



- Beschlusskammer 6 -

**Beschluss**

Az: BK6-14-179

In dem Besonderen Missbrauchsverfahren der

ITL Eisenbahngesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden,

- Antragstellerin zu 1. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

Rail4Captrain GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Königswall 21, 44137 Dortmund

- Antragstellerin zu 2. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

TX Logistik AG, vertreten durch den Vorstand,  
Junkersring 33, 53844 Troisdorf

- Antragstellerin zu 3. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

boxXpress.de GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Channel 3, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg,

- Antragstellerin zu 4. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

zur Überprüfung des Verhaltens der

DB Energie GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung, Pfarrer-Perabo-Platz 2, 60326  
Frankfurt am Main

**- Betroffene -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Beiten Burkhardt, Kurfürstenstraße 72-74,  
10787 Berlin

Weitere Beteiligte:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V., vertreten durch den Vorstand,  
Friedrichstraße 186, 10117 Berlin,

**- Beigeladene zu 1. -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

Captrain Deutschland GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Königswall 21, 44137 Dortmund,

**- Beigeladene zu 2. -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

SBB Cargo International AG, vertreten durch den Vorstand,  
Riggenbachstraße 6, CH-4600 Olten/Schweiz,

**- Beigeladene zu 3. -**

agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, vertreten durch die agilis Verwaltungsgesellschaft  
mbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,  
Galgenbergstraße 2a, 93053 Regensburg

**- Beigeladene zu 4. -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

cantus Verkehrsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Königstor 1a, 34117 Kassel,

- Beigeladene zu 5. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, vertreten durch die NBE nordbahn  
Eisenbahn-Verwaltungsgesellschaft mbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,  
Rudolf-Diesel-Straße 2, 24568 Kaltenkirchen

- Beigeladene zu 6. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Möllendorffstraße 49, 10367 Berlin

- Beigeladene zu 7. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

SBB Cargo Deutschland GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Schifferstraße 166, 47059 Duisburg

- Beigeladene zu 8. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

Keolis Deutschland GmbH & Co. KG, vertreten durch die Keolis Deutschland  
Verwaltungsgesellschaft mbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,  
Immermannstraße 65c, 40210 Düsseldorf

- Beigeladene zu 9. -

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

National Express Rail GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Maximinenstraße 6, 50668 Köln,

**- Beilgeladene zu 10. -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Orth Kluth, Friedrichstraße 186, 10117 Berlin

Stadtwerke Tübingen GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,  
Eisenhutstraße 6, 72072 Tübingen

**- Beilgeladene zu 11. -**

Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Becker Büttner Held, Magazinstraße 15-16,  
10179 Berlin

wegen:            Bedingungen für die Gewährung von Netzzugang zum Bahnstromnetz

hat die Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation,  
Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn, gesetzlich vertreten durch ihren Präsidenten  
Jochen Homann,

auf die öffentliche mündliche Verhandlung vom 20.10.2015

durch den Vorsitzenden Christian Mielke,  
den Beisitzer Andreas Fixel  
und den Beisitzer Jens Lück

am 07.03.2016 beschlossen:

1. Die Betroffene wird verpflichtet, im Rahmen der Gewährung von Netzzugang zu ihrem Bahnstromnetz spätestens ab dem 01.05.2016 den Nutzern von Triebfahrzeugeinheiten zu ermöglichen,
  - a) die Zuordnung einer technischen Entnahmestelle zu einer virtuellen Entnahmestelle im Sinne der Ziffer 4.1.1. des derzeit geltenden „Netzanschlussnutzungsvertrags für virtuelle Entnahmestellen“, Stand 7/2015, auch dann durchzuführen, wenn sich das betreffende Triebfahrzeug vor und/oder nach der kurzfristigen Zuordnung zur virtuellen Entnahmestelle des in der Drittbeförderung befindlichen Nutzers in der Beförderung durch die Betroffene selbst befand bzw. befinden wird,
  - b) Triebfahrzeuge mit beliebigen Anfangszeiten einmal pro Tag einer virtuellen Entnahmestelle zuzuordnen, sowie
  - c) die Meldung für die Zuordnung einer technischen Entnahmestelle zu einer virtuellen Entnahmestelle im Sinne der Ziffer 4.1.1. des derzeit geltenden „Netzanschlussnutzungsvertrags für virtuelle Entnahmestellen“, Stand 7/2015, sowie in den von vorstehenden Ziffern a) und b) erfassten Fällen auch noch bis zum Ablauf des auf den jeweiligen Liefertag folgenden Werktages (Werktagsdefinition gemäß der Festlegung BK6-06-009 – GPKE) vornehmen zu können.
2. Die Betroffene wird verpflichtet, im Rahmen der Gewährung von Netzzugang zu ihrem Bahnstromnetz spätestens ab dem 15.03.2016 die Anforderung von Traktionsleistungsparametern gegenüber den Nutzern von Triebfahrzeugeinheiten im Sinne der Ziffer 4.4. des derzeit geltenden „Netzanschlussnutzungsvertrags für virtuelle Entnahmestellen“, Stand 7/2015, auf folgende Fallgruppen zu beschränken:
  - a) Grenzübertreite,
  - b) Notwendigkeit der Bildung von Ersatzwerten aufgrund der Nichtverfügbarkeit von korrekten Messergebnissen; im Fall der Nichterreichbarkeit einer Messeinrichtung darf von einer Nichtverfügbarkeit im vorstehenden Sinne nur dann ausgegangen werden, wenn auch nach dem dritten Ausleseversuch durch die Betroffene keine Verbindung hergestellt werden konnte bzw. keine korrekten Messwerte ausgelesen werden konnten, sowie
  - c) Durchführung einzelner Stichprobenkontrollen durch die Betroffene.

3. Der Betroffenen wird für den Fall, dass sie den Verpflichtungen gemäß den Tenorziffern zu 1. und 2. nicht fristgerecht nachkommt, ein Zwangsgeld in Höhe von 500.000,00 EUR angedroht.
4. Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.
5. Eine Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.

## **G r ü n d e**

### **A.**

#### **I.**

Die Beteiligten streiten im vorliegenden Besonderen Missbrauchsverfahren über die Modalitäten, unter denen die Betroffene, Betreiberin eines bundesweiten Bahnstromnetzes und zugleich Lieferantin für die Versorgung mit Bahnstrom, den Nutzern von Triebfahrzeugen und deren Stromlieferanten die Durchleitung von Fahrstrom durch ihr Elektrizitätsversorgungsnetz zu ermöglichen hat.

1. Mit Beschluss vom 09.11.2010 (EnVR 1/10) hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie nach Maßgabe des § 3a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) dem Energiewirtschaftsrecht unterfällt, da diesbezüglich keine vorrangigen Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz existieren. Ausdrücklich jedenfalls für den Bereich der Anreizregulierung hat der BGH hierbei zudem klargestellt, dass die Besonderheiten des Bahnstromnetzes angemessen zu berücksichtigen sind.

In Umsetzung dieser Entscheidung hat die Betroffene im Jahr 2011 unter Heranziehung externer Gutachter ein Bahnstromzugangsmodell erarbeitet, welches auf den im allgemeinen Strommarkt etablierten Prozessregimen (GPKE, MaBiS) aufsetzt. Es wurde nach eigenständiger Anhörung der Marktpartner durch die Betroffene im Dezember 2012 final als so genanntes „Zielmodell“ veröffentlicht. Nach der damaligen Zeitplanung des Schlussdokumentes war für die Umsetzung des Zielmodells eine Projektlaufzeit von drei Jahren veranschlagt, was nach damaligem Stand dem Jahresende 2015 entsprochen hätte.

2. Parallel zur Erarbeitung des vorstehend beschriebenen Zielmodells kam es im Sommer 2012 zur Einleitung eines Kartellverfahrens der EU-Kommission (Az.: COMP/AT.39678/Deutsche

Bahn I, COMP/AT.39731/Deutsche Bahn II sowie COMP/AT.39915/Deutsche Bahn III) gegen die Betroffene, ihren Mutterkonzern sowie gegen weitere Schwesterunternehmen der Betroffenen. Dabei wurde unter anderem dem Verdacht nachgegangen, die Betroffene wende beim Bahnstrom ein wettbewerbswidriges Preissystem an.

Im Verlauf dieses Verfahrens hat sich die Betroffene im Jahr 2013 gegenüber der EU-Kommission unter anderem dazu verpflichtet, zeitnah einen Zugang für dritte Lieferanten zum Bahnstromnetz zur Verfügung zu stellen. Dieses (nachfolgend als „Übergangsmodell“ bezeichnete) Zugangsmodell wird von der Betroffenen seit dem 01.07.2014 angewendet. Nach eigenen Angaben arbeitet die Betroffene im Hintergrund parallel an der Umsetzung des ursprünglichen Zielmodells und stellt für dessen Fertigstellung mittlerweile das Jahr 2018 in Aussicht.

Im Vergleich zum Zielmodell weist das Übergangsmodell im Funktionsumfang verschiedene Einschränkungen auf, namentlich bei der Möglichkeit zur Nutzung des Loktauschs.

So entspricht es üblicher Praxis von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EiVU), dass Triebfahrzeuge („Loks“) gegenseitig zwischen Unternehmen ausgeliehen werden, um deren Auslastung zu erhöhen und zeit- und kostenaufwändige Anfahrten eigener Loks von entfernten Standorten zu vermeiden. Gegenseitige Loktausche sind insbesondere verbreitet zwischen EiVU, die jeweils Güterverkehrsleistungen anbieten. Daneben existieren auch gewerbliche Lokvermieter, die Triebfahrzeuge bereithalten. Jedem Fall eines Loktausches ist gemeinsam, dass beide Partner das Interesse haben, dass die Lok ihren Fahrstrom im Rahmen desjenigen Stromlieferverhältnisses bezieht, das der jeweilige Verwender der Lok innehat. Ein Ausleihen und Abrechnen von Loks inklusive Fahrstrom ist aus verschiedenen rechtlichen und steuerlichen Gründen regelmäßig beiderseits nicht gewünscht.

