beschwerdegegnerin,

vom 15.09.2026 wegen des Trassenzuweisungsverfahrens zum Netzfahrplan 2026/2027,

Hinzugezogene:

1. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main,
   vertreten durch den Vorstand,

2. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin,
   vertreten durch die Geschäftsführung,

3. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin,
   vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beschwerdeführerin [redacted]

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 23.10.2026

b e s c h l o s s e n :

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3
I. Sachverhalt 4
II. Gründe 14
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit 14
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit 14
II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde 14
II.2.2 Begründetheit der Beschwerde 15
Gebührenhinweis 20
Rechtsbehelfsbelehrung 21

Abbildungsverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin erbringt Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr (SPFV) auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin. Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland sowie die zugehörigen Personenbahnhöfe und Haltepunkte.

Die Beschwerdeführerin erbrachte erstmals im Mai 2023 Nachtzugverkehre zwischen Berlin und Brüssel. Seit dem Frühjahr 2024 verkehren die Züge von Brüssel über Berlin und Dresden nach Prag und zurück. Im Jahr 2026 nahm die Beschwerdeführerin zusätzlich Nachtzugverkehre auf den Relationen Berlin-Paris sowie Brüssel-Mailand auf.

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2027 der Beschwerdegegnerin sehen vor, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Frühjahr 2026 Trassen für die Netzfahrplanaufstellung 2026 anmelden konnten. Die Anmeldefrist der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung lag dabei zwischen dem 13.03.2026 und dem 13.04.2026 (Abschnitt 4.2.1.3 INB 2027). Von der Möglichkeit der Anmeldung zur ersten Phase machte die Beschwerdeführerin Gebrauch.

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Verfahren zur Schaffung und Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem der Union (Art. 40 Abs. 1 Satz 2 RL 2012/34/EU). Nach Abschnitt 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.

Die Beschwerdeführerin des vorliegenden Verfahrens [redacted] einen Antrag über PCS CB bei der Beschwerdegegnerin einzureichen. Die Anmeldung umfasste für die Zugnummer 452 den Laufweg Prag-Dresden-Berlin-Amsterdam-Brüssel und die Verkehrstage Dienstag, Donnerstag und Sonntag.

[redacted]

Nach Abschnitt 4.2.1.5 INB 2027 konstruiert die Beschwerdegegnerin Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Abschnitt 3.2.1.2.2. Sofern dabei den Anträgen aufgrund konkurrierender Anmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird anhand von innerhalb der INB vordeterminierten Schritten eine Lösung herbeigeführt.

Die Anmeldung der Beschwerdeführerin betrifft zwischen Decin und Bad Schandau einen Streckenabschnitt, auf dem die Beschwerdegegnerin Baumaßnahmen durchführt, durch die die Streckenkapazität eingeschränkt wird. Regelungen zum Umgang mit Baumaßnahmen finden sich in der Richtlinie 402.0305 der Beschwerdegegnerin.

Für solche Streckenabschnitte, auf denen die Kapazität aufgrund von Baumaßnahmen über längere Zeit eingeschränkt ist, erstellt die Beschwerdegegnerin sogenannte Dienstleistungsartenmixe. Dabei betrachtet sie zunächst die tatsächliche Streckenbelegung ohne baubedingte Kapazitätseinschränkung und nimmt dann eine anteilige Verteilung der baubedingt verbleibenden Kapazität auf die Verkehrsarten SPFV, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr vor, vgl. Abschnitt 5 (10) der Richtlinie 402.0305:

> *„Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB InfraGO AG nach Konsultation der Zugangsberechtigten die Anzahl von Kapazitäten pro Verkehrsart – und ggf. weiteren Segmenten innerhalb einer Verkehrsart - fest, welche maximal auf der baubedingt eingeschränkten Infrastruktur verkehren können (Dienstleistungsartenmix). Die DB InfraGO AG erarbeitet Dienstleistungsartenmixe gemäß folgender Vorgehensweise:*
>
> 1. *Die DB InfraGO AG ermittelt zunächst die auf Grund der vorgesehenen BKE verbleibende Kapazität und die Verteilung der Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV (und ggf. Segmente) auf Basis der zu erwartenden Verkehrsmenge.*
> 2. *Die verbleibende Kapazität wird anschließend rein mathematisch verkehrsartbezogen proportional übertragen. Als Verteilungsschlüssel zwischen den Verkehrsarten wird die Kapazitätsverteilung verwendet, die ohne baubetriebliche Einschränkung vorhanden gewesen wäre.*
> 3. *Die DB InfraGO AG prüft, ob der mathematische Übertrag nach 2. einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität unter Einbeziehung der oben genannten Umleitkriterien entspricht. Soweit dies nicht der Fall ist, passt sie die pro Verkehrsart (und Segment) verbleibende Kapazität an.*
>
> *Soweit dies zur bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität notwendig ist, schlägt die DB InfraGO AG pro BKE verschiedene DL-Mixe – erforderlichenfalls innerhalb einer Verkehrsart weiter segmentiert – vor, etwa für Tages oder Nachtzeitraum, Haupt- oder Nebenverkehrszeit bzw. für bestimmte Segmente innerhalb der Verkehrsart SGV. Die Angabe der Kapazität für eine Verkehrsart erfolgt pro Stunde und in Summe beider Richtungen. Soweit dies zur Optimierung der nutzbaren Kapazität erforderlich ist, legt die DB InfraGO AG – basierend auf den o.g. Umleitkriterien – individuelle Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien als Bestandteil des jeweiligen DL-Mixes fest, nach der Trassenanmeldungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zugewiesen werden, wenn die Nachfrage auf dem baubedingt eingeschränkten Abschnitt größer ist als die dort verbleibende Kapazität*."

