



Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-25-0059_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

zur Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2026/2027

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

Betroffene zu 1.,

und

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

Betroffene zu 2.,

Hinzugezogene:

1. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Boschetsrieder Straße 69, 81379 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Marienstraße 18, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
3. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
4. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
5. DB Regio AG, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt, vertreten durch den Vorstand

6. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
7. Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin,
8. Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam,
9. Mofair e.V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
10. Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, Am alten Theater 4, 39104 Magdeburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
11. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
12. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung
13. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Betroffenen zu 2: 

der Hinzugezogenen zu 7. und 8.: 

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

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Wolfram Krick und
den Beisitzer Jan Kirchhartz

am 24.06.2026

beschlossen:

1. Für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 wird die Obergrenze der Gesamtkosten der Betroffenen zu 1. auf 7.317 Mio. EUR festgelegt.
2. Für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 wird die Obergrenze der Gesamtkosten der Betroffenen zu 2. auf 99,1 Mio. EUR festgelegt.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	6
II. Gründe	12
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	12
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	12
II.2.1 Übersicht der Herleitung.....	12
II.2.2 Einzelne Schritte zur Herleitung	13
II.2.2.1 Anreizsetzung gemäß § 25 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 5 ERegG	14
II.2.2.1.1 Mittel, die einer qRV unterfallen (§ 29 Abs. 5 ERegG).....	14
II.2.2.1.2 Anreizsetzung auf übrige Mittel (§ 25 Abs. 2 ERegG)	15
II.2.2.1.2.1 Mittel, die der gesetzlichen Anreizsetzung unterfallen	15
II.2.2.1.2.2 Anwendung der Anreizsetzung auf relevante Mittel	15
II.2.2.1.2.2.1 Inflationsfaktoren (PI).....	17
II.2.2.1.2.2.2 Produktivitätsfaktoren (PF).....	18
II.2.2.2 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 bis 5 ERegG.....	19
II.2.2.2.1 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 und 4 ERegG.....	19
II.2.2.2.2 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 5 ERegG.....	19
II.2.2.3 Keine Anpassung der OGK gemäß § 27 Abs. 1 ERegG	19
II.2.2.4 Anpassungen der OGK gemäß § 26 Abs. 1 und 1a ERegG	20
II.2.2.4.1 Anpassung der OGK infolge der Berücksichtigung der Personenbahnsteige.....	20
II.2.2.4.1.1 Voraussetzungen der Anpassung.....	20
II.2.2.4.1.2 Herleitung und Ermittlung der Anpassung.....	21
II.2.2.4.2 Anpassung der OGK infolge der Eigenkapitalerhöhungen und Zinssenkung	22
II.2.2.4.2.1 Voraussetzungen der Anpassung.....	23
II.2.2.4.2.1.1 Geänderte Finanzierungssystematik als kostenerhöhendes exogenes Ereignis	23
II.2.2.4.2.1.2 Geänderte gesetzliche Vorgabe zur Eigenkapitalverzinsung.....	25
II.2.2.4.2.2 Herleitung und Ermittlung der Anpassung.....	25
II.2.2.4.2.2.1 Zusätzliche Abschreibungen	25
II.2.2.4.2.2.2 Zusätzliche Eigenkapitalkosten	26
II.2.2.4.2.2.3 Entlastung Fremdkapitalkosten	26
II.2.2.4.2.2.4 Reduktion Eigenkapitalkosten altes Eigenkapital	27
II.2.2.4.3 Anpassung der OGK infolge von Zuwendungen und sonstigen Kosten.....	28
II.2.2.4.3.1 Voraussetzungen der Anpassungen	29
II.2.2.4.3.1.1 Zusätzliche Zuwendungen – Instandhaltungsförderung	30
II.2.2.4.3.1.2 Kosten exogen – BSWAG SEV.....	31

II.2.2.4.3.1.3	Kosten exogen – BSWAG Projektaufwand u. W.	31
II.2.2.4.3.1.4	Kosten exogen – KRITISDachG.....	33
II.2.2.4.3.1.5	Keine Anpassungen auf Grundlage weiterer Kostenvorträge ...	33
II.2.2.4.3.2	Herleitung und Ermittlung der Anpassungen.....	35
II.2.2.4.3.2.1	Kostensenkende Instandhaltungsförderung	35
II.2.2.4.3.2.2	Sonstige Kostenvorträge.....	38
Gebührenhinweis		41
Rechtsbehelfsbelehrung.....		41
Anlage 1		42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Herleitung Ermittlung OGK 2027 [Mio. EUR].....	13
Tabelle 2 – Entwicklung Erzeugerpreisindex und Bestimmung Pls.....	17
Tabelle 3 – Entwicklung Produktivität auf Stundenbasis und Bestimmung PFs	19
Tabelle 4 – Berücksichtigung Bahnsteigkosten [Mio. EUR]	20
Tabelle 5 – Berücksichtigung Eigenkapitalerhöhung (EKE) [Mio. EUR]	23
Tabelle 6 – Übersicht Zuwendungen und sonstige Kosten [Mio. EUR]	29

Abbildungsverzeichnis

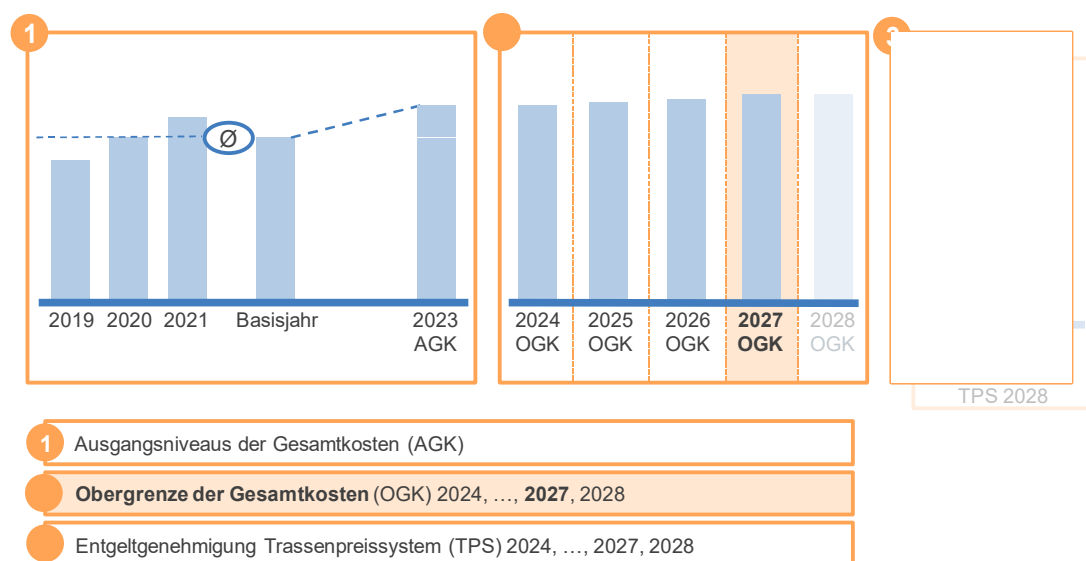
Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung	6
--	---

I. Sachverhalt

Die Betroffene zu 1. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG (DB AG). Die DB AG steht zu einhundert Prozent im Eigentum des Bundes. Die Betroffene zu 2. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Betroffenen zu 1. Beide Unternehmen betreiben u. a. Schienenwege und Personenbahnsteige in der Bundesrepublik Deutschland.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) enthält verschiedene Anforderungen an die Bildung der Entgelte, die die Betreiber der Schienenwege für die Gewährung des Zugangs zu ihren Netzen erheben. Die Betroffenen unterliegen der sogenannten Anreizsetzung, die ihre Grundlage in den §§ 25 bis 30 ERegG findet. Ziel der Anreizsetzung ist es, dem Betreiber der Schienenwege für diese Infrastruktur und für etwaig damit zusammen betriebene Personenbahnsteige Anreize zur Senkung der ihm für den Betrieb insgesamt entstehenden Kosten zu setzen, um so eine Reduzierung der Nutzungsentgelte zu erreichen. Außerdem soll ein Anreiz geschaffen werden, die auf dem Netz erbrachte Betriebsleistung zu erhöhen. Die Anreizsetzung soll über eine Regulierungsperiode von fünf Jahren erfolgen. Die erste Regulierungsperiode umfasste die Netzfahrplanjahre 2019 bis 2023. Die zweite Regulierungsperiode umfasst die Netzfahrplanjahre 2024 bis 2028.

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung



Ihren Ausgang nimmt die Anreizsetzung vom sogenannten Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK, Stufe 1 der Abbildung 1). In weiteren Schritten und in gesonderten Beschlusskammerverfahren folgen die Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten (OGK, Stufe 2 der Abbildung 1) und schließlich die Genehmigung der Entgelte im jeweiligen Trassenpreissystem (TPS, Stufe 3 der Abbildung 1).

Vor Beginn einer Regulierungsperiode erfolgt im Rahmen des Verfahrens zur Festlegung des AGK eine Feststellung der durchschnittlichen jährlichen Kosten und Betriebsleistungen, die für die Dauer der Regulierungsperiode der Entgeltermittlung zugrunde zu legen sind.

Ausgehend von dem festgelegten AGK wird eine OGK für jede Netzfahrplanperiode bestimmt. Die Obergrenze errechnet sich gemäß § 25 Abs. 2 ERegG aus dem (für die Regulierungsperiode maßgeblichen) AGK zuzüglich eines der Preissteigerungsrate Rechnung tragenden Betrages (Inflationsausgleich) und abzüglich eines Betrages, über den die Produktivitätsfortschrittsrate berücksichtigt wird. Aufsetzend hierauf sind gegebenenfalls weitere, auf die Kosten bezogene, besondere Umstände zu berücksichtigen.

So ist gemäß § 29 Abs. 5 ERegG bei Bestehen einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung durch die Regulierungsbehörde festzustellen, in welcher Höhe das AGK durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. Auf den danach festgestellten Betrag ist bei der Ermittlung der OGK gemäß § 25 Abs. 2 ERegG weder ein Inflationsausgleich noch ein Produktivitätsfortschritt in Anrechnung zu bringen. Im Rahmen der Bestimmung der OGK hat die Regulierungsbehörde gemäß § 25 Abs. 3 und 4 ERegG diese auf Antrag anzupassen, wenn sich aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung im Sinne des § 29 Abs. 2 ERegG ein gegenüber dem AGK mehr als geringfügig veränderter Aufwand für Instandhaltung oder Ersatzinvestitionen für ein Jahr innerhalb der Regulierungsperiode ergibt und die in der Anlage 4 Nr. 6 zu den §§ 25 bis 27 ERegG enthaltenen Voraussetzungen erfüllt sind. Stellt die Regulierungsbehörde fest, dass der bei der Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 ERegG berücksichtigte Aufwand tatsächlich nicht entstanden ist, nimmt sie zudem gemäß § 25 Abs. 5 ERegG vor der nächsten Ermittlung der jährlichen OGK eine angemessene Korrektur vor.

Bei besonderen oder unvorhergesehenen Mehrbelastungen kann die Regulierungsbehörde gemäß § 27 Abs. 1 ERegG auf Antrag Ausnahmen von den in § 25 Abs. 2 bis 5 ERegG und in § 26 Abs. 1 ERegG enthaltenen Regelungen für den Zeitraum der betroffenen Regulierungsperiode genehmigen.

Aufsetzend auf die derart ermittelte OGK prüft die Regulierungsbehörde gemäß § 26 Abs. 1 ERegG auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen, ob der ermittelte Wert noch zutreffend und für den Betreiber der Schienenwege tatsächlich erreichbar ist und nimmt, sofern die der ermittelte Wert nicht länger zutreffend ist oder tatsächlich nicht erreicht werden kann, Anpassungen vor. Zudem ist die OGK gemäß § 26 Abs. 1a ERegG abzusenken, soweit sich durch zusätzliche Zuwendungen oder aus einer gesetzlichen Vorgabe gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten ergeben.

Nach der Festlegung der OGK folgt das Verfahren zur Genehmigung der Entgelte des TPS für die Netzfahrplanperiode. Die ermittelten Entgelte sind genehmigungsfähig, wenn sie den gesetzlich vorgesehenen Preisbildungsgrundsätzen folgen und zudem einerseits die kalkulatorischen Erlöse, die sich aus einer Multiplikation der derart gebildeten Preise mit den im AGK festgelegten Verkehrsmengen (AGK-Mengen) ergeben, die OGK nicht übersteigen und es andererseits nicht zu einer unerlaubten Unterdeckung der Gesamtkosten des Mindestzugangspakets kommt.

Die Beschlusskammer legte mit Beschlüssen vom 15.08.2022 (BK10-22-0023_E) und vom 07.03.2023 (BK10-22-0376_E) das für die aktuelle Regulierungsperiode maßgebliche Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK) für die Betroffene zu 1. in Höhe von 6.290 Mio. EUR und für die Betroffene zu 2. in Höhe von 88,3 Mio. EUR fest.

Als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) I (Anerkennung im Verfahren BK10-19-0010_E), LuFV II (Anerkennung im Verfahren BK10-18-0060_E) und LuFV III (Anerkennung im Verfahren BK10-20-0001_E (Schienenwege) und BK10-20-0033_E (Personenbahnsteige)).

Mit Schreiben vom 15.05.2025 hat die Beschlusskammer unter dem Geschäftszeichen BK10-25-0059_E das Verfahren zur Festlegung der OGK 2027 eröffnet. Sie hat den Betroffenen die heranzuziehenden Inflations- und Produktivitätsfaktoren mitgeteilt und ausgeführt, dass sich die errechnete OGK 2027 unter Berücksichtigung von § 25 Abs. 2 und 29 Abs. 5 ERegG auf 6.993 Mio. Euro für die Betroffene zu 1. und auf 99,2 Mio. EUR für die Betroffene zu 2. belaufe. Gemäß § 26 Abs. 1 ERegG sei für die Betroffene zu 1. eine Anpassung der OGK in Höhe von 433 Mio. EUR geplant, da die Betroffene zu 1. mit Zusammenführung der beiden Gesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG zum Jahreswechsel 2023/2024 zusätzlich die Nutzung der Personenbahnsteige als Teil des Mindestzugangspaketes anzubieten und die dabei entstehenden Kosten mit dem Trassenentgelt zu decken habe. Darüber hinaus wäre für die Betroffene zu 1. eine Anpassung gemäß § 26 Abs. 1 ERegG im Zuge der Eigenkapitalzuführungen des Bundes von 244 Mio. EUR anzunehmen. Für die Betroffene zur 1. ergebe sich eine OGK in Höhe von 7.670 Mio. EUR. Als Eigenkapitalzinssatz sei eine vom mittelbaren Eigentümer erwartete – niedrigere als kapitalmarktübliche – Verzinsung in Höhe von 2,3% unterstellt.

Die Beschlusskammer hat die Verfahrenseröffnung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur (www.bnetza.de) veröffentlicht und eine Frist bis zum 05.06.2025 gesetzt, binnen derer Hinzuziehungsanträge zu stellen waren. Es sind 13 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden.

Mit Schreiben vom 27.05.2025 hat die Betroffene zu 1. ihre Bilanz und die Kapitalkostenermittlung des Jahres 2024 übermittelt und zum Eröffnungsschreiben Stellung genommen. Eine valide Bilanzprognose und Bilanzplanung bis 2027 sei nicht möglich, da Zusagen zu Höhe und Art der durch den Bund zur Verfügung gestellten Finanzierungen noch nicht vorlägen.

Mit Schreiben vom 12.06.2025 hat die Betroffene zu 1. um Aussetzung des Verfahrens gebeten, bis die Eckpunkte des Bundeshaushaltes für 2025 und die Folgejahre veröffentlicht worden seien.

Am 13.11.2025 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (vgl. BT-Drs. 21/1499, 21/1939 und 21/2787) verabschiedet. Dieses ist am 28.11.2025 in Kraft getreten. Mit der Gesetzesänderung ist gemäß Ziffer 5.2.3 Anlage 4 zu den §§ 25 bis 27 ERegG geregelt, dass für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ein (verminderter) Eigenkapitalzins in Höhe von 1,9% anzusetzen ist. Durch das Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes ist zudem § 26 Abs. 1 ERegG durch § 26 Abs. 1 bis 1b ERegG ersetzt worden.

Am 22.01.2026 hat die Beschlusskammer das Verfahren fortgeführt. Dabei hat die Beschlusskammer die gegenüber dem Eröffnungsschreiben mit Blick auf die Eigenkapitalverzinsung, abweichende Eigenkapitalzuflüsse sowie den Produktivitätsfaktor aktualisierten Werte mitgeteilt. Zudem hat die Beschlusskammer zu etwaigen Aspekten angehört, aufgrund derer die OGK anzupassen wäre.

Sodann hat die Betroffene zu 1. auf das Anhörungsschreiben mit ihrem Schreiben vom 29.01.2026 Stellung genommen. Sie habe die Berechnungen der Beschlusskammer zur Kenntnis genommen und teile mit, dass zwar zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens keine weiteren Anträge zur Abänderung OGK 2027 vorgesehen seien. Es sei jedoch davon auszugehen, dass eine weitere Klärung der Zuschusshöhen mit dem Bund dazu führen werde, dass künftig, d.h. im weiteren Verfahrensverlauf, entsprechende Anträge zu stellen seien. Insoweit

beabsichtige die Betroffene die Stellung eines Antrags nach § 26 Abs. 1 ERegG und Abs. 1a ERegG, sobald ein valider Stand vorliege.