Triebfahrzeugwechsel müssen daher im Rahmen der bilanziellen Verbuchung des bezogenen Fahrstroms im Bahnstromnetzzugangssystem ihre Berücksichtigung finden. Um dies zu erreichen, unterscheidet die Betroffene zwischen der „technischen Entnahmestelle“ einerseits und der „virtuellen Entnahmestelle“ andererseits.

„Ort der Entnahme“ im Sinne der energiewirtschaftsrechtlichen Vorschriften und Anknüpfungspunkt für Lieferantenwechselzuordnungen und Bilanzkreisbewirtschaftung ist danach die virtuelle Entnahmestelle. Unter dieser werden die gemessenen Viertelstundenwerte eines oder mehrerer Triebfahrzeuge, von denen jedes für sich eine technische Entnahmestelle darstellt, durch Saldierung zusammengefasst.

Die Verbindung zwischen technischer und virtueller Entnahmestelle erfolgt durch Zuordnungsinformationen, die der jeweilige Loknutzer der Betroffenen zur Verfügung zu stellen hat und auf deren Grundlage die Betroffene Triebfahrzeugzuordnungen zur jeweiligen virtuellen Entnahmestelle bildet. Der Lastgang einer virtuellen Entnahmestelle entspricht somit der Summe

aller durch die Triebfahrzeugzuordnungen bezeichneten Lastgangabschnitte aller zugeordneten technischen Entnahmestellen.

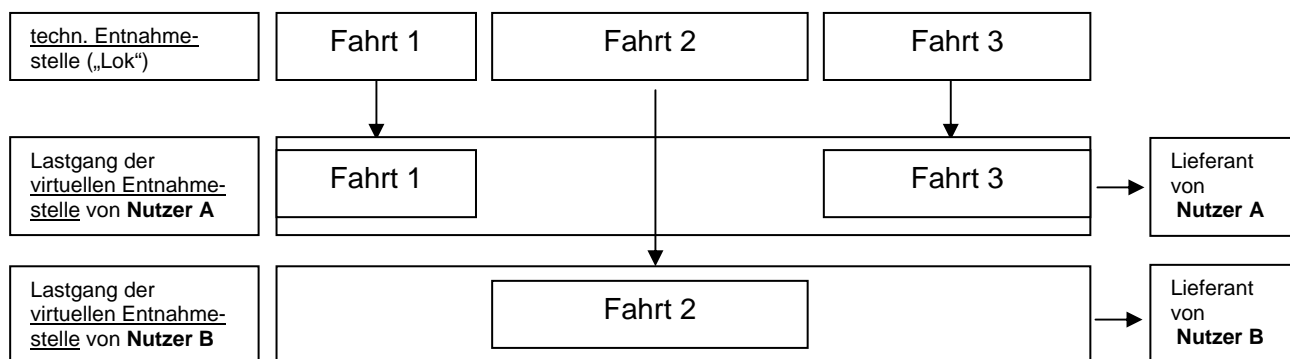


Abb. 1: Der Lastgang einer von verschiedenen Unternehmen genutzten Lok wird aufgespalten und den virtuellen Entnahmestellen der jeweiligen Nutzer zugewiesen.

Dass dies zur üblichen Praxis im Bahnstromnetz gehört, erkennt auch die Betroffene an. In ihrem Abschlussdokument zum Zielmodell vom 21.12.2012 führt sie unter Punkt 2.1.3. aus:

*„Die Belieferung im Bahnstromnetz erfolgt vor dem Hintergrund der durch einen Nutzer durchgeführten Traktionsleistungen. Die Messung erfolgt über die dabei genutzten Triebfahrzeugeinheiten. Hieraus ergeben sich durch die Betriebsabläufe im Eisenbahnverkehr sowie durch die unterschiedlichen Geschäftsmodelle der beteiligten Unternehmen die unterschiedlichsten Kombinationen der Haltung und Nutzung von Triebfahrzeugen. Insbesondere sind die Vermietung und kurzfristige gegenseitige Bereitstellung von Triebfahrzeugen gängige Praxis der Unternehmen.“*

Das Zielmodell der Betroffenen sieht dementsprechend vor, dass Loktausche auch für kurze untertägige Zeitabschnitte möglich sind und dass die Zuordnungsinformationen durch den Nutzer noch nach dem Liefertag an die Betroffene gemeldet werden können.

Demgegenüber eröffnete die Betroffene mit Inkrafttreten des Übergangsmodells zum 01.07.2014 den EiVU lediglich die Möglichkeit, Triebfahrzeuge zwischen den virtuellen Entnahmestellen verschiedener EiVU jeweils nur für vollständige Liefermonate und jeweils nur mit einer zwingenden vorherigen Meldefrist von zehn Werktagen vor Beginn des betreffenden Liefermonats anzumelden.



3. Nach Bekanntwerden dieser Einschränkungen gingen bei der Beschlusskammer mehrere Beschwerden von EiVU ein, was die Behörde dazu veranlasste, gegen die Betroffene erstmals im November 2014 von Amts wegen ein Missbrauchsverfahren gem. § 30 EnWG zu eröffnen. In dessen Rahmen und im Nachgang einer am 05.02.2015 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung gestand die Betroffene schließlich zu, ab dem 01.11.2015 die Zuordnung von Loks zu virtuellen Entnahmestellen zumindest auch für einzelne Kalendertage (0-24 Uhr) zuzulassen, sofern der Wechsel mindestens drei Werktage vor dem betreffenden Liefertag der Betroffenen angezeigt werde (nachfolgend als „Erweitertes Übergangsmodell“ bezeichnet). Zudem kündigte die Betroffene an, den vollständig flexiblen Loktausch im Sinne des Zielmodells bereits zum 01.07.2016 einzuführen. Die Beschlusskammer hat daraufhin die Betroffene unter dem 10.04.2015 darüber informiert, dass das Missbrauchsverfahren angesichts der gemachten Zusagen zunächst nicht fortgeführt werde.

4. Im Juni 2015 informierte die Betroffene die Kunden ihres Bahnstromnetzes erstmals schriftlich über die zum 01.11.2015 anstehenden Änderungen im Zuge der Einführung des Erweiterten Übergangsmodells sowie über die operativen Anforderungen, die als Voraussetzung einer Netznutzung zu erfüllen sein werden. Hierbei teilte die Betroffene auch mit, dass die nun zugestandene kalendertageweise Zuordnung von Triebfahrzeugen den Umfang der auszutauschenden Daten derart erhöhe, dass die Marktkommunikation hinsichtlich der Zuordnungs- und Nutzungsdaten auf das automatisiert verarbeitbare Format „XML“ umgestellt werden müsse. Im Juli veröffentlichte die Betroffene hierfür erste technische Dokumente sowie die überarbeitete Fassung des „Netzanschlussnutzungsvertrags für virtuelle Entnahmestellen“ (nachfolgend: „Netzanschlussnutzungsvertrag“). Konkrete technische Unterlagen zur Umsetzung der elektronischen Marktkommunikation im XML-Format veröffentlichte die Betroffene am 31.07.2015. Weitere Beispieldateien und Fehlerkorrekturen wurden durch die Betroffene unter dem 14.09.2015 im Internet eingestellt.

Die von der Betroffenen mit Geltung ab dem 01.11.2015 veröffentlichten geänderten Bedingungen erlegen drittbelieferten EiVU weiterhin Einschränkungen bzw. Zusatzpflichten auf, die für die von der Betroffenen selbst mit Fahrstrom belieferten Kunden nicht gelten:

**a) Keine kalendertägliche Zuordnung von Triebfahrzeugen in Vollversorgung**

Eine für die Dauer eines einzelnen Kalendertages wechselnde Zuordnung eines Triebfahrzeuges (technische Entnahmestelle) zu einer virtuellen Entnahmestelle ermöglicht die Betroffene nur in den Fällen, in denen sowohl die abgebende als auch die aufnehmende virtuelle Entnahmestelle sich in der Belieferung durch einen externen dritten Lieferanten befindet. Ist das betreffende Triebfahrzeug dagegen vor oder nach dem Zuordnungswechsel Gegenstand einer Belieferung durch die Betroffene selbst, so scheidet ein kalendertäglicher Wechsel aus. In diesen Fällen

bedarf es zunächst einer geänderten Monatszuordnung für das Triebfahrzeug, die zudem einer Voranmeldefrist von zehn Werktagen unterliegt.

