Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-26-0450_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

aufgrund einer Unterrichtung

der DWK GmbH, Grüneburgweg 119, 60323 Frankfurt am Main,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Betroffene,

vom 23.09.2026 über Änderungen der Nutzungsbedingungen (NBS) und Entgeltliste für die Nutzung der Gleisinfrastruktur,

Hinzugezogene:

J.M. Voith SE & Co. KG, St. Pöltener Straße 43, 89522 Heidenheim an der Brenz, vertreten durch den Komplementär J.M. Voith Management SE, ebenda, diese vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte: [redacted]

der Betroffenen: [redacted]

der Hinzugezogenen: [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 Wolfram Krick und
den Beisitzer Dr. Hendrik Leupold

am 04.11.2026

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

1. Die von der Betroffenen unterrichteten Änderungen der NBS werden wie folgt abgelehnt:

   a. Die beabsichtigten Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. a) der NBS BT:
      i. Die Streichung des Satzes „Eine exakte Anzahl der Rangierfahrten muss dabei nicht angegeben werden; maßgeblich ist die Anmeldung eines bestimmten Zeitfensters und die Meldung der verbindlichen Nutzungsabsicht.“
      ii. Die Einfügung des Satzes: „(..) und muss den Nutzungstag, das Zeitfenster, den Nutzungszweck und die genaue Bezeichnung der eingesetzten Fahrzeuge, das ausführende EVU sowie die verbindlich bestellte Anzahl der Rangierfahrten enthalten. Die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl ist zugleich die reguläre Abrechnungsmenge (Ziffer 3.1 der Liste der Nutzungsentgelte).“

   b. Die beabsichtigte Änderung unter Ziffer 2.1.2 lit. b) der NBS BT: „(…) Die Zuweisung umfasst den Nutzungstag, das Zeitfenster, den Nutzungszweck und die verbindlich bestellte Anzahl der Rangierfahrten.“

   c. Die beabsichtigte Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. c) der NBS BT.

   d. Die beabsichtigte Änderung, die Ziffer 2.1.2 lit. d) in die NBS BT einfügt.

   e. Die beabsichtigten Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. e) der NBS BT:
      i. Die Einfügung des Satzes: „ (…) sofern sie unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende, durch ein neues ENV nachgemeldet werden, das auf das ursprüngliche ENV Bezug nimmt.“
      ii. Die Einfügung des Satzes: „Fristgerecht nachgemeldete zusätzliche Rangierfahrten werden nach Ziffer 6.2 der Liste der Nutzungsentgelte abgerechnet und gelten nicht als unbefugte Nutzung; anderenfalls gilt Ziffer 5 der Liste der Nutzungsentgelte.“

   f. Die beabsichtigte Änderung unter Ziffer 7.2 NBS BT, soweit unter der Überschrift „Rangierbereich Uferstrasse links (inkl. 50m-Bereich)” im nachfolgenden Satz der Satzteil „verbindlich bestellter und zugewiesener“ eingefügt wird.

g. Die beabsichtigte Änderung unter Ziffer 12 NBS BT, soweit in dem Satz „Die Vorhaltepauschalen werden pauschal pro Monat je Anschließer erhoben; das fahrtenbezogene Rangierentgelt wird je verbindlich bestellter und zugewiesener Rangierfahrt erhoben“ der Satzteil „verbindlich bestellter und zugewiesener“ eingefügt wird.

2. Die folgenden beabsichtigten Änderungen der Entgeltliste der Betroffenen für die Nutzung der Gleisinfrastruktur werden abgelehnt:

   a. unter Ziffer 3.1 Satz 1 die Wörter „verbindlich bestellte und zugewiesene“,

   b. unter Ziffer 3.1 die auf Satz 1 folgenden Sätze „Die nach Ziffer 2.1.2 NBS-BT verbindlich bestellte und von der DWK zugewiesene Anzahl ist die Abrechnungsmenge. Eine geringere tatsächliche Nutzung führt nur dann zu einer Reduzierung der Abrechnungsmenge, wenn die Bestellmenge vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters nach Ziffer 6.2 wirksam geändert oder vollständig storniert wurde.“,

   c. unter Ziffer 5.1 Satz 1 lit. b) das Wort „verbindliche“,

   d. unter Ziffer 5.1 Satz 1 lit. e) die Wörter „verbindlich bestellte und“ und „nach Ziffer 6.2 fristgerecht als zusätzliche Rangierfahrt“,

   e. unter Ziffer 5.1 letzter Satz die Wörter „erst während des zugewiesenen Zeitfensters erforderlich werden und nach Ziffer 6.2 unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende“ einschließlich des folgenden Kommas,

   f. unter Ziffer 5.2 Satz 1 die Wörter „verbindlich bestellte und zugewiesene beziehungsweise“,

   g. unter Ziffer 5.4 Satz 2 die Wörter „ohne verbindliche Bestellung und Zuweisung durchgeführt wird, die“, die Wörter „oder mit der die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl überschritten wird“ und die Wörter „nach Ziffer 6.2“,

   h. die Einfügung von Ziffer 5.6,

   i. die Einfügung von Ziffer 6.2,

   j. die Änderung unter Ziffer 8, soweit der Satz

      „Ausgenommen können Rangierfahrten sein, die in der SE KN landseitig zwischen dem Anschluss der Werksbahn Voith und den Gleisanlagen der DWK im Bereich von 50 Metern auf den Gleisanlagen der DWK stattfinden (vgl. NBS BT Ziffer 2.1.2)“

      gestrichen und durch den Satz

      „Rangierfahrten im Rangierbereich Uferstraße links (50m-Bereich) sind nach Maßgabe der Ziffer 2.1.2 NBS-BT spätestens am Vortag mittels ENV verbindlich zu bestellen; dabei ist die Anzahl der Rangierfahrten verbindlich anzugeben.“

      ersetzt werden soll.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 4
I. Sachverhalt 5
II. Gründe 12
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit 12
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit 12
II.2.1 Rechtswidrigkeit der unterrichteten Änderungen 12
II.2.1.1 Änderung von Ziffer 2.1.2 lit. a) NBS BT 13
II.2.1.2 Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. b) und e) und Ziffern 7.2 und 12 NBS BT 15
II.2.1.3 Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. c) und d) NBS BT 16
II.2.1.4 Änderungen in der Entgeltliste 16
II.2.1.4.1 Ziffer 3.1 Entgeltliste 17
II.2.1.4.2 Ziffer 5.1 Entgeltliste 17
II.2.1.4.3 Ziffer 5.2 Entgeltliste 19
II.2.1.4.4 Ziffer 5.4 Entgeltliste 19
II.2.1.4.5 Ziffer 5.6 Entgeltliste 19
II.2.1.4.6 Ziffer 6.2 Entgeltliste 20
II.2.1.4.7 Ziffer 8. Entgeltliste 20
II.2.2 Ermessen 21
III. Hinweise 23
Gebührenhinweis 23
Rechtsbehelfsbelehrung 24

I. Sachverhalt

Die Betroffene betreibt eine Eisenbahninfrastruktur, die den Bahnhof Kiel-Suchsdorf der DB InfraGO AG mit einem am Nord-Ostsee-Kanal gelegenen Hafenbereich in Kiel-Wik verbindet. Die Betroffene erwarb die Gleisanlagen [redacted]

Die Hinzugezogene ist ein weltweit tätiges Technologieunternehmen. [redacted] Das Werk ist über die Infrastruktur der Betroffenen mit dem sonstigen deutschen Schienennetz verbunden. [redacted] Diese Überführungen nehmen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Teil in eigener Verantwortung vor. Teilweise beauftragen sie auch Eisenbahnverkehrsunternehmen als Dienstleister mit der Überführung.

[redacted]

Im Jahr 2018 führte die Betroffene eine neue Entgeltstruktur ein, um durch die Erhebung möglichst kostendeckender Entgelte den Betrieb der Infrastruktur zu sichern und anfallende Instandsetzungsarbeiten vornehmen zu können. Seit diesem Zeitpunkt gab es wiederkehrende Streitigkeiten zwischen der Betroffenen und der Hinzugezogenen über die erhobenen Entgelte. [redacted]

[redacted] Im Jahr 2024 erneuerte die Betroffene das Gleis 4 im Bahnhof Kiel-Suchsdorf komplett. [redacted]

Die Hinzugezogene ist auf die Rangierfahrten im sog. 50 m-Bereich der Infrastruktur angewiesen, damit sie Fahrzeuge auf dem Werksgelände zwischen den verschiedenen Weichensträngen und damit auch zwischen den verschiedenen Werksbereichen umsetzen kann.