Mit einem weiteren Anhörungsschreiben vom 24.04.2026 hat die Beschlusskammer sodann die Betroffenen zu Stellungnahme insbesondere in Bezug auf die zu erwartenden Instandhaltungszuwendungen sowie gegebenenfalls nach § 26 Abs. 1 ERegG geltend zu machenden Zusatzkosten aufgefordert.

Mit Schreiben vom 08.05.2026 hat die Betroffene zu 1. ausgeführt, dass die Höhe der Zuwendungen wie auch der Aufwendungen nach wie vor unbekannt sei. Darüber hinaus hat sie die aus ihrer Sicht zu berücksichtigenden exogenen Mehrkosten für die OGK 2027 mitgeteilt. In Summe hat sie dabei erhöhend zu berücksichtigende Effekte in Höhe von 797 Mio. EUR geltend gemacht. Des Weiteren hat die Betroffene zu 1. die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung beantragt.

In einem weiteren Anhörungsschreiben vom 13.05.2026 hat die Beschlusskammer zu den vorgetragenen Mehrkosten angehört.

Am 26.05.2026 hat die Betroffene zu 1. hierzu weitere Kostenherleitungen übermittelt. Die Betroffene zu 1. trägt vor, es seien 876 Mio. EUR an zusätzlichen Effekten zu berücksichtigen (+79 Mio. EUR gegenüber Vortrag vom 08.05.2026). Zudem hat sie vorgetragen, die Instandhaltungsaufwendungen für das Jahr 2027 beliefen sich voraussichtlich auf 6.167 Mio. EUR (OGK 2026: 5.428 Mio. EUR, mithin +739 Mio. EUR, bzw. +14%). In der OGK 2027 seien bereits 2.481 Mio. EUR Instandhaltungsaufwendungen berücksichtigt, so dass noch eine Lücke („Mehrkosten“) von 3.686 Mio. EUR verbliebe (= 6.167 Mio. EUR - 2.481 Mio. EUR).

Am 02.06.2026 ist eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt worden. Im Nachgang zur Verhandlung haben zudem Verfahrensbeteiligte Stellung genommen. Die Hinzugezogene zu 9. hat in der Stellungnahme vom 08.06.2026 nochmals die Berücksichtigung der Kosten für die sogenannte „Taskforce zuverlässige Bahn“ sowie des „Sofortprogramms für mehr Sicherheit und Sauberkeit“ an Bahnhöfen abgelehnt. Dies ist mit dem Fehlen des exogenen Ereignisses als Voraussetzung für den § 26 Abs 1 ERegG begründet worden. Außerdem seien die durch die Betroffene zu 1. vorgetragenen Kostensteigerungen für Instandhaltung und Bau substantiiert zu prüfen. Schließlich hat die Hinzugezogene zu 9. darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen belastbare Planungsgrundlagen benötigten und keine Zielkorridore.

Am 09.06.2026 hat die Hinzugezogene zu 2. zum bisherigen Verfahren Stellung genommen. Sie widerspricht u. a. ebenfalls der These, dass die Kosten für die „Taskforce zuverlässige Bahn“ und für das „Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen“ aus einem exogenen Ereignis resultierten. Dementsprechend hat sie sich gegen die Berücksichtigungsfähigkeit in der Festlegung der OGK ausgesprochen. Des Weiteren hat die Hinzugezogene zu 2. auf die Diskrepanz zwischen der GuV (Gewinn- und Verlustrechnung) aus dem hiesigen Verfahren und aus der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 21/5233) hingewiesen und die Anerkennung verschiedener Kostenvorträge hinterfragt. Des Weiteren hat die Hinzugezogene zu 2. den merklichen Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen kritisiert. Zudem hat die Hinzugezogene ausgeführt, dass die unklare Haushaltslage kein Grund sei, das Verfahren auszusetzen.

Die Hinzugezogene zu 4. hat in ihrer Stellungnahme vom 09.06.2026 ebenfalls den deutlichen Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen kritisiert und einen höchstens moderaten Anstieg der OGK 2027 gegenüber 2026 gefordert.

In ihrer Stellungnahme vom 09.06.2026 hat die Hinzugezogene zu 6. sich ebenfalls gegen eine Berücksichtigung der Kosten aus der „Taskforce zuverlässige Bahn“ und dem „Sofortprogramm für mehr Sauberkeit und Sicherheit an Bahnhöfen“ ausgesprochen. Außerdem hat sie eine konsistente Anwendung des § 26 Abs. 1a ERegG gefordert.

Die Hinzugezogene zu 11. hat sich in ihrer Stellungnahme vom 09.06.2026 für eine zeitnahe Festlegung der OGK 2027 ausgesprochen. Sie hat ebenfalls die Mehrkosten aus der „Taskforce zuverlässige Bahn“ und dem „Sofortprogramm für mehr Sauberkeit und Sicherheit an Bahnhöfen“ abgelehnt. Des Weiteren seien die über die OGK 2026 hinausgehenden Instandhaltungs-Mehrkosten nicht anzuerkennen.

Die Beschlusskammer hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit Schreiben vom 09.06.2026 über den Verfahrensstand informiert und um Stellungnahme gebeten, ob die von der Beschlusskammer im Rahmen der mündlichen Verhandlung erörterten Prämissen und Rahmenbedingungen zu Instandhaltungsaufwendungen und Instandhaltungszuwendungen in einem für das BMV denkbaren Lösungsraum lägen. Das BMV hat am 11.06.2026 dahingehend Stellung genommen, dass die Höhe der Instandhaltungsaufwendungen auch vom finalen Angebot der Betroffenen zu 1. zur Leistungsvereinbarung (LV) InfraGO abhängen, welches im Oktober 2026 von der Betroffenen zu 1. vorgelegt werden solle. Darüber hinaus hat das BMV ausgeführt, dass die von der Betroffenen zu 1. im Beschlusskammerverfahren vorgetragenen Instandhaltungsaufwendungen deutlich über dem derzeit wahrscheinlichen Gesamtvolumen lägen. Dies werde sich auch auf die Höhe der bundeseitigen Instandhaltungsförderung auswirken. Im Gesamtkontext sei anzunehmen, dass diese entsprechend niedriger ausfallen werde.

Die Betroffene zu 1. hat in ihrer Stellungnahme vom 09.06.2026 nochmals ihren Standpunkt zur Höhe der Instandhaltungsaufwendungen dargelegt. Dabei ist sie insbesondere auf das lebenszyklusorientierte 3-i-Modell eingegangen. Außerdem legt die Betroffene zu 1. ihre Sichtweise zur Ermittlung etwaiger Förderquoten dar.

In ihrer Replik vom 12.06.2026 hat die Betroffene zu 1. auf die Stellungnahmen der Hinzugezogenen zu 2., 4., 6., 9. und 11. reagiert. Dabei hat die Betroffene zu 1. unter anderem auf den Vorwurf der „GuV-Inkonsistenz“ für das Jahr 2025 zwischen der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 21/5233) und der von der Betroffenen zu 1. der Beschlusskammer im hiesigen Verfahren zur Verfügung gestellten GuV erwidert und die Abweichungen erläutert.

Am 16.06.2026 hat die Beschlusskammer die Betroffene zu 1. erneut angehört. Inhalt war u.a. der Unterschied bei den Projektkosten zwischen der oben genannten Kleinen Anfrage und übermittelten Werten der Betroffenen zu 1. Mit Schreiben vom 19.06. hat die Betroffene zu 1. diese Anhörung beantwortet.

Mit Schreiben vom 22.06.2022 hat die Betroffene zu 1. ausgeführt, dass aus ihrer Sicht der zentrale Dissens in der Höhe der anzusetzenden Aufwandsförderung liege. Eine verbindlich zugrunde zu legende Förderhöhe liege bislang nicht vor. Man weise darauf hin, dass nachzeitigem Stand beabsichtigt sei, am 06.07.2026 im Bundeskabinett über den Regierungsentwurf des Bundeshaushaltes 2027 zu beschließen. Ein Zuwarten auf den Kabinettsbeschluss sei zwingend geboten. Eine Festsetzung der OGK ohne das Vorliegen eines verbindlichen Kabinettsbeschlusses sei ermessens- und prognosefehlerhaft.

Die Bundesnetzagentur hat den Eisenbahninfrastrukturbeirat – wie in der Sitzung vom 18.05.2026 angekündigt – im schriftlichen Verfahren angehört, und zwar mit Schreiben vom 16.06.2026. Es ist keine Stellungnahme eingegangen.

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

II. Gründe

Mit dem vorliegenden Beschluss legt die Beschlusskammer für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK 2027) für die Betroffene zu 1. und die Betroffene zu 2. fest.

Die OGK 2027 für die Betroffene zu 1. wird auf 7.317 Mio. EUR festgelegt, die OGK 2027 der Betroffenen zu 2. auf 99,1 Mio. EUR.

Die Rechtsgrundlage für die Festlegung findet sich in § 25 Abs. 2 i. V. m. § 28, § 25 Abs. 3 bis 5 und § 26 Abs. 1, 1a und 1b 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.

Zuständig für die Festlegung der jährlichen OGK ist gemäß § 26 Abs. 1 i. V. m. § 77 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) eine Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Organisatorisch ist diese Zuständigkeit innerhalb der Bundesnetzagentur der Beschlusskammer 10 zugeordnet.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag sind 13 Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen worden.

Des Weiteren ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Sätze 1 und 2 ERegG). Eine öffentliche mündliche Verhandlung ist am 02.06.2026 durchgeführt worden.

Gemäß § 79 Abs. 2 ERegG gibt es ferner ein Anhörungsrecht des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei „grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt“. Die Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates ist mit Schreiben vom 16.06.2026 erfolgt.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig.

Die OGK 2027 der Betroffenen zu 1. ist in Höhe von 7.317 Mio. EUR, die OGK 2027 der Betroffenen zu 2. ist in Höhe von 99,1 Mio. EUR festzulegen. Die OGK (hierzu als Übersicht unter II.2.1) erweisen sich unter Berücksichtigung der einzelnen Positionen zur Herleitung (hierzu unter II.2.2) im tenorierten Umfang als festlegungsfähig.

II.2.1 Übersicht der Herleitung

Die Herleitung der OGK 2027 für die Betroffenen ist als Übersicht in der folgenden Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1 – Herleitung Ermittlung OGK 2027 [Mio. EUR]

Zeile	Bereich	Abschnitt	Betroffene zu 1.	Betroffene zu 2.	Summe
A	Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK) 2023 [§25 Abs. 1]		6.290	88,3	6.378
B	- davon Gegenstand von LuFVs I-III [§29 Abs. 5]	II.2.2.1.1	2.034	22,2	2.056
C=A-B	- davon übrige Mittel (Anreizsetzung) [§25 Abs. 2]	II.2.2.1.2	4.256	66,1	4.322
D=C; (Pl-PF _i)	Anreizsetzung auf relevante AGK-Mittel bis 2027 [§25 Abs. 2]	II.2.2.1.2	697	10,8	708
E=B+C+D	OGK 2027 unter Berücksichtigung §§ 25 Abs. 2 und 29 Abs. 5		6.987	99,1	7.086
F	Berücksichtigung erhöhter Aufwand qRV LuFV III [§25 Abs. 3 und 4]	II.2.2.2.1	0	0,0	0
G	Korrektur nicht entstandener Aufwand OGK 2024 [§25 Abs. 5]	II.2.2.2.2	0	0,0	0
H	Berücksichtigung unvorhergesehener Belastungen [§27 Abs. 11]	II.2.2.3	0	0,0	0
I	Berücksichtigung Bahnsteige [§26 Abs. 1 S. 3]	II.2.2.4.1	432	0,0	432
J	Berücksichtigung EK-Erhöhung/Zinssenkung [§26 Abs. 1 S. 4 und 1a]	II.2.2.4.2	142	0,0	142
K	Berücksichtigung Zuwendungen/Zusatzkosten [§26 Abs. 1 S. 4 und 1a]	II.2.2.4.3	-244	0,0	-244
L=Σ(E-K)	OGK 2027 Festsetzung		7.317	99,1	7.416

Ausgangspunkt ist zunächst das AGK (Zeile A). Die Beschlusskammer hat das AGK für die zweite Regulierungsperiode (AGK 2023) endgültig mit Beschluss vom 07.03.2023 für die Betroffene zu 1. auf 6.290 Mio. EUR und für die Betroffene zu 2. auf 88,3 Mio. EUR festgelegt (BK10-22-0376_E).

Für die im AGK enthaltenen Eigenmittel im Rahmen der LuFV erfolgt nach § 29 Abs. 5 ERegG keine Anreizsetzung gemäß §§ 25 Abs. 2, 28 Abs. 1 und Abs. 2 ERegG. Der resultierende Effekt der Anreizsetzung auf die Mittel im AGK, die nicht der LuFV unterliegen, wird in Zeile D dargestellt. Hieraus ergibt sich ein Anstieg um 697 Mio. EUR für die Betroffene zu 1. und um 10,8 Mio. EUR für die Betroffene zu 2.

Die Betroffenen haben keinen Antrag auf Anpassung der OGK für Zusatzaufwendungen einer qRV gemäß § 25 Abs. 3 bis 4 ERegG für 2027 gestellt, sodass hier keine Anpassung vorzunehmen ist (Zeile G). Eine Absenkung der OGK 2027 gemäß § 25 Abs. 5 ERegG für in Vorjahren gemäß § 25 Abs. 3 bis 4 ERegG vorgenommene Anpassungen für zusätzliche Aufwendungen, welche in der Rückschau tatsächlich nicht entstanden sind, ist nicht vorzunehmen (Zeile F). Ebenso haben die Betroffenen keine Anpassung der OGK 2026 aufgrund von unvorhergesehenen Mehrbelastungen gemäß § 27 Abs. 1 ERegG (Zeile H) beantragt.

Die OGK 2027 der Betroffenen zu 1. ist gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit Bezug auf die Berücksichtigung der Kosten der Personenbahnsteige in Höhe von 432 Mio. EUR anzupassen (Zeile I). Dem Vortrag der Betroffenen zu 1. zur Anpassung der OGK 2027 mit Bezug auf die Kosten der Eigenkapitalerhöhung unter Berücksichtigung der Auswirkung eines abgesenkten Eigenkapitalzinssatzes ist gemäß § 26 Abs. 1 und 1a ERegG in Höhe von 142 Mio. EUR zu entsprechen. Für die Betroffene zu 2. ist hingegen keine Anpassung vorzunehmen (Zeile J). Weiterhin sind bei der Betroffenen zu 1. saldierte Aufwandszuwendungen und Kostensteigerungen zu berücksichtigen, die absenkend in Höhe von -244 Mio. EUR in Ansatz zu bringen sind (Zeile K).

II.2.2 Einzelne Schritte zur Herleitung

Die Festlegung der OGK erfolgt unter Berücksichtigung der Anreizsetzung gemäß § 25 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 5 ERegG (hierzu unter II.2.2.1) sowie des Umstands, dass weder eine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 bis 5 ERegG (hierzu unter II.2.2.2) noch gemäß § 27 Abs. 1 ERegG (hierzu unter II.2.2.3) vorzunehmen ist. Die OGK der Betroffenen zu 1. ist darüber hinaus gemäß § 26 Abs. 1 und 1a ERegG mit Blick auf die Integration der Bahnsteige, auf

die zuschusseretzenden Eigenkapitalerhöhungen sowie auf die Instandhaltungszuwendungen und Kostenänderungen anzupassen (hierzu unter II.2.2.4).

II.2.2.1 Anreizsetzung gemäß § 25 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 5 ERegG

Die Ergebnisse der Anreizsetzung im Rahmen der OGK gemäß § 25 Abs. 2 ERegG i. V. m. § 29 Abs. 5 ERegG sind in Zeile D dargestellt.

Ausgangspunkt ist hierbei das AGK 2023 (Tabelle 1, Zeile A), bei dem jedoch gemäß § 29 Abs. 5 ERegG diejenigen Mittel, die einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung unterliegen (vgl. auch Tabelle 1, Zeile B), nicht der gesetzlichen Anreizsetzung unterliegen (vgl. hierzu unter II.2.2.1.1). Für die verbleibenden Mittel (Tabelle 1, Zeile C) wird für die OGK 2027 eine Anreizsetzung (Tabelle 1, Zeile D) mithilfe des Inflationsfaktors und des Produktivitätsfaktors vorgenommen (hierzu unter II.2.2.1.2).

II.2.2.1.1 Mittel, die einer qRV unterfallen (§ 29 Abs. 5 ERegG)

Für die Betroffene zu 1. sind Mittel in Höhe von 2.034 Mio. EUR des AGK Gegenstand von qRV, für die Betroffene zu 2. Mittel in Höhe von 22,2 Mio. EUR (vgl. Tabelle 1, Zeile B).

Besteht eine qRV, ist gemäß § 29 Abs. 5 ERegG durch die Regulierungsbehörde festzustellen, in welcher Höhe das AGK durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. Auf diesen Betrag ist bei der Ermittlung der OGK nach § 25 Abs. 2 ERegG weder ein Inflationsausgleich nach § 28 Abs. 1 ERegG noch ein Produktivitätsfortschritt nach § 28 Abs. 2 ERegG in Anrechnung zu bringen. Der durch die (jeweilige) qRV gesetzte Anreiz auf diesen Betrag ist abschließender Anreiz im Sinne von Art. 30 Abs. 1 RL 2012/34/EU.