Diese Beschränkung findet ihren vertraglichen Niederschlag in Ziffer 4.4. der geltenden Vollstromversorgungs-AGB der Betroffenen:

*„4.4 Triebfahrzeugwechsel:*

*[...]*

*b) Will der Kunde ein Triebfahrzeug, das einem zwischen ihm oder einem Dritten und einem anderen Energielieferanten bestehenden Lieferverhältnis zugeordnet ist, im Rahmen des zwischen ihm und DB Energie bestehenden Bahnstromlieferungsvertrags nutzen, ist eine wirksame Anmeldung des betreffenden Triebfahrzeugs gemäß Ziffer 4.1 nur möglich, wenn das Triebfahrzeug gemäß den jeweils gültigen, auf der Internetseite der DB Energie (derzeit: [www.dbenergie.de/dbenergie-de/netzbetreiber](http://www.dbenergie.de/dbenergie-de/netzbetreiber)) veröffentlichten Regelungen für den Zugang zum Bahnstromnetz durch den Dritten fristgemäß (derzeit: spätestens 10 Werktage zum Ende eines Kalendermonats) aus dem anderen Lieferverhältnis abgemeldet wurde. Erfolgt keine fristgemäße Abmeldung des Triebfahrzeugs im Rahmen des anderen Lieferverhältnisses, bleibt eine gleichwohl nach Ziffer 4.1 erfolgende Anmeldung für die Triebfahrzeugzuordnung und Verbrauchsabrechnung unbeachtlich.*

*c) Soll ein vom Kunden nach Ziffer 4.1 angemeldetes Triebfahrzeug im Rahmen eines anderen, zwischen ihm oder einem Dritten und einem anderen Energielieferanten bestehenden Lieferverhältnis genutzt werden, ist eine wirksame Abmeldung des betreffenden Triebfahrzeugs gemäß Ziffer 4.2 nur möglich, wenn das Triebfahrzeug gemäß den Voraussetzungen und der Frist (derzeit: spätestens 10 Werktage vor Beginn eines Kalendermonats) der jeweils gültigen Regelungen für den Zugang zum Bahnstromnetz im Rahmen des anderen Lieferverhältnisses angemeldet wird. Erfolgt keine ordnungs- und fristgemäße Anmeldung des Triebfahrzeugs im Rahmen des anderen Lieferverhältnisses, bleibt eine gleichwohl nach Ziffer 4.2 erfolgende Abmeldung des Triebfahrzeugs für die Triebfahrzeugzuordnung und Verbrauchsabrechnung unbeachtlich.“* (Hervorhebungen nur hier)

**b) Forderung durchgängiger Übermittlung von Traktionsleistungsparametern**

Der Netzanschlussnutzungsvertrag der Betroffenen sieht in Ziffer 4.4 weiterhin folgende Verpflichtung des jeweiligen drittbeforzugten EIVU vor:

*„Traktionsleistungsparameter und Grenzübertritte: Der Anschlussnutzer übermittelt dem BNB die vollständigen Traktionsleistungsparameter aller technischen Entnahmestellen für die Zeiträume, in denen diese seiner virtuellen Entnahmestelle zugeordnet sind. In diesen Meldungen ist auch das Verlassen bzw. das Eintreten in das Bahnstromnetz des BNB (Grenzübertritt) anzuzeigen, z.B. bei internationalen Verkehren. Die Übermittlung erfolgt unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 8. Werktag des dem Liefermonat folgenden Monats, unter Verwendung der vom BNB vorgegebenen XML-Nachrichtenformate.“* (Hervorhebung nur hier)

Unter „Traktionsleistungsparametern“ werden nach dem Verständnis der Betroffenen

*„[...] alle Informationen einer Traktionsleistung (z.B. einer Zugfahrt) zusammengefasst, die für die Bildung von Ersatzwerten bzw. zur Plausibilisierung von Messwerten benötigt werden. Das umfasst Informationen zu Geschwindigkeiten und zur Masse des Zuges sowie geplante und tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeiten. Zusammen mit diesen Traktionsleistungsparametern gehen relevante technische Attribute der Triebfahrzeugeinheit in die Berechnung von Ersatzwerten ein.“* (Schlussdokument der Betroffenen zum Zielmodell vom 21.12.2012, S. 20)

In Fällen nicht fristgerechter Übermittlung dieser Traktionsleistungsparameter stellt die Betroffene die Erhebung eines „Bearbeitungsentgeltes“ in Höhe von 300 EUR je Triebfahrzeug und Liefermonat in Aussicht; dieselbe Summe benennt die Betroffene für Fälle, in denen „im Verlauf der Bearbeitung offensichtlich fehlerhafte Daten außerhalb der hierfür vorgesehenen Clearingfristen zur Korrektur an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgeschickt werden müssen“. Die Betroffene behält sich ferner vor, „bei fortgesetzt ausbleibender oder erkennbar unvollständiger oder falscher Lieferung der Traktionsleistungsparameter oder Grenzübertritte die Zuordnung von Triebfahrzeugen zur virtuellen Entnahmestelle zu beenden“. (Informationshandbuch Netzanschlussnutzungsvertrag (NANV) – Beschreibung der Prozesse und Vertragsanlagen, Stand 20.05.2015)

5. Gegenüber EiVU, die durch die Betroffene beliefert werden, bestehen die vorgenannten Beschränkungen bezüglich des Lokwechsels und des Zusatzaufwandes für die Übermittlung von umfassenden Traktionsleistungsparametern nicht.

a) Hinsichtlich der Möglichkeit zum kurzfristigen Austausch von Triebfahrzeugen zwischen zwei durch die Betroffene belieferten EiVU sehen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der

Betroffenen für die Vollstromversorgung (Stand: 05/2014, gültig seit 01.07.2014) in Ziffer 4.4 vor:

*„Triebfahrzeugwechsel: a) Überlässt der Kunde ein nach Ziffer 4.1 angemeldetes Triebfahrzeug zeitweise einem von DB Energie belieferten Dritten zur Nutzung, erfolgt auf der Grundlage der An- und Abmeldung des Triebfahrzeugs durch den Dritten die Abrechnung des Verbrauchs des betreffenden Triebfahrzeugs durch DB Energie gegenüber dem Dritten; eine Ab- und Anmeldung des betreffenden Triebfahrzeugs durch den Kunden ist nicht erforderlich und für die Verbrauchsabrechnung unbeachtlich.[...]“*

Die Meldefristigkeiten für die Anzeige eines derart durchgeführten Loktausches gegenüber der Betroffenen sind gemäß Ziffer 4.1 Satz 4 der vorgenannten AGB gewahrt, wenn die Meldung spätestens bis zum 1. Werktag des dem Liefermonat folgenden Monats, also nachträglich, gegenüber der Betroffenen abgegeben wird.

Damit geht die durch die Betroffene gewährte Flexibilität für den Loktausch zwischen zwei von ihr selbst belieferte EiVU noch über die Möglichkeiten hinaus, die selbst das Zielmodell der Betroffenen für drittversorgte EiVU ermöglicht.

**b)** Eine Übermittlung von Traktionsleistungsparametern durch ein von der Betroffenen beliefertes EiVU ist gemäß Ziffer 6.1 der Vollstromversorgungs-AGB der Betroffenen ebenfalls nur in abschließend aufgezählten Fällen erforderlich:

*„Verfügt ein Triebfahrzeug nicht über eine den Anforderungen der Ziffer 5.3 entsprechende Messeinrichtung bzw. verfügt über eine solche, fällt diese aber aus bzw. zeigt nicht an, ist der Kunde verpflichtet, der DB Energie die für die rechnerische Ermittlung der bezogenen elektrischen Energie benötigten zeitlichen und technischen Daten zu einer Traktionsleistung (Fahrplan- und Triebfahrzeugdaten) spätestens bis zum 3. Werktag des dem Liefermonat folgenden Monats mitzuteilen.“*

Eine grundsätzliche Verpflichtung, Traktionsleistungsparameter ausnahmslos für alle Fahrten zu übermitteln, besteht hier nicht.

Nach alledem ergeben sich zusammengefasst insbesondere folgende Unterschiede in den von der Betroffenen gewährten Bedingungen bei der Netzzugangsgewährung:

	<b>EiVU beliefert durch Betroffene</b>	<b>EiVU beliefert durch Drittlieferanten</b>
<b>Triebfahrzeugwechsel zwischen EiVU möglich...</b>	untertägig, auch nur stundenweise	nur vollständiger Kalendertag (0-24 h)
<b>Zuordnungsmeldung abzugeben..</b>	bis zum 1. Werktag des Monats <u>nach</u> dem Liefermonat	drei Werktage <u>vor</u> dem betreffenden Liefertag
<b>Traktionsleistungsparameter übermitteln...</b>	für <u>alle</u> Fahrten	<u>nur</u> bei Zählerausfall

## II.

In Reaktion auf die in dieser Form ausgestalteten Netzzugangs- bzw. Anschlussnutzungsbedingungen der Betroffenen wandten sich mit Stellungnahme vom 02.09.2015 die Beigeladene zu 1. sowie mit Schreiben vom 22.09.2015 die Beigeladene zu 11. an die Beschlusskammer. Beide Beteiligten kritisierten die von der Betroffenen zum Stichtag 01.11.2015 beabsichtigte Art der Umsetzung des Netzzugangs insbesondere bezüglich der Konditionen für die Nutzung des Lokwechsels, des vorgeschriebenen Datenformats sowie in Bezug auf die fortgesetzte systematische Besserstellung von Kunden, die durch die Betroffene selbst mit Fahrstrom beliefert werden. Die Beteiligten regten eine Wiederaufnahme des ehemals am 10.04.2015 eingestellten Missbrauchsverfahrens an. Dem kam die Beschlusskammer am 05.10.2015 nach und nahm eine Wiedereröffnung des gegen die Betroffene gerichteten Verfahrens gem. § 30 EnWG vor.

## III.

Unter dem 07.10.2015 schließlich haben die Antragstellerinnen zu 1. bis 4., jeweils operative Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nationale und internationale Güterverkehre in ganz Deutschland durchführen, die Eröffnung eines Besonderen Missbrauchsverfahrens gem. § 31 EnWG gegenüber der Betroffenen beantragt.

Die Beschlusskammer hat alle vorgenannten Verfahren unter dem Aktenzeichen **BK6-14-179** verbunden.

## IV.

1. Die Antragstellerinnen sind der Auffassung, die Betroffene verstoße in mehreren Punkten gegen Vorgaben des Energiewirtschaftsrechts und verhalte sich somit missbräuchlich im Sinne des § 31 EnWG.