[redacted] Am 03.12.2025 veröffentlichte die Betroffene im Bundesanzeiger, dass sie die verbliebenen Gleisanlagen stilllegen wolle und diese von Dritten übernommen werden könnten.

Mit E-Mail vom 23.09.2026 hat die Betroffene die Bundesnetzagentur die Änderung ihrer Nutzungsbedingungen (NBS) unterrichtet. Die unterrichteten NBS Änderungen beziehen sich auf Regelungen zum Zugang und zum Entgelt.

Unter Ziffer 2.1.2 der NBS BT beabsichtigt die Betroffene die folgenden Änderungen:

> *„a. Das EVU meldet spätestens bis zum Vortag des beabsichtigten Rangierbetriebs den Nutzungszeitraum für Rangierbewegungen im 50m-Bereich der Gleisanlagen der DWK an. ~~Eine exakte Anzahl der Rangierfahrten muss dabei nicht angegeben werden; maßgeblich ist die Anmeldung eines bestimmten Zeitfensters und die Meldung der verbindlichen Nutzungsabsicht.~~ Die Bestellung erfolgt mittels des jeweils gültigen ENV und muss den Nutzungstag, das Zeitfenster, den Nutzungszweck, die genaue Bezeichnung der eingesetzten Fahrzeuge, das ausführende EVU sowie die verbindlich bestellte Anzahl der Rangierfahrten enthalten. Die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl ist zugleich die reguläre Abrechnungsmenge (Ziffer 3.1 der Liste der Nutzungsentgelte). Eine unbestimmte, unverbindliche Sammelanmeldung auf Verdacht sind gem. den gesetzlichen Bestimmungen ausgeschlossen.*
>
> *b. Sofern keine gegenteilige Mitteilung der DWK erfolgt, gilt die Anmeldung als zugewiesen. Die Zuweisung umfasst den Nutzungstag, das Zeitfenster, den Nutzungszweck und die verbindlich bestellte Anzahl der Rangierfahrten. Voraussetzung für die Nutzung ist der wirksame Abschluss eines INV SE KN landseitig (~~Pauschale~~)(Vorhaltepauschale) durch ein EVU bzw. einen Zugangsberechtigten für sein benanntes EVU.*
>
> *c. Die tatsächlich durchgeführten Rangierfahrten nebst Zeiten sind, soweit sie von der verbindlich bestellten und zugewiesenen Anzahl abweichen, ~~innerhalb von 73 Stunden nach Durchführung mittels eines ENV durch das EVU nachzumelden~~. mittels eines ENV durch das EVU nachzumelden~~;~~ zusätzliche Rangierfahrten unverzüglich nach Ende des zugewiesenen Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende, im Übrigen innerhalb von 73 Stunden nach Durchführung.*
>
> *d. Steht vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters fest, dass mehr oder weniger Rangierfahrten benötigt werden als verbindlich bestellt, kann das EVU die bestellte Anzahl durch Einreichung eines neuen ENV ändern; eine vollständige Stornierung ist vor Beginn des Zeitfensters in Textform möglich. Das neue ENV bzw. die Stornierung muss auf das ursprüngliche ENV Bezug nehmen und der DWK vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters zugehen. Die hierfür geltenden Entgelte ergeben sich aus Ziffer 6.2 der Liste der Nutzungsentgelte. Nach Beginn des zugewiesenen Zeitfensters ist eine Verringerung oder vollständige Stornierung nicht mehr möglich.*
>
> *e. Ergibt sich erst während des zugewiesenen Zeitfensters ein Bedarf an zusätzlichen Rangierfahrten, dürfen diese innerhalb desselben Zeitfensters durchgeführt werden, sofern sie unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende, durch ein neues ENV nachgemeldet werden, das auf das ursprüngliche ENV Bezug nimmt. Fristgerecht nachgemeldete zusätzliche Rangierfahrten werden nach Ziffer 6.2 der Liste der Nutzungsentgelte abgerechnet und gelten nicht als unbefugte Nutzung; anderenfalls gilt Ziffer 5 der Liste der Nutzungsentgelte.*

f. Die DWK weist nach ihrer bisherigen Praxis auf erkennbare Unstimmigkeiten in eingereichten ENV und Nachmeldungen hin oder korrigiert diese in Abstimmung mit dem Einreichenden. Nachvollziehbare Unrichtigkeiten einer fristgerecht eingereichten Nachmeldung können unverzüglich nach Hinweis der DWK oder auf eigene Veranlassung des Einreichenden berichtigt werden, ohne dass hierdurch die Rechtsfolgen einer unterbliebenen oder unrichtigen Nachmeldung ausgelöst werden. Nachvollziehbar ist eine Unrichtigkeit nur, wenn sie sich aus dem Inhalt des ENV oder der Nachmeldung selbst ergibt (insbesondere bei in sich widersprüchlichen Angaben) oder durch objektive betriebliche Aufzeichnungen belegt wird, die der DWK vorgelegt werden oder ihr zugänglich sind (insbesondere die Fahrtdokumentation des ausführenden EVU). Die bloße Erklärung, eine Angabe sei versehentlich unzutreffend erfolgt, genügt nicht.

g. Erfassungsgrenze im Sinne der Liste der Nutzungsentgelte ist die Anschlussgrenze zwischen der Werksbahn Voith und den Gleisanlagen der DWK bzw. die Anschlussgrenze zwischen dem Streckengleis und dem Rangiergleis innerhalb der Gleisanlagen der DWK. Jede vollständige Überfahrt der Erfassungsgrenze in einer Richtung gilt als eine Rangierfahrt. Als Rangierfahrt gilt ferner jede Fahrt innerhalb des 50m-Bereichs, und zwar jeweils je Fahrtrichtung; jeder Richtungswechsel begründet eine weitere Rangierfahrt. Überfährt eine Fahrt dabei zugleich den 50m-Bereich im Rangierbereich der Gleisanlagen der DWK, wird sie nur einmal gezählt.

h. Die DWK ist berechtigt, die Überfahrten der Erfassungsgrenze sowie die Rangierfahrten innerhalb des 50m-Bereich mit technischen Mitteln bildgestützt zu dokumentieren. Die Dokumentation dient der Kontrolle der Einhaltung der Bestellungen und Zuweisungen, der Überprüfung der Nachmeldungen sowie der Abrechnungskontrolle. Die Bestell- und Nachmeldepflichten nach dieser Ziffer bleiben unberührt. Die Datenschutzhinweise der DWK werden am Standort der Erfassung sowie unter www.dwk-service.de bereitgestellt."

Daneben beabsichtigt die Betroffene in ihrer Entgeltliste u. a. die folgenden Änderungen:

„Ziffer 3.1 Rangierentgelte

Verbindung	Produktkategorie	EUR pro Richtung/Fahrt
Rangierbereich Uferstrasse links	Rangieren	283 €

Für jede verbindlich bestellte und zugewiesene Rangierfahrt im Rangierbereich Uferstraße links (auch im 50m-Bereich) wird ein reguläres Nutzungsentgelt gem. obiger Tabelle je Rangierfahrt erhoben. Die nach Ziffer 2.1.2 NBS-BT verbindlich bestellte und von der DWK zugewiesene Anzahl ist die Abrechnungsmenge. Eine geringere tatsächliche Nutzung führt nur dann zu einer Reduzierung der Abrechnungsmenge, wenn die Bestellmenge vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters nach Ziffer 6.2 wirksam geändert oder vollständig storniert wurde. Die Vorhaltepauschale und das fahrtenbezogene Rangierentgelt bilden unterschiedliche Kostenbestandteile ab; eine doppelte Deckung derselben Kostenposition ist ausgeschlossen."

„Ziffer 5.1 Unbefugte Nutzung

Bereich	Reguläres Entgelt	Zusätzliches Entgelt
Streckenbereich, Ziffer 1	369 EUR je Fahrzeug und Richtung	100% des regulären Entgelts je Fahrzeug und Richtung
Rangierbereich Uferstraße (inkl. 50m), Ziffer 3	283 EUR je Rangierfahrt (auch im 50m-Bereich)	100% des regulären Entgelts je Fahrt und Richtung
Abstellbereich, Ziffer 4	50 EUR je Fahrzeug und Übergabevorgang	100% des regulären Entgelts je Fahrzeug und Übergabevorgang

Eine unbefugte Nutzung liegt vor, wenn Eisenbahninfrastruktur

a) ohne die für die konkrete Nutzung erforderliche vertragliche Grundlage,

b) ohne die nach den Nutzungsbedingungen erforderliche verbindliche Bestellung oder

ohne wirksame Zuweisung,

c) außerhalb des zugewiesenen Zeitraums oder räumlichen Bereichs,

d) entgegen dem angemeldeten oder zugewiesenen Nutzungszweck oder

e) über die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl von Rangierfahrten hinaus, ohne nach Ziffer 6.2 fristgerecht als zusätzliche Rangierfahrt nachgemeldet zu werden, genutzt wird.