Alle drei LuFVen stellen qRVen im Sinne des § 29 ERegG dar.

Die LuFV I wurde mit einer Laufzeit von zunächst fünf Jahren geschlossen (2009 bis 2013). Im Jahr 2013 wurde die Laufzeit mit dem sog. zweiten Nachtrag zur LuFV I verlängert; ab 2015 wurde die LuFV I durch die LuFV II abgelöst. Die Betroffenen beantragten mit Schreiben vom 28.01.2019, bei der Bundesnetzagentur eingegangen am 29.01.2019, die Anerkennung der LuFV I als qRV nach § 30 ERegG (BK10-19-0010_E). Die Fiktionswirkung zur Anerkennung aus § 30 Satz 4 ERegG trat mit Ablauf des 29.03.2019 ein. Die vorliegend zu berücksichtigenden Mittel ergeben sich aus den im Geltungszeitraum getätigten Ersatzinvestitionen, die über Abschreibungen und Kapitalkosten Wirkung auf das AGK entfalten. Die in der LuFV I festgeschriebenen Mindestinstandhaltungsbeiträge sind dagegen im hiesigen Kontext nur für das jeweilige Jahr, in dem sie anfallen, von Relevanz. Da die Laufzeit der LuFV I vor dem Jahr 2023 endete, sind die Mindestinstandhaltungsbeiträge im vorliegenden Kontext nicht zu berücksichtigen. Demgegenüber sind Mindestersatzinvestitionen über die daraus resultierenden Abschreibungen und Kapitalkosten auch für die Jahre nach Vertragsende der LuFV I – und somit auch für folgende AGK – von Relevanz.

Die LuFV II hatte eine Laufzeit von fünf Jahren (2015 bis 2019). Die Betroffenen beantragten mit Schreiben vom 30.05.2018, vollständig inkl. aller Anlagen am 04.06.2018 bei der Bundesnetzagentur eingegangen, die Anerkennung der LuFV II als qRV nach § 30 ERegG (BK10-18-0060_E). Die Fiktionswirkung zur Anerkennung aus § 30 Satz 4 ERegG trat am 04.08.2018 ein. Die zu berücksichtigenden Mittel beinhalten die Abschreibungen und Kapitalkosten der in den Jahren 2015-2019 getätigten Ersatzinvestitionen mit Wirkung auf das AGK-Jahr 2023.

Abgelöst wurde die LuFV II durch die LuFV III mit einer zehnjährigen Laufzeit (2020-2029). Die Betroffenen beantragten mit Schreiben vom 20.01.2020, am selben Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, die Anerkennung der LuFV III als qRV nach § 30 ERegG (BK10-

20-0001_E). Mit Beschluss vom 20.03.2020 erkannte die Bundesnetzagentur die LuFV III als qRV an. Das benannte Anerkennungsverfahren (Gz. BK10-20-0001_E) ist abgeschlossen. Der Beschluss ist bestandskräftig. Die gemäß § 29 Abs. 5 ERegG zu berücksichtigenden Mittel ergeben sich aus den Abschreibungen und Kapitalkosten für die entsprechenden berücksichtigungsfähigen Ersatzinvestitionen sowie aus den relevanten Instandhaltungsaufwendungen für das AGK-Jahr 2023.

Die Höhe der im AGK (Jahr 2023) durch die Regelung der LuFVs gedeckten Kosten der Betroffenen zu 1. beläuft sich auf 2.034 Mio. EUR. Die Mittel ergeben sich aus den Abschreibungen (76 Mio. EUR) und Kapitalkosten (67 Mio. EUR) für die entsprechenden berücksichtigungsfähigen Ersatzinvestitionen auf Grundlage der LuFV I-III (2009 bis 2023) sowie aus den relevanten Instandhaltungsaufwendungen des Jahres 2023 auf Grundlage der LuFV III (1.892 Mio. EUR).

Für Nachträge zur LuFV III wurden keine Anerkennungen als qRV gemäß § 30 ERegG beantragt. Die Verhandlungen zur LV InfraGO, welche die LuFV III zum 01.01.2027 ablösen soll, dauern derzeit noch an.

Zusätzliche Instandhaltungszuwendungen werden gemäß § 26 Abs 1a ERegG kostenmindernd berücksichtigt (vgl. hierzu unter II.2.2.4.3). Die kostenmindernde Berücksichtigung von Zuwendungen gemäß § 26 Abs. 1a ERegG hat dabei ungeachtet dessen zu erfolgen, ob die Zuwendungen in einer Vereinbarung geregelt werden, die grundsätzlich auch als qRV anerkannt werden könnte, aber (bislang) nicht als qRV anerkannt wurde.

II.2.2.1.2 Anreizsetzung auf übrige Mittel (§ 25 Abs. 2 ERegG)

Die nach Abzug der LuFV-Eigenmittel verbleibenden Kosten des AGK unterliegen der gesetzlichen Anreizsetzung nach §§ 25, 28 Abs. 1 und 2 ERegG (hierzu unter II.2.2.1.2.1, vgl. auch Tabelle 1, Zeile C). Auf diese Beträge ist gemäß § 25 Abs. 2 ERegG die gesetzliche Anreizsetzung anzuwenden (hierzu unter II.2.2.1.2.2, vgl. auch Tabelle 1, Zeile D).

II.2.2.1.2.1 Mittel, die der gesetzlichen Anreizsetzung unterfallen

Das AGK 2023 der Betroffenen zu 1. beträgt 6.290 Mio. EUR, wovon 2.034 Mio. EUR als LuFV-Eigenmittel nicht der gesetzlichen Anreizsetzung unterliegen. Im Ergebnis unterliegen somit die verbleibenden 4.256 Mio. EUR der gesetzlichen Anreizsetzung.

Für die Betroffene zu 2. ergibt sich ausgehend vom AGK 2023 in Höhe von 88,3 Mio. EUR unter Subtraktion der LuFV-Eigenmittel in Höhe von 22,2 Mio. EUR ein der gesetzlichen Anreizsetzung unterliegender Betrag von 66,1 Mio. EUR.

II.2.2.1.2.2 Anwendung der Anreizsetzung auf relevante Mittel

Die im Verfahren gemäß § 25 Abs. 2 ERegG unter Beachtung des § 29 Abs. 5 Satz 3 ERegG berechnete Anreizsetzung auf die Mittel, die der gesetzlichen Anreizsetzung unterliegen, führt zu einer Erhöhung der relevanten Kosten für das OGK 2026 in Höhe von 697 Mio. EUR für die Betroffene zu 1. und 10,8 Mio. EUR für die Betroffene zu 2. (vgl. auch Tabelle 1, Zeile D).

Gemäß § 25 Abs. 2 ERegG ist die Anreizsetzung für die Bestimmung der OGK wie folgt zu bemessen:

„Für die Dauer eines Netzfahrplans wird die Obergrenze der Gesamtkosten vorbehaltlich des § 29 Absatz 5 durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Absatz 1, zuzüglich eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage einer Inflationierung nach § 28 Absatz 1, abzüglich eines im

Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts nach § 28 Absatz 2 bestimmt.“

Die Bemessung der Anreizsetzung ergibt sich für die OGK 2027 abstrakt als

$$\begin{aligned} \text{Anreiz OGK}_{2027} &= \text{AGK}_{2023 \text{ nLuFV}} \times (1 + (PI_{2024} - PF_{2024})) \\ &\times (1 + (PI_{2025} - PF_{2025})) \times (1 + (PI_{2026} - PF_{2026})) \\ &\times (1 + (PI_{2027} - PF_{2027})) - \text{AGK}_{2023 \text{ nLuFV}} \end{aligned}$$

mit

Anreiz OGK₂₀₂₇ = zu bestimmender Anreiz für die OGK 2027 auf Mittel des AGK, die nicht Gegenstand der LuFV I-III sind

AGK_{2023 nLuFV} = Mittel des AGK, die nicht Gegenstand der LuFV I-III sind (vgl. Abschnitt II.2.2.1.2.1)

PI_t = Inflationsfaktor für das Jahr t (vgl. Abschnitt II.2.2.1.2.2.1)

PF_t = Produktivitätsfaktor für das Jahr t (vgl. Abschnitt II.2.2.1.2.2.2).

Der Effekt aus der Anreizsetzung für die Betroffene zu 1. ergibt sich konkret als

$$\begin{aligned} \text{Anreiz OGK}_{2027} &= 4.256 \times (1 + (0,74 \% - 1,04 \%)) \\ &\times (1 + (2,97 \% - 1,09\%)) \times (1 + (7,89 \% - 0,76 \%)) \\ &(1 + (7,39 \% - 0,45 \%)) - 4.256 \end{aligned}$$

$$\text{Anreiz OGK}_{2027} = 4.256 \times (1 - 0,30 \%) \times (1 + 1,88 \%) \times (1 + 7,12 \%) \times (1 + 6,93 \%) - 4.256$$

$$\text{Anreiz OGK}_{2027} = 697 \text{ Mio. EUR}$$

Der Effekt aus der Anreizsetzung für die Betroffene zu 2. ergibt sich konkret als

$$\begin{aligned} \text{Anreiz OGK}_{2027} &= 66,1 \times (1 + (0,74 \% - 1,04 \%)) \\ &\times (1 + (2,97 \% - 1,09\%)) \times (1 + (7,89 \% - 0,76 \%)) \\ &(1 + (7,39 \% - 0,45 \%)) - 66,1 \end{aligned}$$

$$\text{Anreiz OGK}_{2027} = 66,1 \times (1 - 0,30 \%) \times (1 + 1,88 \%) \times (1 + 7,12 \%) \times (1 + 6,93 \%) - 66,1$$

$$\text{Anreiz OGK}_{2027} = 10,8 \text{ Mio. EUR}$$

Sowohl im Rahmen der Ermittlung des Wertes für die Inflationierung als auch im Rahmen der Ermittlung der anzulegenden Produktivität ist jeweils auf entsprechende (über fünf Jahre geglättete) Indexwerte (Erzeugerpreisindex und Produktivitätsveränderung) abzustellen. Auf die

Bestimmung der Eingangsgrößen PI_t und PF_t und sonstige Aspekte bei der Ermittlung dieses Betrages wird in den folgenden Abschnitten eingegangen.

II.2.2.1.2.2.1 Inflationsfaktoren (PI)

Die Inflationsfaktoren PI für die Bestimmung der OGK 2027 betragen 7,39 % für PI_{2027} , 7,89 % für PI_{2026} , 2,97 % für PI_{2025} und 0,74 % für PI_{2024} .

Gemäß § 28 Abs. 1 ERegG wird der PI wie folgt bestimmt:

„Der Inflationsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vom Statistischen Bundesamt ermittelten Werte für die Veränderung des Erzeugerpreisindexes gewerblicher Produkte. Hierfür wird für jedes Jahr der Mittelwert der Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte aus den vorausgegangenen fünf Jahren gebildet. Ist der Produktivitätsfaktor nach Absatz 2 für diese vorausgegangenen fünf Jahre noch nicht verfügbar, ist ein der Verfügbarkeit des Produktivitätsfaktors entsprechender Fünfjahreszeitraum für den Inflationsfaktor zu wählen.“

Aus der entsprechenden Datenbank des Statistischen Bundesamtes¹ ergibt sich die in der folgenden Tabelle 2 dargestellte Zeitreihe der jährlichen Änderungsraten (Spalte 3), aus der wiederum der Mittelwert über fünf Jahre gebildet wird (Spalte 4).² Der Mittelwert (geometrisches Mittel) für PI_{2027} ergibt sich aus den Jahren 2018-2023.

Die Mittelwerte für PI (und PF) über die Fünfjahreszeiträume werden über das geometrische Mittel bestimmt. Weder aus dem Wortlaut des § 28 Abs. 1 ERegG „Mittelwert“ noch aus der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 18/8334, S. 194) – „mitteln“ – ergibt sich eine Vorgabe für die Methode der Mittelwertbildung. Da jedoch der Wortlaut des § 28 Abs. 1 ERegG Bezug auf die Veränderungsraten nimmt und der Zweck der Regelung ist, über einen Mehrjahreszeitraum eine durchschnittliche jährliche Veränderungsrate zu bestimmen, ist bei der Ermittlung auf das geometrische Mittel abzustellen,

vgl. hierzu die Ausführungen im Beschluss vom 30.07.2021 im Verfahren OGK 2023, Gz. BK10-21-0011_E, S. 19 f.

Tabelle 2 – Entwicklung Erzeugerpreisindex und Bestimmung PIs

Jahr	Erzeugerpreisindex (2021=100)	Änderungsrate	Ø 5 Jahre	PI_t
2015	87,90			
2016	86,40	-1,71 %		
2017	88,80	2,78 %		
2018	91,10	2,59 %		
2019	92,10	1,10 %		
2020	91,20	-0,98 %	0,74 %	PI_{2024}
2021	100,00	9,65 %	2,97 %	PI_{2025}
2022	129,80	29,80 %	7,89 %	PI_{2026}
2023	130,10	0,23 %	7,39 %	PI_{2027}

Quelle: Statistisches Bundesamt (2026), eigene Berechnungen

¹ Statistisches Bundesamt (2026): Abruf über GENESIS Datenbank zuletzt vom 23.06.2026, Code 61241-0001 (Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Jahre)

² Rechnung für PI_{2027} : $((1+0,0110)*(1+0,0098)*(1+0,0965)*(1+0,2980)*(1+0,0023))^{(1/5)}-1 = 7,39\%$; ergebnisgleich als $(130,10/91,10)^{(1/5)}-1$

II.2.2.1.2.2.2 Produktivitätsfaktoren (PF)

Die Produktivitätsfaktoren PF für die Bestimmung der OGK für 2027 betragen 0,45 % für PF₂₀₂₇, 0,76 % für PF₂₀₂₆, 1,09 % für PF₂₀₂₅ und 1,04 % für PF₂₀₂₄.

Gemäß § 28 Abs. 2 ERegG wird der Produktivitätsfaktor wie folgt bestimmt:

„Der Produktivitätsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vorausgegangenen fünf Jahre der vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ermittelten Werte für die Veränderung der Produktivität auf Stundenbasis für die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung für Deutschland gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Hierfür wird zur Bestimmung des Produktivitätsfaktors der jeweils aktuelle Jahresbericht des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zugrunde gelegt.“

Das in diesem Beschluss berücksichtigte Jahresgutachten des Sachverständigenrates gemäß § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Bildung eines Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung legte der Sachverständigenrat im November 2025³ vor. Das darin enthaltene Zahlenmaterial zur Veränderung der Produktivität auf Stundenbasis stützt sich auf Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes, welchen auch die detaillierten und länger zurückreichenden Reihen zur Produktivitätsentwicklung zu entnehmen sind. In der Regel werden zur Erstellung des Gutachtens des Sachverständigenrates die für die Arbeitsproduktivitätsentwicklung relevanten Tabellen aus den im August erscheinenden Ergebnissen zur volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes zum zweiten Quartal herangezogen. In dieser Ausgabe der Fachserie zur volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung werden in der Regel auch vergangene Jahresergebnisse „rückwärtsangepasst“, so dass die vergangenen Jahresergebnisse in der Regel nicht identisch sind mit solchen früherer Ausgaben der Fachserie.

Für PF₂₀₂₇ war der Betrachtungszeitraum von 2018-2023 zugrunde zu legen. Die zur Erstellung des Jahresgutachtens verwendete Reihe der jährlichen Änderungsraten stellt sich wie in Tabelle 3 Spalte 3 aufgeführt dar.⁴ Daraus ergibt sich wiederum der Mittelwert (geometrisches Mittel, vgl. Abschnitt II.2.2.1.2.2.1) über die vorausgegangenen fünf Jahre (Spalte 4).

³ Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2025): „Perspektiven für morgen schaffen – Chancen nicht verspielen“, Redaktionsschluss Oktober 2025.

⁴ Identisch in: Statistisches Bundesamt (2025): „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen Fachserie 18, Reihe 1.2, 2. Vierteljahr 2025“, erschienen am 22.08.2025, vgl. Tabelle 1.13, Arbeitsproduktivität je Erwerbstätigenstunde, Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Tabelle 3 – Entwicklung Produktivität auf Stundenbasis und Bestimmung PFs

Jahr	Arbeitsproduktivitätsindex (2020=100)	Änderungsrate	Ø 5 Jahre	PF _t
2015	94,96			
2016	96,24	1,35 %		
2017	98,13	1,96 %		
2018	98,47	0,35 %		
2019	99,14	0,68 %		
2020	100,00	0,87 %	1,04 %	PF ₂₀₂₄
2021	101,59	1,59 %	1,09 %	PF ₂₀₂₅
2022	101,94	0,34 %	0,76 %	PF ₂₀₂₆
2023	100,73	-1,19 %	0,45 %	PF ₂₀₂₇

Quelle: Statistisches Bundesamt (2025); eigene Berechnungen

II.2.2.2 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 bis 5 ERegG

Eine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 bis 5 ERegG erfolgt nicht (vgl. auch Tabelle 1, Zeile F). Weder haben die Betroffenen gemäß § 25 Abs. 3 ERegG eine Anpassung der OGK für 2026 entsprechend § 25 Abs. 3 und 4 ERegG beantragt (hierzu unter II.2.2.2.1), noch ist eine Anpassung der OGK 2027 gemäß § 25 Abs. 5 ERegG für in Vorjahren gewährte Anpassungen gemäß § 25 Abs. 3 ERegG erforderlich (hierzu unter II.2.2.2.2).

