



BK10-25-0640_E

Teilbeschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund des Antrages

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

Antragstellerin zu 1.,

und

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

Antragstellerin zu 2.,

vom 01.10.2025, zuletzt geändert am 04.03.2026, zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes der Betreiber der Schienenwege mit Wirkung ab dem 13.12.2026 (TPS 2027),

Hinzugezogene:

1. BBL Logistik GmbH, Entenfangweg 7-9, 30419 Hannover, vertreten durch die Geschäftsführung,

2. boxXpress.de GmbH, Channel 3, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Marienstraße 18, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
4. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
5. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
6. DB Regio AG, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
7. European Sleeper Coöperatie U.A, Vondellaan 144, 3521 GH Utrecht, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,
8. FlixTrain GmbH, Friedenheimer Brücke 16, 80639 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
9. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Schmidtstedter Straße 34, 99084 Erfurt, dieses vertreten durch den Präsidenten,
10. HSL Logistik GmbH, Spaldingstraße 110, 20097 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
11. Hupac Intermodal SA, Viale R. Manzoni 6, 6830 Chiasso, Schweiz, vertreten durch den Verwaltungsrat,
12. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden, vertreten durch die Geschäftsführung,
13. Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin, diese vertreten durch die Senatorin,
14. Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam, dieses vertreten durch den Minister,
15. Lineas Deutschland GmbH, Mombacher Str. 4, 55122 Mainz, vertreten durch die Geschäftsführung,
16. METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Am Ballinkai 1, 21129 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
17. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
18. Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
19. NEST Mobility GmbH, Rudi-Dutschke-Straße 23, 10969 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
20. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

21. RheinCargo GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss, vertreten durch die RheinCargo Verwaltungs-GmbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,
22. SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstraße 1a+b, 47051 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
23. TRI Train Rental GmbH, Im Zentrum 8, 90542 Eckental, vertreten durch die Geschäftsführung,
24. TX Logistik AG, Junkersring 33, 53844 Troisdorf, vertreten durch den Vorstand,
25. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,
26. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Am Hillenholz 28, 38229 Salzgitter, vertreten durch die Geschäftsführung,
27. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen, vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin zu 2:

[REDACTED]

der Hinzugezogenen zu 1., 2., 10.,
11., 12., 15., 16., 21., 22., 24., 26.:

[REDACTED]

der Hinzugezogenen zu 4., 5., 6.:

[REDACTED]

der Hinzugezogenen zu 8.:

[REDACTED]

der Hinzugezogenen zu 13., 14.:

[REDACTED]

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

durch

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

am 11.03.2026

beschlossen:

1. Unter Ausnahme

- der Trassenentgelte (Anlage 5.3 zu den INB 2027),
- der Regelungen zur Höhe der Nachlässe der Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren (INB 2027 Ziffer 5.2.6.2 Abs. 6 und Abs. 7 Satz 2),
- der Regelung zur Höhe der Nachlässe bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Anlage 5.6.2.3 zu den INB 2027)
- der 20-Stunden Regelung (INB 2027 Ziffer 5.6.3.2),
- der Entgelte für Nichtstornierung (INB 2027 Ziffer 5.6.3.3, Anlage 5.3 zu den INB 2027),
- der Regelstornierungsentgelte (INB 2027 Ziffer 5.6.4.1, Anlage 5.3 zu den INB 2027),
- der Regelungen zur automatischen Minderung (INB 2027 Ziffer 5.6.5.1.1),
- des Anreizsystems (INB 2027 Abschnitt 5.7 und Anlage 5.7.2.1 Richtlinie 420.9001A01 und 420.9001A02),
- des Entgelts nach Kündigung eines Trassenvertrags (INB 2027 Ziffer 3.3.4.4.3 lit a.) Abs. 2) und
- des Entgelts nach Stornierung nach Abwendung des Nachrangs im Streitbeilegungsverfahren (INB 2027 Ziffer 4.2.1.9 lit. c) Abs. 9 und lit. d))

werden die übrigen Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2026/2027 gemäß Anlage 1 zum Genehmigungsantrag in der zuletzt am 04.03.2026 geänderten Fassung nach folgender Maßgabe genehmigt:

- INB 2027 Ziffer 5.6.4 wird wie folgt gefasst (Darstellung der Unterstreichung nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag in der Fassung vom 21.01.2026):

5.6.4 Maluszahlungen für Stornierungen

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung.

- Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1).
- Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2).
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs.

Diese Regelungen gelten grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.

Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Gleiches gilt für den Fall, dass die nicht nur unerhebliche Einschränkung außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB aufgetreten ist und es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt, die den unter Ziffer 4.2.4 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1).

Wird ein stornierter Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgenden Voraussetzungen:

- Der betroffene stornierte Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet.
- ~~Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU/denselben ZB durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet.~~

2. Soweit es die Genehmigung der Regelungen in INB 2027 Ziffer 5.6.4 im Übrigen anbelangt, wird der Antrag abgelehnt.
3. Über die nach Ziffer 1. von der Genehmigung ausgenommenen Entgelte und Entgeltgrundsätze wird per weiterem Teilbeschluss entschieden werden.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	7
I. Sachverhalt.....	9
II. Gründe	15
II.1 Zuständigkeit und Verfahren, Teilgenehmigung	15
II.2 Genehmigungspflichtigkeit	18
II.3 Genehmigungsfähigkeit	19
II.3.1 Zulässige Genehmigungsanträge.....	19
II.3.1.1 Wahrung der Antragsfrist und der Formvorgaben.....	19
II.3.1.2 Zulässige Antragsänderungen.....	20
II.3.1.3 Geänderte Entgeltlisten	21
II.3.2 Marktsegmente im SPNV	21
II.3.3 Marktsegmente im SPFV	22
II.3.3.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente	22
II.3.3.2 Segment „Nacht“	24
II.3.3.3 Segment „Punkt-zu-Punkt“	24
II.3.3.4 Segmentzusätze „Schnell“ / „Express“.....	24
II.3.4 Marktsegmente im SGV	25
II.3.4.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente	25
II.3.4.2 Segmentzusatz „Express“ (entfallend).....	26
II.3.4.3 Segmentzusatz „R-Flex“ (entfallend).....	30
II.3.5 Ausgewählte Entgeltkomponenten	31
II.3.5.1 Entfallende Regelung zum Neuverkehrsnachlass.....	31
II.3.5.1.1 Beabsichtigte Regelung	31
II.3.5.1.2 Rechtliche Anforderungen.....	34
II.3.5.1.3 Bewertung.....	34
II.3.5.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren.....	37
II.3.5.2.1 Beabsichtigte Regelung	37
II.3.5.2.2 Rechtliche Anforderungen.....	40
II.3.5.2.3 Bewertung.....	40
II.3.5.2.3.1 Übergangsregelung für das Auslaufen der Nachlassregelung	40
II.3.5.2.3.2 Entfall der Nachlassregelung für Neuanmeldungen ab TPS 2027 ..	41
II.3.5.3 Entgeltnachlass bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen.....	41
II.3.5.3.1 Beabsichtigte Regelung	41
II.3.5.3.2 Rechtliche Anforderungen.....	41
II.3.5.3.3 Bewertung.....	42
II.3.5.4 Änderungs- und Angebotsentgelte	42
II.3.5.4.1 Beabsichtigte Regelung	42

II.3.5.4.2	Rechtliche Anforderungen.....	43
II.3.5.4.3	Bewertung.....	43
II.3.5.5	Maluszahlungen bei Stornierungen und kostenfreie Stornierungen	44
II.3.5.5.1	Beabsichtigte Regelung	44
II.3.5.5.2	Rechtliche Anforderungen.....	45
II.3.5.5.3	Bewertung.....	46
II.3.5.6	Mindeststornierungsentsgelt	48
II.3.5.6.1	Beabsichtigte Regelung	48
II.3.5.6.2	Rechtliche Anforderungen.....	49
II.3.5.6.3	Bewertung.....	49
II.3.5.7	Stornierungsentsgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren	49
II.3.5.7.1	Beabsichtigte Regelung	49
II.3.5.7.2	Rechtliche Anforderungen.....	50
II.3.5.7.3	Bewertung.....	50
II.3.5.8	Sonstige Entgeltregelungen	50
II.3.6	Darlegung der Entgeltgrundsätze	51
Gebührenhinweis	53
Rechtsbehelfsbelehrung	53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag	11
--	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung	9
--	---

I. Sachverhalt

Die Antragstellerin zu 1. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG (DB AG). Die DB AG steht zu einhundert Prozent im Eigentum des Bundes. Die Antragstellerin zu 2. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Antragstellerin zu 1. Die beiden Antragstellerinnen betreiben die beiden mit Abstand größten Schienennetze einschließlich von Personenbahnsteigen in der Bundesrepublik Deutschland.