**a) XML-Format (Antrag zu 1.))**

So sei die von der Betroffenen für die Einführung der Marktkommunikation nach dem XML-Standard zum 01.11.2015 eingeräumte Umsetzungsfrist zu kurz bemessen. Die für eine Umsetzung erforderlichen technischen Detaildokumente seien zu spät kommuniziert worden. Effektiv habe den Unternehmen eine Umsetzungszeit von weniger als drei Monaten zur Verfügung gestanden. Es sei einzuräumen, dass am Markt mittlerweile IT-Dienstleister tätig seien, die geeignete Produkte anbieten, um eine Konvertierung der Marktmeldungen zum XML-Format vornehmen zu können, falls ein EiVU hierzu noch nicht selbst in der Lage sei. Für die Inanspruchnahme einer solchen Dienstleistung seien Kosten von monatlich 1.000 EUR je EiVU, unabhängig von der Flottengröße anzusetzen.

**b) Modalitäten des Lokwechsels (Anträge zu 2. a/b))**

Bezüglich der Ausgestaltung des Lokwechsels im erweiterten Übergangsmodell ab 01.11.2015 weisen die Antragstellerinnen darauf hin, dass die nun eingeführte XML-Kommunikationsschnittstelle nach eigener Darlegung der Betroffenen dieselbe sei, die auch später im Zielmodell zur Anwendung komme. Insofern sei nicht nachvollziehbar, warum trotz komplexer XML-Datenverarbeitung weiterhin eine Vorlauffrist von drei Werktagen für die Meldung einer kalendertäglichen Lokzuordnung verlangt werde und die Zuordnung immer nur für volle 24 Stunden gelten müsse. Eine gegenüber der Betroffenen abzugebende Zuordnungsmeldung habe allein Auswirkungen auf die Zuordnung der Entnahme einer Lok zu einer virtuellen Entnahmestelle. Dies könne auch im Nachgang geklärt werden. Ohnehin sei eine Information über einen stattgefundenen Lokwechsel auf dem Datenstand nach dem Liefertag im Zweifel qualitativ besser als die korrespondierende Meldung drei Werktage vor der Zuordnung. Umgekehrt erhöhe sich in den drei Werktagen Vorlauf wesentlich das Risiko, dass sich zwischenzeitlich etwas im Ablauf ändere.

Ferner sind die Antragstellerinnen der Auffassung, über diese Unangemessenheit der Netzzugangsrestriktion hinaus sei die Ausgestaltung durch die Betroffene auch diskriminierend, da EiVU, die von der Betroffenen mit Bahnstrom beliefert werden, einer solchen Einschränkung nicht unterlägen, sondern sogar noch nachträglich einen stattgefundenen Loktausch melden könnten und der Wechsel nicht auf vollständige Kalendertage begrenzt sei.

**c) Kurzfristige Wechsel mit Triebfahrzeugen in Belieferung der Betroffenen (Antrag zu 2. c))**

Die Antragstellerinnen vertreten die Auffassung, dass die von der Betroffenen auferlegte Einschränkung beim Zuordnungswechsel mit vorher bzw. nachher vollversorgten Triebfahrzeugen aus ihrer Sicht nicht der Zusage der Betroffenen aus dem Februar 2015 entspreche. Aus der dort genannten Zusatzvoraussetzung, dass betreffende Triebfahrzeuge Gegenstand entsprechender vertraglicher Regelungen sein müssten, hätte die hier angegriffene

Restriktion nicht gefolgert werden können; sie sei überdies auch nicht Gegenstand der damaligen Erörterungen gewesen.

Die Einschränkung sei geeignet, den Nutzen des Triebfahrzeugwechsels für die Antragstellerinnen erheblich zu verringern, da diese in besonderem Maße darauf angewiesen seien, auf die Anmietung von Loks bei gewerblichen Lokvermietern bzw. Leasingunternehmen zurückzugreifen, die gewerblichen Vermieter aber regelmäßig noch durch die Betroffene versorgt würden.

Somit seien drittbefohlene EiVU durch die angegriffene Einschränkung nicht nur gegenüber vollversorgten EiVU ungleich behandelt, sondern sogar schlechter gestellt.

Die Antragstellerinnen schlagen hierzu vor, zumindest diejenigen Fahrzeuge, die nicht zur Flotte des konzernverbundenen EiVU der Betroffenen gehören, in das Durchleitungsmodell zu überführen, was bereits geeignet sei, den Aufwand beträchtlich zu reduzieren.

**d) Traktionsleistungsparameter (Anträge zu 3./4.)**

Die von der Betroffenen verlangte permanente Übermittlung der Traktionsleistungsparameter für alle Triebfahrzeugzuordnungen und -fahrten stelle eine grob missbräuchliche Zugangsbedingung dar, die sich als permanente Dauerbelastung auswirke und sich nicht nur in einem einmaligen Umsetzungsaufwand erschöpfe. Die Verpflichtung zur Übermittlung generiere manuellen Aufwand, der zurzeit 1 - 2 Personentage pro Woche und EiVU ausmache. Diesem Aufwand auf EiVU-Seite stehe nur ein geringer Mehrwert auf Seiten der Betroffenen gegenüber. Der Ausfall bei den Zählern sei marginal. Er betrage rund 1 - 3 % pro Jahr. Nur in solchen Fällen bestehe ein Bedürfnis für die Bildung von Ersatzwerten; hierfür müssten aber für jede Fahrt auf Vorrat Daten an die Betroffene geschickt werden, die von dieser in der Regel am Ende nicht genutzt würden. Soweit es vorgekommen sei, dass die Betroffene Ersatzwerte gebildet habe und später doch noch echte Messwerte auslesbar gewesen seien, hätten die von der Betroffenen gebildeten Ersatzwerte um bis zu 30 % über den echten gemessenen Werten gelegen. Diese werfe generelle Zweifel an der Eignung des Verfahrens auf.

Soweit die Betroffene verlangt, im Rahmen der zu übermittelnden Traktionsleistungsparameter nicht nur die tatsächlichen Abfahrt- und Ankunftszeiten der Triebfahrzeuge, sondern zusätzlich auch die ursprünglichen Planzeiten zu liefern, sei hierfür der Nutzen nicht nachvollziehbar. Überdies werde dieses Datum bei Vollversorgungskunden auch nicht erhoben.

Hinsichtlich des Begehrens der Betroffenen, auch Traktionsleistungsparameter für Rangierfahrten übermittelt zu bekommen, führen die Antragstellerinnen aus, dass dies nicht mit vertretbarem Aufwand zu realisieren sei. Für Rangierfahrten könne nicht auf Trassenverwaltungsdaten zurückgegriffen werden. Hierfür erfolge keinerlei automatisierte Erhebung. Rangierfahrten kämen nicht nur unmittelbar vor oder nach einer Zugfahrt vor, sondern

auch durch Werkstattbetreiber oder durch Lokführer fremder EiVU, die im Rangierbetrieb eine Lok bisweilen kurzzeitig umparken müssten. Dies alles geschehe in der Regel ad hoc. Halte die Betroffene ihr Begehren aufrecht, so müsse künftig jegliche Lokbewegung von Hand protokolliert und an die Leitstelle des EiVU übermittelt werden.

Insgesamt, so die Antragstellerinnen, sei ein berechtigtes Interesse für die Übermittlung von Traktionsleistungsparameter aber bei Grenzübertritten und in Fällen anzuerkennen, in denen aus der Messeinrichtung keine korrekten Messwerte auslesbar seien.

Die Antragstellerinnen beantragen zuletzt unter Neufassung und Teilrücknahme zuvor gestellter Anträge, die Betroffene im Rahmen eines Besonderen Missbrauchsverfahrens nach § 31 EnWG zu verpflichten,

1. *im Rahmen der Umstellung auf das XML-Datenformat im Zuge des erweiterten vorläufigen Zugangsmodells zum 1. November 2015 den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EiVU) für die Übermittlung von Traktionsleistungsparametern neben der Möglichkeit der Übermittlung via XML bis zum 1. Februar 2016 auch die Möglichkeit der Übermittlung auf der Basis des bis zum 1. November 2015 geltenden Dateiformates zu ermöglichen,*
2. *den EiVU im Rahmen des erweiterten vorläufigen Zugangsmodells zu ermöglichen,*
  - a. *Triebfahrzeuge ohne zeitlichen Vorlauf kalendertäglich zuordnen zu können,*
  - b. *Triebfahrzeuge mit beliebigen Anfangszeiten einmal pro Tag einer virtuellen Entnahmestelle zuordnen zu können,*
  - c. *den kurzfristigen Triebfahrzeugwechsel auch dann durchführen zu können, wenn sich das betreffende Triebfahrzeug vor und/oder nach der kurzfristigen Zuordnung zur virtuellen Entnahmestelle des in der Drittbelieferung befindlichen EiVU, in einer von der Betroffenen belieferten virtuellen Entnahmestelle befindet,*



3. *von den EiVU in der Drittbeförderung keine Übermittlung von Traktionsleistungsparametern mit Ausnahme der Meldung von Grenzübertreten zu fordern, es sei denn, dass die Bildung von Ersatzwerten aufgrund der Nichtverfügbarkeit von (korrekten) Messergebnissen erforderlich ist,*
4. *hilfsweise für den Fall, dass die Bundesnetzagentur dem Antrag zu 3 nicht entspricht, im Rahmen des Erfordernisses der Übermittlung von Traktionsleistungsparametern jedenfalls keine Übermittlung der Traktionsleistungsparameter von Rangierfahrten, die nicht im Zusammenhang mit einer Zugfahrt stehen, sowie sonstige bislang nicht erhobene Traktionsleistungsparameter zu fordern.*

2. Die Betroffene beantragt,

*die Anträge abzuweisen.*

Hierzu trägt sie im Detail vor:

**a) XML-Format**

Der Wortlautantrag zu 1., der die übergangsweise Weitergeltung des bisherigen Dateiformates zur Übermittlung der Traktionsleistungsparameter an die Betroffene zum Ziel habe, sei bereits unzulässig. Es fehle diesbezüglich an der erforderlichen erheblichen Interessensberührung der Antragstellerinnen. Bereits heute würden weitgehend XML-Datensätze nach den Vorgaben der Betroffenen ausgetauscht, was gegen eine Erheblichkeit spreche. Zudem seien etwaige finanzielle Aufwände im Fall der Einschaltung eines IT-Dienstleisters geringfügig.