II.2.2.2.1 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 und 4 ERegG

Eine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 3 und 4 ERegG erfolgt nicht.

Nach § 25 Abs. 3 ERegG hat die Regulierungsbehörde auf Antrag die Höhe des OGK anzupassen, wenn sich aus einer qRV ein gegenüber dem AGK mehr als geringfügig veränderter Aufwand für Instandhaltung oder Ersatzinvestition für ein Jahr innerhalb der Regulierungsperiode ergibt. Die Betroffenen haben keinen entsprechenden Antrag gestellt.

II.2.2.2.2 Keine Anpassung der OGK gemäß § 25 Abs. 5 ERegG

Die OGK ist nicht gemäß § 25 Abs. 5 ERegG zu korrigieren.

Gemäß § 25 Abs. 5 ERegG nimmt die Regulierungsperiode vor der nächsten Ermittlung der jährlichen OGK an dieser eine angemessene Korrektur vor, sofern der bei einer Anpassung nach § 25 Abs. 3 ERegG berücksichtigte Aufwand tatsächlich nicht entstanden ist.

Im Verfahren zur Bestimmung der OGK 2024 (BK10-22-0154_E) wurden keine Anpassungen nach § 25 Abs. 3 ERegG beantragt. Gleiches gilt für das Verfahren zur Bestimmung der OGK 2025 (BK10-23-0065_E). Dementsprechend kommt im aktuellen Verfahren auch keine Korrektur eines (zusätzlich) berücksichtigten, aber tatsächlich nicht entstandenen Mehraufwandes in Frage.

II.2.2.3 Keine Anpassung der OGK gemäß § 27 Abs. 1 ERegG

Eine Anpassung der OGK gemäß § 27 Abs. 1 ERegG wurde von den Betroffenen nicht beantragt und erfolgt nicht (vgl. auch Tabelle 1, Zeile H).

Gemäß § 27 Abs. 1 ERegG kann die Regulierungsbehörde bei besonderen oder unvorhergesehenen Mehrbelastungen auf Antrag Ausnahmen von § 25 Abs. 2 bis 5 oder § 26 Abs. 1 ERegG für den Zeitraum der betroffenen Regulierungsperiode genehmigen, um dadurch notwendige Investitionen zu ermöglichen.

Die Betroffenen haben keinen entsprechenden Antrag gestellt.

II.2.2.4 Anpassungen der OGK gemäß § 26 Abs. 1 und 1a ERegG

Die OGK der Betroffenen zu 1. ist gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit Blick auf die Integration der Bahnsteige (hierzu unter II.2.2.4.1) sowie gemäß § 26 Abs. 1 und 1a ERegG sowohl mit Blick auf die zuschussersetzenden Eigenkapitalerhöhungen (hierzu unter II.2.2.4.2) als auch mit Blick auf Instandhaltungszuwendungen und weitere zu berücksichtigende Kostenänderungen (hierzu unter II.2.2.4.3) anzupassen.

Die im Folgenden erörterten Anpassungen betreffen einen oder mehrere der drei hier aufgezeigten Anpassungsgründe: a) einen nicht mehr zutreffenden ermittelten Wert aufgrund eines geänderten Infrastrukturumfangs (§ 26 Abs. 1 Satz 3 ERegG, Erhöhung oder Absenkung OGK), b) einen tatsächlich nicht mehr erreichbaren Wert aufgrund eines kostensteigernden exogenen Ereignisses (§ 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG, Erhöhung OGK) oder c) zu reduzierten Kosten führende Zuwendungen oder geänderte gesetzliche Vorgaben (§ 26 Abs. 1a ERegG, Absenkung OGK).

Die Anpassungen können jeweils auf Antrag der Betroffenen oder von Amts wegen erfolgen. Ob die Vorträge zu den Kostensteigerungen der Betroffenen als Antrag zu werten sind, kann dahinstehen. Die vorgenommenen kostenerhöhenden (und kostenmindernden) Anpassungen der zuvor ermittelten OGK nimmt die Beschlusskammer jedenfalls von Amts wegen vor.

II.2.2.4.1 Anpassung der OGK infolge der Berücksichtigung der Personenbahnsteige

Die OGK der Betroffenen zu 1. ist gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit Bezug auf die Berücksichtigung der Kosten der Personenbahnsteige und einen andernfalls nicht mehr zutreffend in den Kosten abgebildeten Infrastrukturumfang in Höhe von 432 Mio. EUR anzuheben (vgl. auch Tabelle 1, Zeile H, und ausdetailliert in Tabelle 4).

Tabelle 4 – Berücksichtigung Bahnsteigkosten [Mio. EUR]

Zeile	Bereich	Betroffene zu 1.
A	Kosten Personenbahnsteige 2023 ("AGK Personenbahnsteig")	381
B	- davon Gegenstand von LuFV III (keine Anreizsetzung nach § 25)(vgl. II.2.2.1)	71
C=A-B	- davon übrige Mittel (Anreizsetzung nach § 25)	310
D=C _i (Pl _i -PF _i)	Anreizsetzung auf relevante AGK-Mittel bis 2027	51
E=B+C+D	Anpassung § 26 Abs. 1 OGK 2027 ("OGK Personenbahnsteig")	432

Die Voraussetzungen für eine Anpassungen liegen vor (hierzu unter II.2.2.4.1.1). Die Anpassung ergibt sich aus den in Tabelle 4 aufgeführten Komponenten. Die Herleitung und Ermittlung der Komponenten wird im Weiteren erläutert (hierzu unter II.2.2.4.1.2).

II.2.2.4.1.1 Voraussetzungen der Anpassung

Die Voraussetzungen gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Satz 2 und 3 ERegG für eine Anpassung der OGK um die auf den Betrieb der Personenbahnsteige entfallende Kosten liegen hinsichtlich der OGK der Betroffenen zu 1. vor,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 09.12.2025, Az. 18 K 7156/24, S. 7.

Gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 ERegG prüft die Regulierungsbehörde nach Ermittlung der jährlichen OGK auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen, ob der ermittelte Wert noch zutreffend ist. Ergibt die Prüfung, dass der ermittelte Wert nicht länger zutreffend ist, hat die Regulierungsbehörden die jährliche OGK anzupassen, vgl. § 26

Abs. 1 Satz 2 ERegG. Der ermittelte Wert ist dann nicht mehr zutreffend, wenn sich der Umfang der Infrastruktur wesentlich geändert hat, vgl. § 26 Abs. 1 Satz 3 ERegG.

Im hiesigen Fall ist der zunächst ermittelte OGK-Wert für die Betroffene zu 1. nicht länger zutreffend im Sinne von § 26 Abs. 1 Satz 1 ERegG, da sich der Umfang der Infrastruktur wesentlich geändert hat. Die Betroffene zu 1. betreibt seit der Aufnahme der DB Station&Service AG neben dem Schienennetz zugleich die – vormals von der DB Station&Service AG betriebenen – Personenbahnsteige. Die auf diesen Teil der Infrastruktur entfallenden Betriebskosten sind in dem auf der ersten Stufe ermittelten OGK-Wert der Betroffenen zu 1. für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 noch nicht enthalten. Durch die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Betroffene zu 1. ist es zu einer Verlagerung von – infrastrukturbezogenen – Aufgaben und Aufwendungen auf die Betroffene zu 1. gekommen. Die Betroffene zu 1. hat mit Zusammenführung der beiden Gesellschaften zusätzlich die Nutzung der Personenbahnsteige als Teil des Mindestzugangspaketes anzubieten und die dabei entstehenden Kosten mit dem Trassenentgelt zu decken. Diese Kosten konnten in der zugunsten der Betroffenen zu 1. erfolgten AGK-Festlegung nicht berücksichtigt werden, weil sie die Bahnsteignutzung zum damaligen Zeitpunkt noch nicht anbot.

Die Änderung des Umfangs der Infrastruktur ist auch wesentlich. Für die Frage der Wesentlichkeit der Infrastrukturänderung kann auf die von der Beschlusskammer in ihrem Beschluss vom 28.02.2024, (Gz. BK10-23-0065, dort S. 20) zu der Frage einer wesentlichen Kostensteigerung (im Rahmen des § 26 Abs. 1 Satz 1 ERegG a. F.) entwickelten Grundsätze zurückgegriffen werden. Das Merkmal der Wesentlichkeit ist kostenbezogen zu verstehen. Die in den Blick zu nehmenden Kosten für die Personenbahnsteige überschreiten die Schwelle, ab der eine Anpassung der initialen OGK zu erfolgen hat.

Einer Anpassung nach § 26 Abs. 1 Satz 1 ERegG steht vorliegend auch nicht die Möglichkeit einer vollständigen Aufhebung und Neufestlegung des AGK (und Berücksichtigung der Kosten der Bahnsteige im dortigen Rahmen) entgegen. Eine derartige Neufestlegung zum Zwecke der Berücksichtigung der auf die Personenbahnsteige entfallenden Kosten ist nicht angezeigt. Der Änderungsumfang bewegt sich vielmehr innerhalb der Spanne, bei der einerseits die Wesentlichkeitsgrenze des § 26 Abs. 1 Satz 3 ERegG überschritten ist, aber andererseits keine derart fundamentale Abweichung (von der initial ermittelten OGK) vorliegt, dass eine Neufestlegung des AGK erforderlich wäre. Die Anpassung in Höhe von 432 Mio. EUR entspricht – im Vergleich zur OGK 2027 ohne diese Anpassung – einer Erhöhung um 6,2 % (= 432 Mio. EUR / 6.987 Mio. EUR, vgl. Tabelle 1).

II.2.2.4.1.2 Herleitung und Ermittlung der Anpassung

Die OGK der Betroffenen zu 1. ist gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit Bezug auf die Berücksichtigung der Kosten der Personenbahnsteige in Höhe von 432 Mio. EUR anzuheben.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Betroffene zu 1. mit der OGK-Anpassung so zu stellen, wie sie stünde, wenn die Bahnsteigkosten bereits im festgelegten AGK der Betroffenen zu 1. (vgl. Verfahren BK10-22-0376_E, Beschluss vom 07.03.2023) enthalten gewesen wären. Auf diese Weise wird eine Gleichbehandlung von Trassen- und Bahnsteigkosten herbeigeführt und gewährleistet,

vgl. dazu auch BT-Drs. 375/25, S. 5.

Im ersten Schritt sind somit in entsprechender Anwendung der AGK-Regelungen die Bahnsteigkosten der Referenzperiode 2023 zu ermitteln. Aufsetzend auf die so ermittelten Kosten sind im zweiten Schritt unter entsprechender Anwendung der OGK-Regelungen die für die

Netzfahrplanperiode 2027 maßgeblichen Bahnsteigkosten zu bestimmen. Dieser Wert findet sodann Eingang in die festzulegende Gesamt-OGK 2027.

Zur Bestimmung der Bahnsteigkosten der Referenzperiode 2023 greift die Beschlusskammer auf die Ist-Kostenwerte des Jahres 2023 zurück. Die Beschlusskammer stellt so sicher, dass die Absprungbasis für die OGK-Ermittlung von den tatsächlich entstandenen Kosten ausgeht. Es liegen in dem Zusammenhang auch keine Anzeichen dafür vor, dass es sich bei dem Jahr 2023 um ein „Ausreißerjahr“ handeln würde. Es erscheint deshalb nicht notwendig, die hier maßgeblichen Kosten anzupassen oder zu glätten.

Nach der dargestellten Vorgehensweise sind zur konkreten Herleitung der gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Satz 3 ERegG vorzunehmenden Anpassung zunächst die Ist-Kosten des Jahres 2023 für den Bereich der Personenbahnsteige zu ermitteln („AGK Personenbahnsteige“). Diese belaufen sich für die Personenbahnsteige der Betroffenen zu 1. im Jahr 2023 auf 381 Mio. EUR (Tabelle 4, Zeile A). Für die genannten Kosten ist sodann in (entsprechender) Anwendung der Anreizsetzung gemäß § 25 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 5 ERegG zu prüfen, in welcher Höhe diese Mittel Gegenstand einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind (Tabelle 4, Zeile B). Kosten, die von einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung (hier: LuFV III) erfasst werden, unterliegen nicht der gesetzlichen Anreizsetzung gemäß § 25 ff. ERegG.

Die Kosten, die nicht Gegenstand der Regelungen der LuFV III sind (Tabelle 4, Zeile C), unterliegen hingegen der gesetzlichen Anreizsetzung (Tabelle 4, Zeile D). Der Effekt der Anreizsetzung wird analog zum unter II.2.2.1.2.2 erläuterten Vorgehen ermittelt und ergibt sich konkret als

$$\begin{aligned} & 310 \times (1 + (0,74 \% - 1,04 \%)) \times (1 + (2,97 \% - 1,09 \%)) \times (1 + (7,89 \% - 0,76 \%)) \\ & \quad \times (1 + (7,39 \% - 0,45 \%)) - 310 \\ & = 51 \text{ Mio. EUR} \end{aligned}$$

Im Ergebnis ist eine Anpassung der zuvor initial berechneten OGK 2027 der Betroffenen zu 1. in Höhe von 432 Mio. EUR vorzunehmen (Tabelle 4, Zeile D).

Hinzuweisen ist darauf, dass die in den Kosten enthaltenen unterstellten Kapitalkosten an der hiesigen Stelle auf dem Ansatz einer kapitalmarktüblichen Verzinsung beruhen. Durch die unter II.2.2.4.2 vorgenommene gesamthafte Neubewertung der Eigenkapitalkosten inklusive der den Personenbahnsteigen zuzuordnenden Eigenkapitalkosten erfolgt allerdings im späteren Verfahrensschritt noch eine inzidente Absenkung der hier ausgewiesenen Kapitalkosten mit Blick auf die neuen Vorgaben aus dem Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes.

II.2.2.4.2 Anpassung der OGK infolge der Eigenkapitalerhöhungen und Zinssenkung

Die OGK der Betroffenen zu 1. ist gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit Blick auf die zuschussersetzenden Eigenkapitalerhöhungen und gemäß § 26 Abs. 1a ERegG mit Blick auf die geänderten gesetzlichen Vorgaben in Summe in Höhe von 142 Mio. EUR anzuheben (vgl. auch Tabelle 1, Zeile I und ausdetailliert in Tabelle 5).

Die Voraussetzungen für die jeweiligen Anpassungen liegen für die Betroffene zu 1. vor, für die Betroffene zu 2. hingegen nicht (hierzu unter II.2.2.4.2.1). Die Anpassungen für die Betroffene zu 1. ergeben sich aus den in Tabelle 5 aufgeführten Komponenten. Die Herleitung und Ermittlung der Komponenten wird im Weiteren erläutert (hierzu unter II.2.2.4.2.2).

Tabelle 5 – Berücksichtigung Eigenkapitalerhöhung (EKE) [Mio. EUR]

Zeile	Bereich	Grundlage	Betroffene zu 1.
A	Zusätzliche Abschreibungen aus EKE	§ 26 Abs. 1, S. 4	350
B	Zusätzliche Eigenkapitalkosten aus EKE	§ 26 Abs. 1, S. 4	262
C	Entlastung Fremdkapitalkosten aus EKE	§ 26 Abs. 1, S. 4	-10
D	Reduktion Eigenkapitalkosten altes EK	§ 26 Abs. 1a	-460
$E = \sum(A:D)$	Summe Anpassung EKE		142

II.2.2.4.2.1 Voraussetzungen der Anpassung

Die Voraussetzungen für eine Anpassung gemäß § 26 Abs. 1 Satz 4, Abs. 1a ERegG liegen hinsichtlich der OGK der Betroffenen zu 1. vor. Dies gilt sowohl für die aufgeführten Positionen mit Blick auf die Umstellung der Finanzierungssystematik als exogenes Ereignis, durch das die für die Erbringung des Mindestzugangspakets anfallenden Kosten den ermittelten Wert der OGK übersteigen (Tabelle 5, Zeilen A bis C, hierzu unter II.2.2.4.2.1.1), als auch für die Absenkung der (historischen) Eigenkapitalkosten unter Berücksichtigung des Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (Tabelle 5, Zeile D, hierzu unter II.2.2.4.2.1.2). Für die Betroffene zu 2. liegen die Voraussetzungen dagegen nicht vor.

II.2.2.4.2.1.1 Geänderte Finanzierungssystematik als kostenerhöhendes exogenes Ereignis

Die Voraussetzungen für eine Anpassung (in Form einer Erhöhung) der OGK der Betroffenen zu 1. als Folge der zuschusseretzenden Eigenkapitalerhöhungen liegen vor,

vgl. auch VG Köln, Beschluss vom 09.12.2025, Az. 18 K 7156/24, S. 7.

Gemäß § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG gilt der ermittelte Wert der OGK als tatsächlich nicht erreichbar, wenn ein außerhalb des Einflussbereichs des Betreibers der Schienenwege liegendes Ereignis dazu führt, dass die für die Erbringung des Mindestzugangspaketes insgesamt entstehenden Kosten den ermittelten Wert mehr als geringfügig übersteigen.