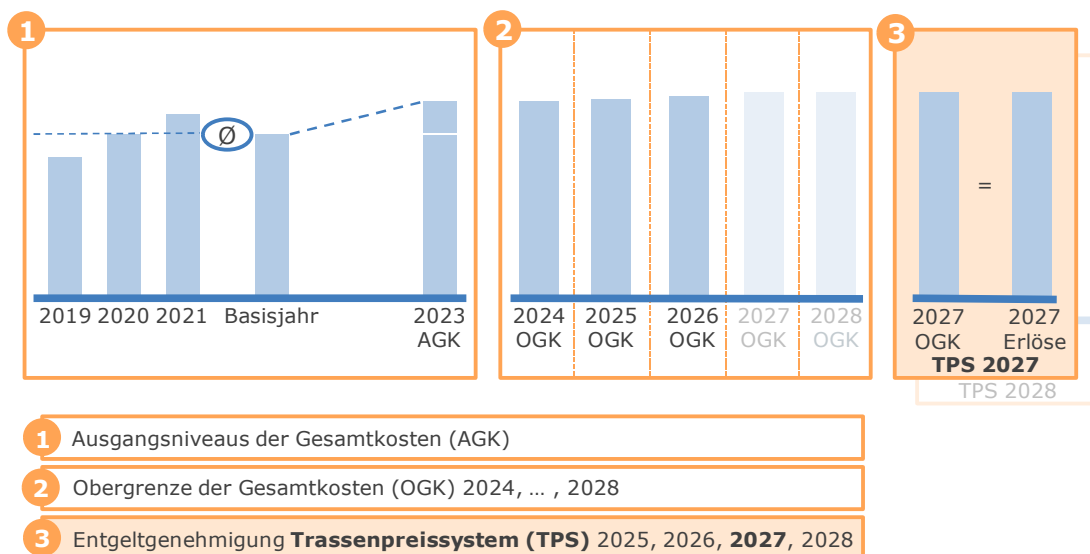
Durch das am 02.09.2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) wurde eine gesetzliche Anreizsetzung zur Reduzierung von Kosten und zur Steigerung von Verkehrsmengen eingeführt. Die Anreizsetzung soll über eine Regulierungsperiode von fünf Jahren erfolgen. Die erste Regulierungsperiode umfasste die Netzfahrplanjahre 2019 bis 2023, die zweite Regulierungsperiode umfasst die Netzfahrplanjahre 2024 bis 2028.

Vor Beginn einer Regulierungsperiode erfolgt eine einmalige Feststellung der durchschnittlichen Kosten und Verkehrsmengen der jeweiligen Betreiber der Schienenwege für einen Bezugszeitraum von einem bis zu fünf abgeschlossenen Geschäftsjahren der Vergangenheit (Basisjahr). Der relevante Zeitraum ist von der Bundesnetzagentur festzulegen. Ausgehend vom Basisjahr erfolgt die Festlegung des sogenannten Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK, Schritt 1). Die Festlegung der für die zweite Regulierungsperiode relevanten AGKs für die Antragstellerinnen erfolgte mit Beschlüssen der Beschlusskammer vom 15.08.2022 (BK10-22-0023_E) und vom 07.03.2023 (BK10-22-0376_E). Das gesamthafte AGK für beide Antragstellerinnen wurde auf 6.378 Mio. EUR festgelegt, wovon 6.290 Mio. EUR auf die Antragstellerin zu 1. und 88,3 Mio. EUR auf die Antragstellerin zu 2. entfallen. Die Entscheidungen sind bestandskräftig.

Ausgehend vom AGK wird eine Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für jede Netzfahrplanperiode gebildet (Schritt 2). Die OGK errechnet sich aus dem AGK zuzüglich einer Preissteigerungsrate und abzüglich einer Produktivitätsfortschrittsrate. Gegebenenfalls sind hier weitere Anpassungen möglich.

Das Verfahren zu den OGK 2027 wurde am 15.05.2025 unter dem Gz. BK10-25-0059_E eingeleitet. Ein Beschluss ist noch nicht ergangen.

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung



Das vorliegende Verfahren betrifft die Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes nach dem TPS 2027 (Schritt 3). Die Entgelte in einer Netzfahrplanperiode sind im Rahmen der jährlichen Entgeltgenehmigung 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 Mindestzugangspaketes kommt. Zu den Preisbildungsgrundsätzen gehört u. a. die sog. Trassenpreisbremse für Trassenentgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Danach sind die Trassenentgelte für den SPNV grundsätzlich um eine festgesetzte jährliche Änderungsrate gegenüber den Trassenentgelten der Netzfahrplanperiode 2020/2021 anzupassen. Für diese Regelung ist zurzeit mit Blick auf die Entgeltgenehmigung zum TPS 2025 ein Vorabentscheidungsverfahren beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) anhängig. Im zugrundeliegenden Vorlagebeschluss des VG Köln (Beschluss des VG Köln vom 06.11.2024, Az. 18 L 678/24) trägt dieses vor, es halte die Trassenpreisbremse für unionsrechtswidrig.

Am 01.10.2025 gingen die ursprünglichen Genehmigungsanträge über das elektronische Behördenpostfach ein. Die Antragsunterlagen umfassten neben dem eigentlichen Antragschreiben insgesamt elf Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Eine Übersicht der eingereichten Antragsunterlagen ist der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag

Anlagen	Beschreibung
Entwurf INB 2027 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1
Änderungen/Neufassung netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk	Anlage 2
Darstellung INB 2027 zur Stellungnahme / Änderungssynopse	Anlage 3
Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 4
Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten / Darstellung Änderungen	Anlage 5
APS	Anlage 6
Begründung der Marktsegmentierung	Anlage 7a
Fachkonzept unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ)	Anlage 7b
Übersicht uKZ 2022 bis 2024	Anlage 7b, Anhang 1
eDOK uKZ 2022	Anlage 7b, Anhang 2
eDOK uKZ 2023	Anlage 7b, Anhang 3
eDOK uKZ 2024	Anlage 7b, Anhang 4
Regressionsdaten uKZ 2022	Anlage 7b, Anhang 5
Regressionsdaten Ersatzinvest 2023	Anlage 7b, Anhang 6
Regressionsdaten Ersatzinvest 2024	Anlage 7b, Anhang 7
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 7c
Geschäftsbericht DB Fernverkehr 2024	Anlage 7c, Anhang 1
Studie MiD 2017, Tabellenband	Anlage 7c, Anhang 2
Gutachten TNS, Tragfähigkeiten SPV	Anlage 7c, Anhang 3
Aktualisierung von Preiselastizitäten im SGV	Anlage 7c, Anhang 4
Studie SRP PuM Abschlussbericht DB Netz	Anlage 7c, Anhang 5
Mastermodell_TPS2027 DB InfraGO	Anlage 7c, Anhang 6
Mastermodell_TPS2027 DB RNI	Anlage 7c, Anhang 7
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO	Anlage 8, Anhang 1
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI	Anlage 8, Anhang 2
Erläuterung der Schwärzungen	Anlage 9
Darstellung des Anreizsystems	Anlage 10
Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter in Deutschland	Anlage A

Die Anträge gehen mit Blick auf die Entgeltbildung für Trassen des SPNV von einer Unionsrechtswidrigkeit der Trassenpreiskontrolle aus.

Die Beschlusskammer hat das vorliegende Verfahren am 02.10.2025 eröffnet und mit Schreiben vom selben Tag den Eingang des Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltmaßnahmen sind zudem am 02.10.2025 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur (www.bnetza.de) veröffentlicht worden. Hierbei ist eine Frist bis zum 20.10.2025 gesetzt worden, binnen derer Hinzuziehungsanträge zu stellen waren und binnen derer Stellungnahmen zu den veröffentlichten Unterlagen abgegeben werden konnten. Innerhalb der genannten Frist sind 27 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden. Mit Schreiben vom 16.10.2025 hat die Beschlusskammer den Verfahrensbeteiligten mitgeteilt, dass die Frist zur Stellungnahmen für Hinzugezogene einheitlich auf den 10.11.2025 verlängert werde.

Die Beschlusskammer hat den Antragstellerinnen mit Schreiben vom 25.11.2025 mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist bis zum 11.12.2026 verlängert werde. Der Sach- und Streitstand weist erhebliche Schwierigkeiten auf, die ihn von durchschnittlichen Genehmigungsverfahren unterscheiden. So wurde die Genehmigung vor Mitteilung der Obergrenze der Gesamtkosten beantragt, deren Einhaltung mangels Festlegung bislang nicht geprüft werden kann. Eine

weitere Besonderheit liegt darin begründet, dass zur Frage der Unionsrechtskonformität der Trassenpreisbremse weiterhin ein Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH anhängig ist.

Mit Schreiben vom 19.01.2026 hat die Beschlusskammer über den Sachstand und das weitere beabsichtigte Vorgehen im Verfahren informiert. Sie hat darin mitgeteilt, dass sie beabsichtige, die Genehmigungsentscheidung bezüglich der Trassenentgelte nicht vor einem Urteil des EuGH zur Frage der Unionsrechtskonformität der im nationalen Recht verankerten Trassenpreisbremse des SPNV zu erlassen. Insofern könnten ggf. auch noch weitere gesetzgeberische und/oder haushalterische Entwicklungen der Rahmenbedingungen bei der Bestimmung der OGK 2027 und des TPS 2027 berücksichtigt werden. Analog zum Vorgehen im TPS 2026 sollte jedoch, so die Ausführungen der Beschlusskammer weiter, bis spätestens Ende März eine Teilgenehmigung der Entgeltgrundsätze und weiterer für die Netzfahrplanerstellung notwendiger Regelungen erfolgen. Weiterhin sei beabsichtigt, eine öffentliche mündliche Verhandlung vor der Genehmigungsentscheidung zu den Trassenentgelten durchzuführen. Eine Terminierung der Verhandlung erfolge nach Urteilsverkündung des EuGH zur Frage der Unionsrechtskonformität der Trassenpreisbremse des SPNV. Die Urteilverkündung des EuGH sei für den 19.03.2026 anberaumt.

Im Verlauf des bisherigen Verfahrens hat die Beschlusskammer sechs Auskunftersuchen in Form von Anhörungen an die Antragstellerinnen übersandt, die fristgerecht beantwortet worden sind.

Die Antragstellerinnen haben ihre Anträge mehrfach – teils klarstellend – geändert. So wird mit Antwort zum ersten Anhörungsschreiben vom 27.11.2025 eine geänderte Fassung der INB Ziffer 5.3.2.7 „Marktsegmente mit der Komponente Schnell“ (SPFV) beantragt.

Ebenfalls erfolgt mit dieser Antwort eine sogenannte „Klarstellung“ der INB 2027, Ziffer 3.3.4.4.3 „Kündigung von Verträgen“. Dort wird unter Punkt a) der Satz „Für die Trassen des gekündigten Trassenvertrags entsteht ein Stornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.“ ergänzt.