Abschnitt 5 (10) der Richtlinie 402.0305 sieht vor, dass der Dienstleistungsartenmix für die Zuweisung von Trassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung verbindlich ist:

> *„Der Dienstleistungsartenmix bildet die Grundlage für das spätere Zuweisungsverfahren im Rahmen der Netzfahrplanerstellung (siehe hierzu Abschnitte 18 und 19)."*

In Abschnitt 16 sieht die Richtlinie 402.0305 ein besonderes Zuweisungsverfahren vor, das im Geltungsbereich von Dienstartenmixen zur Anwendung kommt:

> ***„16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität***

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als Kapazitäten für die betreffende Dienstleistungsart im Dienstleistungsartenmix festgelegt sind, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgen dem Verfahren:

1. *Alle Anmeldungen, die nicht den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*

2. *Führt die Vorgehensweise nach 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*

3. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*

4. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Dienstleistungsart Vorrang gemäß Dienstleistungsartenmix individueller Vorrangkriterien (Abschnitt 5 Absatz 10 Buchstabe c Unterabsatz 5) ein. Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) INB ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt. 5. 6. 7.*

5. *Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt innerhalb der gleichrangigen Zugtrassen er zielen. Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) INB ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt.*

6. *Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG. Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) INB ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt*

7. *Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB InfraGO AG ab, ob diese im Falle des Unterliegens im*

Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hin blick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren. Trassen, die auf Abschnitten mit mehreren DL Mixen angemeldet werden, in einem dieser DL Mixe im Laufweg keine Zuweisung erfahren und eine räumliche Teilzuweisung begehren, erhalten eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten DL-Mix, in dem die Trasse keine Zuweisung erfahren kann, und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten DL-Mix, der in räumlicher Nähe zum DL-Mix liegt, bei dem die Trasse keine Zuweisung erfährt."

Für den Abschnitt von Schmilka-Hirschmühle nach Bad Schandau Ost des Schienenwegs (Prag-) Decin – Dresden wies die Beschwerdegegnerin für den Zeitraum von 19 bis 22 Uhr für beide Fahrtrichtungen zwei Kapazitäten für den SPFV pro Stunde aus. Die Zuordnung zu einer bestimmten Stunde erfolgt anhand der Durchfahrtszeit in der Betriebsstelle Schmilka-Hirschmühle.

Die Anmeldung der Beschwerdeführerin für die Zugnummer 452 und den Laufweg Prag-Dresden-Berlin-Amsterdam-Brüssel weist für die deutsch-tschechische Grenze eine Durchfahrt um 19:48 Uhr aus. Da die Zugnummer 452 die Betriebsstelle Schmilka-Hirschmühle gegen 19:53 Uhr passieren würde, ordnete die Beschwerdeführerin sie der Stunde von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr zu. Für diese Stunde lagen bereits zwei weitere Trassenanmeldungen aus dem SPFV vor.

Die Konstruktion von Trassen und die Bearbeitung konfligierender Anmeldungen werden in der Richtlinie 402.0203 der Beschwerdegegnerin geregelt. Abschnitt 5 der Richtlinie hat die Konstruktion zum Gegenstand:

„***Trassenkonstruktion***

(1) Alle fristgerecht vorliegenden Trassenanmeldungen sind während des gesamten Prozesses der Trassenbearbeitung diskriminierungsfrei zu behandeln. Die Trassen werden unter Berücksichtigung der Wünsche der EVU/ZB nach den Maßgaben des betrieblich technischen Regelwerks konstruiert.

(2) Wird bei einer grenzüberschreitenden Trassenanmeldung auf die gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufigen grenzüber schreitenden Zugtrassen Bezug genommen und kommt in Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldung das Streitbeilegungsverfahren keine Anwendung. Liegen mehr als eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung für die gleiche gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufige grenzüberschreitende Zugtrasse vor, und kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.

(3) Ziel der Trassenkonstruktion ist es, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfüg baren Infrastrukturkapazität.

(4) Die Konstruktion der für einen Konstruktionsabschnitt vorliegenden Trassenanmeldungen beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet. Sofern eine andere Bearbeitungsreihenfolge zweckmäßiger erscheint (z.B. zunächst Bearbeitung

der Trassen, die in die HVZ fallen), kann auch diese gewählt werden. Infrastrukturschnittstellen Erfahrungen aus dem laufenden Fahrplan Konstruktionsspielräume Trassenverknüpfungen/ Anschlussbindungen

(5) An Schnittstellen mit anderen Infrastrukturbetreibern oder ausländischen Bahnen ist die fahrplantechnische Machbarkeit nach den Regeln des jeweiligen Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Soweit erforderlich sind schriftliche Protokolle zu erstellen.

(6) Durch Informationsaustausch zwischen Betrieb, Fahrplan und EVU/ZB sind ständig wiederkehrende Verspätungen und deren Ursachen zu identifizieren. Wenn diese durch Modifikationen im Fahrplan reduziert werden können, sollten diese in die Netzfahrplanerstellung einfließen.

(7) Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes: Soweit nicht im SPFV die Marktsegmente Punkt-zu-Punkt und Nacht (vgl. 5.3.2 der INB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4 der INB) bestellt werden, versucht die DB InfraGO AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen

- Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,

- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.

Für die Marktsegmente Nacht (nur bei Anwendung auf dem Gesamtlaufweg) und Punkt-zu-Punkt im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

(8) Werden durch Anwendung der o.g. Konstruktionsspielräume Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird hier auch das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 6 eingeleitet.“

Regelungen zur Bearbeitung von Trassenkonflikten finden sich in Abschnitt 6 der Richtlinie 402.0203:

„Trassenkonflikt und Koordinierungsverfahren

(1) Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume nach Abschnitt 5 (7) weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen. Trassenkonflikte entstehen insbesondere – durch Überlagerung von Sperrzeitentreppen, – durch Nichteinhaltung der verbindlichen Pufferzeiten zwischen den 402.0203A02, Sperrzeitentreppen – Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten, gemäß – Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten und – durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut.

(2) Erkennt der Konstrukteur, dass die Trassenbearbeitung nach Ausschöpfung der Konstruktionsspielräume nicht konfliktfrei möglich ist, leitet er das Koordinierungsverfahren ein.