In der Sache sei den gesetzlichen Vorgaben sowie Festlegungen der Bundesnetzagentur deutlich zu entnehmen, dass der Netzzugang effizient und massengeschäftstauglich auszugestalten sei. Ein funktionierender Wettbewerb sei im Stromvertriebsmarkt anderenfalls nicht möglich. Im Bahnstromnetz sei die Abwicklung des erweiterten Netzzugangsmodells mit einem täglichen Lokwechsel sicher und effizient nur mittels einer automatisierten Marktkommunikation darstellbar. Hierzu stelle das gewählte XML-Format eine gängige Lösung dar. Die Betroffene habe die Prozesse und Formate in gemeinsamer Konsultation mit den Marktteilnehmern erarbeitet. Hierbei seien die nun strittigen Formate dem Grunde nach bereits

2012 angekündigt worden; sie seien auch Gegenstand der Verpflichtung gegenüber der Beschlusskammer im Februar 2015 gewesen.

**b) Modalitäten des Lokwechsels (Anträge zu 2. a/b))**

Die Betroffene hält die Anträge zu 2.a/b) der Antragstellerinnen für unzulässig. Die Antragstellung im Besonderen Missbrauchsverfahren sei ihrerseits missbräuchlich erfolgt, weshalb es bereits am allgemeinen Rechtsschutzinteresse fehle. Die hier gerügte Vorlauffrist von drei Werktagen sowie die Möglichkeit der kalendertageweisen Zuordnung seien bereits Gegenstand der Verpflichtungszusage der Betroffenen gegenüber der Beschlusskammer im Februar 2015 gewesen. Die Betroffene habe auf dieser Grundlage ihre Umsetzungsarbeiten durchgeführt. Insofern sei es rechtsmissbräuchlich, erst kurz vor der tatsächlichen Umsetzung der Verpflichtungszusage die seit Monaten bekannten Konditionen zu rügen.

Die genannten Anträge seien zudem unbegründet, da die beanstandeten Netzzugangsbedingungen sich als angemessen darstellten. Zwar treffe es zu, dass das nun eingeführte XML-Datenformat auch später im Zielmodell zum Einsatz komme. Dies sei aber nicht entscheidend für die noch bestehenden Restriktionen beim Lokwechsel. Auch wenn das Datenformat kurzfristigere Lokwechsel grundsätzlich schon heute abbilden könne, seien die IT-Systeme der Betroffenen noch nicht so weit. Hier erfolge noch keine vollautomatische Abwicklung. Fehlerhafte Angaben müssten von Hand korrigiert werden, insbesondere bei Meldekonflikten. Daher sei eine Vorlauffrist von drei Werktagen erforderlich.

Für den Fall, dass eine Zuordnungsmeldung über einen durchgeführten Loktausch – wie im Zielmodell – erst nach dem Lieferzeitpunkt eintreffe, hat die Betroffene im Rahmen der mündlichen Verhandlung eingeräumt, entstehe ihr kein direkter Nachteil. In diesem Fall müssten erforderlichenfalls die Rohmessdaten, die vor Zugang der Zuordnungsmeldung bereits an einen anderen Nutzer versandt worden seien, wieder storniert und erneut verschickt werden. Dies sei aber ein Umstand, mit dem später im Zielmodell ohnehin umgegangen werden müsse.

**c) Kurzfristige Wechsel mit Triebfahrzeugen in Belieferung der Betroffenen (Antrag zu 2. c))**

Die Betroffene ist der Ansicht, der Ausschluss der begehrten kalendertäglichen Zuordnungsmöglichkeit für Triebfahrzeuge in ihrer Versorgung hin zu einer virtuellen Entnahmestelle eines drittbeforzugten EIVU stelle keinen Missbrauch dar.

Die Altsysteme, in denen sich für die Übergangszeit sämtliche durch DB Energie vollversorgte Kunden bzw. Triebfahrzeuge befänden, und die im Zuge der Umsetzung der Netzzugangsvorgaben neu zu erstellenden IT-Systeme seien nicht kompatibel. Eine Kommunikation dieser Systeme zum Zweck des Abgleichs der Zuordnungen sei nicht möglich. Diese Beschränkung werde sich bis zur vollständigen Einführung des Zielmodells im Jahr 2018 auch nicht beheben lassen. Eine Anpassung der Altsysteme für einen Übergangszeitraum sei

nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Es sei allerdings geplant, sämtliche Triebfahrzeuge aller nicht mit ihr konzernverbundenen EiVU zum 01.10.2016 in das neue Netznutzungssystem zu migrieren. Zudem befänden sich derzeit rund zwei Drittel der von dritten EiVU betriebenen Triebfahrzeuge und rund 65 % der an Drittkunden gelieferten Bahnstrommengen in der Durchleitung. Insofern könne die gerügte Einschränkung nur in wenigen Einzelfällen relevant werden.

**d) Traktionsleistungsparameter (Anträge zu 3./4.)**

Die Betroffene hält auch die Anträge zu 3. und 4. aufgrund mangelnden Rechtsschutzinteresses für unzulässig. Die durchgängige Übermittlung von Traktionsleistungsparametern werde bereits seit dem 01.07.2014 von der Betroffenen gefordert. Vom größten Teil der EiVU würden diese Daten seither ohne größere Schwierigkeiten übermittelt. Eine Änderung am Datenumfang sei mit Einführung des erweiterten Übergangsmodells zum 01.11.2015 nicht einhergegangen.

Die Anträge seien darüber hinaus auch unbegründet. Für sie sei die Kenntnis aller Traktionsleistungsparameter zum Zweck der Plausibilisierung eingehender Messwerte erforderlich. Stichprobenkontrollen der Zähler selbst – wie im 50 Hz-Stromnetz – seien aufgrund der sich ständig bewegenden Entnahmestellen nicht möglich. Im Falle eines Messwertausfalls reichten historische Lastgangdaten ebenso nicht aus, da Triebfahrzeuge für ständig wechselnde Traktionsleistungen eingesetzt würden. Bezüglich der Traktionsleistungsparameter für Rangierfahrten könne in Betracht gezogen werden, von dieser Forderung Abstand zu nehmen.

**V.**

Das zum Einführungstermin 01.11.2015 zugesagte erweiterte Übergangsmodell konnte bis zum Zeitpunkt der vorliegenden Entscheidung noch nicht fehlerfrei in den Wirkbetrieb gehen. Die Betroffene räumte zwischenzeitlich in mehreren Rundschreiben erhebliche technische Probleme ein. Mit Schreiben vom 10.02.2016 teilte sie mit, insbesondere Traktionsenergie-Verbrauchsmengen und Rohmessdaten bislang noch nicht fehlerfrei verarbeiten und an die Kunden übermitteln zu können. Die Entgegennahme der geforderten Traktionsleistungsparameter sei wohl erst ab Ende Februar möglich. Ferner ergeben sich Verzögerungen bei der Netznutzungsabrechnung und der Ausgleichsenergieabrechnung.

Am 25.02.2016 stellte die Betroffene gegenüber der Beschlusskammer sowohl bezüglich der fehlerfreien Umsetzung des erweiterten Übergangsmodells wie auch hinsichtlich des eigentlich zum 01.07.2016 angekündigten Triebfahrzeugwechsels nach dem Zielmodell jeweils Verspätungen von mehreren Monaten in Aussicht.

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

## **B.**

Die von den Antragstellerinnen eingereichten und jeweils wortgleichen Missbrauchsanträge zu 2.a.-c. sowie 3. sind zulässig und begründet. Die Betroffene verstößt durch ihr Verhalten gegen Vorgaben in den Bestimmungen der Abschnitte 2 und 3 des Teils 3 des Energiewirtschaftsgesetzes. Der Ausspruch konkreter Verpflichtungen gegenüber der Betroffenen sowie die Androhung eines Zwangsgeldes waren im tenorierten Umfang angezeigt. Im Übrigen waren die Anträge abzulehnen.

### **I. Zulässigkeit**

1. Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde für die vorliegende Entscheidung folgt aus § 54 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 EnWG. Die Beschlusskammer ist zur Entscheidung gemäß § 59 Abs. 1 S. 1 EnWG berufen.

2. Die Missbrauchsanträge 2.a.-c. sowie 3. sind zulässig. Insbesondere nicht durchgreifend ist der Einwand der Betroffenen, es fehle bezüglich einiger Wortlautanträge am Vorliegen eines allgemeinen Rechtsschutzinteresses.

Das Erfordernis eines allgemeinen Rechtsschutzbedürfnisses ist als grundlegende Zulässigkeitsvoraussetzung jeder Rechtsverfolgung vor den Gerichten anerkannt (vgl. nur BGH, Beschl. vom 26.09.1995, KVR 25/94, Rn. 35 - zitiert nach juris - m.w.N.). Ob eine analoge Anwendung des Instituts auf das regulierungsbehördliche Verwaltungsverfahren überhaupt möglich ist, kann vorliegend offenbleiben. Denn auch in Bezug auf das Verfahren vor Gericht ergibt sich regelmäßig bereits aus dem Vorliegen der Beschwer des Klägers im Sinne der Statthaftigkeitsvoraussetzungen auch das Vorliegen des allgemeinen Rechtsschutzbedürfnisses (BGH, Urt. vom 30.09.2009, VIII ZR 29/09, Rn. 20 – zitiert nach juris).