Mit Antwort zum zweiten Anhörungsschreiben vom 21.01.2026 wird eine Änderung der Ziffer 5.6.3.3 der INB 2027, „Entgelt für Nichtstornierung“, gegenüber der Fassung vom 01.10.2025 beantragt. Mit selbigem Schreiben wird zudem eine die Definition der Umlauftrasse betreffende Änderung der Ziffer 5.6.4 der INB 2027 „Maluszahlungen für Stornierung“ gegenüber der Fassung vom 01.10.2025 beantragt.

In ihrer Antwort vom 03.03.2026 zum fünften Anhörungsschreiben stellen die Antragstellerinnen klar, dass die am 27.11.2025 übermittelten Entgelte als korrigierte Hauptanträge gelten sollen.

Mit Schreiben vom 04.03.2026 übermittelten die Antragstellerinnen die finale Version der Ziffer 5.2.6.2 zum Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren.

In ihrem Antrag beantragt die Antragstellerin zu .1,

- die in Anlage 1 zum Genehmigungsantrag (Stand 04.03.2026) enthaltenen Entgeltgrundsätze,
- die Anlage 1 zum Genehmigungsantrag (Stand 04.03.2026) enthaltenen Entgelte (zusammen TPS 2027),

gemäß § 45 Abs. 1 ERegG zu genehmigen.

In ihrem Antrag beantragt die Antragstellerin zu 2. ,

- die in Anlage 1 zum Genehmigungsantrag (Stand 04.03.2026) enthaltenen Entgeltgrundsätze,
- die Anlage 1 (zum Genehmigungsantrag (Stand 04.03.2026) enthaltenen Entgelte (zusammen TPS 2027),

gemäß § 45 Abs. 1 ERegG zu genehmigen.

Zusätzlich beantragen die Antragstellerinnen die förmliche Beteiligung der in Anlage A zum Genehmigungsantrag genannten Zugangsberechtigten gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG sowie die förmliche Beteiligung der für die Lastfahrten SPNV zuständigen Aufgabenträger der Bundesländer. Hilfsweise beantragen die Antragstellerinnen die förmliche Zustellung der Beschlüsse an die zuvor aufgeführten Zugangsberechtigten und Aufgabenträger.

Die Hinzugezogenen haben im hiesigen Verfahren ebenfalls Stellung genommen.

Die Hinzugezogenen zu 1., 2., 10., 11., 12., 15., 16., 21., 22., 24. und 26. aus dem Segment des Schienengüterverkehr (SGV) bemängeln, dass die Entgeltsteigerungen nicht nachvollziehbar seien. Auch dürfe das Eigenkapital der Antragstellerin zu 1. nicht verzinst werden, was zu einem geringeren AGK und damit geringere OGK führe. Hinsichtlich der Verzinsung des Eigenkapitals verweisen die Hinzugezogenen auf den EuGH, Urteil vom 22.05.2025, Rs. C-538/23 (Westbahn). Weiterhin sei die Preis-Kosten-Schere (PKS) vertieft zu prüfen. Bei einer 19%igen Entgelterhöhung (gegenüber dem damals aktuellen Antragsstand im vorherigen TPS 2026) im SGV sei zudem sowohl von einem Preishöhenmissbrauch als auch von einem unzulässigen Preissprung auszugehen. Abschließend wird noch ausgeführt, dass die Trassenpreisbremse unionsrechtswidrig sei.

Die Hinzugezogene zu 8. betont, dass ein konkretes Entgeltvolumen aufgrund fehlender OGK 2027 noch nicht absehbar sei. Darüber hinaus sei das AGK 2023 überhöht. Dennoch sei eine Erhöhung der Trassenpreise um 15 % gegenüber dem Antrag zum TPS 2026 vom 02.09.2025 nicht nachvollziehbar. Sie vertritt zudem die Ansicht, dass die Trassenpreisbremse auch ohne Entscheidung des EuGH nicht anzuwenden sei. Weiterhin kritisiert sie eine unzureichende Datengrundlage zur relativen Markttragfähigkeit. Die verwendeten Elastizitäten im SPFV seien außerdem veraltet und nicht belastbar. Ferner seien die angesetzten Zugerlöse nicht nachvollziehbar. Ebenso sei die absolute Markttragfähigkeit im SPFV überschritten und die verwendete Marktforschungsstudie nicht ordnungsgemäß. Es bestünde ein Marktmissbrauch bei den SPFV-Entgelten in Form einer PKS. Die Streichung des Neuverkehrsnachlasses und des Nachlasses für Punkt-zu-Punkt (PzP) - Verkehre kritisiert sie ebenfalls. Sie hält weiterhin die Abgrenzung des Marktsegments Punkt-zu-Punkt gem. Ziff. 5.3.2.8 INB 2027 für rechtswidrig. Die Erhebung des Stornierungsentgelts im Falle einer Kündigung nach Ziff. 3.3.4.4.3 INB 2027, wie dies von der Antragstellerin zu 1. in ihrer Antwort zum ersten Anhörungsschreiben beantragt wurde, halte sie auch unter Berücksichtigung der Ziele des § 60 ERegG für nicht erforderlich. Die Antragsänderung sei zudem gemäß § 46 Abs. 1 ERegG verfristet.

Die Hinzugezogene zu 17. plädiert für einen Erhalt des Neuverkehrsnachlasses sowie des Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Die vorgesehene Abschaffung der Nachlässe würde ein falsches Zeichen senden.

Die Hinzugezogene zu 18. schlägt in ihrer Stellungnahme vor, lediglich auf überlasteten Strecken den Neuverkehrsnachlass auszusetzen. Zudem seien die beantragten Entgelte für den SPNV zu hoch, da sie die gesetzliche Trassenpreisbremse nicht berücksichtigten.

Die Hinzugezogene zu 20. kritisiert, dass die Abschaffung des Neuverkehrsnachlasses ein falsches Zeichen setze; letzterer müsse vielmehr erhalten bleiben. Beim SGV sieht sie in der Streichung des Zusatzes „R-Flex“ kein Problem, dagegen sei die Abschaffung des Zusatzes „Express“ sehr ungünstig, da zeitkritische Verkehre (insb. Verbindungen zu Seehäfen) sonst auf andere Verkehrsträger abwandern würden. Sie erläutert anhand des konkreten Beispiels eines ihrer Mitgliedsunternehmens, welches selbst nicht hinzugezogen ist, dass die Abschaffung des Segments „Express“ im SGV für gewisse Verkehre sehr nachteilig sei.

Ebenso betonte die Hinzugezogenen zu 25., dass SGV-Expresstrassen unter strengeren Bedingungen weiter möglich sein und der Neuverkehrsnachlass als Anreiz bestehen bleiben sollten.

Stellungnahmen im Nachgang zum Schreiben vom 19.01.2026 bezüglich des geplanten Vorgehens der Beschlusskammer bei den jeweiligen Teilentscheidungen erfolgten nicht.

Hinsichtlich der Regelungen zur Berechnung des Regelentgelts in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung 2026 haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 26.02.2026 für die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB 2027) – wie bereits in den INB 2026 – unter Punkt 2 eine hierzu notwendige Regelung vorläufig gemäß § 19 Abs. 6 ERegG in Kraft gesetzt.

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

II. Gründe

Unter Ausnahme der Trassenentgelte, der Regelungen zur Höhe der Nachlässe der Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren, der einzelnen EntgeltNachlässen bei Umleitungen durch Generalsanierungsmaßnahmen, der 20-Stunden Regelung, der Entgelte für Nichtstornierung, der Regelstornierungsentgelte, der Regelungen zur automatischen Minderung, des Anreizsystems, des Entgeltes nach Kündigung eines Trassenvertrags sowie des Entgelts nach Stornierung nach Abwendung des Nachrangs im Streitbeilegungsverfahren werden die übrigen Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen in der Netzfahrplanperiode 2026/2027 wie tenoriert genehmigt. Zu den Entgelten und Entgeltgrundsätzen, über die vorliegend nicht entschieden wird, wird ein weiterer Teilbeschluss ergehen.

Rechtsgrundlage der Genehmigungsentscheidung ist § 45 ERegG. Danach sind die Entgelte zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nr. 2 zum ERegG entsprechen.

Die Genehmigungsentscheidung ergeht unter Einhaltung der Vorschriften über die Zuständigkeit und das Verfahren (hierzu unter II.1). Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind genehmigungspflichtig (hierzu unter II.2) und erweisen sich, soweit sie von der vorliegenden Teilgenehmigung erfasst sind, im tenorierten Umfang als genehmigungsfähig (hierzu unter II.3).

II.1 Zuständigkeit und Verfahren, Teilgenehmigung

Zuständig für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 77 Abs. 1 Satz 1 ERegG eine Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Organisatorisch ist diese Zuständigkeit innerhalb der Bundesnetzagentur der Beschlusskammer 10 zugeordnet.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat die beantragten Entgelte am 02.10.2025 gemäß § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 20.10.2025 festgesetzt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt und Stellungnahmen abgegeben werden konnten.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag sind 27 Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen worden.

Die weitere Beteiligung einer Vielzahl von Zugangsberechtigten sowie aller Aufgabenträger im SPNV aufgrund des entsprechenden und analog zu den Vorjahren gestellten Antrages der Antragstellerinnen war weder gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 noch Abs. 3 Nr. 3 ERegG oder § 13 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zulässig bzw. erforderlich. Zur Begründung wird auf die Ausführungen der Beschlusskammer im Beschluss vom 31.03.2020 (BK10-19-0178_E, dort S. 24 f.) verwiesen.

Von der hilfsweise beantragten Zustellung der Beschlüsse an die Vielzahl von Zugangsberechtigten sowie an alle Aufgabenträger sieht die Beschlusskammer ab. Nach den Wertungen des VwVfG und des ERegG hat der Adressat der Entgeltgenehmigung das Risiko der Einlegung eines Rechtsbehelfs Dritter gegen diese außerhalb der Fristen des § 78 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zu tragen. Weder aus dem VwVfG noch dem ERegG ergibt sich die

Möglichkeit einer öffentlichen Bekanntgabe. § 77 Abs. 8 ERegG kennt allein die Veröffentlichung der Entscheidungen durch die Regulierungsbehörde. Dabei handelt es sich um keine öffentliche Bekanntgabe im Sinne des § 41 Abs. 3 VwVfG,

vgl. zur entsprechenden Regelung im TKG *Geppert* in: Schütz/Geppert, 5. Aufl. 2023, TKG § 36 Rn. 2.