Ein Ereignis ist ein Vorfall, der zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort in einer bestimmten Art und Weise eintritt. Ein Ereignis befindet sich außerhalb des Einflussbereichs des Betreibers der Schienenwege, wenn es sich um einen von außen kommenden Umstand handelt, der nicht auf unternehmerische Entscheidungen oder Versäumnisse zurückzuführen ist und der grundsätzlich jeden vergleichbaren Anbieter im betroffenen Bereich gleichermaßen treffen würde.

Die für die Erbringung des Mindestzugangspakets insgesamt entstehenden Kosten übersteigen den ermittelten Wert aufgrund eines exogenen Ereignisses, wenn aufgrund des exogenen Ereignisses die prognostizierten Kosten eines sachlich zusammenhängenden Kostenbereichs über den initial in der OGK ermittelten Kosten dieses Bereichs liegen. Ein Kostenbereich ist im regulierungsbehördlichen Kontext ein abgegrenzter Teilbereich eines Unternehmens, dem bestimmte Kostenarten oder Aufwendungen sachgerecht zugeordnet werden, um Transparenz und Vergleichbarkeit der Kostenstruktur zu gewährleisten. Die Abgrenzung der Kostenbereiche erfolgt dabei nach funktionalen, organisatorischen oder produktbezogenen Kriterien. Für Zwecke des Vergleichs zwischen den ermittelten Kosten und den insgesamt entstehenden Kosten sind sachgerechte Kostenbereiche zu ermitteln und gegenüberzustellen. Die Bewertung erfolgt damit einerseits punktuell, bezogen auf die unmittelbar von dem Ereignis nicht nur

unwesentlich betroffenen Kosten, andererseits aber insofern „insgesamt“, als sowohl die bereits im ermittelten Wert berücksichtigten Kosten als auch etwaige hinzukommende Kosten des jeweils betroffenen Kostenblocks (beispielsweise: kalkulatorische Kapitalkosten) gesamthaft überprüft und neu festgelegt werden,

vgl. BR-Drs. 375/25, S. 6.

Die entstehenden Kosten übersteigen den ermittelten Wert mehr als geringfügig, wenn erstens keine Bagatelländerung vorliegt und zweitens im Rahmen einer Gesamtschau eine Anhebung der OGK geboten erscheint. Denn wie bereits bei § 25 Abs. 3 ERegG hat der Gesetzgeber auf konkrete Vorgaben verzichtet, um der Regulierungsbehörde eine sinnvolle Einzelfallprüfung zu ermöglichen und die Entwicklung einer sinnvollen Verwaltungspraxis zu erlauben,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 192.

Von dem erforderlichen Kausalzusammenhang zwischen Ereignis und Kostenerhöhung ist schließlich auszugehen, wenn die relevanten Kosten bei Hinwegdenken des Ereignisses nicht entstünden.

Im vorliegenden Fall basiert die Unerreichbarkeit der OGK auf einer exogen ausgelösten Änderung der Finanzierungsstruktur der Betroffenen, bei der bislang erwartete Baukostenzuschüsse durch zugeführtes Eigenkapital kostenerhöhend ersetzt werden, hierzu bereits ausführlich im (für die Betroffene zu 1. aufgehobenen) initialen Verfahren zur OGK 2026,

vgl. Beschluss vom 04.10.2024 im Verfahren BK10-24-0058_E, dort S. 28 f.

Das Ereignis ist nicht auf eine unternehmerische Entscheidung der Betroffenen zurückzuführen. Der Wegfall von Zuwendungen hätte jeden anderen vergleichbaren Infrastrukturbetreiber genauso getroffen. Der Ersatz der Zuwendungen durch anderes Kapital, vorliegend Eigenkapital des (mittelbaren) Eigentümers, ist eine zwingende Folge kurzfristig wegfallender Zuwendungen, wenn eine Umplanung der bereits vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen kurzfristig nicht mehr möglich ist.

Die hier in Rede stehende Eigenkapitalerhöhung betrifft die Kostenbereiche Abschreibungen und Kapitalkosten. Für die Abschreibungen liegt der implizit ermittelte Wert für die OGK 2027 bei rund 869 Mio. EUR (inkl. Abschreibungen des Bereichs Bahnsteige). Aus den abgrenzbaren zusätzlichen investiven Maßnahmen mit baukostenzuschussersetzendem Eigenkapital sind zusätzliche nicht berücksichtigte Abschreibungsaufwendungen in Höhe von 350 Mio. EUR anzunehmen. Es ist insofern von einer erheblichen Überschreitung der entstehenden Kosten gegenüber den ermittelten Kosten auszugehen.

Bei den Eigenkapitalkosten ist zwischen dem Jahr 2023 und dem Jahr 2027 von mehr als einer Verdopplung des gebundenen Eigenkapitals auszugehen (11.041 Mio. EUR im AGK für das Jahr 2023, zuzüglich des Eigenkapitals aus der Eigenkapitalerhöhung in Höhe von 13.814 Mio. EUR bis zum Jahr 2026). Vor Neubewertung des historischen Kapitals (vgl. hierzu im folgenden Abschnitt II.2.2.4.2.1.2) ist insofern von einer erheblichen Überschreitung der entstehenden Kosten gegenüber den ermittelten Kosten auszugehen.

Die entstehenden Kosten übersteigen den ermittelten Wert damit offensichtlich mehr als nur geringfügig.

Die Betroffene zu 2. ist dagegen nicht von einer geänderten Finanzierungssystematik betroffen. Eine erhöhende Anpassung der OGK der Betroffenen zu 2. nach § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG scheidet insofern aus.

II.2.2.4.2.1.2 Geänderte gesetzliche Vorgabe zur Eigenkapitalverzinsung

Die Voraussetzungen für eine – gegenläufige – Absenkung der OGK als Folge der im Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes vorgesehenen geringeren anzusetzenden Eigenkapitalverzinsung liegen für die Betroffenen zu 1. ebenfalls vor. Für die Betroffenen zu 2. liegen die Voraussetzungen einer Anpassung hingegen nicht vor, da sich durch das Gesetz keine mehr als geringfügig reduzierten Kosten (s. hierzu II.2.2.4.2.2.4) ergeben.

Gemäß § 26 Abs. 1a ERegG hat die Regulierungsbehörde auf Antrag oder von Amts wegen die jährliche OGK abzusenken, soweit sich durch zusätzliche Zuwendungen oder aus einer gesetzlichen Vorgabe gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten ergeben.

Vorliegend ergibt sich aus Artikel 1 Nr. 2 lit. b des Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes vom 27.11.2025 in Anlage 4 Nr. 5.2.3 zum ERegG eine reduzierte Eigenkapitalverzinsung für Eisenbahnen des Bundes.

Nach alter Rechtslage war insoweit Ziffer 5.1 der Anlage 4 zum ERegG maßgeblich, der als „zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital“ eine kapitalmarktübliche Verzinsung vorsah. Die Beschlusskammer hat auf dieser Basis für die Betroffenen zu 1. bei der Festlegung des AGK eine Eigenkapitalverzinsung in Höhe von 5,2 % zu Grunde gelegt,

vgl. Beschluss vom 15.08.2022 im Verfahren BK10-22-0023_E, S. 156.

Durch die Änderungen des Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes vom 27.11.2025 ist die Verzinsung für Eisenbahnen des Bundes auf 1,9 % festgelegt.

Die Gesetzesänderung sichert einen – angemessenen – Gleichlauf von Renditeerwartung und gesetzlichem Anspruch auf Eigenkapitalverzinsung,

vgl. BR-Drs. 375/25, S. 10.

Der Bund hat in den Jahren 2024 und 2025 in erheblichem Umfang angekündigte Zuwendungen durch Eigenkapitalerhöhungen ersetzt. Eine Erhöhung des Eigenkapitals führt grundsätzlich zu höheren Verzinsungsansprüchen. Zeitgleich mit den Eigenkapitalerhöhungen hatte der Bund jedoch seine Renditeerwartung an die Betroffenen zu 1. abgesenkt. Diese auf das gesamte eingesetzte Kapital bezogene Absenkung der Renditeerwartung hat die Beschlusskammer im Beschluss vom 04.10.2024 im Verfahren BK10-24-0058_E bereits berücksichtigt. Der Gesetzgeber hat die Absenkung nun in leicht modifizierter Form gesetzlich umgesetzt. Zudem hat der Gesetzgeber mit § 26 Abs. 1a ERegG eine – vorrangige – spezialgesetzliche Regelung zur Berücksichtigung von gesetzlichen Kostensenkungen geschaffen.

II.2.2.4.2.2 Herleitung und Ermittlung der Anpassung

Nachfolgend wird auf die Herleitung der in Tabelle 5 aufgeführten Positionen Abschreibungen (hierzu unter II.2.2.4.2.2.1), zusätzliche Eigenkapitalkosten (hierzu unter II.2.2.4.2.2.2), Entlastung der Fremdkapitalkosten (hierzu unter II.2.2.4.2.2.3) und Reduktion der Kosten des alten Eigenkapitals (hierzu unter II.2.2.4.2.2.4) eingegangen.

II.2.2.4.2.2.1 Zusätzliche Abschreibungen

Zusätzliche Abschreibungen der Betroffenen zu 1. sind in Höhe von 350 Mio. EUR anzusetzen (vgl. Tabelle 5, Zeile A).

Zur Herleitung der Abschreibungen hat die Beschlusskammer die Grundsätze angewandt, die sie bereits im Verfahren zur erstmaligen Bestimmung der OGK 2026 angewandt hat,

vgl. Beschluss vom 04.10.2024 im Verfahren BK10-24-0058_E, dort S. 47 ff.

Im damaligen Verfahren hat die Beschlusskammer eine Reihe von Kürzungen und Anpassungen an der von der Betroffenen zu 1. vorgesehenen Berechnungsmethodik vorgenommen. Diese Anpassungen der Beschlusskammer hat die Betroffene zu 1. im nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren und auch in ihren Vorträgen im hiesigen Verfahren übernommen. Die Herleitung der Abschreibungsaufwendungen ist insofern zwischen der Betroffenen zu 1. und der Beschlusskammer unstreitig. Die Anpassung und Berücksichtigung der Abschreibungen richtet sich dabei ausschließlich an dem mit den Eigenkapitalzuführungen finanzierten Anlagevermögen aus. Zur Herleitungssystematik wird auf die Ausführungen im o.g. Beschluss verwiesen. Die konkrete Ermittlung der Abschreibungsaufwendungen im hiesigen Verfahren ergibt sich aus der Anlage 1 zu diesem Beschluss.

II.2.2.4.2.2 Zusätzliche Eigenkapitalkosten

Zusätzliche Eigenkapitalkosten für neu zugeführtes Kapital der Betroffenen zu 1. sind in Höhe von 262 Mio. EUR anzusetzen (vgl. Tabelle 5, Zeile B).

Das in 2026 durchschnittlich gebundene Eigenkapital aus der Eigenkapitalerhöhung des Bundes der Betroffenen zu 1. beläuft sich auf 13.813,6 Mio. EUR (vgl. Anlage 1 zu diesem Beschluss). Berücksichtigt sind dabei Eigenkapitalzuführungen 5.500 Mio. EUR im Jahr 2024 und 8.313,6 Mio. EUR im Jahr 2025. Die Höhe der Eigenkapitalverzinsung ergibt sich unmittelbar aus Ziffer 5.2.3 der Anlage 4 ERegG in Verbindung mit § 26 Abs. 1 Satz 5. Demnach ist für die Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ein Zinssatz von 1,9 % anzusetzen.

Die zusätzlichen Eigenkapitalkosten ergeben sich als Multiplikation des neu zugeführten Eigenkapitals (rd. 13.814 Mio. EUR) mit dem gesetzlich vorgesehenen Zinssatz (1,9 %).

II.2.2.4.2.3 Entlastung Fremdkapitalkosten

Es werden Fremdkapitalentlastungen der Betroffenen zu 1. in Höhe von -10 Mio. EUR angesetzt (vgl. Tabelle 5, Zeile C).

Den Berechnungen unterliegt eine marktübliche kalkulatorische Fremdkapitalverzinsung in Höhe von 1,6 %. Der Zinssatz findet auf das durch Kapitalrückflüsse in Höhe der Abschreibungen abzulösenden Fremdkapital Anwendung.

Die Höhe der Rückflüsse aus Abschreibungen beläuft sich auf rund 609 Mio. EUR, davon rund 37 Mio. EUR im Jahr 2025, 222 Mio. EUR im Jahr 2026 und 350 Mio. EUR im Jahr 2027 (vgl. Anlage 1 zu diesem Beschluss).

Der Fremdkapitalzinssatz wird entsprechend den Vorgaben aus Ziffer 5.1 und 5.2.1 Anlage 4 ERegG aus am Markt verfügbaren risikodifferenzierten Anleiheindizes, in diesem Falle Fremdkapitalzinssätze aus den sogenannten iBoxx Indizes des Anbieters S&P Global, bestimmt,

vgl. Gutachten im Auftrag der Bundesnetzagentur IGES/Frontier (März 2026), „Gutachten zur Aktualisierung von Betawert und Fremdkapitalzuschlag für Eisenbahninfrastrukturunternehmen – 2026“, dort S. 26 ff.

Der Fremdkapitalzinssatz ergibt sich aus einem in EUR denominierten Index mit Anleihen-Restlaufzeiten von sieben bis zehn Jahren und umfasst Unternehmen mit einem Rating von

AA+, AA und AA-. Berechnet wird ein zehnjähriger Durchschnitt, so dass sich ein Fremdkapitalzins in Höhe von 1,6 % ergibt,

vgl. ebenda, Tabelle 3 auf S. 28.

Die Entlastung bei den Fremdkapitalkosten ergeben sich als Multiplikation der kumulierten Abschreibungen (609 Mio. EUR) mit der ermittelten kapitalmarktüblichen Fremdkapitalverzinsung (1,6%).

II.2.2.4.2.2.4 Reduktion Eigenkapitalkosten altes Eigenkapital

Es wird eine Reduktion der Eigenkapitalkosten des alten (historischen) Eigenkapitals der Betroffenen zu 1. in Höhe von 460 Mio. EUR angesetzt (vgl. Tabelle 5, Zeile D). Dagegen werden die reduzierten Eigenkapitalkosten der Betroffenen zu 2. nicht berücksichtigt.

Die Reduktion der Kapitalkosten beim alten Eigenkapital ergibt sich aus dem Delta der Neubewertung des alten Eigenkapitals mit 1,9 % gegenüber dem in der OGK bereits berücksichtigten Wert (Fortschreibung der mit 5,2 % bewerteten Eigenkapitalkosten des AGK),

vgl. hierzu auch im Beschluss zur OGK 2026 vom 04.10.2024, Gz. BK10-24-0058_E, dort Tabelle 11.

Die fortgeschriebenen Kapitalkosten des AGK zur OGK der Betroffenen zu 1. belaufen sich unter Verwendung aktualisierter Werte für PF auf 670 Mio. EUR und übersteigen das mit 1,9 % bewertete historische Eigenkapital (11.041 Mio. EUR) um 460 Mio. EUR ($= 11.041 \text{ Mio. EUR} \cdot 1,9\% - 670 \text{ Mio. EUR}$). Diese Kostenreduktion ist mehr als geringfügig.

Die fortgeschriebenen Eigenkapitalkosten der Betroffenen zu 2. liegen bei rund 0,3 Mio. EUR. Diese machen etwa zwei Promille der Kosten der OGK 2027 der Betroffenen zu 2. aus. Bei einer Neubewertung des Eigenkapitals mit 1,9 % ergäbe sich eine Absenkung um 0,1 bis 0,2 Mio. EUR. Die reduzierten Eigenkapitalkosten der Betroffenen zu 2. werden nicht berücksichtigt, da diese Kostenreduktion nicht als mehr als geringfügig zu bewerten ist.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ergeben sich aus einer gesetzlichen Vorgabe gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten, wenn erstens keine Bagatelländerung vorliegt und zweitens im Rahmen einer Gesamtschau eine Absenkung der OGK geboten erscheint. Aus systematischen Gründen ist ein Verständnis der Geringfügigkeit nach § 26 Abs. 1a ERegG angezeigt, das dem nach §§ 25 Abs. 3, 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG entspricht. Die genannten Normen regeln gleichermaßen Fälle, in denen die OGK angepasst wird.

Eine Änderung um etwa zwei Promille ist vorliegend als Bagatelländerung zu bewerten. Eine entsprechende Absenkung der OGK fiel für die Zugangsberechtigten kaum ins Gewicht. Auch für die Betroffene zu 2. hätten die Folgen einer Absenkung der OGK um rund zwei Promille nur eine sehr geringe Bedeutung.

Auch die Gesamtschau spricht nicht für eine Absenkung der OGK wegen reduzierter Eigenkapitalkosten bei der Betroffenen zu 2. Zwar gilt die Vorgabe bezüglich des anzusetzenden Eigenkapitalzinssatzes für alle Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Das zugrunde liegende Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes erging jedoch in erster Linie zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs der Betroffenen zu 1. So nimmt die Gesetzesbegründung explizit Bezug auf die Festlegung der OGK 2026 der Betroffenen zu 1. und den anschließenden Beschluss des VG Köln vom 24.01.2025, Az. 18 L 2172/24. Die Gesetzesbegründung hebt dabei hervor, dass durch die Berechnung

des Eigenkapitalzinssatzes die Auswirkungen der bei der Betroffenen zu 1. erfolgten Eigenkapitalerhöhungen auf die Trassenentgelte im Jahr 2026 abgemildert werden sollten,

vgl. BR-Drs. 375/25, S. 1.