Eine in den Nutzungsbedingungen vorgesehene Zuweisungsfiktion bleibt unberührt.

Zusätzliche Rangierfahrten, die erst während des zugewiesenen Zeitfensters erforderlich werden und nach Ziffer 6.2 unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende, vollständig und richtig nachgemeldet werden, gelten allein wegen der Überschreitung der ursprünglich bestellten Anzahl nicht als unbefugte Nutzung.“

„Ziffer 5.2 Reguläres Nutzungsentgelt und Ausschluss einer Doppelerhebung

Das reguläre Nutzungsentgelt für die verbindlich bestellte und zugewiesene beziehungsweise tatsächlich unbefugt in Anspruch genommene Leistung bleibt geschuldet. Ein reguläres Nutzungsentgelt, das für dieselbe Nutzung bereits berechnet oder entrichtet wurde, wird aufgrund der unbefugten Nutzung nicht nochmals erhoben. Die nachfolgenden zusätzlichen Entgelte enthalten keine erneute Erhebung des regulären Nutzungsentgelts.“

„Ziffer 5.4 Unbefugte Nutzung des Rangierbereichs Uferstraße links

Für jede unbefugte Rangierfahrt im Rangierbereich Uferstraße links wird zusätzlich zum regulären Rangierentgelt ein zusätzliches Entgelt in Höhe von 100 % des regulären Rangierentgelts, mithin 283,00 EUR je Rangierfahrt, erhoben. Dies gilt insbesondere für jede Rangierfahrt, die ohne verbindliche Bestellung und Zuweisung

durchgeführt wird, die außerhalb des zugewiesenen Zeitfensters oder Nutzungszwecks durchgeführt wird oder mit der die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl überschritten wird, ohne dass die zusätzliche Rangierfahrt nach Zif er 6.2 fristgerecht nachgemeldet wird.

Treffen bei derselben Rangierfahrt mehrere Tatbestände nach Ziffer 5.1 zusammen, wird das bewegungsbezogene zusätzliche Entgelt für diese Rangierfahrt nur einmal erhoben. Eine fristgerechte Änderungsnachmeldung nach Ziffer 6.2 schließt die Einstufung der zusätzlich gemeldeten Rangierfahrt als unbefugte Nutzung aus. Eine verspätete, unvollständige oder unrichtige Nachmeldung hat diese Wirkung nicht.“

„Ziffer 5.6 Unterlassene, unvollständige, unrichtige oder verspätete Nachmeldung

Die tatsächlich durchgeführte Anzahl der Rangierfahrten ist, soweit sie von der verbindlich bestellten und zugewiesenen Anzahl abweicht, vollständig und richtig nachzumelden. Für zusätzliche Rangierfahrten gilt die besondere Frist nach Ziffer 6.2; im Übrigen gilt die in den NBS- BT festgelegte Nachmeldefrist.

Erfolgt bis zum Ablauf der maßgeblichen Nachmeldefrist – für zusätzliche Rangierfahrten zwölf Stunden nach Ende des zugewiesenen Zeitfensters, im Übrigen 73 Stunden (drei Tage) nach Durchführung – keine Nachmeldung, gilt die Nachmeldung als unterblieben; das zusätzliche Entgelt in Höhe von 200,00 EUR entsteht mit Ablauf der Frist.

Wird die erforderliche Nachmeldung nicht, nicht vollständig, nicht richtig oder nicht fristgerecht übermittelt, wird je sachlich und zeitlich zusammenhängendem Nutzungsvorgang ein zusätzliches Entgelt in Höhe von 200,00 EUR erhoben. Die Verpflichtung zur Zahlung des regulären Entgelts für die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl bleibt hiervon unberührt

Ergibt die nachträgliche Prüfung, dass mehr Rangierfahrten durchgeführt als verbindlich bestellt und zugewiesen wurden und dass diese nicht nach Ziffer 6.2 fristgerecht nachgemeldet wurden werden für die nicht erfassten zusätzlichen Rangierfahrten das reguläre Nutzungsentgelt und das zusätzliche Entgelt nach Ziffer 5.4 erhoben.

Das zusätzliche Entgelt wegen der Verletzung der Nachmeldepflicht wird für denselben zusammenhängenden Nutzungsvorgang nur einmal erhoben; das reguläre Nutzungsentgelt bleibt für jede einzelne Rangierfahrt geschuldet.

Nachvollziehbare Unrichtigkeiten einer fristgerecht eingereichten Nachmeldung können nach Maßgabe der Nutzungsbedingungen berichtigt werden, ohne dass die Rechtsfolgen dieser Ziffer ausgelöst werden.“

„Ziffer 6.2 Verbindlich bestellte Rangierfahrten (Ziffer 3.1)

Vorgang	Form	Entgeltfolge
Vollständige Stornierung vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters	Textform	50,00 EUR
Vollständige Stornierung nach Beginn des	Textform	100 % des Entgelts für die verbindlich

zugewiesenen Zeitfensters		bestellte und zugewiesene Anzahl
Änderungsmeldung vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters	neues ENV	50,00 EUR
Nachmeldung zusätzlicher Rangierfahrten unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende	neues ENV	Reguläres Nutzungsentgelt für die zusätzlich gemeldeten Rangierfahrten zuzüglich 100,00 EUR

Nach Beginn des zugewiesenen Zeitfensters ist eine Verringerung oder vollständige Stornierung der verbindlich bestellten und zugewiesenen Anzahl nicht mehr möglich; die gesamte zugewiesene Anzahl bleibt entgeltpflichtig. Fristgerecht nachgemeldete zusätzliche Rangierfahrten gelten nicht als unbefugte Nutzung im Sinne der Ziffer 5. Für die Bestimmung des maßgeblichen Zeitpunkts ist der Eingang der Erklärung bei der DWK maßgeblich.“

„Ziffer 8 Hinweis

Alle ~~Trassen-, Rangierfahrten und Abstellungen~~ Trassenfahrten und Abstellungen sind gem. NBS (AT und BT) der DWK mittels des Einzelnutzungsvereinbarungsformulars (ENV) mind. 73 Stunden vor geplantem Fahrantritt per eMail unter folgender eMailadresse: serviceeinrichtung@dwk-service.de anzumelden.

~~Ausgenommen können Rangierfahrten sein, die in der SE KN landseitig zwischen dem Anschluss der Werksbahn Voith und den Gleisanlagen der DWK im Bereich von 50 Metern auf den Gleisanlagen der DWK stattfinden (vgl. NBS BT Ziffer 2.1.2).~~

Rangierfahrten im Rangierbereich Uferstraße links (50m-Bereich) sind nach Maßgabe der Ziffer 2.1.2 NBS-BT spätestens am Vortag mittels ENV verbindlich zu bestellen; dabei ist die Anzahl der Rangierfahrten verbindlich anzugeben.

Finden Meldungen später statt, kann eine fristgerechte Zuweisung nicht garantiert werden.

Sämtliche Entgelte nach dieser Liste der Nutzungsentgelte werden ~~dem zugangsberechtigten Vertragspartner~~ dem Vertragspartner der DWK auf der Grundlage des Infrastrukturnutzungsvertrages gem. § 20 ERegG in Rechnung gestellt. Dies gilt auch dann, wenn der Vertragspartner zur Nutzung der Infrastruktur ein von ihm benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen benennt und einsetzt und die DWK mit diesem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vereinbarung über die Betriebssicherheit gem. § 21 Abs. 1 S. 2 ERegG schließt.

Alle Entgelte verstehen sich zzgl. gesetzlich gültiger Umsatzsteuer.“

Die Betroffene trägt zur Begründung dieser Änderungen vor, dass ein Bedürfnis nach lückenloser Kenntnis der auf ihrer Infrastruktur stattfindenden Fahrten bestehe. Der 50 m-Bereich werde nicht nur von Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hinzugezogenen, sondern auch von anderen genutzt, die Fahrzeuge zur Übergabe in das Werk zuführen oder abholen würden. [redacted]

Zudem gebiete es ihre Verantwortung für eine sichere Betriebsführung, jederzeit genau zu wissen, welches Eisenbahnunternehmen mit welchem Fahrzeug welchen Teil der Infrastruktur nutze. Dazu diene die Pflicht zur Voranmeldung.