Zudem könnte auch die von den Antragstellerinnen angeregte Vorgehensweise nicht sicherstellen, dass die Rechtsbehelfsfristen gegenüber allen Zugangsberechtigten zu weitgehend identischen Zeitpunkten abliefen. Zu den Zugangsberechtigten nach § 1 Abs. 12 ERegG zählen mehr Personen als die von den Antragstellerinnen Genannten.

Des Weiteren ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Sätze 1 und 2 ERegG). Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zur hiesigen Teilsentscheidung konnte unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten hinsichtlich der von der vorliegenden Entscheidung umfassten Entgelte und Entgeltgrundsätze keine entsprechenden Anträge gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

Von einer Beteiligung von Eisenbahnaufsichtsbehörde und Kartellbehörde i. S. d. § 9 Abs. 3 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) hat die Beschlusskammer abgesehen, da die Gegenstände der hiesigen Teilgenehmigung keine Bedeutung für die Erfüllung von deren Aufgaben haben.

Gemäß § 79 Abs. 2 ERegG gibt es ferner ein Anhörungsrecht des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt. Das hiesige Verfahren ist in der Sitzung des Eisenbahninfrastrukturbeirates vom 24.11.2025 erörtert worden. Analog zum Vorgehen im Verfahren BK10-24-0396_E zum TPS 2026 ist eine Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates vor einer (späteren) Genehmigungsentscheidung zu den Trassenentgelten vorgesehen.

Einer Entscheidung der Beschlusskammer im vorliegenden Verfahren steht schließlich auch nicht der zwischenzeitliche Eintritt einer Genehmigungsfiktion im Sinne von § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG entgegen. Gemäß § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG gilt das beantragte Entgelt als genehmigt, wenn die Regulierungsbehörde binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen und inhaltlich richtigen Unterlagen keine Entscheidung trifft. Die Frist für den Eintritt der Genehmigungsfiktion kann allerdings gemäß § 46 Abs. 5 Satz 2 ERegG i. V. m. § 42a Abs. 2 Satz 3 VwVfG einmal angemessen verlängert werden, wenn dies durch die Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Nach § 42a Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist die Fristverlängerung zu begründen und rechtzeitig mitzuteilen. Die Beschlusskammer hat die vorgenannte Frist mit Schreiben vom 25.11.2025 unter Verweis auf die von üblichen Genehmigungsverfahren abweichende Komplexität der Sach- und Rechtslage, insbesondere mit Blick auf den Vorlagebeschluss des VG Köln betreffend die Vereinbarkeit der sog. Trassenpreisbremse mit Unionsrecht sowie auf die ausstehende Festlegung der OGK 2027, angemessen auf den 11.12.2026 verlängert. Mit der vorliegenden Entscheidung wahrt die Beschlusskammer die derart verlängerte Frist.

Die von der Beschlusskammer gewählte Vorgehensweise, allein hinsichtlich des im Tenor aufgeführten Umfangs über den Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen zu entscheiden und insoweit eine Regelung zu treffen, ist zulässig. Der Erlass von Teilregelungen ist unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Zweckmäßigkeit des Verfahrens (§ 10 S. 2 VwVfG) auch ohne besondere Ermächtigung vorbehaltlich abweichender Bestimmungen des einschlägigen Fachrechts in der Regel zulässig, da er als Minus von der Ermächtigung zum Erlass des „vollständigen“ Verwaltungsakts umfasst ist,

vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2016, Az. 6 C 64/14, Rn. 31 (juris).

Auf § 45 Abs. 1 ERegG gestützte Teilentscheidungen über die Genehmigung der Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspakets und der Entgeltgrundsätze sind nicht mangels Teilbarkeit des Verfahrensgegenstandes ausgeschlossen. Es besteht kein untrennbarer Zusammenhang zwischen den vom Tenor erfassten Entgeltgrundsätzen und Entgelten und den weiteren Entgeltgrundsätzen und Entgelten. Besonderheiten des Eisenbahnregulierungsrechts sprechen auch nicht gegen die Zulässigkeit einer Teilregelung,

vgl. BK10-24-0396_E vom 26.03.2025, S. 19.

Die gewählte Vorgehensweise ist dabei auch insoweit zulässig, als dass sie zu einer fehlenden Genehmigung der Entgelte bei Anmeldung der Trassen führen wird. Für die Anmeldung von Trassen ist die Genehmigung von Entgelten keine zwingende Voraussetzung,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 01.04.2025, Az. 18 L 612/25, Rn. 61 (juris).

Die von der Beschlusskammer gewählte Vorgehensweise erweist sich zudem als zweckmäßig; sie überschreitet nicht die Grenzen des Verfahrensermessens. Gemäß § 10 Satz 2 VwVfG ist das Verwaltungsverfahren einfach, zweckmäßig und zügig durchzuführen. Diese Vorgabe geben der Behörde Richtwerte für die Ausübung des ihr zustehenden Verfahrensermessens,

vgl. *Hoffmann* in: Pautsch/Hoffmann, VwVfG, 2. Auflage, § 10 VwVfG, Rn. 8.

Der Entscheidung über die gewählte Vorgehensweise, zunächst über einen Teil des Genehmigungsantrags zu entscheiden, hat folgender, durch erhebliche Unsicherheiten tatsächlicher und rechtlicher Art geprägter Sachstand zugrunde gelegen:

Bezüglich der Unionsrechtskonformität der Trassenpreisbremse nach § 37 Abs. 2 ERegG ist zurzeit ein Vorabentscheidungsverfahren beim EuGH anhängig. Im zugrundeliegenden Vorlagechluss führt das VG Köln aus, es halte die Trassenpreisbremse für unionsrechtswidrig; sie widerspreche „eklatant“ der bisherigen Rechtsprechung des EuGH. Gleichwohl erkennt das VG Köln auch, dass die Reichweite des Unionsrechts nicht klar oder durch den EuGH vollständig geklärt wäre,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 06.11.2024, Az. 18 L 678/24.

Dies bestätigt letztlich die Rechtsauffassung der Beschlusskammer, dass § 37 Abs. 2 ERegG bei aktuell anstehenden Entscheidungen ungeachtet möglicher unionsrechtlicher Bedenken weiterhin anzuwenden ist,

vgl. Beschluss vom 22.03.2024 im Verfahren BK10-23-0400_E, S. 32.

Denn wenn das VG Köln nicht darauf erkennt, dass eine hinreichend klare Rechtslage zur Nichtanwendung der Regelung vorliegt, kann sich auch die Beschlusskammer nicht darauf

berufen. Damit wären nach Auffassung der Beschlusskammer 10 nach aktuellem Stand die beantragten Entgelte des SPNV nur teilweise genehmigungsfähig, obwohl erhebliche Zweifel an der Unionsrechtskonformität der Trassenpreisbremse des SPNV bestehen.

Des Weiteren steht die Festlegung der OGK 2027 aus.

Auch Reformen der Trassenpreisregelungen, inklusive der Trassenpreisbremse, sind denkbar und zumindest angestoßen. Fachseitige Überlegungen zur Reform des Trassenpreissystems sind bereits im Herbst 2024 in Gang gesetzt worden,

vgl. BT-Drs. 20/14936, Antwort zu Frage 10 und 10a der kleinen Anfrage, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/149/2014936.pdf> (abgerufen am 09.03.2026),

und werden auch in der aktuellen Reformagenda des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) bekräftigt,

vgl. BMV: „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene – Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn“ vom 22.09.2025, dort S. 30.

Die Beschlusskammer hat den Beteiligten zur beabsichtigten Vorgehensweise mit Schreiben vom 19.01.2026 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Diesbezügliche Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

Die Beschlusskammer hat die Vorgehensweise, zunächst über einen Teil des Genehmigungsantrags zu entscheiden, wegen der dargestellten Unsicherheiten gewählt. Den dargestellten Unsicherheiten hätte auch durch eine frühe Genehmigung bis Ende März nicht wirksam begegnet werden können. Das Zuwarten ermöglicht dagegen, die weiteren Entwicklungen zur OGK 2027 sowie bezüglich der Trassenpreisbremse zu berücksichtigen.

Die gewählte Vorgehensweise erweist sich auch nicht im Hinblick auf die Erfordernisse der Netzfahrplanerstellung als unzweckmäßig. Der vorliegende Teilbeschluss umfasst die Entgeltgrundsätze und Entgeltregelungen, welche für den Prozess der Netzfahrplanerstellung und nachlaufende Änderungen noch vor Beginn der Netzfahrplanperiode notwendig sind, und über die unabhängig von den Trassenentgelten bei der Frage der Genehmigungsfähigkeit entschieden werden kann.

Bezüglich des maßgeblichen Regelentgelts im Zuweisungsverfahren (INB Ziffer 4.2.1.10) haben die Antragstellerinnen, wie von der Beschlusskammer angeregt, die Regelung so gefasst und am 26.02.2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft gesetzt, dass auf die genehmigten Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2025/2026 als letzte genehmigte Entgelte abzustellen ist.

II.2 Genehmigungspflichtigkeit

Die von der hiesigen Teilgenehmigung erfassten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind nach §§ 45, 46 ERegG genehmigungspflichtig.