(3) Der für das einzuleitende Koordinierungsverfahren maßgebliche Konflikt (Primärkonflikt) ergibt sich aus dem Laufweg der beteiligten Trassen in Verbindung

mit der von den Trassenanmeldern gewünschten Bearbeitungsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsbearbeitung). Es handelt sich hierbei um den ersten unter diesen Bedingungen auftretenden Konflikt. Unterscheiden sich die Bearbeitungsrichtungen innerhalb einer Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes für die Konstruktion, ergeben sich dadurch unterschiedliche Laufwegsabschnitte. In der Trassenanmeldung darf pro zeitlich getrennter Zeitscheibe maximal ein Fixpunkt angegeben werden, andernfalls wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel i.S.d. Ziffer 4.2.1.1 behandelt. Die Reihenfolge der Konfliktbearbeitung erfolgt aus der Reihenfolge der Laufwegsabschnitte. Als erstes erfolgt die Konstruktion entgegen der Laufrichtung. Erfolgt keine Angabe eines Fixpunktes erfolgt die Trassenkonstruktion in Laufrichtung. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich. Ein Primärkonflikt in der Gleisbelegung wird durch die Trassenanmeldung definiert, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann. Der Konflikt umfasst räumlich alle Gleise die betrieblich und technisch (z.B. aufgrund der vorhandenen Fahrwege, der Gleislänge oder der Elektrifizierung) für diese Trassenanmeldung geeignet sind und zeitlich die Belegung eines solchen Gleises durch die Trassenanmeldung, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann, einschließlich des Konstruktionsspielraums nach Ziffer 4.2.1.6 der INB.

(4) Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:

- *Die Zugangsberechtigten, deren Trassenanmeldungen konfligieren, werden unverzüglich und gleichzeitig (z.B. per E-Mail) über den bestehenden Konflikt informiert,*
- *Das Koordinierungsverfahren erfordert einen straffen Zeitplan zur Konfliktlösung,*
- *Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen,*
- *Die DB InfraGO AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung ab weichen,*
- *Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB InfraGO AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,*
- *Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird,*
- *Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert,*
- *Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert und bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Diese Vereinbarungen sind verbindlich und können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht mehr nachträglich aufgehoben oder verändert werden,*

- *- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden und entsteht für eine der beteiligten Trassen im weiteren Konstruktionsverlauf ein neuer Konflikt, so ist dies ein neuer Primärkonflikt. Ist eine Lösung dieses neuen Konfliktes nicht möglich, so erfolgt für diesen neuen Konflikt die Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Abschnitt 7 oder die – sofern erforderlich - Einleitung des Höchstpreisverfahrens nach Abschnitt 8. Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen.*

(5) Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung kann der Konstrukteur mit einem Lösungsvorschlag zuerst auf das EVU/den ZB per Mail oder telefonisch zugehen, bei dem die geringsten Abweichungen/Folgen gegenüber den Trassenanmeldungen vorliegen. In diesen Fällen erfolgt die Information über den Konflikt in anonymer Form. Sie beinhaltet Angaben zur zeitlichen Lage und zum Ort des Konflikts, und die Angabe, welcher Verkehrsart (SPFV, SPNV, SGV) die Trasse des konfliktbeteiligten ZB zugeordnet ist, nicht jedoch Angaben über die konfliktbeteiligten ZB. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zur Lösung, kann die DB InfraGO AG auf weitere Konfliktpartner zugehen. Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert (z.B. per Mail oder Bestelltool) und an das EVU/den ZB übermittelt. Diese einvernehmliche Lösung bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Führt die Vorgehensweise der vereinfachten Koordinierungen zu keinem Ergebnis, wird die komplexe Koordinierung mit Konfliktlösungsgespräch mit allen Beteiligten ein geleitet.

(6) Wenn die Koordinierung nach (5) erfolglos blieb, leitet die DB InfraGO AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur:

- *Einladung durch die DB InfraGO AG,*
- *Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der An gaben zu den betroffenen Trassen innerhalb eines Arbeitstages (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB),*
- *Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konflikt beteiligten,*
- *Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB InfraGO AG,*
- *Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB.*

Die DB InfraGO AG prüft Alternativen zur Trassenanmeldung und bringt Lösungsvorschläge ein, die grundsätzlich in einem

- *zeitlichen Rahmen von*

  +/- 1 Stunde beim SPV und

  +/- 2 Stunden beim SGV, sowie einem

- *räumlichen Rahmen, der sich an der Anmeldung orientiert (z. B. an Kundenhalten)*

liegen.

Lösungsvorschläge der EVU/ZB erfordern den Bezug zur angemeldeten Trasse. Wird hiervon durch das EVU/ZB abgewichen, ist eine Vereinbarung

des EVU/ZB mit der DB InfraGO AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich.

Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Netzfahrplanerstellung können grundsätzlich zwei Alternativlaufwege durch die DB InfraGO AG geprüft werden.

Die Telefonkonferenzen oder Gespräche werden durch die DB InfraGO AG dokumentiert. Die Dokumentation enthält dabei mind. Angaben zu den betroffenen EVU/ZB, den betroffenen Trassen, den diskutierten Lösungsvorschlägen und das Ergebnis des Gesprächs.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten.

(7) Die EVU/ZB haben einen Arbeitstag Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. Die DB InfraGO AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zu belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr handelt (vgl. Abschnitt 3). Erfolgt in der Frist gemäß Ziffer 4.2.1.9 b) Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 4.2.1.1 der NBN kein derartiger Nachweis, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.

(8) Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend. Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.

(9) Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zurzeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.“

Am 10.09.2026 unterrichtete die Beschwerdegegnerin die Beschlusskammer darüber, dass sie die Trassenanmeldung 452 abzulehnen beabsichtige. Zur Begründung führte sie aus, dass den für den SPFV verfügbaren zwei Kapazitäten drei Anmeldungen gegenüberstünden. Unter diesen Anmeldungen sei eine Entscheidung nach dem mit den Zugfahrten zu erzielenden Regelentgelt zu treffen. Die Anmeldung der Zugnummer 452 weise mit den Verkehrstagen Dienstag, Donnerstag und Sonntag ein Regelentgelt auf, das unter denjenigen der konkurrierenden Anmeldungen liege. Angeboten habe sie der Beschwerdeführerin eine Trasse von der Betriebsstelle Bad Schandau bis zur holländischen Grenze.

Die Beschwerdeführerin wandte sich am 15.09.2026 zusätzlich mit einer Beschwerde an die Bundesnetzagentur.