II.2.2.4.3 Anpassung der OGK infolge von Zuwendungen und sonstigen Kosten

Die OGK der Betroffenen zu 1. ist im Ergebnis nach Anwendung von § 26 Abs. 1 ERegG und § 26 Abs. 1a ERegG um den Betrag von -244 Mio. EUR abzusenken. Als Saldo zwischen Instandhaltungsaufwendung und Instandhaltungsförderung ergibt sich ein Betrag von -945 Mio. EUR (vgl. Tabelle 6, Zeile C). Die von der Betroffenen zu 1. vorgetragenen kostenerhöhenden Einzelaspekte sind nur in Teilen anerkennungsfähig (vgl. Tabelle 6, Kürzungen in den Zeilen I (-40 Mio. EUR), S und T (zusammen -138 Mio. EUR).

Die letztlich erfolgende Absenkung des Gesamtbetrages der OGK für die Betroffene zu 1. ergibt sich aus der Saldierung des Betrages (vgl. Tabelle 6, Zeile V) der erhöhenden Anpassung gemäß § 26 Abs. 1 ERegG mit demjenigen Betrag, um den eine Absenkung der OGK gemäß § 26 Abs. 1a ERegG zu erfolgen hat.

Die Voraussetzungen für die jeweiligen Anpassungen liegen dem Grunde nach vor (hierzu unter II.2.2.4.3.1). Die Anpassungen ergeben sich aus den in Tabelle 6 aufgeführten Komponenten. Die Herleitung und Ermittlung der Komponenten wird im Weiteren erläutert (hierzu unter II.2.2.4.3.2).

Tabelle 6 – Übersicht Zuwendungen und sonstige Kosten [Mio. EUR]

Zeile	Indikator	Vortrag	BK10	Delta	Grundlage
A	OGK Absenkung IH-Förderung		-3.761	-3.761	§ 26 Abs. 1a
B	Zusätzlicher Aufwand ICH		2.816	2.816	§ 26 Abs. 1a
C=Σ(A:B)	Summe Instandhaltung i.e.S.		-945	-945	
D	Eigenanteil SEV § 11c Abs. 5 BSWAG	26	26	0	§ 26 Abs. 1
E	Kosten Diesellokpool §11c BSWAG	30	30	0	§ 26 Abs. 1
F	Transportleistungen	244	215	-29	
dv. F'	dv. Transportleistungen Instandhaltung	73	60	-13	§ 26 Abs. 1a
dv. F"	dv. Transportleistungen Projekte	171	155	-16	§ 26 Abs. 1
G	KRITISDachG	168	158	-10	§ 26 Abs. 1
H	Nicht refinanzierter Projektaufwand	273	273	0	§ 26 Abs. 1
I=Σ(D:H)	Summe Sachverhalte analog OGK 2026	741	701	-40	
J	TF ZB - MN4 Personal Bahnsteig	15	0	-15	
K	TF ZB - MN14 Digitalisierung Bau Schnittstellen EVU	44	0	-44	
L	TF ZB - MN16 Notfallteams und Winterdienst	1	0	-1	
M	TF ZB - MN18 Abbild Infra, Fz-Monitoring, Datenzugang EVU	26	0	-26	
N	TF ZB - MN11 Virtuelle Betriebszentrale	3	0	-3	
O	TF ZB - MN10 KI-basierte Zugdispositionsempfehlungen	14	0	-14	
P	TF ZB - MN21 Fahrplanbereitstellung und Prognose Reisende	2	0	-2	
Q	TF ZB - MN6 Disposition mit Start-Ziel-Zuglotsen	10	0	-10	
R	TF ZB - MN15 Personal für Erprobung/Einführung innov. Bau	1	0	-1	
S=Σ(J:R)	Summe Sachverhalte Task-Force Zuverlässige Bahn (TFZB)	116	0	-116	
T	Summe Sofortprogramm Sicherheit & Sauberkeit an Bahnhöfen	22	0	-22	
U	Summe Strafzahlungsmodell GPE / FPE	0	0	0	
V=C+I+S+T+U	Summensumme der Sachverhalte	879	-244	-1.123	
W=C	- a) davon absenkend Saldo Instandhaltung i.e.S.	0	-945	-945	
X=V-W	- a) davon erhöhend	879	701	-96	
Y=C+F'	- b) davon absenkend Saldo Instandhaltung inkl. Transport	73	-885	-950	§ 26 Abs. 1a
Z=V-Y	- b) davon erhöhend	806	642	-91	§ 26 Abs. 1

II.2.2.4.3.1 Voraussetzungen der Anpassungen

Die Voraussetzungen für die von der Beschlusskammer amtswegig vorgenommenen Anpassungen an der OGK liegen dem Grunde nach vor. Soweit die Beschlusskammer die OGK nicht anpasst, liegen die Voraussetzungen für eine Anpassung nicht vor.

Dies betrifft die (absenkende) Anpassung wegen der zusätzlichen Instandhaltungsförderung (Zeilen A, B und F' der Tabelle 6, vgl. hierzu unter II.2.2.4.3.1.1), die Kosten mit Blick auf Schienenersatzverkehre (SEV, Zeile D der Tabelle 6, vgl. hierzu unter II.2.2.4.3.1.2), die Kosten mit Blick auf nicht refinanzierte Projektaufwände u. w. Kosten u.a. aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), (eilen E, F" und H der Tabelle 6, vgl. hierzu unter II.2.2.4.3.1.3), sowie Kosten aus dem KRITIS-DachG (Zeile G der Tabelle 6, vgl. hierzu unter II.2.2.4.3.1.4).

Für die übrigen vorgetragenen Positionen (Zeilen J bis R, T und U der Tabelle 6) liegen die Voraussetzungen für eine (erhöhende) Anpassung der OGK nicht vor (hierzu unter II.2.2.4.3.1.5).

II.2.2.4.3.1.1 Zusätzliche Zuwendungen – Instandhaltungsförderung

Die Voraussetzungen gemäß § 26 Abs. 1a ERegG für eine (absenkende) Berücksichtigung von zusätzlichen – mit Mehraufwendungen saldierten – Instandhaltungszuwendungen (Zeilen A, B und F' der Tabelle 6) liegen vor.

Nach der Regelung des § 26 Abs. 1a ERegG hat die Regulierungsbehörde die jährliche OGK auf Antrag oder von Amts wegen abzusenken, soweit sich durch zusätzliche Zuwendungen oder aus einer gesetzlichen Vorgabe gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten ergeben. Die Regelung enthält eine Folgeänderung zu der neu eingeführten Möglichkeit zur Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen durch den Bund (vgl. § 11a BSWAG n. F.). Infolge der Neuregelung bestand das Erfordernis, § 26 ERegG um die Möglichkeit der Absenkung der OGK zu ergänzen, um eine Doppelfinanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen durch Zuwendungen und Trassenentgelte zu vermeiden,

vgl. die Gesetzesbegründung zu § 26 Abs. 1a ERegG, BT-Drs. 21/1499, S. 10.

Dieser Fall liegt hier vor. Eine zusätzliche Instandhaltungszuwendung ist auch für das Jahr 2027 zu erwarten. Im Vorjahresverfahren wurde eine Instandhaltungszuwendung in Höhe von 4.115 Mio. EUR für 2026 in Ansatz gebracht, davon 3.850 Mio. EUR das Mindestzugangspaket betreffend.

Die Anpassung der OGK erfolgt,

„soweit sich durch zusätzliche Zuwendungen [...] gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten ergeben“.

Hieraus ergibt sich, dass im Einzelfall zu prüfen ist, wie weit eine erhöhte Zuwendung zu einer Kostenreduktion führt. Soweit sich als unmittelbare Folge der Zuwendung auch erhöhte Aufwendungen einstellen (im Vorjahresverfahren in Höhe von 2.980 Mio. EUR für zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen und 57 Mio. EUR für darüber hinausgehende Transportleistungen für zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen), sind diese entsprechend gegenzurechnen (zur Berechnung vgl. Abschnitt II.2.2.4.3.2.1).

Dabei steht nach Auffassung der Beschlusskammer einer Anpassung gemäß 26 Abs. 1a ERegG nicht entgegen, dass die Zuwendungshöhe für das Jahr 2027 noch nicht vertraglich vereinbart ist und die Höhe noch nicht zweifelsfrei feststeht.

Die Betroffene zu 1. hat mit Schreiben vom 08.05.2026 ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine validen Aussagen zum Instandhaltungsaufwand sowie zu Instandhaltungszuschüssen des Bundes für 2027 möglich seien. Weder Höhe der Aufwendungen noch Höhe der Zuschüsse seien bislang hinreichend klar. Das ERegG gehe für die Ermittlung der OGK nach Anlage 4 Ziffer 6.1 vielmehr davon aus, dass valide Informationen aus einer Instandhaltungsförderung vorlägen, die nicht lediglich den Reifegrad einer Entwurfsplanung aufwiesen. Ein solches Vorgehen stünde nach Auffassung der Betroffenen zu 1. auch im Widerspruch zur Prüflogik des § 26 Abs. 1 ERegG: Die Regulierungsbehörde habe die Prüfung vorzunehmen, ob der für die OGK ermittelte Wert zutreffend, also inhaltlich korrekt ermittelt worden sei. Eine Freigabe auf Basis einer Schätzung sei keine seriöse Grundlage für die Planung der Trassenentgelte. Vielmehr sehe § 26 Abs. 1 ERegG eine nachträgliche Anpassung der OGK vor, sollte sich herausstellen, dass diese nicht mehr zutreffend sei. Schließlich würde mit einer Festlegung der OGK auch eine Risikoverlagerung auf den Infrastrukturbetreiber stattfinden, der mit Ausbleiben der angesetzten Zuwendungen von einer Deckungslücke bedroht wäre. Mit Schreiben vom 22.06.2026 hat die Betroffene zu 1. erneut vorgetragen, dass mit der Festsetzung der

OGK 2027 zugewartet werden solle. Zumindest solle vor Vorliegen eines für den 06.07.2026 erwarteten Kabinettsbeschlusses über den Regierungsentwurf des Bundeshaushaltes 2027 noch nicht zur OGK 2027 entschieden werden.

Letztlich ist ein Zuwarten nach Auffassung der Beschlusskammer nicht geboten. Wie von den Verfahrensbeteiligten begehrt, strebt die Beschlusskammer eine Genehmigung des TPS 2027 möglichst im Juli, spätestens im September 2026 an. Dafür muss die OGK 2027 zeitnah festgelegt werden. Üblicherweise wird die OGK bereits etwa 1,5 Jahre vor Beginn der Netzfahrplanperiode festgelegt. Prognoseentscheidungen im Rahmen der Festlegungen sind insofern nicht nur tunlich, sondern auch unumgänglich. Auch ein vom Bundeskabinett beschlossener Entwurf des Bundeshaushaltes 2027 vermag zur Höhe der Instandhaltungszuwendungen für das Mindestzugangspaket der Betroffenen zu 1. keine finale Information bieten. Eine entsprechend genaue Aufteilung der Haushaltspositionen dürfte dort zum einen nicht enthalten sein. Zum anderen sind Änderungen an den Planungen bis zum Parlamentsbeschluss und mit Blick auf die Verhandlungen zwischen BMV/Bund und der Betroffenen zu 1. zur LV InfraGO zu erwarten. Mit einem Parlamentsbeschluss zum Bundeshaushalt 2027 sowie der Unterzeichnung der LV InfraGO ist nach derzeitigen Kenntnissen hingegen erst zum Jahresende 2026 zu rechnen.

II.2.2.4.3.1.2 Kosten exogen – BSWAG SEV

Hinsichtlich der Kosten für den Eigenanteil der Betroffenen zu 1. an den Aufwendungen für den Schienenersatzverkehr (Zeile D der Tabelle 6), den die Betroffene zu 1. unter Verweis auf § 11c Abs. 5 BSWAG geltend macht, liegen die Voraussetzungen der § 26 Abs. 1 Sätze 1, 2 und 4 ERegG ebenfalls vor.

Die Kosten werden durch ein außerhalb des Einflussbereichs des Betreibers der Schienenwege liegendes Ereignis verursacht. Das exogene Ereignis ist vorliegend die neue gesetzliche Vorgabe in § 11c Abs. 5 BSWAG i. V. m. § 10c Abs. 3 BSWAG. Es handelt sich um einen von außen kommenden Umstand, der nicht auf unternehmerische Entscheidungen oder Versäumnisse der Betroffenen zu 1. zurückzuführen ist und der grundsätzlich jeden vergleichbaren Anbieter im betroffenen Bereich gleichermaßen treffen würde.

Nach dieser Vorgabe muss die Betroffene zu 1. als Infrastrukturunternehmen einen Anteil von 10% der Kosten des im Rahmen der Projekte der sog. Generalsanierung anfallenden straßengebundenen Ersatzes von Schienenpersonennahverkehrstrassen tragen. Ohne die gesetzliche Vorgabe wären für die Betroffene zu 1. keine Kosten für die Durchführung des Schienenersatzverkehrs angefallen. Dementsprechend sind die entsprechenden Kostenpositionen im AGK unberücksichtigt. Ebenso ist mittelbare Komponente des Ereignisses im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG der Umstand, dass die „Generalsanierung eines Hochleistungskorridors“ in den Zeitraum fällt, für den das OGK 2027 festzulegen ist, mithin die Netzfahrplanperiode 2026/2027.

II.2.2.4.3.1.3 Kosten exogen – BSWAG Projektaufwand u. W.

Soweit die Betroffene zu 1. Kosten für den Diesellok-Pool, Transportleistungen im Zusammenhang mit investiven Projekten und nicht refinanzierten Projektaufwand geltend macht (Zeilen E, F und H der Tabelle 6), liegen die Voraussetzungen für eine Anpassung gemäß § 26 Abs. 1 Sätze 1, 2 und 4 ERegG vor.

Exogen kostenverursachendes Ereignis im Sinne von § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG ist die Zuwendung u.a. des Bundes bzw. sind die hierdurch verursachten, seitens der Betroffenen zu 1. zu realisierenden Projekte. Es handelt sich um einen von außen kommenden Umstand, der

als solcher nicht auf unternehmerische Entscheidungen oder Versäumnisse der Betroffenen zu 1. zurückzuführen ist und der grundsätzlich jeden vergleichbaren Anbieter im betroffenen Bereich gleichermaßen treffen würde.

Die Zuwendung des Bundes führt zu einem erheblichen Mehraufwand bei der Betroffenen zu 1. Denn durch das erhöhte Investitionsaufkommen steigen auch nicht refinanzierte Transportaufwendungen und nicht refinanzierter Projektaufwand. Transport- und Projektaufwand sind dabei nicht ihrerseits durch Zuwendungen gedeckt. Es handelt es sich zudem weder um Instandhaltungsaufwendungen noch um Kosten aus Ersatzinvestitionen im Sinne des ansonsten spezielleren § 25 Abs. 3 ERegG. Die hier vorgetragenen Kosten könnten daher selbst dann nicht im Rahmen der Regelungen des § 25 Abs. 3 ERegG geltend gemacht werden, wenn die Verpflichtung zur Deckung dieser Kosten durch Eigenmittel vereinbart würde und als qualifizierte Regulierungsvereinbarung vorläge. Der Wert der initial errechneten OGK ist daher für die Betroffene zu 1. nicht erreichbar. Gleiches gilt für nicht refinanzierte Projektkosten, die sich mit Blick auf Maßnahmen aus anderen Förderprogrammen ergeben. Der Mehraufwand durch die Bereitstellung des Diesellok-Pools ist ebenfalls auf die Zuwendung des Bundes zurückzuführen. Zugangsberechtigte können die von der Betroffenen zu 1. gestellten Dieseltraktionsleistungen für Generalsanierungsmaßnahmen in Anspruch nehmen, vgl. Anlage 5.6.2.3 zu den INB 2027. Die Generalsanierungsmaßnahmen sind grundsätzlich während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung vorzusehen, s. § 11c Abs. 1 Satz 1 BSWAG. Betroffene Verkehre können nur über teils nicht elektrifizierte Umleiterstrecken durchgeführt werden. Die Betroffene zu 1. stellt die Dieseltraktionsleistungen, um auch die nicht elektrifizierten Strecken als Umleiterstrecken anbieten zu können und so die Länge der Umleiterstrecken und die Betroffenheiten für die Zugangsberechtigten zu reduzieren. Zu einem solchen Verhalten ist die Betroffene zu 1. auch verpflichtet. Grundsätzlich müssen Betreiber der Schienenwege Baumaßnahmen so planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden, vgl. § 61 Abs. 2 ERegG,

vgl. zum Anwendungsbereich dieser Vorschrift *Clausen* in: Kühling/Otte, AEG, ERegG, § 61 Rn. 9 ff.

Infrastrukturbetreiber sollten bei der Wahl zwischen verschiedenen alternativen Kapazitätsbeschränkungen nicht nur ihre eigenen Kosten, sondern auch die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge der betroffenen Antragsteller sowie die Risiken einer Verkehrsverlagerung auf weniger umweltfreundliche Verkehrsträger berücksichtigen,

vgl. Erwägungsgrund 6 des Delegierten Beschlusses (EU) 2017/2075 der Kommission vom 04.09.2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU.