[redacted]

Die Hinzugezogene hat eine Stellungnahme im Unterrichtungsverfahren abgegeben. Darin rügt sie die Rechtmäßigkeit der unterrichteten Änderungen.

Die Rangierfahrten seien im Voraus nicht im Detail planbar, weshalb es einer flexibleren Regelung bedürfe. Sie vertritt die Rechtsaufassung, dass nur eine Regelung angemessen sein könne, der zufolge Rangierfahrten im 50 m-Bereich gar keiner Voranmeldung bedürften. [redacted] Die seitdem geltende Regelung sei allerdings auch noch einigermaßen handhabbar.

Die Hinzugezogene vertritt außerdem die Auffassung, dass die beabsichtigten Entgelte in mehrerlei Hinsicht nicht den eisenbahnrechtlichen Vorgaben entsprächen. Sie seien insbesondere intransparent und würden die für die Erbringung der einzelnen Leistungen anfallenden Kosten unangemessen überschreiten.

[redacted] Soweit sich die Betroffene zur Rechtfertigung dieser Steigerung auf [redacted] berufe, handelt es sich nach Auffassung der Hinzugezogenen nicht um Kosten der Leistungserbringung i. S. d. § 32 ERegG. Zudem rügt die Hinzugezogenen die Änderungen bei der Vorhaltepauschale und den sonstigen Kosten.

Die Betroffene ist mit Schreiben vom 01.10.2026 (erste Anhörung) und 16.10.2026 (zweite Anhörung) zu verschiedenen Aspekten befragt worden. Sie hat hierauf mit Schreiben vom 13.10.2026 und 29.10.2026 geantwortet.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Ausführungen unter II. sowie auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

II. Gründe

Die von der Betroffenen unterrichteten Änderungen der NBS werden im tenorierten Umfang abgelehnt.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 72 Satz 1 Nr. 5 i. V. m. § 73 Abs. 1 Nr. 4 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 Verfahren am 23.09.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 07.10.2026 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

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

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. Zudem hat die Beschlusskammer bereits in den Verfahren BK10-26-0013_E und BK10-26-0176_E Erörterungstermine jeweils in Form einer Videokonferenz mit den Beteiligten des vorliegenden Verfahrens durchgeführt.

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 materiell rechtmäßig. Die unterrichteten Änderungen sind im tenorierten Umfang rechtswidrig (hierzu unter II.2.1). Zudem hat die Regulierungsbehörde ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Rechtswidrigkeit der unterrichteten Änderungen

Nach § 73 Abs. 1 ERegG kann die Regulierungsbehörde nach Eingang einer Unterrichtung nach § 72 ERegG innerhalb von sechs Wochen die beabsichtigte Änderung nach § 72 Satz 1 Nr. 5 an den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) ablehnen, soweit die

beabsichtigten Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen.

So verhält es sich bei den unter Ziffer 2.1.2 lit. a, b, c, d, und e der NBS BT beabsichtigten Änderungen, die die Betroffene unterrichtet hat.

Die Regelung zur detaillierten Voranmeldung am Vortag in Ziffer 2.1.2 lit. a) der NBS BT ist rechtswidrig (hierzu unter II.2.1.1). Die Regelungen in Ziffer 2.1.2 lit. b) bis e) beruhen im tenorierten Umfang auf der Verpflichtung zur verbindlichen Voranmeldung und sind ebenfalls rechtswidrig (hierzu unter II.2.1.2 sowie II.2.1.3). Schließlich erweisen sich mehrere der beabsichtigten Regelungen in der Entgeltliste als rechtswidrig (hierzu unter II.2.1.4).

II.2.1.1 Änderung von Ziffer 2.1.2 lit. a) NBS BT

Die Regelung zur detaillierten Voranmeldung am Vortag in Ziffer 2.1.2 lit. a) der NBS BT ist unangemessen und verletzt die Hinzugezogene in ihrem Zugangsrecht.

Nach § 10 Abs. 3 ERegG hat jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang einschließlich des Schienenzugangs zu den in Anlage 2 Nummer 2 genannten Einrichtungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen.

Die Prüfung, ob Zugangsbedingungen angemessen sind, mündet im Kern in einer Abwägung der Interessen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen einerseits und Zugangsberechtigten andererseits. Das Merkmal der Angemessenheit bildet eine Art Übermaßverbot für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen; es soll nur jene Bedingungen aufstellen dürfen, die – gemessen an der Gewichtigkeit des Sachgrundes für die Zugangsbedingung – den Zugang für die Zugangsberechtigten nicht mehr als unbedingt notwendig erschweren.

> *Matraka*, in: Kühling/Otte/ Ludwigs, 2026, 2. Auflage, AEG/ERegG, § 10 ERegG, Rn. 64.

Die jeweiligen Anforderungen an die Anmeldung von Fahrten sind deshalb auf ihre Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen der Regulierungsziele zu beurteilen. Dies bedeutet insbesondere die Gewährleistung eines möglichst leichten Zugangs der Zugangsberechtigten zur Infrastruktur und zu den Leistungen auf der einen Seite. Auf der anderen Seite bedeutet es aber, dass die Zugangsberechtigten nicht bessere Bedingungen als in einem wettbewerblichen Umfeld beanspruchen können. Einerseits sind die legitimen Geschäftsinteressen der Betreiber der Infrastruktur zu berücksichtigen. Andererseits ist ein Missbrauch des strukturellen Ungleichgewichts zu vermeiden,

> vgl. VG Köln, Urteil vom 22.02.2019, Az. 18 K 11831/16, Rn. 126 (juris).

Bei der Erstellung von zugangsrelevanten Regelungen verfügen die regulierten Unternehmen generell über einen Gestaltungspielraum. Das Angemessenheitsprinzip stellt dabei eine von den Unternehmen zu beachtende Schranke dar, die jedoch nicht zu einer unverhältnismäßigen Einschränkung führen darf. Das gilt umso mehr, wenn regulierte Unternehmen Regelungen aufstellen, um damit ihnen obliegende Sicherheitspflichten zu erfüllen. Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahnbetriebs sind öffentliche Belange von besonderer Wichtigkeit. Vor diesem Hintergrund führt das eisenbahnrechtliche Angemessenheitsgebot regelmäßig nicht dazu, dass die regulierten Unternehmen bei der Erarbeitung von technischen Regelungen durch das Angemessenheitsgebot beschränkt werden, wenn zwei oder mehr Lösungen möglich sind, die die Zugangsberechtigten in vergleichbarer Weise belasten. Ein Verstoß gegen das Angemessenheitsgebot kann jedoch insbesondere dann vorliegen, wenn feststeht, dass Anforderungen nicht erforderlich waren und die Erfüllung dieser Anforderungen für die

Zugangsberechtigten eine hinreichende Erschwernis mit sich brächte, die über das in einem wettbewerblich geprägten Markt Übliche hinausgeht. Neben einem Vergleich der jeweiligen Anforderungen können dabei auch weitere Umstände herangezogen werden.

Vor diesem Hintergrund steht dem Interesse an einer reibungslosen Durchführung des Rangierbetriebes auf Seiten der Hinzugezogenen kein sachgerechtes Interesse der Betroffenen gegenüber, das die Einführung einer derart detaillierten Voranmeldungsregelung begründen könnte. Ein solches Interesse folgt insbesondere nicht aus Sicherheitserwägungen oder dem Interesse an einer ordnungsgemäßen Erfassung der durchgeführten Fahrten.

Die Hinzugezogene hat nachvollziehbar vorgetragen, dass sie beim Betrieb ihrer Wartungseinrichtung auf eine kurzfristige Nutzung des 50 m-Bereichs angewiesen sein kann, um Fahrzeuge innerhalb der Wartungseinrichtung von einem Gleis auf ein anderes umzusetzen. Festzuhalten ist dabei, dass die vorliegende Entscheidung ausschließlich die Nutzung des sog. 50 m-Bereichs der Betroffenen betrifft. In diesem Bereich grenzen die Infrastrukturen der Betroffenen und die Infrastruktur der Hinzugezogenen aneinander. Zum einen können sich im Rahmen von Reparaturarbeiten Umsetzerfordernisse teilweise erst aufgrund von kurzfristigen Erkenntnissen im Reparaturprozess selbst ergeben. Zum anderen ist auch an Fahrzeugbewegungen im Rahmen von Abnahmeprozessen zu denken, bei denen am Vortrag vor der Abnahme noch unklar ist, wie viele Umsetzbewegungen der Kunde verlangen wird. Darüber hinaus entsteht durch das detaillierte Anmeldeerfordernis auch ein gewisser administrativer Aufwand auf Seiten der Hinzugezogenen. Es besteht deshalb insgesamt ein Interesse der Hinzugezogenen daran, nicht bereits am Vortrag zur verbindlichen Anmeldung einer bestimmten Anzahl an Fahrten gezwungen zu werden.