Die Beschlusskammer eröffnete auf die Unterrichtung hin ein Vorabprüfungsverfahren, an dem sie die Beschwerdeführerin des vorliegenden Verfahrens beteiligte und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme gab. Die Beschwerdeführerin des vorliegenden Verfahrens wies in einer Stellungnahme darauf hin, dass die Beschwerdegegnerin des vorliegenden Verfahrens den ihr zur Verfügung stehenden Konstruktionsspielraum nicht ausgeschöpft habe und in der Stunde zwischen 20:00 Uhr und 20:59 Uhr im Geltungsbereich des Dienstleistungsartenmixes noch eine Kapazität für den Schienenpersonenfernverkehr verfügbar sei. Die Beschlusskammer hörte daraufhin die Beschwerdegegnerin des vorliegenden Verfahrens an und erörterte die Kapazitätsbelegung mit ihr in einer Videokonferenz.

Nach Ablauf der zehntägigen Prüffrist teilte die Beschlusskammer den Beteiligten des Unterrichtungsverfahrens mit, dass sie hinsichtlich der beabsichtigten Ablehnung der Zugnummer 452 von ihrem Ablehnungsrecht keinen Gebrauch mache, die Prüfung jedoch aufgrund der im vorliegenden Verfahren erhobenen Beschwerde fortgesetzt werde.

Die Beschlusskammer hat auf die Beschwerde der Beschwerdeführerin hin am 23.09.2026 das vorliegende Verfahren eingeleitet, hierüber am selben Tag auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Die Beschlusskammer hat allen gestellten Hinzuziehungsanträgen stattgegeben.

In der Beschwerde bringt die Beschwerdeführerin ihre bereits im Zuweisungsverfahren gegenüber der Beschwerdegegnerin geäußerte Kritik erneut vor. Sie trägt vor, die Beschwerdegegnerin habe die beantragte Trasse nicht entsprechend den Vorgaben des Beschlusses BK10-26-0163_Z konstruiert. Die Beschwerdegegnerin habe insbesondere die ihr zur Verfügung stehenden Konstruktionsspielräume nicht ausreichend genutzt. Dabei hätte die Beschwerdegegnerin auch eine Anpassung der sonstigen, zwischen Decin und Dresden bereits konstruierten Trassen in Betracht ziehen müssen. Der Konstruktionsspielraum betrage für den Schienenpersonenverkehr nach Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 30 Minuten. Da für den Zeitraum 19:00 – 19:59 Uhr mehr Trassen im SPFV angemeldet wurden als Kapazitäten zur Verfügung stehen, hätte eine der Trassenanmeldungen auf den Zeitraum 20:00 – 20:59 Uhr verschoben werden können. Die Beschwerdegegnerin habe zudem selbst eine spätere Lage der Zugnummer 452 geprüft und Folgekonflikte gelöst. Dass im Zeitraum 20:00 – 20:59 Uhr eine Konstruktion aufgrund physischer Konflikte nicht möglich sei, sei nicht nachvollziehbar. Die Beschwerdegegnerin müsse die Konstruktionsspielräume dergestalt nutzen, dass andere Trassen verschoben würden, um die für den SPFV verfügbare Kapazität nutzbar zu machen. Konstruktionsspielräume seien auch dann anzuwenden, wenn eine Anpassung der Trasse zu Folgekonflikten führe. Das gegenteilige Verständnis ergebe sich nicht aus dem Regelwerk der Beschwerdegegnerin. Zudem würde es der Trassenkonstruktion die notwendige Flexibilität nehmen. Trotz der Fahrlagenberatung müsse die Anmeldung von Trassen ohne eine genauere Kenntnis der zu erwartenden Konflikte sowie der Kapazitätsbelegung erfolgen.

Der Beschwerdeführerin sei vor allem an einer durchgehenden Trasse zwischen Prag und Brüssel gelegen, wobei hinsichtlich der konkreten Fahrzeiten Spielräume bestünden. Die Beschwerdegegnerin sei als Infrastrukturbetreiberin verpflichtet, den Sachzwängen auf Seiten der Zugangsberechtigten Rechnung zu tragen. Die Nachtzugverbindung zwischen Prag und Brüssel sei für die Beschwerdeführerin von existenzieller Bedeutung.

Die Koordinierung erfordere eine aktive Suche des Infrastrukturbetreibers nach Lösungsmöglichkeiten, wobei die Antragsteller zu beteiligen seien. Diesen Anforderungen werde die Koordinierung hinsichtlich der Zugnummer 452 nicht gerecht. Die übrigen Trassen, mit denen die Zugnummer 452 im Konflikt stehe, seien bereits am 15.06.2026 Gegenstand einer vereinfachten Koordinierung gewesen. Als auch die Trasse der Zugnummer 452 am 18.08.2026

vereinfacht koordiniert wurde, seien die übrigen Trassen aller Wahrscheinlichkeit nach bereits vollständig konstruiert gewesen. Es sei daher fraglich, ob eine vereinfachte Koordinierung stattfand, bei der alle Trassen ernsthaft für eine Koordinierung in Betracht gezogen wurden. Nach einer zeitlichen Verschiebung der Zugnummer 452 hätte die Beschwerdegegnerin auch eine angepasste Trasse ab Bad Schandau konstruieren und zuweisen müssen. Dabei stellten die unter Ausnutzung der Konstruktionsspielräume auftretenden Konflikte im Rahmen einer Koordinierung Primärkonflikte im Sinne des Regelwerks dar. Sekundärkonflikte könnten nur als Folgekonflikte innerhalb eines Koordinierungsverfahrens auftreten. Im konkreten Fall werde die Beschwerdeführerin auch im Gelegenheitsverkehr keine Zuweisung für den Streckenabschnitt von der deutsch-tschechischen Grenze bis nach Bad Schandau erhalten, da auch insoweit noch verfügbare Kapazitäten fehlten.