Ohne die von der Betroffenen zu 1. gestellte Dieseltraktionsleistung müssten Zugangsberechtigte auf längere Umleiterstrecken ausweichen, die die Wirtschaftlichkeit ihrer Verkehre gefährden könnten. Sofern keine alternativen, elektrifizierten Umleitungsstrecken existieren wie bei der 2027 vorgesehenen Generalsanierungsmaßnahme Bremerhaven – Bremen, käme es ohne die Dieseltraktionsleistung zur Verkehrsverlagerung auf vermutlich weniger umweltfreundliche Verkehrsträger. Zudem spricht für die Berücksichtigung der Kosten des Diesellok-Pools, dass die Betroffene zu 1. grundsätzlich gehalten ist, die verfügbare Schienenwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen, vgl. § 18 ERegG.

II.2.2.4.3.1.4 Kosten exogen – KRITISDachG

Hinsichtlich der Kosten für Zusatzaufwendungen für den Schutz kritischer Anlagen (Zeile G der Tabelle 6) liegen die Voraussetzungen der § 26 Abs. 1 Sätze 1, 2 und 4 ERegG ebenfalls vor.

Die Kosten werden durch ein außerhalb des Einflussbereichs des Betreibers der Schienenwege liegendes Ereignis verursacht. Exogenes Ereignis im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG sind Vorgaben aus dem am 17.03.2026 in Kraft getretenen Dachgesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen (KRITISDachG). Als Betreiberin von Schienenwegen fällt die Betroffene zu 1. unter die Vorgaben des Gesetzes und ist somit zu konkreten Maßnahmen verpflichtet, mit denen signifikante Kosten verbunden sind und die im AGK noch keine Berücksichtigung finden konnten. Es handelt sich um einen von außen kommenden Umstand, der nicht auf unternehmerische Entscheidungen oder Versäumnisse der Betroffenen zu 1. zurückzuführen ist und der grundsätzlich jeden vergleichbaren Anbieter im betroffenen Bereich gleichermaßen treffen würde.

Infolge der entstehenden Kosten würden – im Falle der Nichtberücksichtigung dieser Kosten – die bei Erbringung des Mindestzugangspakets insgesamt entstehenden Kosten den ermittelten Wert (initiale OGK) mehr als geringfügig übersteigen. Der Wert der initial errechneten OGK ist daher für die Betroffene 1. auch aus diesem Grund nicht erreichbar.

II.2.2.4.3.1.5 Keine Anpassungen auf Grundlage weiterer Kostenvorträge

Für die übrigen Kostenvorträge (Zeilen J bis R, T und U der Tabelle 6) liegen die Voraussetzungen für eine (erhöhende) Anpassung der OGK dagegen schon dem Grunde nach nicht vor.

Die den Zeilen J bis R zugeordneten Kostenvorträge beziehen sich auf Aufwendungen zur Umsetzung des von der „Taskforce zuverlässige Bahn“ erarbeiteten Programms. Die Taskforce ist ins Leben gerufen worden, um ein gemeinsames Maßnahmenpaket mit schnell wirksamen Hebeln auf den Weg zu bringen,

vgl. „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“, S. 31, abrufbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bahn-agenda.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 19.06.2026.

In der Taskforce haben Vertreterinnen und Vertreter von Bund, Ländern, Eisenbahn-Bundesamt, Bundesnetzagentur, EVU, Aufgabenträgern, Verbände, Gewerkschaften und der Betroffenen zu 1. Maßnahmen zur Steigerung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr entwickelt,

vgl. Pressemitteilung BMV vom 20.03.2026 „Ergebnisse Taskforce zuverlässige Bahn“, abrufbar unter <https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Pressemitteilungen/2026/020-schnieder-ergebnisse-taskforce-zuverlaessige-bahn.html>, zuletzt abgerufen am 22.06.2026,

und in einem Abschlussbericht zusammengefasst. Die Taskforce hat die Umsetzung der Maßnahmen empfohlen,

vgl. Bericht Taskforce zuverlässige Bahn, abrufbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bericht-taskforce-zuverlaessige-bahn.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 19.06.2026.

Die Betroffene zu 1. betrachtet das von der „Taskforce zuverlässige Bahn“ erarbeitete Programm als ein exogenes Ereignis. Insofern trägt sie vor, das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und der ganze Sektor erwarte die Umsetzung der Maßnahmen. Auch sei die DB AG an die strategischen Vorgaben des Bundes als Eigentümer gebunden. Für die Richtigkeit dieser Annahme spreche die fehlende Regelung einer Kostenübernahme der Maßnahmen im Abschlussbericht der Taskforce. Dies impliziere eine Umlage – zumindest des Anteils für das MZP – auf die Nutzer der Schienenwege.

Die Hinzugezogenen haben in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgetragen, die Aufwendungen aus dem Programm „Taskforce zuverlässige Bahn“ dürften nicht zu einer Erhöhung der OGK 2027 führen. Das Programm der Taskforce könne nicht als exogenes Ereignis betrachtet werden. Die Maßnahmen seien teils von der Betroffenen zu 1. selbst eingebracht worden. Der Umstand, dass Maßnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit der Bahn auch auf Impulse des Sektors zurückgingen, dürfe nicht zur Kostentragung durch die Zugangsberechtigten führen. Die Hinzugezogene zu 6. betont, nur Maßnahmen, über die ein Konsens bestanden habe, seien in das Abschlusspapier aufgenommen worden. Insofern habe der Betroffenen zu 1. ein Vetorecht zugestanden. Der Hinzugezogene zu 9. wies zudem auf die Unabhängigkeit der Betroffenen zu 1. hin.

Nach Auffassung der Beschlusskammer steht einer Anerkennung der Kosten aus dem Programm „Taskforce zuverlässige Bahn“ entgegen, dass die Betroffene zu 1. an dessen Erarbeitung beteiligt war und dessen Ausgestaltung beeinflussen konnte. Insbesondere, soweit das Programm der Taskforce auf Vorschlägen beruht, die die Betroffene zu 1. selbst eingebracht hat, kann das Programm kein exogenes Ereignis darstellen. Zudem besteht insofern zwischen dem Programm und den Mehraufwänden keine Kausalität. Nach Einschätzung der Beschlusskammer wären die Maßnahmen auch bei Hinwegdenken der Taskforce aus eigener unternehmerischer Entscheidung heraus getroffen worden, um im (Eigen-)Interesse Prozesse und Leistungen zu optimieren. Im Übrigen hat die Taskforce Maßnahmen lediglich im Sinne einer Mittelpriorisierung empfohlen, ihre Umsetzung aber nicht vorgegeben. Auch dies steht der für eine Kostenanerkennung nach § 26 Abs. 1 Satz 4 ERegG erforderlichen Kausalität entgegen. Soweit die Maßnahmen das Verkehrsmanagement, die Instandhaltungsplanung oder die Erneuerungsplanung betreffen, können diesbezügliche Entscheidungen ohnehin nur von dem Personal der Betroffenen zu 1. getroffen werden, vgl. § 8b Abs. 1 ERegG. Hinsichtlich der vorgetragenen Bindung der DB AG an die Vorgaben des Bundes ist darauf hinzuweisen, dass deren Vorstand die Gesellschaft nach § 76 Abs. 1 Aktiengesetz (AktG) unter eigener Verantwortung zu leiten hat; dem Vorstand steht innerhalb des in der Satzung festgelegten Unternehmensgegenstands grundsätzlich über Handlungsfreiheit zu.

Das Sofortprogramm „Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen“ (Zeile T) geht ebenfalls auf die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ zurück. Das Sofortprogramm soll ausweislich der Agenda ab dem ersten Quartal 2026 greifen. In der Agenda fordert das BMV die DB auf, das Sofortprogramm vorzubereiten und abzustimmen.

vgl. Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene, S. 24, abrufbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bahn-agenda.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 19.06.2026.

Nach Auffassung der Beschlusskammer kommt die Betroffene zu 1. der Aufforderung des BMV aus eigenem Interesse nach. Die Umsetzung des Sofortprogramms beruht insofern auf einer Entscheidung der Betroffenen zu 1.

Hinsichtlich möglicher Aufwendungen für verfristete Grob- und Feinplanungsergebnisse hat die Betroffene zu 1. vorgetragen, diese seien dem Grunde nach in der OGK 2027 zu berücksichtigen; zur Höhe hat die Betroffene zu 1. nicht vorgetragen (in der entsprechenden Zeile U findet sich deshalb der Wert 0 Mio. EUR).

Entgegen der Auffassung der Betroffenen zu 1. sind etwaige Aufwendungen für verfristete Grob- und Feinplanungsergebnisse nicht auf exogene Ereignisse zurückzuführen. Grundsätzlich ist die Betroffene zu 1. gehalten, sich so zu organisieren, dass sie die Grob- und Feinplanungsergebnisse fristgerecht übergibt. Verfristete Grob- und Feinplanungsergebnisse sind entsprechend grundsätzlich auf Versäumnisse der Betroffenen zu 1. im Hinblick auf ihr Baumanagement zurückzuführen bzw. auf ihre Entscheidung, die Baumaßnahme trotz Verfristung durchzuführen. Sofern der Zeitpunkt der Baumaßnahme nicht der Kontrolle der Betroffenen zu 1. unterliegt, gelten die Fristen für Grob- und Feinplanungsergebnisse nicht, s. Anhang VII zur RL 2012/34/EU Nr. 14 und Abschnitt 9 der Richtlinie 402.0305. Anhang VII zur RL 2012/34/EU Nr. 14 und Abschnitt 9 der Richtlinie 402.0305 kennen darüber hinaus weitere Ausnahmen. Im Übrigen liefe die von der Strafzahlung ausgehende Anreizwirkung für den Infrastrukturbetreiber ins Leere, wenn die erwarteten Pönale von den Zugangsberechtigten über die Trassenentgelte refinanziert würden.

II.2.2.4.3.2 Herleitung und Ermittlung der Anpassungen

Die OGK ist mit Blick auf die zusätzlichen Instandhaltungszuwendungen gemäß § 26 Abs. 1a ERegG in Höhe von -885 Mio. EUR (informativ: mit engem Instandhaltungsbezug in Höhe von -945 Mio. EUR) abzusenken (vgl. Tabelle 6, Zeile Y, hierzu unter II.2.2.4.3.2.1) und mit Blick auf vorgetragene Kosten aus exogenen Ereignissen gemäß § 26 Abs. 1 ERegG in Höhe von 642 Mio. EUR anzuheben (vgl. Tabelle 6, Zeile Z, hierzu unter II.2.2.4.3.2.2). In Summe ergibt sich eine (absenkende) Anpassung in Höhe von -244 Mio. EUR (vgl. Tabelle 6, Zeile V).

II.2.2.4.3.2.1 Kostensenkende Instandhaltungsförderung

Die OGK 2027 der Betroffenen zu 1. ist mit Blick auf die zusätzlichen Instandhaltungszuwendungen in Höhe von -885 Mio. EUR abzusenken.

Gemäß § 26 Abs. 1a ERegG hat die Regulierungsbehörde auf Antrag oder von Amts wegen die jährliche OGK abzusenken, *soweit* sich durch zusätzliche Zuwendungen gegenüber dem ermittelten Wert mehr als geringfügig reduzierte Kosten ergeben. Nach Auffassung der Beschlusskammer ist deshalb zu ermitteln und zu berücksichtigen, ob und inwieweit die gewährten Zuwendungen Kostendeckungsbeiträge der Nutzer ersetzen oder aber zusätzliche Maßnahmen finanzieren sollen. Hinzuweisen ist darauf, dass die Instandhaltungsaufwendungen und bundesseitige Zuwendungen letztlich nicht im hiesigen Verfahren, sondern u. a. im Rahmen der Verhandlungen der Leistungsvereinbarung (LV) InfraGO zwischen BMV/Bund und DB InfraGO AG vereinbart werden. Das finale Angebot der DB InfraGO AG soll im Oktober 2026 vorliegen. Der Abschluss der LV InfraGO ist für Ende des Jahres vorgesehen. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist daher lediglich eine Prognose möglich (vgl. hierzu bereits unter II.2.2.4.3.1.1).

Die Betroffene zu 1. hat zunächst mit Schreiben vom 08.05.2026 mitgeteilt, dass weder die Höhe der Instandhaltungsaufwendungen noch die Höhe der Zuschüsse bislang hinreichend klar seien und ihr eine Prognose deshalb nicht möglich sei. Mit Schreiben vom 26.05.2026 trägt die Betroffene zu 1. hingegen vor, dass der voraussichtliche Instandhaltungsaufwand für das Jahr 2027 bei 6.167 Mio. EUR liege. Gegenüber der bereits im OGK 2027 enthaltenen

Summe an Instandhaltungsaufwand in Höhe von 2.481 Mio. EUR ergebe sich ein Mehraufwand von 3.686 Mio. EUR. Es handele sich um den aktuellen Stand nicht abgeschlossener Planungen. Die finalen Höhen würden sich erst im Rahmen der Verhandlungen zur LV InfraGO herauskristallisieren.

Das BMV hat mit Schreiben vom 11.06.2026 dahingehend Stellung genommen, dass die in der mündlichen Verhandlung am 02.06.2026 ausgewiesenen Bandbreiten einer Instandhaltungsförderung im Umfang von 3.716 Mio. EUR bis 4.379 Mio. EUR auch aus seiner Sicht ein mögliches Ergebnis seien. Zuwendungen in vergleichbarer Höhe seien auch 2026 gewährt worden. Es sei jedoch darauf hinzuweisen, dass die Höhe der bundesseitigen Instandhaltungsförderung dem Ergebnis der Verhandlungen zur LV InfraGO vorbehalten bleibe. Das finale Angebot solle im Oktober 2026 von der Betroffenen zu 1. vorgelegt werden.

Ferner würden in Anbetracht der aktuellen Entwicklungen bzgl. des Bundeshaushaltes beide vorgenannten Angebotsszenarien deutlich über dem wahrscheinlichen Gesamtvolumen für die Betroffene zu 1. liegen. Dies werde sich wiederum auf die Höhe der bundesseitigen Instandhaltungsförderung auswirken. Es sei anzunehmen, dass diese entsprechend niedriger ausfallen werde.

Die Betroffene zu 1. hat in Reaktion auf die Ausführungen des BMV mit Schreiben vom 16.06.2026 abermals zur Höhe der Instandhaltungsaufwendungen und Zuwendungen Stellung genommen. Vor dem Hintergrund der Ausführungen des BMV, dass die Instandhaltungsförderungen niedriger ausfallen würden, sei auch ein Szenario denkbar, bei dem der Instandhaltungsaufwand für 2027 bei 5.805 Mio. EUR läge.

Sachgerecht sei die Annahmen einer Bundesförderung von 3,0 Mrd. EUR bis 3,6 Mrd. EUR.

Auf Basis der Ausführungen der Betroffenen zu 1. und des BMV ist nach Auffassung der Beschlusskammer für die Instandhaltungsaufwendungen ein um rund 870 Mio. EUR geringerer Ansatz zugrunde zu legen (5.297 Mio. EUR) als in dem von der DB InfraGO AG vorgetragenen Hochszenario (6.167 Mio. EUR).

Im Einzelnen: Der von der Beschlusskammer vorgesehene geringere Ansatz ergibt sich insbesondere auf Grundlage der Stellungnahme des BMV vom 11.06.2026. Darin hat das BMV – wie erläutert – mit Verweis auf die Verhandlungen zur LV InfraGO ausgeführt, dass die im Verfahren OGK 2027 vorgetragenen Instandhaltungsaufwendungen über dem derzeit wahrscheinlichen Gesamtvolumen lägen. Die Angebote der DB InfraGO AG im Rahmen der LV InfraGO

[REDACTED]

Die Festlegung der Beschlusskammer beruht im Ergebnis auf der Annahme von Instandhaltungsaufwendungen , [REDACTED]

[REDACTED]

Der angesetzte Instandhaltungsaufwand liegt damit leicht unter dem anerkannten Niveau in der OGK 2026 (5.428 Mio. EUR) allerdings deutlich über dem Niveau der Vorjahre (+73% ggü. 2023, +42% ggü. 2024, +25% ggü. 2025). Das BMV hat in seiner Stellungnahme konkret mitgeteilt, dass sowohl die Instandhaltungsaufwendungen [REDACTED] „deutlich über dem derzeit aufgrund der geringeren Bundesmittel wahrscheinlichen Gesamtvolumen“ liegen dürften.

Es wird zudem angenommen, dass die Instandhaltungsaufwendungen mit identischem Anteil gefördert werden (71%) wie im Jahr 2026 bei Festlegung der OGK. Der bundesseitige Zuwendungsbetrag für den Bereich der Trassenentgelte in Höhe von 3.761 Mio. EUR (= 5.297 Mio. EUR * 71%) läge unter (-2%) dem letztjährigen Zuwendungsbetrag (3.850 Mio. EUR). Der Stellungnahme des BMV war diesbezüglich einerseits zu entnehmen, dass ein Förderbetrag zwischen 3.716 Mio. EUR und 4.379 Mio. EUR im möglichen Lösungsraum liege. Die haushalterischen Entwicklungen würden sich jedoch auch auf den Förderbetrag auswirken. Der von der Kammer angesetzte Betrag (3.761 Mio. EUR) liegt am unteren Ende der als möglicher Lösungsraum ausgewiesenen Spanne. Soweit die Betroffene zu 1. den Ansatz eines Förderbetrages zwischen 3,0 Mrd. EUR und 3,6 Mrd. EUR für angebracht hält, liegt der Ansatz der Beschlusskammer etwa mittig in der Spanne zwischen der von der Betroffenen angesetzten Untergrenze (3,0 Mrd. EUR) und der oberen Grenze des in der Verhandlung ausgewiesenen möglichen Lösungsraums (4,4 Mrd. EUR).