Sicherheitserwägungen, die das Bedürfnis der Betroffenen nach einer verbindlichen detaillierten Voranmeldung begründen könnten, sind dagegen nicht ersichtlich. Die 50m-Infrastruktur der Betroffenen ist klein und vergleichsweise wenig frequentiert. Sie wird durch Rangierfahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h befahren. Nach dem geltenden Regelwerk erfolgt die Fahrt dabei „auf Sicht“, so dass ein Anhalten jederzeit innerhalb eines kurzen Bremswegs möglich ist. Zudem erfolgen die Nutzungen auch nur mit Blick auf die Wartungseinrichtung der Hinzugezogenen, d. h. es muss keine Koordination mit Fahrten stattfinden, die eine Quelle bzw. eine Senke bei einem anderen Anschließer an der Infrastruktur der Betroffenen haben. Insgesamt gilt das Prinzip der Eigenverantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens basierend auf § 4 Abs. 3 Satz 1 und 2 AEG.

Für eine Sicherheitsrelevanz der geforderten Anmeldungen spricht auch nicht ein von der Betroffenen geschilderter Vorfall [redacted] Denn bezogen auf die Nutzung des 50 m-Bereichs können konfligierende Rangierfahrten im Rahmen der Betriebsdurchführung auch vor Ort erkannt und vermieden werden.

Eine vorherige detaillierte Kenntnis der Betroffenen von den beabsichtigten Fahrten ist auch nicht zu Abrechnungszwecken erforderlich. Sofern denn einzelne Fahrten bepreist werden sollen, ist nicht ersichtlich, weshalb dafür nicht eine nachträgliche Meldung der durchgeführten Fahrten ausreichen sollte.

In der Gesamtschau überwiegt das Interesse der Hinzugezogen, von einer detaillierten Anmeldepflicht verschont zu werden, deutlich das Interesse der Betroffenen an einer vorherigen detaillierten Kenntnis der beabsichtigten Rangierfahrten. Dabei kann aus Sicht der Beschlusskammer durchaus in Frage gestellt werden, ob überhaupt ein beachtenswertes Interesse der Betroffenen an der vorherigen Kenntnis beabsichtigter Rangierfahrten besteht. Diese Frage

kann allerdings dahinstehen bleiben, da vorliegend nur die Verschärfungen der bisherigen Regelungen verfahrensgegenständlich sind und zudem die Hinzugezogene selbst die bisherigen Anmeldeerfordernisse als noch handhabbar einordnet. Die Verschärfungen stellen sich im tenorierten Umfang jedenfalls als unangemessen dar.

In einem wettbewerblichem Umfeld hätte die Betroffene die Regelungen nicht durchsetzen können. Vielmehr hätte die Hinzugezogene, stünden ihr mehrere Anbieter zur Auswahl, mit Abwanderung zu einem anderen Dienstleister gedroht, sodass es die Betroffene aus wettbewerblichem Druck bei zurückhaltenden Anmeldeerfordernissen belassen würde. Insoweit bestehen aus Sicht der Beschlusskammer Anhaltspunkte für ein strukturelles Ungleichgewicht: Solange die Hinzugezogene an der Nutzung des Standorts Kiel-Wik festhält, ist sie auf die Nutzung der Infrastruktur der Betroffenen angewiesen. [redacted] Dafür könnte sprechen, dass die Betroffene im Jahr 2026 mehrfach die NBS geändert hat, wobei Regelungen zum Teil auf wenige Monate befristet waren.

Im Einzelnen unangemessen sind sowohl die Streichung des bisherigen Satzes 2 der Ziffer 2.1.2 NBS-BT als auch die Einfügung des zweiten Satzteils des neuen Satz 2, da beide gleichermaßen eine Erschwernis des Anmeldeverhaltens bewirken. Dabei ist die nur teilweise Ablehnung der Einfügung rechtmäßig, weil die beabsichtigte Regelung insoweit teilbar ist. Der verbleibende Satzteil „Die Bestellung erfolgt mittels des jeweils gültigen ENV“ weist einen eigenständigen Bedeutungsgehalt auf. Die Beschlusskammer geht zudem derzeit davon aus, dass das Erfordernis eines Einzelnutzungsvertrags per se nicht gegen die eisenbahnrechtlichen Vorgaben verstößt. Die Ablehnung, die sich lediglich auf den folgenden Satzteil bezieht, entspricht auch den Interessen der Betroffenen, da an den Einzelnutzungsvertrag ein Entgelt geknüpft ist.

II.2.1.2 Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. b) und e) und Ziffern 7.2 und 12 NBS BT

Die Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. b) und e) sowie den Ziffern 7.2 und 12 NBS BT sind teilweise rechtswidrig. Soweit sie auf der Verpflichtung zur verbindlichen Voranmeldung aus Ziffer 2.1.2 lit. a) aufbauen, sind sie ebenfalls unangemessen. Im Übrigen kommt den Regelungen aber auch ohne die beabsichtigte Voranmeldungsverpflichtung ein Anwendungsbereich zu.

Die Regelung unter Ziffer 2.1.2 lit. b) betrifft den Inhalt der Zuweisung. Die Regelung baut inhaltlich auf dem Konzept einer detaillierten und verbindlichen Voranmeldung auf, die Nutzungstag, Zeitfenster, Nutzungszweck, die genaue Bezeichnung der Fahrzeuge des ausführenden Eisenbahnunternehmens sowie die verbindlich bestellte Anzahl der Rangierfahrten zu enthalten hat. Das Voranmeldekonzept, das eine verbindliche Voranmeldung bezüglich Fahrzeug und Anzahl der Fahrten von den Zugangsberechtigten fordert, ist aus den oben genannten Gründen rechtswidrig. Daraus folgt, dass die Änderung unter Ziffer lit. b) insoweit ebenfalls abzulehnen ist. Im tenorierten Umfang kommt der Änderung kein sachgerechter Anwendungsbereich zu.

Die Regelung unter Ziffer 2.1.2 lit. e) betrifft den Fall, dass sich im Laufe eines Zeitfensters ein Mehrbedarf an Rangierfahrten herausstellt. Für diesen speziellen Fall sieht die beabsichtigte Fassung der Ziffer 2.1.2 lit. e) eine eigene Regelung zur Nachmeldung vor. Das ist nötig, wenn zuvor eine verbindliche Anzahl angemeldet werden musste.

Auch ohne eine verbindliche Detailvoranmeldung behält ein Teil der beabsichtigten Änderung noch einen angemessenen Anwendungsbereich. Soweit die Änderung nicht abgelehnt wird, lautet sie:

„Ergibt sich erst während des zugewiesenen Zeitfensters ein Bedarf an zusätzlichen Rangierfahrten, dürfen diese innerhalb desselben Zeitfensters durchgeführt werden.“

Damit greift der Satz das Grundprinzip der Ziffer 2.1.2 lit. a) in der ursprünglichen Fassung wieder auf, wonach infolge von betrieblichen Notwendigkeiten auch kurzfristig mehr Rangierfahrten durchgeführt werden können. Dies ist folgerichtig, wenn man zugrunde legt, dass nach dem zu Ziffer 2.1.2 lit. a) gesagten, eine genaue Anzahl an Rangierfahrten nicht vorab angemeldet werden muss. Diese können sodann nach Ziffer 2.1.2. lit. c) nachgemeldet werden. Einer speziellen Regelung, wie sie die beabsichtigte Fassung von Ziffer 2.1.2 lit. e) vorsieht, bedarf es unter diesen Umständen nicht.

Schließlich sind auch die Einfügungen unter den Ziffern 7.2 und 12 NBS BT abzulehnen, soweit diese ebenso auf verbindlich bestellte und zugewiesene Rangierfahrten abstellen. Da nur jeweils der entsprechende Satzteil „verbindlich bestellter und zugewiesener“ gestrichen wird, verbleiben Bestimmungen mit eigenständigem Regelungsgehalt, die der Betroffenen die Erhebung eines Entgelts je Rangierfahrt ermöglichen. Hinsichtlich der Rechtswidrigkeit der verbindlichen Bestellung gelten die vorstehenden Erwägungen.