Die Prüfung erstreckt sich (allein) auf Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes einschließlich der Entgeltgrundsätze. Das Mindestzugangspaket ergibt sich aus § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 ERegG. Damit werden die zur Genehmigung vorgesehenen Entgelte von den Entgelten für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für Zusatz- und Nebenleistungen abgegrenzt. Seit dem 18.06.2021 zählt gemäß Anlage 2 Nr. 1 lit. b) auch das Recht zur Nutzung der Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen zum Mindestzugangspaket, weil die Personenbahnsteige nach Anlage 1 Nr. 2 zum ERegG zu den

Eisenbahnanlagen und nicht – wie noch in Anlage 2 Nr. 2 lit. a) ERegG a. F. geregelt – zu der Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen.

Zudem stellt die Regelung des § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 ERegG aber auch klar, dass alle Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes und deren Ergänzungen der Entgeltgenehmigung unterliegen. Neben dem Grundentgelt sind daher auch mögliche weitere Entgeltgestaltungsvarianten, wie umweltbezogene Aufschläge oder Anreizsysteme, von der Entgeltgenehmigung umfasst.

Das Entgeltgenehmigungsverfahren gemäß den §§ 45, 46 ERegG verdrängt das ansonsten für die Entgelte und die Entgeltgrundsätze des Mindestzugangspaketes einschlägige Überprüfungsverfahren nach § 73 ERegG im Anschluss an eine Unterrichtung, § 72 Satz 4 ERegG. Hinsichtlich der übrigen Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) sind die Antragstellerinnen zur Unterrichtung der Bundesnetzagentur über beabsichtigte Änderungen verpflichtet. Dementsprechend haben die Antragstellerinnen des hiesigen Verfahrens die Bundesnetzagentur im Verfahren BK10-25-0639_Z über die von ihnen mit Wirkung für die INB 2027 beabsichtigten leistungsseitigen Bedingungsänderungen unterrichtet.

II.3 Genehmigungsfähigkeit

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze sind, sofern über sie vorliegend entschieden wird, im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Die Antragstellerinnen haben zulässige Genehmigungsanträge gestellt (hierzu unter II.3.1). Die materiell-rechtliche Prüfung des maßgeblichen Antrags umfasst im weiteren die folgenden Themenbereiche:

- a) Prüfung der Marktsegmentbildung des SPNV gemäß § 37 Abs. 1 ERegG (vgl. II.3.2),
- b) Prüfung der Marktsegmentbildung des SPFV gemäß § 36 Abs. 2 und 3 ERegG (vgl. II.3.3),
- c) Prüfung der Marktsegmentbildung des SGV gemäß § 36 Abs. 2 und 3 ERegG (vgl. II.3.4),
- d) Prüfung ausgewählter Entgeltkomponenten gemäß – soweit einschlägig – der §§ 24, 31, 34 Abs. 1 und 2, 35, 36 Abs. 3 bis 6, 38, 39 und 40 ERegG (vgl. II.3.5),
- e) Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze gemäß Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG (vgl. II.3.6).

II.3.1 Zulässige Genehmigungsanträge

Die Genehmigungsanträge der Antragstellerinnen sind, sofern über sie vorliegend entschieden wird, zulässig.

Die Antragstellerinnen haben die Anträge form- und fristgerecht gestellt (hierzu unter II.3.1.1). Die Änderungen der Anträge sind, soweit sie die vorliegend beschiedenen Entgelte und Entgeltgrundsätze betreffen, zulässig (hierzu unter II.3.1.2). Eine Bewertung der nach ursprünglicher Antragstellung in das Verfahren eingeführten Entgeltlisten ist vorliegend entbehrlich (hierzu unter II.3.1.3).

II.3.1.1 Wahrung der Antragsfrist und der Formvorgaben

Die Anträge erfüllen die Anforderungen an die Antragsfrist und die Form.

Gemäß § 46 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung der Entgelte mindestens sechs Monate vor Ablauf der in § 51 Abs. 1 Satz 2 ERegG bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen.

Die Frist, binnen derer Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen gestellt werden können, endet gemäß § 51 Abs. 1 Satz 2 ERegG am zweiten Montag im April um 24:00 Uhr und damit im vorliegenden Fall – gemäß § 19 Abs. 3 i. V. m. Anlage 3 Nr. 3 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.3 der INB – am Montag, den 13.04.2026. Damit fällt das Ende der Frist des § 46 Abs. 1 ERegG zur Stellung von Genehmigungsanträgen (sechs Monate vor der Trassenbestellfrist) gemäß § 31 VwVfG i. V. m. §§ 187 Abs. 2, 188 Abs. Satz 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) analog auf den 14.10.2025.

Der am 01.10.2025 bei der Beschlusskammer elektronisch eingegangene Antrag genügt diesem Fristerfordernis ebenso wie den gesetzlichen Formerfordernissen.

II.3.1.2 Zulässige Antragsänderungen

Die vorliegend zu bewertenden Antragsänderungen erweisen sich als zulässig.

Eine Antragsänderung im laufenden Genehmigungsverfahren ist jedenfalls dann zulässig, wenn sie die Einhaltung der Verfahrensfristen nicht gefährdet und erforderlich ist, um eine ansonsten drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung abzuwenden,

vgl. Beschluss BK10-22-0354_E vom 30.03.2023, S. 113,

oder um den Anforderungen an den Mindestinhalt des Genehmigungsantrags zu genügen.

Führt die im Hinblick auf eine andernfalls drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung zulässige Antragsänderung zu einem niedrigeren Referenzerlös, sind solche Antragsänderungen grundsätzlich zulässig, die dazu dienen, den zuvor angestrebten Referenzerlös bei gleichbleibender Entgeltstruktur zu erreichen,

vgl. Beschluss BK10-23-0400_E vom 22.03.2024, S. 25.

Eine Antragsänderung erscheint außerdem zulässig, wenn die Antragsänderung, ohne dass die Einhaltung von Verfahrensfristen gefährdet wäre, eine wesentliche Veränderung des mit dem verfahrensgegenständlichen Entgelt abgegoltenen Leistungsspektrums nachzeichnet,

vgl. Beschluss BK10-23-0400_E vom 22.03.2024, S. 25.

Schließlich ist auch eine Antragsänderung zulässig, die jedenfalls in der Gesamtschau ein *minus* zum bisherigen Antrag darstellt,

vgl. Beschluss BK10-23-0400_E vom 22.03.2024, S. 25.

Des Weiteren ist eine Antragsänderung im laufenden Genehmigungsverfahren zulässig, die allein der Klarstellung vorhandener Regelungen dient,

vgl. Beschluss BK10-23-0400_E vom 22.03.2024, S. 27.

Ob daneben in weiteren Konstellationen Antragsänderungen zulässig sein können, kann im vorliegenden Verfahren offen bleiben.

Nach den vorgenannten Maßgaben ist die Antragsänderung vom 16.10.2025 bezüglich des Entgeltnachlasses bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch

Generalsanierungsmaßnahmen in Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 zulässig. Durch die Änderung wird klargestellt, dass der Umleitungsfaktor das reduzierte Entgelt definiert.

Ebenso ist die Antragsänderung vom 27.11.2025 bezüglich der Definition der Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ in Ziffer 5.3.2.7 der INB 2027 zulässig. Sie dient der Klarstellung. Die Änderung gleicht die Regelung zur dispositiven Behandlung der Züge, die einem Marktsegment mit der Komponente „Schnell“ zugeordnet sind, der entsprechenden Regelung in der Richtlinie 420.0201 an.

Ebenfalls sind die am 21.01.2026 vorgenommenen Änderungen der Ziffer 5.6.4 der INB 2027 hinsichtlich der Umlauftrassen, die kostenfrei storniert werden können, zulässig. Die Änderungen stellen gegenüber dem ursprünglichen Genehmigungsantrag ein Minus dar, da nach der geänderten Fassung Umlauftrassen in größerem Umfang kostenfrei storniert werden können. Die Änderung entspricht insoweit der Änderung vom 21.01.2026 hinsichtlich der Ziffer 5.6.3.3 der INB 2027. Dies gilt auch hinsichtlich der Klarstellung in zeitlicher Hinsicht.

II.3.1.3 Geänderte Entgeltlisten

Eine Bewertung der nach ursprünglicher Antragstellung in das Verfahren eingeführten Entgeltlisten ist vorliegend entbehrlich.

Als Anlage zum Schreiben vom 27.11.2025 haben die Antragstellerinnen jeweils korrigierte Fassungen der am 01.10.2025 übersandten Entgeltlisten (Anlage 5.3 der INB 2027) sowie Fassungen der Entgeltlisten mit dem Zusatz „_Hilfsantrag“ übersandt (in die geschlossene Benutzergruppe wegen Dateilängenbeschränkungen mit dem verkürzten Zusatz „_HiA“ eingestellt). Diese Entgeltlisten mit dem Zusatz „_Hilfsantrag“ unterscheiden sich im Hinblick auf die Aufteilung der Vollkostenaufschläge auf die einzelnen Segmente.

Eine Bewertung dieser Entgeltlisten ist im vorliegenden Teilbeschluss entbehrlich, da sich diese nicht zu den Entgeltlisten nach Anlage 5.3 der INB 2027 verhält.

II.3.2 Marktsegmente im SPNV

Die Marktsegmentierung für den SPNV ist antragsgemäß zu genehmigen.

Die beantragten Grundsätze zur Marktsegmentierung und die Abgrenzung der Verkehrsdienste sind in Abschnitt 5.2.1 und 5.2.2 der INB 2027 verortet. Gemäß Ziffer 5.3.3 der INB 2027 wird bezüglich des SPNV je Bundesland und weiter nach Lastfahrten (INB Ziffer 5.3.3.1) und Lok-/Leerfahrten (INB Ziffer 5.3.3.2) unterschieden.

Gemäß § 37 Abs. 1 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, soweit den Ländern für die jeweilige Netzfahrplanperiode vom Bund Mittel für den SPNV zur Verfügung stehen, die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege für Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG je Land festzulegen.

Die Aufteilung der Marktsegmente für den SPNV nach Bundesländern und weiter in Last- und Leerverkehre haben die Antragstellerinnen in zulässiger Weise vorgenommen. Die beantragten Regelungen sind nicht zu beanstanden.