Hier ist unter Würdigung des Vorbringens der Antragstellerinnen jedenfalls von der Möglichkeit einer gegenwärtigen erheblichen Interessensberührung auszugehen, was als ausreichend im Sinne des § 31 Abs. 1 Satz 1 EnWG anzusehen ist (vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. vom 16.01.2013, VI-3 Kart 163/11, Rn. 52 – zitiert nach juris).

Die Antragstellerinnen haben insoweit dargetan, dass die von der Betroffenen konkret aufgestellten Bedingungen für die Teilhabe am Netzzugang zum Bahnstromnetz geeignet sind, sich für Güterverkehrsunternehmen als deutlich spürbares Erschwernis und als greifbarer Nachteil auszuwirken, da die Wirtschaftlichkeit ihres Geschäftsbetriebes in besonderer Weise von der Möglichkeit zum kurzfristigen und möglichst unbürokratischen Loktausch abhängig ist.

Dieser Bewertung steht auch die im April 2015 erfolgte Verfahrenseinstellung im amtswegigen Missbrauchsverfahren nicht entgegen. Ungeachtet der Tatsache, dass sich das damalige Verfahren mit einem identischen Streitgegenstand befasste, kann der Einstellung desselben keineswegs der Bedeutungsgehalt einer Rechtmäßigkeitsbewertung durch die Kammer beigemessen werden.

Im allgemeinen Missbrauchsverfahren nach § 30 EnWG steht die Entscheidung über die Verfahrenseinleitung im Ermessen der Regulierungsbehörde. Neben Gesichtspunkten wie der Schwere und der allgemeinen Bedeutung des zu untersuchenden Rechtsverstoßes kann die Behörde auch Zweckmäßigkeitsaspekte (verwaltungsmäßige Belastung der Behörde, Verfahrensökonomie) einfließen lassen (vgl. Weyer in: Berliner Kommentar zum Energierecht, 3. Auflage 2014, § 30 Rn. 143). Bezüglich der Einstellung eines ehemals eröffneten Verfahrens gilt im Sinne des actus-contrarius-Gedankens nichts anderes.

In diesem Sinn war die damalige Verfahrenseinstellung primär von dem Gesichtspunkt getragen, dass selbst im Fall einer zu treffenden Abstellungsverfügung von Amts wegen eine entsprechende Umstellungsfrist zu Gunsten der Betroffenen zu berücksichtigen sei, die nach damaliger Einschätzung der Kammer zumindest dergestalt zu bemessen wäre, dass eine solche förmliche Entscheidung schlussendlich zu keinem erheblichen Zeitgewinn geführt hätte, zugleich aber unter verfahrensökonomischen Gründen einen erheblichen Mehraufwand ausgelöst und zudem mit einem möglichen zusätzlichen Prozessrisiko einhergegangen wäre.

## **II. Begründetheit**

### **1. Ermöglichung des Triebfahrzeugwechsels bei technischen Entnahmestellen in Vollversorgung (Antrag zu 2.c.)**

Die von der Betroffenen in ihren Netzzugangs- bzw. Anschlussnutzungsregeln aufgestellte Bedingung, eine kalendertägliche Triebfahrzeugzuordnung dann nicht zuzulassen, wenn die betreffende technische Entnahmestelle (Lok) sich vor bzw. nach der gewünschten Zuordnung zur virtuellen Entnahmestelle eines drittversorgten Nutzers in der Versorgung durch die Betroffene befindet, ist rechtswidrig. Sie ist weder angemessen noch wird sie von der Betroffenen gegenüber der Gesamtheit der Triebfahrzeugnutzer diskriminierungsfrei angewendet. Die Betroffene war daher zur Abstellung dieses Verhaltens zu verpflichten.

Die Kammer hat zunächst Zweifel, ob es sich bei den von der Betroffenen in ihrem so bezeichneten „Netzanschlussnutzungsvertrag für virtuelle Entnahmestellen“ aufgestellten Bedingungen tatsächlich um Fragen der Nutzung des Netzanschlusses im Sinne der §§ 17 ff. EnWG oder nicht vielmehr um solche des Netzzugangs nach §§ 20 ff. EnWG handelt. Während Netzanschlussfragen die technische Anbindung an ein Netz betreffen, betreffen

Netzzugangsregeln vielmehr Nutzungsrechte an einem Netz (vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. vom 16.01.2013, VI-3 Kart 163/11, Rn. 56/57 – zitiert nach juris – m.w.N.).

Danach wäre die Frage, ob und unter welchen Konditionen ein Triebfahrzeugnutzer, der bereits einen wirksamen Netzanschlussvertrag mit der Betroffenen über die physikalische Verbindung einer Lok mit deren Stromnetz abgeschlossen hat, berechtigt ist, diese Lok gemeinsam mit anderen Loks zu „virtuellen Entnahmestellen“ zu bündeln bzw. an solche Entnahmestellen anderer Nutzer zeitweise zu überlassen, in der Sache eher den Netzzugangsbedingungen unterzuordnen, da sie in erster Linie Gesichtspunkte der Energiemengenzuordnung und der Bilanzierung tangiert. Dabei verkennt die Kammer nicht, dass es hier – anders als im 50 Hertz-Stromnetz – in besonderer Weise auch auf die Mitwirkung der Triebfahrzeugnutzer ankommt, die in der Regel nicht selbst als Netznutzer im Sinne eines Netzentgeltschuldners auftreten.

Im Ergebnis kann die Unterscheidung indes dahinstehen. Denn sowohl die gesetzlichen Vorgaben zum Netzanschluss (§ 17 Abs. 1 Satz 1 EnWG) als auch diejenigen zum Netzzugang (§ 21 Abs. 1 Satz 1 EnWG) erlegen dem Netzbetreiber übereinstimmend die Verpflichtung auf, nur solche Bedingungen zugrunde zu legen, die angemessen, diskriminierungsfrei und transparent sind und nicht ungünstiger sein dürfen, als sie vom Netzbetreiber in vergleichbaren Fällen für Leistungen innerhalb des eigenen Unternehmens oder gegenüber verbundenen oder assoziierten Unternehmen angewendet werden.

Diesen gesetzlichen Anforderungen wird das Verhalten der Betroffenen in mehrfacher Hinsicht nicht gerecht.

**a)** Der Ausschluss eines kalendertageweisen Triebfahrzeugwechsels zwischen zwei Fahrzeugnutzern, die nicht beide durch einen dritten Lieferanten versorgt sind, stellt eine deutliche Einschränkung betroffener Nutzer dar, ihre Fahrzeuge durch Überlassung an Dritte besser auszulasten bzw. durch Anmietung fremder Fahrzeuge einen gestiegenen Bedarf an Traktionsleistungen ohne dauerhaft erhöhte Vorhaltung eigener Fahrzeuge erfüllen zu können.

Diese Einschränkung – die nach dem eigenen Vortrag der Betroffenen überdies bis zur vollständigen Umsetzung des Zielmodells im Jahr 2018 aufrechterhalten werden soll – findet in den von der Betroffenen vorgebrachten IT-technischen Restriktionen nicht in ausreichender Weise ihre sachliche Rechtfertigung.

Nachvollziehbar sind grundsätzlich die von der Betroffenen in der mündlichen Verhandlung erläuterten Beschränkungen, die sich daraus ergeben, dass zur Umsetzung der – dem Grunde nach seit dem Jahr 2005 bestehenden – Verpflichtung zur Ermöglichung des Lieferantenwechsels beim Fahrstrom ein neues IT-System zu entwickeln und aufzubauen war. Dieses unterscheidet sich notwendiger Weise von demjenigen, mit dem die Betroffene bislang im Rahmen der Vollversorgung ihre Kunden im Weg des klassischen Lastfolgebetriebs versorgt hat. Von der Betroffenen wurde hingegen nicht nachvollziehbar dargetan, warum aus dieser

Inkompatibilität zwingend eine so weitgehende Restriktion bezüglich des zeitweisen Zuordnungswechsels zwischen dem Alt- und dem Neusystem folgt.

Die Kammer stimmt insoweit mit der Betroffenen überein, dass eine kostenintensive Ertüchtigung des Altsystems zur Herbeiführung einer vollautomatischen Wechselmöglichkeit mit dem Neusystem angesichts der überschaubaren Dauer der Übergangszeit bis zum Jahresende 2018 nicht angezeigt sein dürfte. Die Implementierung eines vollautomatischen Wechsels ist hierbei aber auch nicht erforderlich.

Bereits heute sehen die vertraglichen Bedingungen der Betroffenen im Rahmen der Vollstromversorgung vor, dass ein Triebfahrzeug zwischen Alt- und Neusystem wechselweise zugeordnet werden kann, hierbei jedoch jeweils eine An- bzw. Abmeldefrist von zehn Werktagen zum Ende eines Kalendermonats einzuhalten ist (Ziffer 4.4. a) bzw. b) der Vollstromversorgungs-AGB der Betroffenen, Stand 05/2014). Besteht aber, wie vorgetragen, keine vollautomatisierte Wechselmöglichkeit, so findet zur Ermöglichung eines derartigen Wechsels in der Praxis offenbar eine manuelle Umbuchung zwischen Alt- und Neusystem statt, die insofern auch grundsätzlich möglich ist.

Nicht von der Betroffenen dargetan wurde, dass eine solche manuelle Umbuchung einen Zeitaufwand von zehn Werktagen, also zwei Wochen, erfordert, was das Erfordernis dieser Voranmeldefrist betrifft. Ebenso konnte die Betroffene weder schriftlich noch im Rahmen der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar darlegen, warum ein manuell zu vollziehender Transfer eines Triebfahrzeuges aus dem Alt- zum Neusystem oder umgekehrt jeweils nur für einen Zeitraum eines vollständigen Kalendermonats möglich sein soll.