Zum Konflikt in der Streckenbelegung führt die Beschwerdeführerin folgendes aus: Einerseits wäre es möglich, den aus Richtung [redacted] kommenden Nahverkehrszug später nach [redacted] verkehren zu lassen, so dass er die Zugnummer 452 in der Betriebsstelle [redacted] kreuzen könne. Die Zugnummer 452 könne dann nach einem Zug des SPFV verkehren und in Bad Schandau eine freie Trasse für die Weiterfahrt abwarten. Andererseits könne die Zugnummer 452 der Trasse des Schienengüterverkehrs folgen, die [redacted] gegen [redacted] verlässt. Den eingleisigen Abschnitt könnte die Zugnummer 452 dann gegen [redacted] befahren, nachdem ihn ein entgegenkommender Güterzug verlassen habe. Dabei stelle die Wende des Nahverkehrszugs im Streckengleis in der Betriebsstelle [redacted] ein großes betriebliches Hindernis dar. Für diesen Zug sei eine Nutzung der Abstellgleise [redacted] oder eine Wende auf Gleis [redacted] zu prüfen. Auch durch eine Nutzung der Betriebsstelle [redacted] für Zugkreuzungen könne sich noch eine Lösung ergeben. Der Lösungsraum werde jedoch dadurch begrenzt, dass im weiteren Fahrtverlauf die bereits zugewiesene Trasse [redacted] erreicht würde. Dafür seien erweiterte Spielräume oder beispielsweise ein Entfall des Halts in [redacted] denkbar. Zudem kämen auch weitere Anpassungen an der Trasse des Nahverkehrszugs wie eine verkürzte Wendezeit in [redacted] die durch den Einsatz eines weiteren Triebfahrzeugführers zu erreichen sei, oder das Auslassen von einzelnen Halten in Betracht.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

1. die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, ihre Entscheidung über die Trassenanmeldung ES 452 zu ändern und der Beschwerdeführerin – ggf. unter Ausnutzung ihres Konstruktionsspielraums – für den gesamten angemeldeten Laufweg einschließlich des Abschnitts ab der tschechischen Grenze bis Bad Schandau eine durchgehende Trasse anzubieten,

2. diesem Angebot entgegenstehende Verträge für unwirksam zu erklären.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerde abzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin verteidigt die von ihr getroffene Konfliktentscheidung.

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

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 2 i. V. m. § 66 Abs. 3 ERegG.

Nach § 68 Abs. 2 ERegG entscheidet die Regulierungsbehörde über die Geltung des Vertrags oder des Entgeltes, erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam und setzt die Vertragsbedingungen oder Entgelte fest, wenn im Fall des § 66 Abs. 1 oder 3 ERegG die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt.

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 ERegG bei einer Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen, zuständig.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 23.09.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

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

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend 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 Entscheidung ist gemäß § 77 Abs. 5 ERegG mit der für Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig. Die Beschwerde ist zulässig (dazu unter II.2.1). Sie ist jedoch nicht begründet (dazu unter II.2.2).

II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde

Die Beschwerde ist zulässig.

Die Beschwerde ist insbesondere auf einen statthaften Beschwerdegegenstand gerichtet, s. § 66 Abs. 3 ERegG. Sie wahrte zudem die in § 66 Abs. 3 Satz 2 ERegG bestimmte Frist. Dabei ist es unschädlich, dass die Beschwerdeführerin die Beschwerde bereits erhoben hatte, bevor die Beschwerdegegnerin ihr mitteilte, dass sie die Anmeldung ablehnen werde. Trotz

der Formulierung „Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen (…)“ sollen dadurch nach dem Sinn und Zweck spätere Anträge ausgeschlossen werden.

II.2.2 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist jedoch nicht begründet.

Die Entscheidung der Beschwerdegegnerin, der Beschwerdeführerin nicht die begehrten Trassen zuzuweisen, beeinträchtigt diese nicht in ihrem Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wird vorliegend durch die INB der Beschwerdegegnerin ausgestaltet. Eine Beeinträchtigung des darin ausgestalteten Zugangsrechts liegt im Fall des hier zu prüfenden § 66 Abs. 3 ERegG vor, wenn die Vereinbarung über den Zugang wegen eines Verstoßes gegen die INB, der einen Verstoß gegen § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG bewirkt, nicht zustande gekommen ist.

Dabei hat die Rechtsprechung in der Vergangenheit die Auffassung vertreten, dass es zumindest innerhalb des Vorabprüfungsverfahrens nicht primäre Aufgabe der Regulierungsbehörde sei, im Wege der Amtsermittlung das Bestehen aller denkbaren Möglichkeiten zur Lösung eines komplexen Nutzungskonflikts zu klären,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 14.11.2012, Az. 18 L 1452/12, Rz. 12.

Dessen ungeachtet hat die Beschlusskammer die Konfliktsituation hinterfragt und eigene Lösungsansätze mit der Beschwerdegegnerin erörtert.

Ein Verstoß gegen Regelungen zu der Frage, wem im Konfliktfall in einer Vereinbarung die Kapazität zuzuweisen ist, liegt nicht vor. Die Beschwerdegegnerin konstruierte zunächst eine Trasse, die an der deutsch-tschechischen Grenze die von der Beschwerdeführerin gewünschte Übergangszeit um 19:48 Uhr berücksichtigte. Dabei stellte die Beschwerdegegnerin fest, dass die gewünschte Trasse den Messpunkt für den Dienstleistungsartenmix in der Betriebsstelle Schmilka-Hirschmühle gegen 19:53 Uhr passieren würde. Neben der Anmeldung der Beschwerdeführerin lagen für den Zeitraum von 19:00 – 19:59 Uhr bereits zwei weitere Anmeldungen aus dem SPFV vor, während der Dienstleistungsartenmix nur zwei Kapazitäten für den SPFV vorsah. Das weitere Verfahren richtete sich demnach nach Abschnitt 16 Absatz 1 der Richtlinie 402.0305, der von der Beschwerdegegnerin zutreffend angewendet wurde.

Abs. 1 Nr. 1 dieses Abschnitts, der sich weitgehend gleichlautend auch im Dienstleistungsartenmix findet, adressiert zunächst die Frage, welche Verkehre bevorzugt umzuleiten sind und welche ggf. zwingend auf der baubetroffenen Strecke verbleiben müssen. Diese gewissermaßen vorgelagerte Prüfung kommt im Wortlaut der Regelung nur unvollkommen zum Ausdruck. Dass sich die Prüfung darauf bezieht, wird jedoch durch den Umstand bestätigt, dass in Abs. 1 Nr. 1 bezogen auf die umzuleitenden Verkehre erweiterte Konstruktionsspielräume von beispielsweise 60 Minuten für den SPFV vorgesehen werden. Für die in Abs. 1 Nr. 2 adressierten Verkehre, die auf der Strecke verbleiben, werden zwar gegenüber dem Regelfall erweiterte, aber lediglich 30 Minuten betragende Konstruktionsspielräume angewendet. Vor diesem Hintergrund kann es nicht überzeugen, den größeren Spielraum von 60 Minuten auf alle Anmeldungen zu beziehen.