Mit Blick auf die Vorgaben des § 37 ERegG und die Frage einer etwaigen Unionsrechtswidrigkeit dieser nationalen Regelung geht die Beschlusskammer davon aus, dass die vorgesehenen Marktsegmentierungen im SPNV auch nach den Maßstäben des § 36 Abs. 2 und 3 ERegG (hierzu im Rahmen der Segmentdefinitionen des SPFV und SGV in den folgenden Abschnitten II.3.3 und II.3.4) genehmigungsfähig wären. Auch die Vorgaben des § 36 ERegG erlauben regionale Differenzierungen bzw. verlangen die Prüfung einer solchen in Anlage 7

Nr.1 lit. e) ERegG sogar. Vor diesem Hintergrund wäre aus Sicht der Beschlusskammer eine regionale Differenzierung in Form einer bundeslandspezifischen Unterscheidung und die weitere Differenzierung in Last- und Leerverkehr auch mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 und 3 ERegG nicht zu beanstanden.

II.3.3 Marktsegmente im SPFV

Die Marktsegmentierung für den SPFV ist antragsgemäß zu genehmigen.

Gemäß § 36 Abs. 2 ERegG hat ein Betreiber der Schienenwege zu prüfen, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 Nr. 1 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch Güterverkehrsdienste, Schienenpersonennahverkehrsdienste und Schienenpersonenfernverkehrsdienste. Gemäß § 36 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern.

Die gesetzlich vorgegebene Entgeltsystematik setzt im Ergebnis voraus, dass sich die genehmigungsbedürftigen Entgelte auf Verkehrsdienste bzw. Marktsegmente beziehen, die seitens des Infrastrukturunternehmens als Entgeltgrundsatz festgelegt werden müssen,

vgl. VG Köln, Urteil vom 04.12.2023 zum TPS 2019, Az. 18 K 1156/18.

Der folgende Abschnitt II.3.3.1 erläutert die grundsätzlichen Kriterien zur Segmentbildung im SPFV und gibt eine Übersicht der gebildeten Marktsegmente. Die Abschnitte II.3.3.2, II.3.3.3 und II.3.3.4 beschreiben die Prüfung der Segmente „Nacht“, „Punkt-zu-Punkt“ und der Umbenennung bei den Segmentzusätzen mit unveränderten Eigenschaften („Express“ in „Schnell“).

II.3.3.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente

Die Antragstellerinnen haben entsprechend der Ziffer 5.2.3 INB die folgenden räumlichen, zeitlichen und sachlichen Kriterien zur Herleitung der vorgelegten Segmentierung verwendet:

- Relationen
- Verkehrszeit
- Durchschnittsgeschwindigkeit
- Priorisierung
- Zeitliche Flexibilität
- Anschlüsse / Netzbildung
- Frequenz
- Charakter des Verkehrs (z. B. Bedienkonzept)
- Wagenmaterial
- Vorleistungen.

Darauf aufbauend haben die Antragstellerinnen die nachfolgenden Marktsegmente abgegrenzt und zum Gegenstand ihrer Genehmigungsanträge gemacht. Die Marktsegmente entsprechen dabei mit Ausnahme des Segments „Express“ den Marktsegmenten aus dem Vorverfahren zum TPS 2026 (BK10-24-396_E). Der Beschlusskammer kommt gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG eine Prüfungskompetenz im Hinblick auf § 36 ERegG zu.

Metro Tag

Entsprechend der INB Ziffer 5.3.2.1 umfasst das Marktsegment „Metro Tag“ alle Trassennutzungen, die zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen sowie zwischen 09:00 bis 20:00 Uhr (Samstage, Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertage) bzw. 06:00 bis 20:00 Uhr (alle anderen Tage) verkehren, es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente „Charter / Nostalgie“, „Punkt-zu-Punkt“ oder „Lok- / Leerfahrt“. Das Entgelt wird zusätzlich nach der Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei aufeinander folgenden Metropolbahnhöfen differenziert. Dabei wird ein jeweils einheitliches Entgelt für den Bereich bis einschließlich 100 km/h und ab einschließlich 160 km/h erhoben. Durchschnittliche Geschwindigkeiten größer 100 km/h und bis 160 km/h werden gleitend ansteigend bepreist.

Basic

Das Segment „Basic“ umfasst gemäß der INB Ziffer 5.3.2.2 neben Nicht-„Metro“-Verbindungen auch „Metro“-Verkehre, welche aufgrund ihrer Zeitlage weder den zuvor definierten „Metro Tag“-Segmenten noch den Nachtverkehren und auch nicht den Marktsegmenten „Charter / Nostalgie“, „Punkt-zu-Punkt“ oder „Lok- / Leerfahrt“ zuzuordnen sind.

Nacht

Das Marktsegment „Nacht“ umfasst gemäß INB Ziffer 5.3.2.3 alle Fernverkehre, die im Zeitraum von 23:00 bis 06:00 Uhr verkehren, sowie Verkehre mit Liege- oder Schlafwagen außerhalb dieser Zeiten, wenn die Nachtperiode (23:00 bis 06:00 Uhr) vollständig durchfahren wird. Ausgenommen sind Lok- / Leerfahrten sowie Charter- und Nostalgieverkehre.

Charter / Nostalgie

Auf das Segment „Charter / Nostalgie“ entfallen gemäß der INB Ziffer 5.3.2.4 Gelegenheitsverkehre, die nicht mehr als 30 Mal innerhalb der Netzfahrplanperiode bedient werden. Diese Verkehre werden von Veranstaltern in der Regel zu einem bestimmten Zweck durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben, um Fahrgäste zu einem bestimmten Reiseziel zu bringen. Zwischenhalte dienen entweder nur dem Einstieg, dem Ausstieg, dem Erholungshalt oder dem Personalwechsel. Der Bereich Nostalgieverkehre umfasst Trassennutzungen, bei denen entweder mit Dampf betriebene Triebfahrzeuge genutzt oder Triebfahrzeuge eingesetzt werden, die vor mehr als 50 Jahren vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2018 nach nationalem Fahrzeugregister zugelassenen wurden. Alternativ kann der Zugangsberechtigte eine steuerliche Anerkennung der Gemeinnützigkeit im Sinne des § 52 Abs. 1 Abgabenordnung vorweisen.

Punkt-zu-Punkt

Das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ umfasst gemäß INB Ziffer 5.3.2.5 Trassennutzungen zwischen 06:00 und 23:00 Uhr, die keine bestellten Anschlüsse aufweisen, höchstens vier Fahrten je Tag und Richtung betreffen, die einen erweiterten Konstruktionsspielraum erlauben und – soweit der Verkehr zwischen Metropolen stattfindet – eine Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 km/h aufweisen. Ob es sich bei den bestellten Verkehren um „Punkt-zu-Punkt“-Verkehre handelt bzw. handeln soll, ist bei der Trassenanmeldung anzugeben. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Abschnitt II.3.3.3 diskutiert.

Lok- / Leerfahrten

Das Marktsegment „Lok- / Leerfahrt“ umfasst gemäß INB Ziffer 5.3.2.6 Trassennutzungen für Fahrten, die keine Lastfahrten im Personenfernverkehr sind.

Schnell

Für die Segmente „Metro Tag“, „Basic“ und „Nacht“ sowie damit verbundene Lok- und Leerfahrten kann gemäß INB Ziffer 5.3.2.7 der Zusatz „Schnell“ zugeordnet werden. Dieser Zusatz ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen und erfolgt für die gesamte Trasse. Der Zusatz „Schnell“ entspricht unverändert dem bisherigen Zusatz „Express“.

II.3.3.2 Segment „Nacht“

Der Antrag ist mit Blick auf die Abgrenzung des Marktsegments „Nacht“ nicht zu beanstanden.

Unter Ziffer 5.3.2.3 der INB definieren die Antragstellerinnen ein Segment, welches alle Fernverkehre umfasst, die im Zeitraum von 23:00 bis 06:00 Uhr verkehren, sowie Verkehre mit Liege- oder Schlafwagen außerhalb dieser Zeiten, wenn die Nachtperiode (23:00 bis 06:00 Uhr) vollständig durchfahren wird. Ausgenommen sind Lok- / Leerfahrten sowie Charter- und Nostalgieverkehre.

Im vorhergehenden Verfahren zum TPS 2026 hatten die Antragstellerinnen in Ziffer 4.2.1.6 der INB 2026 über beabsichtigte Änderung bezüglich des Konstruktionsspielraums für Teile des Nachtsegments unterrichtet. Aus Transparenzgründen hatten die Antragstellerinnen anschließend eine Ergänzung zur Ziffer 5.3.2.5 der INB 2026 beantragt. Diese wurde nun als Ziffer 5.3.2.3 unverändert zum TPS 2027 übernommen.

II.3.3.3 Segment „Punkt-zu-Punkt“

Der Antrag ist mit Blick auf die Abgrenzung des Marktsegments „Punkt-zu-Punkt“ nicht zu beanstanden.

Unter Ziffer 5.3.2.5 INB „Punkt-zu-Punkt“ definieren die Antragstellerinnen für die Tageszeit ein Segment, welches sich im Bedarf von den Segmenten „Metro Tag“, „Basic“, „Charter“ und „Nostalgie“ unterscheidet. Abgrenzungskriterien für dieses Segment sind gemäß Antrag zusammengefasst die folgenden Segmentierungskriterien:

- Trassennutzungen im Zeitraum von 6:00 bis 23:00 Uhr.
- Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 km/h, soweit Verkehre zwischen Metropolbahnhöfen betroffen sind.
- Höchstens vier Fahrten pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt.
- Keine bestellten Anschlüsse an den bedienten Personenverkehrshalten.
- Erhöhter zulässiger Konstruktionsspielraum der Trassenanmeldung von +/- 30 Minuten.