II.2.1.3 Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. c) und d) NBS BT

Die Änderungen unter Ziffer 2.1.2 lit. c) und d) NBS BT sind in ihrer Gesamtheit rechtswidrig. Sie beruhen auf der Verpflichtung zur verbindlichen und detaillierten Voranmeldung im Sinne der beabsichtigten Fassung der Ziffer 2.1.2 lit. a) NBS BT. Sie haben daneben keinen Anwendungsbereich und sind demzufolge ebenfalls unangemessen.

Die Regelung unter Ziffer 2.1.2 lit. c) betrifft den Fall, der Nachmeldung von Rangierfahrten, die von der ursprünglich verbindlich angemeldeten Anzahl abweichen.

Die Regelung unter Ziffer 2.1.2 lit. d) betrifft den Fall, dass von einer Voranmeldung im Hinblick auf die Anzahl der durchzuführenden Rangierfahrten vor Beginn des Zeitfensters abgewichen wird.

Beide Regelungen setzen voraus, dass eine verbindliche Voranmeldung der Fahrtenanzahl vorschrieben ist. Ohne eine derartige Verpflichtung aus Ziffer 2.1.2 lit. a) verlieren die beabsichtigten Änderungen ihren Anwendungsbereich.

II.2.1.4 Änderungen in der Entgeltliste

Die beabsichtigten Änderungen in der Entgeltliste der Betroffenen werden in dem aus dem Tenor zu 2. ersichtlichen Umfang abgelehnt. Es handelt sich hierbei zumeist um Folgeablehnungen angesichts der im Tenor zu 1. ausgesprochenen Ablehnungen von beabsichtigten Änderungen unter Ziffer 2.1.2 NBS-BT.

Ohne die vorliegenden Ablehnungen würden in der Entgeltliste Bestimmungen und Entgelthöhen verbleiben, die keine Grundlage in den NBS mehr fänden. Hierin läge ein Verstoß gegen das aus § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG folgende Gebot der Angemessenheit und Transparenz. Zudem stünde die Gestaltung der Entgeltliste ohne die im Tenor zu 2. ausgesprochenen Ablehnungen nicht im Einklang mit der Vorgabe, dass die Nutzungsbedingungen und die Entgeltliste ein in sich stimmiges Regelwerk bilden müssen, wie sich aus der Vorgabe des § 34 Abs. 2 Satz 2 ERegG schließen lässt. Danach muss der Betreiber einer Serviceeinrichtung dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich berechneten Entgelte den in den Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen

entsprechen. Die Ablehnung bestimmter Klauseln in der Entgeltliste dient daher zur Herstellung von Kongruenz zwischen den Nutzungsbedingungen und der Entgeltliste.

Dabei kann es dahin stehen, inwieweit einige der in der Entgeltliste verorteten, von einer Ablehnung betroffenen Regelungen eigentlich nur bestimmte unter 2.1.2 NBS-BT angedachte Regelungen wiederholen und daher als Zugangsregelung zu qualifizieren sind. Denn selbst wenn man zu dieser Einordnung gelangte, würden sich die Regelungen als nicht vereinbar mit § 10 Abs. 3 ERegG erweisen.

II.2.1.4.1 Ziffer 3.1 Entgeltliste

Soweit die Betroffene beabsichtigt, unter Ziffer 3.1 Entgeltliste den neuen Satz 1 mit dem Wortlaut „Für jede verbindlich bestellte und zugewiesene Rangierfahrt im Rangierbereich Uferstrasse links (auch im 50m-Bereich) wird ein reguläres Nutzungsentgelt gem. obiger Tabelle je Rangierfahrt erhoben“ einzufügen, wird die Änderung insoweit abgelehnt, als der Satz die Wörter „verbindlich bestellte und zugewiesene“ enthält (Tenorziffer 2. a.). Es verbleibt der Satz: „Für jede Rangierfahrt im Rangierbereich Uferstrasse links (auch im 50m-Bereich) wird ein reguläres Nutzungsentgelt gem. obiger Tabelle je Rangierfahrt erhoben.“

Des Weiteren wird die Einfügung der unter Ziffer 3.1 Entgeltliste auf Satz 1 folgenden Sätze „Die nach Ziffer 2.1.2 NBS-BT verbindlich bestellte und von der DWK zugewiesene Anzahl ist die Abrechnungsmenge“ sowie „Eine geringere tatsächliche Nutzung führt nur dann zu einer Reduzierung der Abrechnungsmenge, wenn die Bestellmenge vor Beginn des zugewiesenen Zeitfensters nach Ziffer 6.2 wirksam geändert oder vollständig storniert wurde“ abgelehnt (Tenorziffer 2. b.).

Dem Interesse der Antragstellerin, ein Rangierentgelt in Höhe von 283 EUR (vgl. Tabelle unter Ziffer 3.1 Entgeltliste) einzuführen, wird damit Rechnung getragen. Ziffer 3.1 Satz 1 Entgeltliste verbleibt nämlich ein eigenständigen Bedeutungsgehalt; lediglich die mit Ziffer 2.1.2 lit. a) beabsichtigte, ebenfalls abgelehnte Einführung der Pflicht zur verbindlichen Vorab-Anmeldung jeder einzelner Rangierfahrt wird kongruent auch in der Entgeltliste gestrichen.

Dabei hat die Bundesnetzagentur auch erwogen, die Einführung des Rangierentgelts an sich abzulehnen. [redacted] Insoweit könne, so die Aussage in der zweiten Anhörung, das zur Einführung beabsichtigte Rangierentgelt in Höhe von 283 EUR in Frage gestellt werden. Es sei zweifelhaft, ob insbesondere diejenigen Kosten, [redacted] berücksichtigungsfähig seien. Auch die Hinzugezogene hat sich hierzu kritisch positioniert, während die Betroffene die Berücksichtigung entsprechender Kosten in ihren Antworten auf die erste und zweite Anhörung verteidigt.

Die Bundesnetzagentur hat dennoch aus Ermessensgründen auf eine Ablehnung verzichtet, weil eine finale Beurteilung in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich war (vgl. hierzu die Erwägungen unter III).

II.2.1.4.2 Ziffer 5.1 Entgeltliste

Soweit die Betroffene beabsichtigt, unter Ziffer 5.1 Satz 1 Entgeltliste den Satz „Eine unbefugte Nutzung liegt vor, wenn Eisenbahninfrastruktur

a) ohne die für die konkrete Nutzung erforderliche vertragliche Grundlage,

b) ohne die nach den Nutzungsbedingungen erforderliche verbindliche Bestellung oder ohne wirksame Zuweisung,

c) außerhalb des zugewiesenen Zeitraums oder räumlichen Bereichs,

d) entgegen dem angemeldeten oder zugewiesenen Nutzungszweck oder

e) über die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl von Rangierfahrten hinaus, ohne nach Ziffer 6.2 fristgerecht als zusätzliche Rangierfahrt nachgemeldet zu werden, genutzt wird“

einzuführen, wird die Änderung insoweit abgelehnt, als unter lit. b das Wort „verbindliche“ enthalten ist (Tenorziffer 2. c.), als unter lit. e) die Wörter „verbindlich bestellte und“ enthalten sind und als ebenfalls unter lit. e) die Wörter „nach Ziffer 6.2 fristgerecht als zusätzliche Rangierfahrt“ enthalten sind (Tenorziffer 2. d).

Es verbleibt die folgende Formulierung:

„Eine unbefugte Nutzung liegt vor, wenn Eisenbahninfrastruktur

a) ohne die für die konkrete Nutzung erforderliche vertragliche Grundlage,

b) ohne die nach den Nutzungsbedingungen erforderliche Bestellung oder ohne wirksame Zuweisung,

c) außerhalb des zugewiesenen Zeitraums oder räumlichen Bereichs,

d) entgegen dem angemeldeten oder zugewiesenen Nutzungszweck oder

e) über die zugewiesene Anzahl von Rangierfahrten hinaus, ohne nachgemeldet zu werden, genutzt wird.“

Der Betroffenen bleibt auf diese Weise die Möglichkeit erhalten, nicht korrekt an- oder nachgemeldete Nutzungen als unbefugte Nutzung zu deklarieren und mit einem zusätzlichen Entgelt zu belegen. Hinsichtlich des für eine Rangierfahrt vorgesehen Entgelts ist das in der Tabelle unter Ziffer 5.1 Entgeltliste ausgewiesene Entgelt in Höhe von 100 % des regulären Entgelts (also letztlich 283 EUR + 283 EUR = 566 EUR) trotz der Ablehnung zu entrichten, sofern die sich infolge der Ablehnung ergebenden Regelungen zum Anmelde- und Nachmeldeprozedere nicht eingehalten werden.