Bezieht sich die Nr. 1 des Abschnitts 16 demnach auf die Umleitungsfähigkeit und Umleitung von Verkehren, ergibt sich aus dem Dienstleistungsartenmix und den tatsächlichen

Verhältnissen, dass für die Strecke Decin – Bad Schandau – Dresden Umleitungen in der Regel nicht in Betracht kommen. Der Dienstleistungsartenmix enthält dazu die folgende Aussage:

> *„Bei Kapazitätsüberschreitungen müssen für internationale Verkehre von und nach Osteuropa sehr weiträumige Umleitungen geprüft werden über Frankfurt/Oder, Horka, Görlitz, Cheb, Furth im Wald, ggf. mit Dieseltraktion."*

Es handelt sich bei der Strecke Decin – Bad Schandau – Dresden um den einzigen elektrifizierten Schienenweg zwischen Deutschland und Tschechien. Eine Nutzung der alternativen Grenzübergänge würde zu deutlich verlängerten Fahrzeiten führen, die den Konstruktionsspielraum von 60 Minuten übersteigen.

Vor diesem Hintergrund hatte die Beschwerdegegnerin zu prüfen, ob nach Abs. 1 Nr. 2 des Abschnitts 16 durch Nutzung eines Konstruktionsspielraums von 30 Minuten eine Lösung erzielt werden konnte, wobei dies bei Nachtzügen dem regulären Konstruktionsspielraum entspricht (vgl. Abschnitt 4.2.1.6 der INB 2027). Auch unter Anwendung dieses Konstruktionsspielraums ergab sich keine Lösung. Zwar hatte die Beschwerdeführerin im Vorabprüfungsverfahren darauf hingewiesen, dass in der anschließenden Stunde zwischen 20:00 und 20:59 Uhr die für den SPFV vorgesehenen Kapazitäten nicht ausgeschöpft seien. Die Beschwerdegegnerin hat eingeräumt, dass in dem Zeitraum noch eine freie Kapazität für den SPFV bestehe. Diese Kapazität könne die Beschwerdeführerin jedoch nicht nutzen, weil eine Trassierung der Anmeldung der Beschwerdeführerin zu Konflikten mit anderen Zugfahrten führe.

Im Grundsatz werden auf der Strecke Decin – Bad Schandau – Dresden die baubedingt eingeschränkten Kapazitäten weitgehend ausgeschöpft. Dies ist der Beschlusskammer auch aus weiteren Unterrichtungsverfahren bekannt. Unter dem Geschäftszeichen BK10-26-0331_Z hatte die Beschwerdegegnerin die Beschlusskammer darüber unterrichtet, dass auf dem Abschnitt Bad Schandau Ost – Schmilka-Hirschmühle für den Verkehrstag Dienstag und den Zeitraum 19:00 – 19:59 Uhr im Schienengüterverkehr elf Trassenanmeldungen vorlagen. Für den Verkehrstag Donnerstag waren dreizehn und für den Verkehrstag Sonntag zehn Trassenanmeldungen eingegangen, denen jeweils nur fünf Kapazitäten für den Schienengüterverkehr entgegenstanden. Für den Zeitraum 20:00 – 20:59 Uhr lagen für den Verkehrstag Dienstag vier, den Verkehrstag Donnerstag sechs und den Verkehrstag Sonntag sieben Anmeldungen aus dem Schienengüterverkehr für fünf Kapazitäten vor (Geschäftszeichen BK10-26-0332_Z). Auch die am Verkehrstag Dienstag noch verfügbare Kapazität für den Schienengüterverkehr führt nach Angaben der Beschwerdegegnerin nicht zu einer durchgehend konstruierbaren Trasse.

Nach dem Regelwerk der Beschwerdegegnerin ergibt sich daher folgender Rahmen: Die Lösungssuche erstreckt sich bezogen auf die Überquerung der deutsch-tschechischen Grenze auf den Zeitraum von 19:18 bis 20:18 Uhr. In Anbetracht der hohen Streckenauslastung ergibt sich der Maßstab aus Abschnitt 6 Abs. 5 (vereinfachte Koordinierung) und Abschnitt 6 Abs. 8 der Richtlinie 402.0203. Letzterer lautet:

> *„Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen. Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und*

der Primärkonflikt ist wieder maßgebend. Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.“

Als Primärkonflikt ist dabei die Überschreitung der SPFV-Kapazität im Zeitraum von 19:00 bis 19:59 Uhr anzusehen. Eine Lösung könnte in einer Verschiebung der anderen Trassenanmeldungen innerhalb der jeweiligen Konstruktionsspielräume liegen. Soweit dies zu weiteren Konflikten führt, ist ebenfalls eine Koordinierung durchzuführen, die ggf. erweiterte Spielräume nutzt. Sofern sich für den Sekundärkonflikt keine Lösung ergibt, ist die Koordinierung des Primärkonflikts fortzusetzen. Dabei berücksichtigt die Regelung das bei der Trassenkonstruktion übliche Verfahren („Erkennt die DB InfraGO“). Die Trassenkonstruktion erfolgt bei der Beschwerdegegnerin IT-gestützt anhand von graphischen Zeit-Weg-Linien, die eine Einschätzung der Streckenbelegung sowie möglicher freier Kapazitäten ermöglichen.

Gemessen daran ergab sich unter Ausnutzung der Konstruktionsspielräume keine Lösung. Dies ergibt sich aus der graphischen Streckenbelegung:

Abbildung 1 – Bildfahrplan [redacted]



Dargestellt wird der Abschnitt von [redacted] Die von der Beschwerdeführerin gewünschte Lage ist dabei schwarz dargestellt. Der aufgrund von Baumaßnahmen nur eingleisig befahrbare Abschnitt zwischen Schmilka-Hirschmühle und Bad Schandau Ost ist farblich hinterlegt. Die farbig ausgefüllten Zeit-Weg-Linien stellen Zugfahrten mit den Verkehrstagen Dienstag, Donnerstag und Sonntag dar. Leere, d. h. lediglich umrandete Zeit-Weg-Linien stellen Zugfahrten an anderen Verkehrstagen dar. Hellgrün sind dabei Anmeldungen aus dem SPFV dargestellt. Dunkelgrün und orange betrifft Anmeldungen aus dem Schienenpersonennahverkehr sowie blau und pink solche aus dem Schienengüterverkehr.