Soweit die Betroffene zu 1. mit Stellungnahme vom 09.06.2026 ausführt, dass eine Förderquote von 71% auf Basis des Jahres 2026 nicht zugrunde zu legen sei, sondern vielmehr ein Durchschnittswert aus den Jahren 2023 bis 2026 (50,6%) oder 2024 bis 2026 (58,8%) maßgeblich sein müsste, ist dem nicht zu folgen. Rein methodisch wäre grundsätzlich denkbar, (a) einen Durchschnitt vergangener Jahre anzusetzen (arithmetisches Mittel rd. 60% aus 41% (2024), 69% (2025), 71% (2026)), (b) den letzten verfügbaren Wert anzusetzen (71% (2026)) oder (c) eine Trendfortschreibung anzusetzen (73% bei Trendfortschreibung von 69% (2025) und 71% (2026), der beiden „stabileren“ Jahre). Letztlich scheint der – hier den Mittelweg darstellende – Aufsatz auf den letzten bekannten Fördersatz allerdings am tragfähigsten.

Eine Trendfortschreibung mit im Ergebnis höherer Förderquote ist mit Blick auf die Ausführungen zu den budgetären Restriktionen des BMV unwahrscheinlich. Ein Ansatz einer geringeren mehrjahresdurchschnittlichen Förderquote würde dagegen zu einer Fördersumme unterhalb

des ausgewiesenen Ergebnisraums liegen und scheint somit ebenfalls unwahrscheinlich. Sofern zudem mit dem BMV von „entsprechenden Absenkungen“ (bei der Förderung) ausgegangen wird, ist dies das Ergebnis einer Berechnung der Förderung mit einem konstanten Anteil (71%) am Aufwand, wie es die Beschlusskammer vorsieht. Den Ansatz des „Letztwertes als Zukunftsschätzer“ verwendet die Betroffene zu 1. zudem ebenfalls in ihrer retrograden Herleitung der Projektkosten im AGK (Schreiben vom 25.06.2026) im hiesigen Verfahren und in zahlreichen anderen Entgelterfahren bei der Beschlusskammer. Dass ein solcher Ansatz im Grundsatz Anwendung finden kann, dürfte die Betroffene zu 1. insofern nicht bestreiten. Die angesetzte Fördersumme liegt im Ergebnis unter der Fördersumme des Vorjahres (-2%, hierzu bereits oben).

Der Zuwendungsbedarf beläuft sich für

Die angesetzte Instandhaltungszuwendung befindet sich nach Auffassung der Beschlusskammer im Ergebnis in einem realistischen Prognosebereich. Letztlich wird das Fördermittelvolumen – und auch eine dazu konsistente Instandhaltungsaufwandsplanung – jedoch nicht im hiesigen Verfahren bestimmt, sondern – wie bereits ausgeführt – zu einem späteren Zeitpunkt durch das BMV / den Bund.

Im Saldo ergäbe sich aus den Zuwendungen ein entgeltmindernder Effekt in Höhe von rund -945 Mio. EUR. Dieser ergibt sich aus den bereits in der OGK 2027 vorgesehenen Instandhaltungsaufwendungen (2.481 Mio. EUR) zuzüglich der zugrunde gelegten bundesseitigen Zuwendungen (3.761 Mio. EUR) im Vergleich mit dem zugrunde gelegten Instandhaltungsaufwand (5.297 Mio. EUR).

Zusätzlich in Ansatz zu bringen sind mit zusätzlichen Instandhaltungsmaßnahmen einhergehende Transportleistungen in Höhe von 60 Mio. EUR (vgl. Tabelle 6, Zeile F'). Gegenüber den von der Antragstellerin zu 1. vorgetragenen Kosten in Höhe von 73 Mio. EUR entspricht dies einer Kürzung von 13 Mio. EUR. Die Kürzung ist zu einem Teil in Höhe von 6 Mio. EUR vorzunehmen, weil nur Kosten zusätzlich anzuerkennen sind, die nicht bereits in der OGK 2027 enthalten sind. Darüber hinaus ist eine Kürzung in Höhe von 7 Mio. EUR vorzunehmen, weil der Vortrag der Betroffenen zu 1. zu den Transportkosten im Zusammenhang mit Instandhaltungsaufwendungen vom 26.05.2026 auf ein Instandhaltungsniveau von 6.167 Mio. EUR abstellt. Gegenüber dem Vortrag vom 08.05.2026, bei dem noch ein geringeres Instandhaltungsniveau ohne Zusatzszenario PLR 2026 zugrunde gelegt wurde, waren 8 Mio. EUR geringere Transportleistungskosten für Instandhaltungen vorgesehen (65 Mio. EUR statt 73 Mio. EUR bei 5.237 Mio. EUR Instandhaltungsaufwand ggü. 6.167 Mio. EUR Instandhaltungsaufwand). Die Kürzung in Höhe von 7 Mio. EUR erfolgt linear im Verhältnis des Deltas unter Berücksichtigung der von der Beschlusskammer unterstellten Instandhaltungsaufwendung (5.297 Mio. EUR zu 5.237 Mio. EUR).

In Summe ergibt sich eine kostensenkende Wirkung der zusätzlichen Förderung in Höhe von -885 Mio. EUR (vgl. Zeile Y Tabelle 6 = -945 Mio. EUR + 60 Mio. EUR, vgl. Zeilen C, F').

II.2.2.4.3.2.2 Sonstige Kostenvorträge

Die Betroffene zu 1. macht einen Kostenanstieg im Zusammenhang mit dem Eigenanteil für den Schienenersatzverkehr (vgl. Tabelle 6, Zeile D) in Höhe von 26 Mio. EUR geltend. Die Kosten sind in vollständiger Höhe anzuerkennen. Gemäß § 11 c Abs. 5 BSWAG hat der Gesetzgeber statuiert, dass sich die Betroffene zu 1. an den Kosten des Schienenersatzverkehrs bei den Hochleistungskorridoren beteiligt. Eine derartige Finanzierungsverpflichtung bestand

zuvor für die Betroffene zu 1. in Bezug auf diese Kosten nicht. Aus Sicht der Beschlusskammer sind diese zusätzlichen Kosten für den Schienenersatzverkehr in Höhe von 26 Mio. EUR zu berücksichtigen. Die mit Schreiben vom 08.05.2026 und 26.05.2026 dargelegten Nachweise und Herleitungen sind nicht zu beanstanden. Die von der Beschlusskammer angeforderte Darlegung (Kosten je Korridor, Kosten je Kostenträger) hat die Betroffene zu 1. mit Schreiben vom 26.05.2026 übermittelt.

Der von der Betroffenen zu 1. geltend gemachte Zusatzaufwand aus dem Diesellok-Pool (vgl. Tabelle 6, Zeile E) in Höhe von 30 Mio. EUR ist anzuerkennen. Durch die Bereitstellung des Diesellok-Pools soll ermöglicht werden, dass Güterzüge mit E-Traktion – also die kraftbetriebene Fortbewegung (Traktion) von Triebfahrzeugen, die mit Elektromotoren (elektrischer Energie) angetrieben werden – nicht-elektrifizierte Umleiterstrecken befahren können. Aus Sicht der Beschlusskammer ist der Zusatzaufwand aus dem Diesellok-Pool anzukennen, da die Anpassungsvoraussetzungen vorliegen und der zusätzliche Aufwand für die Durchführung der mit dem Bund vereinbarten Generalsanierung erforderlich und in der vorgetragenen Höhe zu erwarten ist. Der Vortrag aus dem Schreiben vom 21.05.2026 mit Detaillierung der Kosten (Mietkosten, Personal- und Personalnebenkosten, Energiekosten und Disposition (Fahrzeugmanagementkosten)) ist aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar.

Der von der Betroffenen zu 1. geltend gemachte Zusatzaufwand aus Transportleistungen im Zusammenhang mit investiven Maßnahmen (vgl. Tabelle 6, Zeile F“) in Höhe von 171 Mio. EUR ist in Höhe von 155 Mio. EUR anzuerkennen und somit 16 Mio. EUR geringer als vorgetragen. Bezüglich der Kategorie „sonstige“ in Höhe von 2 Mio. EUR ist im Vortrag der Betroffenen zu 1. (vgl. Schreiben vom 26.05.2026, Tabelle S. 3), nicht erkennbar, welche Fallkonstellationen in dieser Kategorie abgebildet wurden. Es bleibt insofern unklar, ob oder für welchen Teil die Kosten anerkennungsfähig wären. Die übrige Kürzung in Höhe von 14 Mio. EUR ergibt sich daraus, dass in der OGK 2027 bereits mehr Kosten berücksichtigt sind als von der Betroffenen zu 1. auf Grundlage der im AGK enthalten Kosten in Abzug gebracht worden sind (vgl. hierzu bereits unter II.2.2.4.3.2.1).

Der von der Betroffenen zu 1. geltend gemachte Zusatzaufwand aus dem KRITISDachG (vgl. Tabelle 6 Zeile G) in Höhe von 168 Mio. EUR ist in Höhe von 158 Mio. EUR anerkennungsfähig. Die entsprechenden Kosten hat die Betroffene zu 1. in zwei Anlagen zur Frage 4 des Schreibens vom 25.06.2026 im Detail dargelegt. Die Kürzung in Höhe von 10 Mio. EUR ergibt sich daraus, dass in der OGK 2027 bereits mehr Kosten berücksichtigt sind als von der Betroffenen zu 1. auf Grundlage der im AGK enthalten Kosten in Abzug gebracht worden sind. Im Detail: Die vorgetragenen Kosten im Jahr 2027 belaufen sich auf 233 Mio. EUR. Im AGK enthaltene entsprechende Kosten belaufen sich auf 65 Mio. EUR. Dies entspricht einem Aufwuchs zwischen AGK und 2027 in Höhe von 168 Mio. EUR (= 233 Mio. EUR – 65 Mio. EUR). In der OGK 2027 sind allerdings implizit vom AGK mit PI und PF fortgeschriebene Kosten in Höhe von 75 Mio. EUR enthalten. Der Vergleich zwischen in der OGK 2027 enthaltenen und für 2027 anzunehmenden Kosten zeigt anzuerkennenden Mehrkosten in Höhe von 158 Mio. EUR an (= 233 Mio. EUR – 75 Mio. EUR). Die im Vorjahresverfahren zur OGK 2026 (Gz. BK10-25-0600_E) von der Beschlusskammer darüber hinausgehenden vorgenommenen Kürzungen waren im aktuellen Verfahren nicht vorzunehmen. Im Vorjahresverfahren erkannte die Beschlusskammer Kosten nicht an, die sich nicht aus den gesetzlichen Vorgaben des KRITISDachG ergaben. Im hiesigen Verfahren hat die Betroffene zu 1. diese Kosten nicht geltend gemacht. Entgegen dem Vortrag der Hinzugezogenen zu 2. und entsprechend der Replik der Betroffenen zu 1. war bei der Anpassung der OGK mit Blick auf den Aspekt KRITISDachG

(und weiterer analoger Vorträge) auch zu berücksichtigen, dass die Kosten bei der (teils prognostische Elemente enthaltenden) Festlegung des AGK nicht in ausreichender Höhe Eingänge gefunden haben. Die Möglichkeit des Neubewertungsansatzes ergibt sich aus der Gesetzesbegründung,

vgl. BR-Drs. 375/25, S. 6, hierzu bereits unter II.2.2.4.

Die Betroffene zu 1. macht darüber hinaus nicht-refinanzierten Projektaufwand in Höhe von 273 Mio. EUR geltend (vgl. Tabelle 6 Zeile H), welcher in vorgetragener Höhe anzuerkennen ist.

Nach unveränderter Auffassung der Betroffenen zu 1. ist der sogenannte nicht refinanzierte Projektaufwand zu berücksichtigen. Die Betroffene zu 1. trug bereits im Vorjahresverfahren vor, dass der Anstieg im Investitionsvolumen zugleich höheren Aufwand zur Durchführung der Projekte bedinge. Der Mehraufwand sei weder aktivierungsfähig noch würde dieser durch den Bund finanziert.

Nach Auffassung der Beschlusskammer liegen die Voraussetzungen für eine Anerkennung vor (hierzu bereits unter II.2.2.4.3.1.2). Die Betroffene zu 1. ermittelt die Höhe der vorgetragenen Zusatzkosten gemäß Anlagen zur Frage 5 des Schreibens vom 26.05.2026 und der Korrektur mit Schreiben vom 19.06.2026 aus dem Aufwuchs an Bruttoinvestitionen für das Jahr 2027 gegenüber dem Jahr 2023. Die konkreten Projektkosten für 2023 (AGK-Jahr) und 2027 ermittelt die Betroffene als Anteil an den Bruttoinvestitionen auf Grundlage der Auswertung entsprechender Ist-Projektkosten und Ist-Bruttoinvestitionen der Jahre 2023 bis 2025. Es ergibt sich ein durchschnittliches Projektkostenvolumen in Höhe von 2,4% der Bruttoinvestitionen, das zu 90% dem Mindestzugangspaket zugeordnet wird. Als Delta der Projektkosten zwischen 2023 und 2027 ergibt sich ein Wert von 273 Mio. EUR. Grundsätzlich wäre auch hier ein Vergleich zwischen den für 2023 berücksichtigten und mit PI und PF nach 2027 *fortgeschriebenen* Kosten mit den für 2027 *tatsächlich* anzunehmenden Kosten denkbar. Im Verfahren zur Bestimmung des AGK für die Betroffene zu 1. bestand jedoch keine Notwendigkeit, nicht refinanzierbare Projektkosten als solche separat zu ermitteln und auszuweisen. Gemäß Darlegung der Betroffenen dürften die in der AGK-Festlegung *implizit* enthaltenen Projektkosten jedoch niedriger sein als in der zugrunde gelegten Vergleichsrechnung, so dass eine Überkompensation mit Anerkennung der vorgetragenen 273 Mio. EUR Zusatzkosten nicht zu befürchten ist.

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 durch die Betroffenen Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln erhoben werden; seitens der Hinzugezogenen unterliegt der Beschluss nicht der Anfechtung, da er keine privatrechtsgestaltende Wirkung hat, keine die Höhe der Entgelte unmittelbar determinierende Vorwirkung entfaltet und Vorgaben zur Bestimmung der OGK keine drittschützende Wirkung entfalten, vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2024, Az. 6 C 2/23 Rn. 14, 25 (juris).

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Krick

Kirchhartz

Abschreibungen	Afa ND Fahrweg ND Bahnsteige BN/KMM KSP BP/DSD Bahnsteig		34 20 t+14 Monate t+24 Monate t+36 Monate t+12 Monate												
Zinssätze	Zinssatz EK EKE Zinssatz FK		1,9% -1,6%												
2024														Summe / Ø	
EK-Tranche	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember			
dv. BN/KMM	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.020,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2.480,0	0,0	5.500,0		
dv. KSP						3.020,0					1.355,0		4.375,0		
dv. BP/DSD											1.125,0		1.125,0		
dv. Bahnsteig													0,0		
eingesetztes EK	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.020,0	3.020,0	3.020,0	3.020,0	3.020,0	5.500,0	5.500,0	0,0		
Afa Summe													0,0		
2025														Summe / Ø	
EK-Tranche	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember			
dv. BN/KMM	0,000	0,000	4.242,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	4.016,100	0,000	0,000	55,000	8.313,600		
dv. KSP			3.599,000						2.498,600			26,000	6.123,600		
dv. BP/DSD													0,000		
dv. Bahnsteig			543,500						1.454,500			29,000	2.027,000		
eingesetztes EK	5.500,000	5.500,000	9.742,500	9.742,500	9.742,500	9.742,500	9.742,500	9.742,500	13.758,600	13.758,600	13.758,600	13.813,600	10.378,700		
Afa Summe	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	7,402	7,402	7,402	7,402	37,010		
Afa BN/KMM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	37,010		
dv. 2024 aus 1. Tranche								7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	37,010		
dv. 2024 aus 2. Tranche															
2026														Summe / Ø	
EK-Tranche	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember			
dv. BN/KMM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
dv. KSP													0,000		
dv. BP/DSD													0,000		
dv. Bahnsteig													0,000		
eingesetztes EK	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600	13.813,600		
Afa Summe	10,723	10,723	11,140	11,140	19,961	19,961	19,961	19,961	20,223	20,223	29,105	29,105	222,225		
Afa BN/KMM	10,723	10,723	10,723	10,723	19,544	19,544	19,544	19,544	19,544	19,544	25,668	25,668	211,493		
dv. 2024 aus 1. Tranche	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	7,402	88,824		
dv. 2024 aus 2. Tranche	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	39,853		
dv. 2025 aus 1. Tranche					8,821	8,821	8,821	8,821	8,821	8,821	8,821	8,821	70,569		
dv. 2025 aus 2. Tranche											6,124	6,124	12,248		
dv. 2025 aus 3. Tranche															
Afa Bahnsteig	0,000	0,000	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,679	0,679	0,679	0,679	5,217		
dv. 2025 aus 1. Tranche			0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	0,417	4,167		
dv. 2025 aus 2. Tranche															