Die Entgelte für unbefugte Nutzungen sind, soweit sie insbesondere das Rangieren im sogenannten 50 m-Bereich seit dem 04.03.2026 betreffen, Gegenstand einer laufenden Beschwerde der Hinzugezogenen, die im Verfahren BK10-26-0181_E behandelt wird. Ohne dem Ergebnis des Beschwerdeverfahrens vorzugreifen, bestehen jedenfalls mit Blick auf die ab 05.11.2026 beabsichtigte Entgelthöhe keine sich derart aufdrängenden Bedenken, dass eine unmittelbare Beanstandung in Form einer Ablehnung notwendig würde. Ablehnungen einzelner Satzteile müssen dennoch ausgesprochen werden, weil ansonsten unter Ziffer 5.1 Entgeltliste indirekt weiterhin Regelungen statuiert würden, die zuvor unter Ziffer 2.1.2 NBS-BT abgelehnt worden sind.

Des Weiteren wird die beabsichtigte Änderung insoweit abgelehnt, als in dem letzten Satz die Wörter „erst während des zugewiesenen Zeitfensters erforderlich werden und nach Ziffer 6.2 unverzüglich nach Ende des Zeitfensters, spätestens zwölf Stunden nach dessen Ende“ einschließlich des folgenden Kommas enthalten sind (Tenorziffer 2. e.). Es verbleibt der Satz: „Zusätzliche Rangierfahrten, die vollständig und richtig nachgemeldet werden, gelten allein wegen der Überschreitung der ursprünglich bestellten Anzahl nicht als unbefugte Nutzung.“

Auf diese Weise wird klargestellt, dass eine Einhaltung des An- bzw. Nachmeldeerfordernisses gemäß Ziffer 2.1.2 NBS-BT nicht zu einem zusätzlichen Entgelt für eine unbefugte Nutzung führt.

Die unter Ziffer 5.1 Entgeltliste so verbleibenden Sätze ohne die gestrichenen Satzteile weisen einen eigenständigen Bedeutungsgehalt auf. Ablehnungen erfolgen nur als Folge der bezüglich Ziffer 2.1.2 NBS-BT ausgesprochenen Ablehnungen. Insoweit wird Konsistenz zu den Ablehnungen unter Tenorziffer 1. hergestellt.

II.2.1.4.3 Ziffer 5.2 Entgeltliste

Soweit die Betroffene beabsichtigt, unter Ziffer 5.2 Satz 1 Entgeltliste den Satz „Das reguläre Nutzungsentgelt für die verbindlich bestellte und zugewiesene beziehungsweise tatsächlich unbefugt in Anspruch genommene Leistung bleibt geschuldet“ einzuführen, wird die Änderung insoweit abgelehnt, als dort die Wörter „verbindlich bestellte und zugewiesene beziehungsweise“ enthalten sind (Tenorziffer 2. f.). Es verbleibt der Satz: „Das reguläre Nutzungsentgelt für die tatsächlich unbefugt in Anspruch genommene Leistung bleibt geschuldet“.

Dem Satz wohnt auch nach der Streichung der benannten Wörter ein eigenständiger Bedeutungsgehalt inne. Die Streichung stellt wiederum eine Folgeablehnung der zu Ziffer 2.1.2 NBS-BT ausgesprochenen Ablehnungen dar.

II.2.1.4.4 Ziffer 5.4 Entgeltliste

Soweit die Betroffene beabsichtigt, unter Ziffer 5.4 Satz 2 Entgeltliste den Satz „Dies gilt insbesondere für jede Rangierfahrt, die ohne verbindliche Bestellung und Zuweisung durchgeführt wird, die außerhalb des zugewiesenen Zeitfensters oder Nutzungszwecks durchgeführt wird oder mit der die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl überschritten wird, ohne dass die zusätzliche Rangierfahrt nach Ziffer 6.2 fristgerecht nachgemeldet wird“ einzuführen, wird die Änderung insoweit abgelehnt, als darin der Satzteil „ohne verbindliche Bestellung und Zuweisung durchgeführt wird, die“, der Satzteil „oder mit der die verbindlich bestellte und zugewiesene Anzahl überschritten wird“ sowie der Satzteil „nach Ziffer 6.2“ enthalten sind (Tenorziffer 2. g.). Es verbleibt der Satz: „Dies gilt insbesondere für jede Rangierfahrt, die außerhalb des zugewiesenen Zeitfensters oder Nutzungszwecks durchgeführt wird, ohne dass die zusätzliche Rangierfahrt fristgerecht nachgemeldet wird.“

Der verbleibende Satz enthält trotz der Streichungen einen Bedeutungsgehalt, der den Interessen der Betroffenen weitestmöglich gerecht wird. Denn selbst unter Ablehnung der verschärften Anmeldeerfordernisse unter Ziffer 2.1.2 NBS-BT muss die Betroffene die Möglichkeit haben, Verstöße gegen das geltende An- und Nachmeldeprozedere mit einem erhöhten Entgelt zu sanktionieren. Zu beachten ist jedoch die Möglichkeit zur Nachmeldung der genauen Anzahl der Rangierfahrten innerhalb von 73 Stunden. Die Ablehnung dient der Sicherstellung, dass eine Einhaltung der Nachmeldefrist kein erhöhtes Entgelt auslöst. Da Ziffer 6.2 Entgeltliste gesamthaft abgelehnt wird, ist der hier vorhandene Verweis darauf ebenfalls zu entfernen.

II.2.1.4.5 Ziffer 5.6 Entgeltliste

Die beabsichtigte Einfügung von Ziffer 5.6 Entgeltliste wird abgelehnt (Tenorziffer 2. h.).

Die beabsichtigten Regelungen unter Ziffer 5.6 Entgeltliste für „unterlassene, unvollständige, unrichtige oder verspätete Nachmeldung“ erweisen sich als intransparent und unangemessen, weil sie zusätzliche Bedingungen für Nachmeldungen sowie ein zusätzliches Entgelt in Höhe von 200 EUR statuieren, obwohl bereits unter Ziffer 2.1.2 NBS-BT ausreichende Regelungen

zur Anmeldung der Rangierfahrten enthalten und überdies unter Ziffer 3.1 Entgeltliste zusätzliche Entgelte für die Nichteinhaltung der An- und Nachmeldeerfordernisse festgelegt sind.

Für die beabsichtigten Regelungen unter Ziffer 5.6 und das Entgelt von 200 EUR besteht angesichts der sonstigen Bedingungen – auch unter Berücksichtigung der Ablehnungen – kein Raum mehr. Denn soweit Nutzer das An- und Nachmeldeprozedere, das sich aus der nunmehr geltenden Regelung der Ziffer 2.1.2 NBS-BT ergibt, korrekt befolgen, besteht kein Bedarf für spezifische Entgeltregelungen. Soweit Nutzer dagegen die Nachmeldung unterlassen oder nicht innerhalb der Frist von 73 Stunden durchführen, kommt Ziffer 5.1 Entgeltliste – auch in der nunmehr durch die vorgenannten Ablehnungen leicht gekürzten Fassung – zur Anwendung. Den Interessen der Betroffenen wird durch Ziffer 5.1 Entgeltliste ausreichend Rechnung getragen. Die zusätzliche Erhebung eines Entgelts von 200 EUR würde insoweit auch zu einer unangemessenen Doppelsanktionierung führen. Eine unzureichend nachgemeldete Rangierfahrt löst bereits ein Entgelt von 566 EUR (reguläres Entgelt von 283 EUR + 100 % zusätzliches Entgelt nach Ziffer 5.1 Entgeltliste) aus.

II.2.1.4.6 Ziffer 6.2 Entgeltliste

Die beabsichtigte Einfügung von Ziffer 6.2 Entgeltliste wird abgelehnt (Tenorziffer 2. i.).

Die in der dort vorgesehenen Tabelle enthaltenen Entgeltpositionen kämen allesamt nur zum Tragen, wenn das verschärfte An- und Nachmeldeprozedere unter Ziffer 2.1.2 NBS-BT in Kraft getreten wäre. Da die Verschärfungen abgelehnt werden, müssen die in der Entgeltliste beabsichtigten Entgelte für Stornierungen, Änderungsmeldungen und Nachmeldungen ebenfalls abgelehnt werden, damit die Betroffene nicht in die Lage versetzt wird, die verschärften Bedingungen doch noch auf Umwegen durch neue Entgelte durchzusetzen.