Aus der Darstellung ist erkennbar, dass im Zeitraum von 19:00 bis 19:59 Uhr bereits zwei Anmeldungen des SPFV vorliegen. Ebenso ist erkennbar, dass im Zeitraum von 20:00 bis 20:59 Uhr lediglich eine Anmeldung aus dem SPFV vorliegt. Dass sich trotz der im Dienstleistungsartenmix für den SPFV vorgesehenen zwei Kapazitäten für die Beschwerdeführerin keine zweite konfliktfreie Trasse ergibt, kann der Beschwerde nicht zum Erfolg verhelfen. Maßgeblich ist insoweit das Regelwerk der Beschwerdegegnerin. Soweit es planerisch zu einem physischen Belegungskonflikt kommt, kann eine Trasse trotz vorgesehener Kapazität nicht konstruiert werden. Nach dem Verständnis der Beschlusskammer muss die Beschwerdegegnerin bei der Ausweisung der im Rahmen von Dienstleistungsartenmixen vorgesehenen Kapazitäten planerisch eine Belegung der Infrastruktur mit zu erwartenden Zugfahrten zugrunde legen. Im konkreten Fall hat die Beschwerdegegnerin auf Nachfrage erläutert, dass die im Dienstleistungsartenmix für alle Verkehrsarten und beide Fahrtrichtungen vorgesehenen zehn Kapazitäten pro Stunde im Grundsatz flexibel für Zugfahrten von und in Richtung Tschechien nutzbar sind. Nach Einschätzung der Beschlusskammer liegt dies an dem vergleichsweise kurzen eingleisigen Abschnitt sowie dem ähnlichen Geschwindigkeitsprofil der Verkehrsarten. Dabei ist jedoch nicht in jedem Fall auszuschließen, dass eine grundsätzlich vorgesehene Kapazität aufgrund der Streckenbelegung in den vor- und nachgelagerten Abschnitten nicht konstruiert werden kann. Dies ist im vorliegenden Verfahren der Fall:

Die von der Beschwerdegegnerin übermittelten Darstellungen zur Streckenbelegung enthielten zunächst eine für den SPFV vorgesehene, hellgrün dargestellte Trasse, die gegenüber der Anmeldung um ca. 20 Minuten verschoben war und einen Halt in Bad Schandau gegen 20:20 Uhr vorgesehen hätte (in obiger Abbildung nicht enthalten). Rückfragen ergaben, dass es sich dabei um eine zu Prüfzwecken eingelegte Trasse handelte, die ihrerseits mit vier anderen Trassenanmeldungen im Konflikt stand. Dass die erstgenannte Trasse vier weitere Trassen schneidet, ist aus den Konfliktdarstellungen zu erkennen. Auf Nachfrage hat die Beschwerdegegnerin mitgeteilt, dass zwei dieser Trassen täglich verkehren, eine von Dienstag bis Samstag und eine von Dienstag bis Donnerstag sowie an Sonntagen. Daneben würde eine Trassierung in der späteren Lage auch dazu führen, dass die der Beschwerdeführerin angebotene Trasse ab Bad Schandau nicht erreicht würde.

Eine weitere denkbare Trassierung als Lösungsansatz (Sekundärkonflikt) der Beschwerdeführerin scheitert daran, dass eine Trassenanmeldung aus dem Schienenpersonennahverkehr in der Betriebsstelle [redacted] endet und von dort [redacted] zurückfährt. Diese Wende wird auf dem Richtungsgleis [redacted] durchgeführt und steht einer Trasse in Richtung [redacted] entgegen.

Die Beschlusskammer hat mit der Beschwerdegegnerin die Frage erörtert, ob dieser (Sekundär-) Konflikt zugunsten der Beschwerdeführerin gelöst werden kann. Dabei ist festzuhalten, dass die Wende des Nahverkehrszuge auf dem Streckengleis den Nutzungsbedingungen und den bereits praktizierten Abläufen entspricht.

Die Gleisbelegung durch den Nahverkehrszug ist eisenbahnrechtlich nicht als eine Abstellung einzuordnen, die auf dem Streckengleis möglicherweise unzulässig wäre. Abschnitt 5.4.1 der INB enthält eine Regelung zum Abstellen auf Schienenwegen. Die Regelung sieht im Wesentlichen vor, dass ein Abstellen von mehr als 60 Minuten eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der Beschwerdegegnerin darstellt. Eingeschränkt wird dies durch den Zusatz, dass eine Abstellung nur möglich ist, sofern kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht. Die INB enthalten dabei keine Definition des Begriffs „Abstellen“. Insoweit kann für die Auslegung jedoch auf eine Definition in § 2 Abs. 10 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zurückgegriffen werden. Danach sind Abstellgleise Gleise, die speziell für das zeitweilige Abstellen von

Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind. Eine Abstellung ist demnach gewissermaßen die ungenutzte Zeitspanne zwischen zwei Zugfahrten. Eine Abstellung in diesem Sinne liegt im vorliegenden Fall nicht vor. Die Wendezeit beträgt lediglich sieben Minuten und stellt aus Sicht der Beschlusskammer praktisch den erforderlichen Zeitraum dar, um den Fahrtrichtungswechsel im [redacted] zu vollziehen. Diese Wende kann nicht in das Richtungsgleis [redacted] verlagert werden, weil von dort keine Weichenverbindung in das für die Rückfahrt zu nutzende Regelgleis besteht. Daneben bestehen in der Betriebsstelle [redacted] zwei elektrifizierte Abstellgleise, die möglicherweise für die dort endenden Nahverkehrszüge errichtet wurden und eine Räumung der Streckengleise ermöglichen sollten. Einer Nutzung dieser Gleise steht jedenfalls die vergleichsweise kurze Wendezeit des Nahverkehrszugs in der Betriebsstelle [redacted] entgegen. Diese beträgt nur sieben Minuten. Dabei sind nach Auffassung der Beschlusskammer rund fünf Minuten für den Fahrtrichtungswechsel zu veranschlagen, bei dem der Triebfahrzeugführer den Führerstand wechseln, den Zug auf einer Länge von rund 100 Metern entlanglaufen und in den Führerständen jeweils betriebliche Handlungen ausführen muss. Zusätzlich steht einer Nutzung der Abstellgleise entgegen, dass aus Richtung [redacted] eine weitere Zugfahrt folgt, so dass eine Fahrt aus der Abstellung in das Streckengleis Richtung [redacted] ausscheidet. Die von der Beschwerdeführerin vorgeschlagene spätere Lage des Nahverkehrszugs auf der Fahrt nach [redacted] würde diese Wende auf die Rückleistung unmöglich machen. Zudem geht die Beschlusskammer davon aus, dass die spätere Lage über die Konstruktionsspielräume hinausginge.