**b)** Die beanstandete Bedingung stellt sich zugleich als ungerechtfertigte Schlechterstellung externer Stromlieferanten gegenüber der hausinternen Liefersparte der Betroffenen dar.

Denn, wie ausgeführt, unterliegen Triebfahrzeugnutzer, die von der Betroffenen selbst mit Fahrstrom versorgt werden und Loks mit anderen Triebfahrzeugnutzern austauschen wollen, die ebenfalls von der Betroffenen versorgt werden, obiger Restriktion nicht. Die Besserstellung vollversorgter Fahrstromkunden ist damit zugleich geeignet, der Betroffenen einen greifbaren Vorteil im Wettbewerb um Bahnstromkunden zu verschaffen bzw. eventuell wechselwillige Eisenbahnunternehmen von einem Lieferantenwechsel abzuhalten, da die hierdurch zu erzielenden Preisvorteile möglicherweise durch wirtschaftliche Nachteile aufgrund deutlich erschwelter Loktauschmöglichkeiten überkompensiert werden. Dadurch verschafft sich die Betroffene nicht nur auf dem Markt für Bahnstrom einen Wettbewerbsvorteil, sondern zugleich auch auf dem Markt für die Vermietung von Triebfahrzeugen.

Aus der Unterschiedlichkeit der IT-Systeme kann auch bezüglich der Diskriminierung keine ausreichende sachliche Rechtfertigung abgeleitet werden.

**2. Vorlauffrist von drei Werktagen für Triebfahrzeugwechsel sowie Zuordnung für volle 24 Stunden (Antrag zu 2.a./b.)**

Auch die von der Betroffenen vorgegebene Frist von drei Werktagen zur Meldung eines anstehenden kalendertageweisen Triebfahrzeugwechsels sowie die zwingende Geltung der Zuordnung für die Dauer eines vollständigen Kalendertages ist als unangemessen einzustufen und wird zudem von der Betroffenen in diskriminierender Weise angewandt.

**a)** Eine entsprechende sachliche Rechtfertigung kann die Betroffene nicht aufgrund der Tatsache herleiten, dass derartige Triebfahrzeugwechsel im neuen IT-System zur Abwicklung der Netznutzung bislang erst unvollständig implementiert worden sind und deshalb einen hohen manuellen Aufwand mit sich bringen.

Wie die Antragstellerinnen in der mündlichen Verhandlung aus Sicht der Kammer nachvollziehbar dargelegt haben, kann es mit Blick auf den entstehenden Aufwand für die Buchung eines Lastgangs auf eine von der üblichen Zuordnung abweichende virtuelle Entnahmestelle keinen Unterschied machen, ob die Betroffene die Information über die bevorstehende Buchung bereits drei Werktage zuvor erhält oder erst im Nachgang des Lieferzeitpunktes. Eine Verbuchung des Lastganges auf die vom Nutzer gewünschte virtuelle Entnahmestelle kann ohnehin erst dann erfolgen, wenn der aus der Messeinrichtung ausgelesene Lastgang im System der Betroffenen vorliegt. Eine bereits drei Werktage zuvor übermittelte Zuordnungsinformation verschafft der Betroffenen insofern keine Arbeitserleichterung. Vielmehr kann dem Argument der Antragstellerinnen gefolgt werden, wonach es mit einiger Wahrscheinlichkeit innerhalb der Vorlauffrist noch zu kurzfristigen Änderungen in den Geschäftsabläufen kommen kann, die etwa eine nachträgliche Stornierung erforderlich machen. Hierdurch kann der Aufwand für die Betroffene sogar spürbar ansteigen.

Für nicht durchgreifend hält die Kammer demgegenüber den von der Betroffenen in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Hinweis, dass die Vorlauffrist von drei Werktagen benötigt würden, um noch ein Clearing widersprüchlicher An- und Abmeldungen durchführen zu können. Hierbei setzt sich die Betroffene in Widerspruch zu früheren eigenen Aussagen. Denn Gegenstand der Verpflichtung der Betroffenen aus dem Februar 2015 war unter anderem die Bedingung:

*„Die vollständige An- bzw. Abmeldung durch den Nutzer des Tfz ist abschließend und verbindlich. Es findet hierbei kein Clearing durch den BNB statt.“*

(Schreiben der Betroffenen an die Beschlusskammer vom 13.02.2015, Seite 2)

Ebenso hat die Betroffene nicht nachvollziehbar dargelegt, aus welchem Grund der Vollzug eines Zuordnungswechsels – der nach eigenem Vortrag der Betroffenen ohnehin derzeit noch einen manuellen Eingriff erfordert – mehr Aufwand verursacht, wenn er sich nur auf einige Stunden des



vom Nutzer gewünschten Tages bezieht als auf den vollständigen Tag. Soweit die Betroffene auch hier Clearinggesichtspunkte anführt, ist auf obige Ausführung zu verweisen.

**b)** Auch bezüglich dieser Bedingung unterwirft die Betroffene die drittversorgten Triebfahrzeugnutzer zugleich strengeren Konditionen als die von ihr selbst belieferten Nutzer. Bei Letzteren reicht es aus, wenn der Nutzer einer ausgeliehenen Lok diese Leihe bis zum 1. Werktag des dem Liefermonat folgenden Monats der Betroffenen mitteilt. Ein Zuordnungswechsel ist überdies auch für kurze Zeiträume untertägig möglich. Dies verschafft vollversorgten Kunden ein deutlich höheres Maß an Flexibilität beim Loktausch und dürfte aufgrund der längeren Fristen geeignet sein, Arbeitsspitzen bei der Übermittlung zu vermeiden. Auch diesbezüglich kann eine sachliche Rechtfertigung für die Ungleichbehandlung den vorgetragenen Systemunterschieden nicht entnommen werden.

### **3. Traktionsleistungsparameter (Antrag zu 3.)**

Die durch die Betroffene den drittversorgten Triebfahrzeugnutzern aufgegebene vollständige Übermittlung von Traktionsleistungsparametern für jede durchgeführte Fahrt ist ebenfalls als unangemessen und diskriminierend zu bewerten.

**a)** Die Übermittlung der Daten im geforderten Umfang findet keine ausreichende Rechtfertigung durch netzbetriebliche Erforderlichkeiten auf Seiten der Betroffenen.

Zunächst ist festzustellen, dass für die im Netz der Betroffenen eingesetzten Stromzähler keine geringeren Anforderungen gelten als im sonstigen Stromnetz. Es muss sich insbesondere im geeichte Zähler handeln. Weiterhin ist zu betrachten, dass die Zahl der echten Zählerausfälle nach unwidersprochen gebliebenem Vortrag der Antragstellerinnen sich in sehr engen Grenzen von 1 - 3 % der Fälle hält. Dieser geringen Ausfallwahrscheinlichkeit eine durchgängige Übermittlung technischer Daten durch alle Triebfahrzeugnutzer gegenüberzustellen, erscheint insofern unverhältnismäßig. Mit den Verhältnissen im 50 Hertz-Stromnetz gleichgestellt würde die von der Betroffenen aufgestellte Anforderung bedeuten, dass alle lastganggemessenen Großverbraucher ständig die Leistungsparameter ihrer hinter einem Zähler befindlichen strombeziehenden Anlagen (Leistung, Ein- und Ausschaltzeitpunkte etc.) dem örtlichen Verteilnetzbetreiber zu übermitteln hätten, damit im Fall eines Zählerdefektes Ersatzwerte für die Messwerte gebildet werden könnten.

Hierbei ist nicht das Bedürfnis der Betroffenen in Frage zu stellen, solche Parameter für den Fall eines tatsächlichen Zählerdefektes übermittelt zu bekommen. Hierfür reicht es aber aus, die Daten im Nachgang und nur in dem Fall zu übermitteln, in dem Zählerausfall tatsächlich eingetreten ist.

Auch der von der Betroffenen vorgetragene Anwendungsfall der Plausibilitätskontrolle eingehender Messdaten kann eine durchgängige Anforderung von Traktionsleistungsparametern nicht rechtfertigen. Soweit die Betroffene sich aus solchen Auswertungen Indizien für fehlerhaft messende Stromzähler erhofft, kann ein gleichwertiges Ergebnis auch mit Mitteln erreicht werden, die den Triebfahrzeugnutzern deutlich weniger Aufwand auferlegen. So sind etwa stichprobenweise Kontrollen der eigentlichen Zähler möglich. Diese sind zwar auf sich bewegendenden Entnahmestellen installiert, was gewisse organisatorische Anforderungen stellt. Eine Unmöglichkeit solcher Stichprobenkontrollen konnte die Betroffene aber nicht nachvollziehbar darlegen. Darüber hinaus ist vorstellbar, dass von der Betroffenen stichprobenartig Traktionsleistungsparameter bei Nutzern erhoben werden und hiermit die eingehenden Messwerte auf Plausibilität geprüft werden.

Schließlich ist die Erforderlichkeit einer durchgängigen Übermittlung von Traktionsleistungsparametern auch deshalb in erheblicher Weise in Frage zu stellen, weil die Betroffene dies in ihrem Altsystem bislang nicht für notwendig hielt und dies auch in den kommenden Jahren nicht für erforderlich hält. Entscheidende konstruktive Unterschiede zwischen dem Alt- und dem Neusystem der Betroffenen konnte diese nicht aufzeigen. In der mündlichen Verhandlung argumentierte die Betroffene, im Altsystem existiere eine Messwertüberwachung, die fehlerhafte Werte automatisch anzeige, während dies im Neusystem nicht existiere; zugleich räumte sie aber auf Nachfrage ein, dass dies auch bald im Neusystem nachgerüstet werde.