Im hiesigen Verfahren hat die Hinzugezogene zu 8. in ihrer Stellungnahme erneut die Auffassung vertreten, die Abgrenzung des Marktsegmentes Punkt-zu-Punkt sei rechtswidrig, und hat auf vorherige Ausführungen ihrerseits verwiesen. Die Antragstellerinnen haben ihren Antrag im hiesigen Verfahren unverändert zum Vorjahr gestellt. Auch bezüglich der Vier-Fahrten-grenze stellt die beantragte Regelung – wie bereits im TPS 2026 – im Sinne der Zugangsberechtigten auf den Abrechnungszeitpunkt ab. sei. Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Regelung nicht zu beanstanden.

II.3.3.4 Segmentzusätze „Schnell“ / „Express“

Der Antrag ist mit Blick auf die unter Ziffer 5.3.2 der INB 2027 vorgenommene Umbenennung des Segmentzusatzes „Express“ in „Schnell“ nicht zu beanstanden. Aufgrund der geplanten Abschaffung des Segmentzusatzes „Express“ im SGV beabsichtigen die Antragstellerinnen,

im Rahmen einer sprachlichen Vereinheitlichung beim SPFV den bisherigen Segmentzusatz „Express“ in „Schnell“ umzubenennen. Da dies mit keinerlei Einbußen und Änderungen beim Leistungsumfang verbunden ist, ist die Regelung aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

II.3.4 Marktsegmente im SGV

Die Marktsegmentierung für den SGV ist antragsgemäß zu genehmigen.

Gemäß § 36 Abs. 2 ERegG hat ein Betreiber der Schienenwege zu prüfen, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 Nr. 1 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch Güterverkehrsdienste, Schienenpersonennahverkehrsdienste und Schienenpersonenfernverkehrsdienste. Gemäß § 36 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern.

Der folgende Abschnitt II.3.4.1 erläutert die grundsätzlichen Kriterien zur Segmentbildung im SGV und gibt eine Übersicht der gebildeten Marktsegmente. Der Entfall der zum TPS 2027 nicht mehr vorgesehenen Marktsegmentzusätze „Express“ und „R-Flex“ wird in den Abschnitten II.3.4.2 und II.3.4.3 behandelt.

II.3.4.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente

Die Antragstellerinnen haben entsprechend Ziffer 5.2.3 der INB folgende Kriterien zur Herleitung der vorgelegten Segmentierung verwendet:

- Zuggewicht
- Gefahrgut
- Wagenzuglänge
- Trassenlänge
- Flexibilität
- Priorisierung
- Vorleistung.

Darauf aufbauend haben die Antragstellerinnen die nachfolgenden Marktsegmente abgegrenzt und zum Gegenstand des Genehmigungsantrags gemacht. Die grundlegenden Marktsegmente sind unverändert gegenüber denen aus dem Verfahren zum TPS 2026 (BK10-24-0396_E). Die Marktsegmentzusätze „Express“ und „R-Flex“ sind allerdings nicht mehr Gegenstand der beantragten Marktsegmentdefinitionen.

Die beantragten Segmente im SGV stellen sich wie im Folgenden aufgeführt dar.

Sehr schwer

Das Marktsegment „Sehr schwer“ umfasst gemäß Ziffer 5.3.4.1 der INB alle Wagenzugnutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 3.000 Tonnen überschreitet.

Güternahverkehr

Das Marktsegment „Güternahverkehr“ umfasst gemäß Ziffer 5.3.4.2 der INB alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3.000 Tonnen nicht überschreitet.

Gefahrgutganzzug

Das Marktsegment „Gefahrgutganzzug“ umfasst gemäß Ziffer 5.3.4.3 der INB alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter transportiert, das Wagenzuggewicht 3.000 Tonnen nicht überschreitet und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist.

Lokfahrt

Das Marktsegment „Lokfahrt“ umfasst gemäß Ziffer 5.3.4.4 der INB Trassennutzungen mit Lokomotiven; es dürfen keine kuppelbaren Wagen Bestandteil der Zugkonfiguration sein. Des Weiteren werden Baumaschinen, einschließlich derer betrieblich nicht kuppelbaren integralen Bestandteile, als Nebenfahrzeuge (z. B. Gleisstopfmaschinen, jedoch nicht mit zusätzlichen Wagen) von dem Marktsegment erfasst, wenn sie ebenfalls ohne kuppelbare Wagen fahren.

Standard

Das Marktsegment „Standard“ umfasst gemäß Ziffer 5.3.4.5 der INB alle Trassennutzungen, welche nicht den Segmenten „Sehr schwer“, „Güternahverkehr“, „Gefahrgutganzzug“ oder „Lokfahrt“ zuzuordnen sind. Das Segment „Standard“ stellt insofern ein Auffangsegment dar.

Schnell

Die Komponente „Schnell“ kann gemäß Ziffer 5.3.4.6 der INB mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“ und „Sehr schwer“, kombiniert werden. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ zugeordnet werden soll. Die Zuordnung gilt nur für die Zugfahrt, nicht jedoch für Rangierfahrten vor, nach oder während einer Zugfahrt. In Marktsegmenten mit der Komponente „Schnell“ wird Zügen des SGV im Rahmen der Richtlinie 420.0201 Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen des SGV gewährt, mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen mit der Komponente „Schnell“.

Z-Flex

Die Komponente „Z-Flex“ ist gemäß Ziffer 5.3.4.7 der INB mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“, kombinierbar. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der Marktsegmente mit der Komponente „Z-Flex“ zugeordnet wird, jedoch steht die Komponente nur bei Anmeldungen zum Netzfahrplan zur Verfügung. In Marktsegmenten mit der Komponente „Z-Flex“ wird für eine Trasse eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums von +/- 120 Minuten in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jedem kundenbestellten Haltezeitpunkt eingeräumt.

II.3.4.2 Segmentzusatz „Express“ (entfallend)

Der Wegfall des Segmentzusatzes „Express“ (zuvor Ziffer 5.3.4.6 INB 2026) ist nicht zu beanstanden. Das Bestehen des Segmentzusatzes „Express“ im SGV ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze.

In den INB 2026 bestand die Möglichkeit, eine Trasse mit der Komponente „Express“ (zuvor Ziffer 5.3.4.6 der INB 2026) zu kombinieren. Hierdurch wurde Zügen des Schienengüterverkehrs grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit der Komponente „Express“ sowie anderen Zügen des Schienengüterverkehrs mit der Komponente „Express“.

Zum TPS 2027 beabsichtigen die Antragstellerinnen die Streichung der Komponente „Express“ im Schienengüterverkehr. In ihrer Antwort auf das erste Anhörungsschreiben vom 27.11.2025 begründen die Antragstellerinnen die Streichung mit den negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität. Die Regelung führe dazu, dass langsamere SGV-Züge schnellere SPFV-Züge ausbremsen, die sich dadurch verspäteten. Dies könne zu weiteren Folgeverspätungen führen und stehe daher im Widerspruch zur Optimierung der Gesamtpünktlichkeit. In ihrer Antwort auf das zweite Anhörungsschreiben vom 21.01.2026 führen die Antragsstellerinnen weiter aus, dass die Auswirkungen von Fahrten im SGV mit der Komponente „Express“ auf die Betriebsqualität und somit auf andere EVU und Reisende unverhältnismäßig hoch seien in Bezug auf die geringe Nutzung der Komponente. Dies resultiere daraus, dass diese Züge in der Regel mit hohen Abweichungen gegenüber dem Fahrplan verkehrten sowie überwiegend deutlich niedrigere Geschwindigkeiten gegenüber Zügen des Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehrs auf den Mischbetriebsstrecken aufwiesen, aber dennoch gegenüber dem größten Teil der Züge im Netz dispositiv privilegiert werden müssten. So seien 2024 51 % der SGV-Expresstrassen mit Höchstgeschwindigkeit 80 km/h (Vmax) angemeldet, selbst SGV Express-Züge mit Vmax. 30 km/h seien angemeldet worden. Darüber hinaus haben die Antragstellerinnen Nachweise von zahlreichen Betriebsverzögerungen aufgrund von langsamen SGV Zügen, deren Trasse mit der Komponente „Express“ bestellt wurden, dem Antwortschreiben beigelegt.

Von Seiten der Hinzugezogenen wurde Kritik an der Streichung der Komponente „Express“ im SGV geäußert. So führt die Hinzugezogene zu 20. in ihrer ersten Stellungnahme vom 25.11.2025 aus, dass sie nach Rücksprache mit ihren Mitgliedsunternehmen signifikante Probleme in der Streichung der Komponente „Express“ sehe. Auch wenn das Marktsegment „Express“ nur in verhältnismäßig geringem Umfang nachgefragt werde, sei die priorisierte Behandlung im Störfall für die Durchführung bestimmter Verkehre notwendig. Andernfalls sei davon auszugehen, dass besonders zeitkritische Verkehre (insbesondere die Verbindungen zu Seehäfen) vollständig auf andere Verkehrsträger abwandern würden. Bei der Komponente handele es sich nach den Rückmeldungen der Mitgliedsunternehmen um „das letzte noch verfügbare Mittel“, um der desaströsen Betriebsqualität der Antragstellerin zu 1. entgegenzutreten und die Verkehre auf der Schiene zu retten, da die Priorisierung im Störfall funktioniere und ein Qualitätsversprechen gegenüber Kunden ermögliche. Die geringe Nutzung zeige auch, dass die EVU das – sehr teure – Marktsegment nur bei absoluter Notwendigkeit nachfragten. Eine missbräuchliche Nutzung liege nicht vor, die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten würden als gering eingeschätzt. In ihrer zweiten Stellungnahme vom 09.02.2026 ergänzt die Hinzugezogene zu 20. mit Bezug auf die Antwort der Antragstellerinnen auf das zweite Anhörungsschreiben vom 21.01.2026, dass die Prämisse einer zuverlässigen Bahn nicht nur für den Personenverkehr gelte. Auch die Kunden des SGV hätten ein legitimes Anrecht auf pünktliche Verkehre. Die Komponente „Schnell“ biete keinen ausreichenden Ersatz, da aufgrund der fehlenden Priorisierung gegenüber schnelllaufenden Zügen im Personenverkehr oft stundenlange Wartezeiten entstünden. Die bislang mit der Komponente „Express“ bestellten Trassen seien oft nicht mit einem mehrstündigen Puffer planbar, da es sich oft um Verkehre handele, mit denen Anschlussverbindungen mit klar vorgegebenen Slotzeiten bedient oder Waren für Kundenprozesse transportiert würden, die nicht pufferfähig seien. Eine Abschaffung der Komponente „Express“ sei nur nachvollziehbar, wenn das sehr hohe Störungsniveau auf dem Netz der Antragstellerin zu 1. zuvor signifikant reduziert würde, um auch für Standard- und Schnell-Trassen ein entsprechendes Qualitätsversprechen zu ermöglichen. Die Hinzugezogene zu 20. verweist zudem auf eine Stellungnahme eines ihrer zugangsberechtigten Mitgliedsunternehmen. Darin führt die Zugangsberechtigte u.a. aus, dass die Regelung zum