Auch die weiteren Lösungsansätze der Beschwerdeführerin sind im Rahmen eines Sekundärkonflikts nicht zu berücksichtigen. Die Beschwerdeführerin hatte verschiedene Anpassungen an sonstigen Trassen des Schienennah- und Güterverkehrs vorgeschlagen. Die Beschlusskammer hatte die Beschwerdeführerin darauf hingewiesen, dass dies eine Einwilligung der anderen Antragsteller voraussetze, weil die Vorschläge nicht im Rahmen von Konstruktionsspielräumen umsetzbar gewesen wären. Eine entsprechende Einwilligung hat die Beschwerdeführerin nicht vorgelegt, und sie ist auch im Übrigen nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund erscheinen die Vorschläge, die unter anderem eine Verkürzung der Wendezeit durch den Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugführers oder eine angepasste Fahrlage durch die Auslassung von Halten vorsehen, als rechtlich nicht umsetzbar.

Die Beschlusskammer hat zudem mit der Beschwerdegegnerin erörtert, ob sich aus den folgenden Umständen eine durchführbare Trasse für die Beschwerdeführerin ergibt: Die graphischen Fahrplanauszüge legen einen eingleisigen Betrieb zwischen den Betriebsstellen Bad Schandau Ost und Schmilka-Hirschmühle zugrunde. Betrachtet man dabei die Streckengleise, beginnt der eingleisige Abschnitt bereits am westlichen Kopf der Betriebsstelle Bad Schandau Ost, weil sich dort der letztmögliche Gleiswechsel befindet. Bei dieser Betrachtung umfasst der eingleisige Abschnitt die gesamte Betriebsstelle Bad Schandau Ost. Dies lässt allerdings außer Acht, dass in der Betriebsstelle Bad Schandau Ost mehrere beidseitig angebundene und elektrifizierte Gleise bestehen, die unter anderem der Zwischenpufferung und dem Triebfahrzeugwechsel von Güterzügen dienen. Wenn man diese Gleise in die Betrachtung einbezieht, verkürzt sich der eingleisige Streckenabschnitt, was unter Umständen zu kürzeren Zugfolgezeiten führen kann. Dabei geht aus den Fahrplanauszügen hervor, dass die Beschwerdegegnerin bei anderen Zugfahrten die Betriebsstelle [redacted] für Zugkreuzungen nutzt. Allerdings würde sich nach Angaben der Beschwerdegegnerin auch in diesem Fall keine durchführbare Gesamttrasse für die Beschwerdeführerin ergeben.

Dabei dringt die Beschwerdeführerin auch nicht mit dem Einwand durch, dass die Beschwerdegegnerin ihre Trasse erst nachträglich eingeplant habe und dabei keine hinreichende

Anpassung der übrigen, bereits konstruierten Trassen mehr geprüft habe. Für die Beschlusskammer ist nicht ersichtlich, dass eine (unterstellte) frühere Konstruktion der Anmeldung der Beschwerdeführerin zu einer Lösung des Kapazitätskonflikts geführt hätte. Aufgrund der hohen Streckenbelegung fehlen die erforderlichen Spielräume, um andere Trassenanmeldungen innerhalb der jeweiligen Konstruktionsspielräume so weit verschieben zu können, dass sich eine Trasse für die Beschwerdeführerin ergibt. Dabei hat sich die Betrachtung auf die Anmeldungen des SPFV zu beschränken. Eine Zuweisung von Kapazitäten anderer Verkehrsarten hat erst im sog. Nachrückverfahren zu erfolgen, sofern dort Kapazitäten nicht ausgeschöpft wurden.

Da sich auch unter Ausnutzung der erweiterten Konstruktionsspielräume keine Lösung des Sekundärkonflikts ergab, hatte die Beschwerdegegnerin im Rahmen der vereinfachten Koordinierung die Rücksprache mit den Antragstellern zu suchen. Dies ist im Grundsatz erfolgt. Die Beschwerdegegnerin hat die Beschwerdeführerin sowie ein an dem Kapazitätskonflikt beteiligtes Eisenbahnverkehrsunternehmen angeschrieben. Dabei werden in der Nachricht erweiterte Spielräume genannt, die Abfrage bezog sich allerdings vor allem auf einen Verzicht auf eine der konfligierenden Trassenanmeldungen. Die Beschwerdeführerin hatte einen Verzicht ausgeschlossen und sich lediglich mit einer Konstruktion nach 20 Uhr einverstanden erklärt. Das weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen machte in der Antwort deutlich, dass es juristische Vorbehalte gegen eine nachträgliche Koordinierung habe. Falls es unumgänglich sei, könne die Anmeldung der [redacted] an den Verkehrstagen Dienstag, Donnerstag und Sonntag im Zeitraum vom 16.10. – 13.11.2027 entfallen. Insofern ergab auch die Rücksprache mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Lösung des Konflikts.

Bei der weiteren Konfliktlösung waren keine individuellen Vorrangkriterien gemäß Nr. 4 des Abschnitts 16 der Richtlinie 402.0305 zu betrachten, weil der Dienstleistungsartenmix keine derartigen Vorgaben enthält. Auch die Vorgaben aus Abschnitt 4.2.1.9. lit. c) und d) der INB 2027 führten nicht zum Nachrang einer der Anmeldungen, weil die Quoten nicht unter- bzw. überschritten wurden.

Die Konfliktentscheidung erfolgte durch die Beschwerdegegnerin zutreffend anhand eines Vergleichs der Regelentgelte, wie es Nr. 5 des Abschnitts 16 der Richtlinie 402.0305 vorsieht. Dabei sind nach Abschnitt 4.2.1.10 der INB 2027 alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg zu berücksichtigen. Der Vergleich der Regelentgelte ergab, dass die Anmeldung der Beschwerdeführerin [redacted] nachrangig war.

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

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