Dabei gilt wie schon bezogen auf die beabsichtigten Regelungen unter Ziffer 5.6 Entgeltliste, dass der Betroffenen mit Ziffer 2.1.2 NBS-BT und den bei Verstößen aus Ziffer 5.1 Entgeltliste folgenden Zusatzentgelten ausreichend Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Nutzer zur Einhaltung des Anmeldeerfordernisses anzuhalten. Da es nach Überzeugung der Bundesnetzagentur nicht erforderlich ist, sämtliche Rangierbewegungen vorab verbindlich in genauer Zahl anzumelden, erweisen sich auch die in Zusammenhang mit Änderungen oder Stornierungen bezüglich dieser Anzahl geplanten Nutzungsentgelte als unangemessen. Der Betroffenen entsteht kein entsprechender Verwaltungsaufwand; sie muss lediglich die (nachgemeldeten) tatsächlichen Nutzungen erfassen und abrechnen. Hierzu dient das reguläre Rangierentgelt von 283 EUR. Weitere Einnahmen stehen ihr angesichts der an den Kosten zu orientierenden Entgeltbemessung (§ 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ERegG) nicht zu.



II.2.1.4.7 Ziffer 8. Entgeltliste

Soweit die Betroffene beabsichtigt, unter Ziffer 8. Entgeltliste den Satz „Ausgenommen können Rangierfahrten sein, die in der SE KN landseitig zwischen dem Anschluss der Werksbahn Voith und den Gleisanlagen der DWK im Bereich von 50 Metern auf den Gleisanlagen der DWK stattfinden (vgl. NBS BT Ziffer 2.1.2)“ zu streichen und durch den Satz „Rangierfahrten im Rangierbereich Uferstraße links (50m-Bereich) sind nach Maßgabe der Ziffer 2.1.2 NBS-BT spätestens am Vortag mittels ENV verbindlich zu bestellen; dabei ist die Anzahl der

Rangierfahrten verbindlich anzugeben“ zu ersetzen, wird diese Änderung abgelehnt (Tenorziffer 2. j.). Der erstgenannte Satz bleibt somit erhalten.

Im Wesentlichen gibt die Betroffene mit dieser Änderung nur die ohnehin an anderer Stelle (insbesondere Ziffer 2.1.2 NBS-BT) verortete Verschärfung wider, indem Rangierfahrten vorab verbindlich angemeldet werden sollen. Diese Verschärfung erweist sich als unangemessen und ist daher abzulehnen. Der verbleibende Satz erweist sich als zutreffend, da für die Rangierfahrten die Möglichkeit zur Nachmeldung erhalten bleibt.

II.2.2 Ermessen

Nach § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG kommt der Regulierungsbehörde ein Ermessen für die Entscheidung darüber zu, die Änderungen abzulehnen, soweit die beabsichtigten Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen.

Gemäß § 40 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) hat die Behörde ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der gesetzlichen Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. Danach muss die zu treffende Entscheidung ihre Rechtfertigung in den Zwecken des Gesetzes und der vom Gesetzgeber gewollten Ordnung der Materie finden. Bei der Betätigung ihres Ermessens ist die Behörde verpflichtet, alle einschlägigen Tatsachen und sonstigen Gesichtspunkte mit dem ihnen bei objektiver Betrachtung zukommenden Gewicht in Ansatz zu bringen und abzuwägen.

Die Beschlusskammer hat nach Überprüfung die Änderungen der NBS im tenorierten Umfang abgelehnt. Diese Entscheidung ist rechtmäßig und insbesondere verhältnismäßig. Namentlich ist sie geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne, also angemessen. Soweit sich die Ablehnung nur auf Teile der beabsichtigten Änderungen bezieht, hat die Beschlusskammer die Teilbarkeit der beabsichtigten Änderungen bejaht und im Zusammenhang mit der Unangemessenheit begründet.

Durch die Entscheidung wird dem Zweck der Ermächtigungsgrundlage, namentlich der Rechtsdurchsetzung und der Einhaltung des Eisenbahnregulierungsrechts, im erforderlichen Umfang Rechnung getragen.

Vorliegend verfolgt die Beschlusskammer mit der Entscheidung die Ziele der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten (§ 3 Nr. 2 ERegG) sowie die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur (§ 3 Nr. 5 ERegG). Es geht im Interesse der Zugangsberechtigten darum, eine effektive und praxistaugliche Nutzung der Infrastruktur der Betroffenen zu gewährleisten. Namentlich geht es darum, einen brauchbaren Mechanismus zu etablieren, unter dem Zugangsberechtigte ihre Fahrten auf der Infrastruktur durchführen können, während der Betroffenen gleichzeitig eine sachgerechte Abrechnung der Nutzung ermöglicht wird. Der notwendige Austausch von Informationen zur Organisation des Infrastrukturbetriebes soll nicht übermäßig erschwert werden. Zur Erreichung dieses Ausgleichs ist die Entscheidung der Beschlusskammer geeignet. Mit den nicht abgelehnten Änderungen verbleibt ein Regelungskonstrukt, welches Zugangsberechtigten die nötige Flexibilität bei der An- und Nachmeldung von Fahrten einräumt, während die Betroffene ihre Infrastruktur zuverlässig überwachen kann und hinreichende Kenntnis über die Nutzungen erhält.

Gleich geeignete aber weniger eingriffsintensive Maßnahmen sind nicht ersichtlich, wodurch die Entscheidung auch erforderlich ist. Insbesondere lassen sich die beabsichtigten

Änderungen nur in dem angegebenen Maße aufrechterhalten, weil ihnen nur insoweit noch ein kohärenter Anwendungsbereich zukommt.

Zudem ist die Entscheidung auch angemessen und damit verhältnismäßig im engeren Sinne. Die Prüfung der Angemessenheit beinhaltet eine Abwägung der Interessen der Betroffenen und der Nutzer, zu denen auch die Hinzugezogene gehört, vor dem Hintergrund des vorliegenden Einzelfalls. Diese Abwägung spricht im Ergebnis für die Entscheidung der Beschlusskammer.

III. Hinweise

Nachrichtlich, d. h. ohne Regelungswillen im Sinne von § 35 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) weist die Beschlusskammer darauf hin, dass sie der Forderung der Hinzugezogenen nach Ablehnung weiterer Änderungen bzw. Ungültigerklärung bestehender Regelungen nicht gefolgt ist. Es ist bezüglich der sonstigen Regelungen noch nicht hinreichend gefestigt von einem Eisenbahnrechtsverstoß auszugehen, obschon der Vortrag der Hinzugezogenen zumindest im Ansatz dazu geeignet erscheint, Zweifel an der Eisenbahnrechtskonformität zu wecken.

Dies betrifft mehrere Gesichtspunkte, die die Hinzugezogene in ihrem Schriftsatz vom 16.10.2026 aufgeworfen hat. So hat die Hinzugezogene parallel zum bestehenden Beschwerdeverfahren mit dem Geschäftszeichen BK10-26-0181_E, das sich auf die bisherige Regelung richtet, auch die Höhe des nunmehr ab 05.11.2026 beabsichtigten Entgelts für unangemeldete Nutzungen kritisiert. Die Bundesnetzagentur behält sich insoweit eine weitere Prüfung vor. Nach bisheriger Einschätzung könnte das ab dem 05.11.2026 geltende Entgelt aber zumindest für die Zukunft eine tragfähige Lösung darstellen. Darüber hinaus hat die Hinzugezogene einzelne Bestimmungen unter Ziffer 5.7 Entgeltliste als unangemessen eingeordnet, weil die Betroffene aus ihrer Sicht unsachgemäß in das Verhältnis zwischen der Hinzugezogenen als Vertragspartner und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche das Werk der Hinzugezogenen nutzten, eingreife. Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur ist aber ein Eisenbahnrechtsverstoß nicht unmittelbar ersichtlich, wohingegen die Hinzugezogene bei tatsächlich behindernder Anwendung der Bestimmungen im Einzelfall ein Recht auf Beschwerde bei der Bundesnetzagentur hat.

Ähnlich verhält es sich auch mit den von der Hinzugezogenen beanstandeten Entgelthöhen. Zwar hegt die Bundesnetzagentur durchaus Zweifel, ob die Betroffene tatsächlich nur anerkennungsfähige Kosten in der Entgeltkalkulation berücksichtigt hat. [redacted] Der Hinzugezogenen steht jedoch auch im Nachhinein ein Beschwerderecht für in der Vergangenheit entrichtete Entgelte zu,

> vgl. EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Rs. C-582/22, Rn. 48 ff.

Weitergehende Überprüfungen der NBS und der Entgeltregelungen sind vor diesem Hintergrund nicht ausgeschlossen.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender	Beisitzer	Beisitzer
Dr. Geers	Krick	Dr. Leupold