Insofern müsste das Interesse der Betroffenen, eine Plausibilisierung von Messwerten anhand von Traktionsleistungsparametern vornehmen zu können, auch den von ihr selbst belieferten Kunden grundsätzlich gleich hoch bzw. gleich niedrig sein. Dass die Betroffene ungeachtet dessen hierauf bei selbst belieferten EiVU verzichtet, spricht mindestens für eine untergeordnete Bedeutung für die Messwertplausibilisierung.

**b)** Die Anforderung aller Daten bei drittversorgten Nutzern stellt wie aufgezeigt zugleich eine Schlechterstellung gegenüber den von der Betroffenen selbst versorgten EiVU dar. Auch hierfür ist eine sachliche Rechtfertigung nicht ersichtlich.

**4.** Die unter den Tenorziffern 1. und 2. angeordneten Verpflichtungen waren zur wirksamen Abstellung der festgestellten Rechtsverletzungen auszusprechen.

Auch im Rahmen eines Besonderen Missbrauchsverfahrens hat die Regulierungsbehörde im Fall eines nach § 31 Abs. 1 Satz 2 EnWG festgestellten Rechtsverstoßes die Möglichkeit, im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung nach § 30 Abs. 2 EnWG Maßnahmen zur Abstellung der Zuwiderhandlung anzuordnen (OLG Düsseldorf, Beschl. vom 14.12.2011, VI-3 Kart 25/11, Rn. 47 – zitiert nach juris).

Die vorliegend ausgesprochenen Verpflichtungen sind verhältnismäßig. Sie sind geeignet, um jenseits der bloßen Austenorierung des Rechtsverstoßes der Betroffenen wie auch den beteiligten Nutzern eine klare Verhaltenserwartung in Bezug auf das künftige Vorgehen zu benennen und damit eine effektive Streitbeilegung zu fördern.

Die Verpflichtungen sind auch erforderlich und angemessen.

**a)** Hinsichtlich des Tenors zu 1.a) ist es angezeigt, die Betroffene zu verpflichten, einen Zuordnungswechsel ungeachtet der vorhergehenden oder nachfolgenden Belieferung durch die Betroffene zuzulassen. Ein milderer Mittel, welches gleich gut geeignet ist, die festgestellte Rechtswidrigkeit wirksam abzustellen, existiert nicht. Der entstehende manuelle Aufwand auf Seiten der Betroffenen – erforderlichenfalls auch durch Aufstockung personeller Kapazitäten – ist gegenüber den Nachteilen, die die Antragstellerinnen im Falle der Beibehaltung des status quo erleiden, zumutbar. Die Antragstellerinnen haben zudem aufgezeigt, dass durch eine Migration aller nicht mit der Betroffenen konzernverbundenen EiVU auf das Neusystem der Großteil der hier in Rede stehenden Zuordnungstransaktionen automatisiert abgewickelt werden könne. Dass sich die Betroffene selbst im Nachgang der mündlichen Verhandlung diesen Lösungsansatz zu eigen gemacht hat, spricht für die Realisierbarkeit.

Auch der Ausspruch der Verpflichtungen nach den Tenorziffern 1. b) und c) ist erforderlich und angemessen. Für die Übergangszeit bis zur Einführung des Lokwechsels nach dem Zielmodell mag eine von der Betroffenen vorgetragene manuelle Abwicklung eine personalaufwändige, mit Blick auf das erhebliche Diskriminierungspotential aber zumutbare und angemessene Lösung darstellen, extern belieferten EiVU vergleichbare Abwicklungskonditionen zur Verfügung zu stellen wie den von der Betroffenen selbst belieferten Nutzern.

Die für die Umsetzung der Verpflichtungen nach Tenorziffer 1 angesetzte Frist bis zum 01.05.2016 ist ebenfalls als erforderlich und angemessen anzusehen. Nach eigenem Vortrag der Betroffenen erfolgen die notwendigen Transaktionen zur Abbildung des Zuordnungswechsels überwiegend manuell. Insofern musste keine längere Umsetzungsphase zur Vornahme von Systemumstellungen einberechnet werden. Etwaige Personalaufstockungen können bis dahin vorgenommen werden.

**b)** Die Verpflichtung nach Tenorziffer 2 entspricht dem Grunde nach einer Untersagung, sofern die hier beanstandete Datenanforderung über die nun ausdrücklich genannten Fallgruppen hinausgeht. Die genannten Fallgruppen a) und b) sind solche, die auch nach Darlegung der Antragstellerinnen selbst als unstrittig in Bezug auf die Erforderlichkeit von Traktionsleistungsparameter angesehen werden können. Die Fallgruppe zu c) soll sicherstellen, dass die Betroffene in die Lage versetzt wird, sporadische Stichprobenkontrollen zu machen, um eventuelle Messfehler zu erkennen. Dabei geht die Kammer davon aus, dass für solche

Stichproben die Anforderung von Traktionsleistungsparametern für maximal 1 % aller Fahrten je technischer Entnahmestelle und Jahr erforderlich ist.

Aufgrund des Untersagungscharakters erscheint die gewählte kurze Umsetzungsfrist angemessen.

## **5. Zwangsgeldandrohung (Tenorziffer 3.)**

Die in diesem Beschluss ausgesprochenen Verpflichtungen stellen Anordnungen der Bundesnetzagentur dar, die gemäß §§ 94 EnWG, 6 VwVG im Wege des Verwaltungszwanges durchgesetzt werden können. Als Zwangsmittel kann nach § 9 Abs. 1 lit. b) VwVG die Verhängung eines Zwangsgeldes herangezogen werden, da es sich bei der Einhaltung der Vorgaben dieses Beschlusses nicht um eine vertretbare Handlung handelt. Ermächtigungsgrundlage für diese Androhung ist § 94 Abs. 1 Satz 1 EnWG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 VwVG. Die Androhung hat der abschließenden Festsetzung des Zwangsgeldes vorauszu gehen. Das Zwangsgeld ist auch mit den Anordnungen des Tenors zu 1. und zu 2. dieses Beschlusses gemäß § 13 Abs. 2 S. 2 VwVG zu verbinden, da Rechtsmittel gegen diesen Beschluss gemäß § 76 Abs. 1 EnWG keine aufschiebende Wirkung haben und kein atypischer Fall vorliegt, in welchem von der ansonsten zwingenden Verbindung von Beschluss und Zwangsgeldandrohung abgesehen werden kann.

Das Zwangsmittel ist sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach angemessen. Dies ergibt sich zum einen aus der Größe des Unternehmens der Betroffenen. Zum anderen hat dies seinen Grund in dem langen Zeitraum, in dem trotz wiederholter Beschwerden von Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Betroffene noch immer keine Bahnstromzugangsbedingungen eingeführt worden sind, die den von der Betroffenen selbst im Zielmodell als notwendig anerkannten Bedürfnissen Rechnung tragen und die rechtswidrige Besserstellung der von der Betroffenen selbst belieferten Kunden beendet.

Daher war ein Zwangsgeld in Höhe von 500.000,00 Euro anzudrohen. Die nicht geringe Höhe des angedrohten Zwangsgeldes ermöglicht damit eine wirksame Vollstreckung, liegt aber gleichwohl noch im unteren Bereich des nach § 94 S. 2 EnWG möglichen Rahmens, der zwischen 1000 EUR und zehn Millionen EUR liegt.

## **6. Ablehnung der restlichen Anträge**

**a)** Der Antrag zu 1. war als unzulässig abzulehnen. Unabhängig davon, dass sich der Antrag während des Verfahrens durch Zeitablauf erledigt hat, ermangelte es auch am Vorliegen einer erheblichen Betroffenheit der Antragstellerinnen.

Wie die Antragstellerinnen selbst eingeräumt haben, ist für die gegebenenfalls erforderliche Inanspruchnahme eines Dienstleisters zur Realisierung einer XML-Datenübertragung ein Betrag von rund 1.000 EUR je Monat und EiVU anzusetzen. Dies galt unter der damaligen Annahme, dass hierüber der vollständige Triebfahrzeugwechsel abzuwickeln ist. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass für die Übermittlung der Traktionsleistungsparameter allein ein geringerer Betrag zu berücksichtigen wäre, der sich nochmals aufgrund der Tatsache reduzieren dürfte, dass sich der Umfang der zu übermittelnden Traktionsleistungsparameter gemäß der hier getroffenen Verfügung auf erforderliche Fälle reduziert. Damit bewegt sich der hypothetische monetäre Aufwand in einer Größenordnung, die für ein geschäftsmäßig agierendes Güterverkehrsunternehmen keine spürbare Betroffenheit darzustellen vermag.

b) Über den hilfsweise gestellten Antrag zu 4. ist aufgrund der Entscheidung im Sinne des Antrags zu 3. nicht zu entscheiden.

7. Hinsichtlich der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid nach § 91 Abs. 1 Nr. 5 EnWG.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann binnen einer Frist von einem Monat ab Zustellung Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist schriftlich bei der Bundesnetzagentur (Hausanschrift: Tulpenfeld 4, 53113 Bonn) einzureichen. Es genügt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist bei dem Oberlandesgericht Düsseldorf (Hausanschrift: Cecilienallee 3, 40474 Düsseldorf) eingeht.

Die Beschwerde ist zu begründen. Die Frist für die Beschwerdebegründung beträgt einen Monat. Sie beginnt mit der Einlegung der Beschwerde und kann auf Antrag von dem oder der Vorsitzenden des Beschwerdegerichts verlängert werden. Die Beschwerdebegründung muss die Erklärung, inwieweit der Beschluss angefochten und seine Abänderung oder Aufhebung beantragt wird, und die Angabe der Tatsachen und Beweismittel, auf die sich die Beschwerde stützt, enthalten.

Die Beschwerdeschrift und die Beschwerdebegründung müssen durch einen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung (§ 76 Abs. 1 EnWG).

Christian Mielke  
Vorsitzender

Andreas Fixel  
Beisitzer

Jens Lück  
Beisitzer