Segmentzusatz Express im SGV nachgebessert statt gestrichen werden sollte. Es könnten Mindestanforderungen beispielsweise an die Geschwindigkeit gestellt werden, Anforderungen an die Startpünktlichkeit gestellt und ein Malus für diejenigen Nutzer etabliert werden, die so definierte Kriterien wiederholt „reißen“ würden. Letztlich könne ein Fokus auf Regelverkehre vorgesehen werden. Die Hinzugezogene zu 25. weist in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2026 ebenfalls darauf hin, dass die Komponente „Express“ ein geeignetes Mittel darstelle, besonders zeitsensible Verkehre auf hochbelasteten Strecken dennoch hinreichend zuverlässig durchführen zu können. Sie regt daher an, die Komponente nicht zu streichen, sondern so auszugestalten, dass die von den Antragstellerinnen vorgebrachten Fehlentwicklungen unterbunden würden.

Mit Schreiben vom 18.02.2026 haben die Antragstellerinnen nochmals auf Vorschläge zur „Nachbesserung statt Streichung“ der Komponente „Express“ der Hinzugezogenen Stellung genommen. Die Einführung von Mindestgeschwindigkeiten für den Segmentzusatz „Express“ würde die negativen Effekte für das Gesamtsystem nur zum Teil vermeiden können. Im Vergleich zu Verkehren des SPFV seien beim SGV auch Expressstrassen zu langsam. Selbst bei Einführung einer Mindestgeschwindigkeit, die die Nutzung des Zusatzes „Express“ nicht allein aufgrund des zu hohen Schwellenwertes ausschliesse, würden die negativen Effekte bestehen bleiben. Eine Einführung von engen Schwellenwerten bezogen auf den Anfahrtszeitpunkt ließe sich operativ kaum umsetzen. Die Einführung einer Pönale bei wiederkehrendem Missbrauch der Express-Priorisierung sei grundsätzlich denkbar, würde aber zu beträchtlichem Aufwand bei den Antragstellerinnen und Zugangsberechtigten führen. Ein Fokus auf Regelverkehre gebe es auch derzeit schon, so dass eine Verbesserung bei den negativen Effekten aus einer solchen Zielrichtung nicht zu erwarten sei.

Die Streichung der Komponente „Express“ im Schienengüterverkehr ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. Es ist nicht erkennbar, dass eine Marktsegmentierung ohne den Segmentzusatz Express im Schienengüterverkehr – so wie verfahrensgegenständlich beantragt und hier zu prüfen – gegen die Vorgaben aus § 36 Abs. 2 und 3 ERegG verstoßen würde. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich nach geltender Rechtsprechung für Betreiber der Schienenwege gewisse Freiheiten bei der Bildung der Marktsegmentierung ergeben. So hat das VG Köln festgestellt, dass die gesetzlichen Vorgaben für die Bildung und Abgrenzung der Marktsegmente rudimentär sind,

vgl. VG Köln, Urteil vom 04.12.2023 (Az. 18 K 1156/18, betrifft TPS 2019), dort Rn. 75.

Die Prüfungskompetenz der Bundesnetzagentur beschränkt sich darauf, eisenbahnrechtswidrigen Regelungen in den Nutzungsbedingungen die Genehmigung zu verweigern,

ebenda, Rn. 167.

Gemäß § 36 Abs. 2 ERegG hat der Betreiber der Schienenwege zu prüfen, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 Nr. 1 ERegG genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch (1.) Güterverkehrsdienste, (2.) Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und (3.) Schienenpersonenfernverkehrsdienste. Gemäß § 36 Abs. 3 Satz 1 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern.

Die vorgesehene Marktsegmentierung der Antragstellerinnen unterscheidet nach den vorgegebenen Verkehrsdiensten. Die Antragstellerinnen sehen darüber hinaus eine weitere Untergliederung der Verkehrsdienste in Marktsegmente vor. Mit Blick auf die in Anlage 7 Nr. 1. ERegG aufgeführten Marktsegmentpaare haben die Antragstellerinnen überprüft, welche davon in Betracht kommen. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Segmentpaaren fand dabei im Rahmen des fünfjährigen Überprüfungszyklus gemäß § 36 Abs. 3 Satz 4 ERegG im Rahmen des TPS 2023 statt,

vgl. Beschluss vom 28.02.2022 zum TPS 2023, Gz. BK10-21-0300_E, dort S. 101 ff.

Die in Anlage 7 Nr. 1. ERegG dargelegten Segmentpaare sehen bereits keine Segmentierung vor, die eine Unterscheidung nach dispositiver Behandlung zugrunde legen würde. Insofern scheint nicht naheliegend, dass ein solches (Zusatz)-Segment zwingend vorhanden sein müsste.

Bei der konkreten Marktsegmentierung innerhalb der gesetzlichen Rahmenvorgaben hat sich der Betreiber der Schienenwege zudem an den in § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG genannten Maßstäben der Effizienz, Transparenz und Nichtdiskriminierung auszurichten,

vgl. VG Köln, Urteil vom 04.12.2023 (Az. 18 K 1156/18), dort Rn. 94 ff.

Die Entgeltgrundsätze sind dann effizient, solange die erwarteten Wohlstandsgewinne die mit einer feineren Marktsegmentierung einhergehenden Transaktionskosten übersteigen. Jede Zusatzdifferenzierung führt zu einem Mehraufwand. Eine effiziente Marktsegmentierung dient dem verlässlichen und zügigen Ablesen des für die jeweilige Trasse fälligen Entgeltes. Effizienz geht in diesem Zusammenhang mit Praktikabilität einher,

vgl. ebenda, Rn. 111.

Das Diskriminierungsverbot fordert eine Gleichbehandlung beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie deren Benutzung und erlaubt die unterschiedliche Behandlung nur bei sachlich gerechtfertigtem Grund,

vgl. ebenda, Rn. 114.

Das Transparenzgebot erfüllt gegenüber dem Diskriminierungsverbot eine bedeutende Komplementärfunktion, in dem Informationsasymmetrien vermieden und Diskriminierungspotentiale beschränkt werden. Formell wird zur Transparenz beigetragen, indem Regelungen veröffentlicht werden, materiell indem Bedingungen klar und eindeutig abgefasst sind,

vgl. ebenda, Rn. 118.

Gemessen an diesen Vorgaben entspricht die von den Antragstellerinnen vorgelegte Marktsegmentierung den gesetzlichen Anforderungen. Bezüglich des Effizienzgebotes: Die mit dem wegfallenden Segmentzusatz verbundene Betriebsleistung entsprach zuletzt weniger als 0,5 % der Gesamtbetriebsleistung. Ob das Segment in dem zuletzt teils hoch ausgelasteten Streckennetz zu steigenden Wohlfahrtsgewinne führte, war auch Gegenstand der diesbezüglichen Stellungnahmen. Dabei ist im vorliegenden Fall die Besonderheit zu beachten, dass die Marktsegmentierung spezifische Bedürfnisse der Verkehre in einem Marktsegment nutzt, so dass leistungsseitig für die betroffenen Verkehre besondere Vorkehrungen getroffen werden. Die betroffenen Verkehre weisen eine geringere Preiselastizität auf, so weit sie mit einer hohen

Qualität durchgeführt werden. Diese Qualität wird leistungsseitig durch eine prioritäre Disposition erreicht. Die daraus resultierenden positiven Implikationen stellen die Hinzugezogenen zwar auch in nachvollziehbarer Weise – etwa für Güterverkehre mit zeitlich limitierten Slots bei der Zugankunft – dar. Spiegelbildlich führt die Bedienung der Bedürfnisse der Verkehre des Marktsegmentes – so richtigerweise die Ausführungen der Antragstellerinnen – stets zu zusätzlichen Verspätungen bei anderen Zügen. Denn der Regelungsgehalt der nun wegfallenden Komponenten entfaltet nur dann Wirkung, wenn der betroffene Zug ansonsten über die nach Abschnitt 1 Abs. 3 UAbs. 2 Nr. 5 der Richtlinie (Ril) 420.0201 geltende Regelung „schnell vor langsam“ als langsamer verkehrender Zug dispositiv hinter einen schneller verkehrenden Zug disponiert worden wäre. In diesen Fällen wäre auf Grundlage der wegfallenden Regelung der langsamer verkehrende Güterverkehrszug (mit Zusatz „Express“) vor einen schneller verkehrenden Zug disponiert worden.

Ob eine nachgeschärfte Regelung zum Segmentzusatz „Express“ (auch) genehmigungsfähig gewesen wäre, kann dahinstehen. Es ist allerdings erkennbar, dass hier keine Regelung hätte gefunden werden können, die die Vorteile für die Nutzer des Segmentzusatzes „Express“ hätte präservieren können, ohne (weiter) zu negativen Effekten für die übrigen Netznutzer zu führen.

Anzeichen dafür, dass die Marktsegmentierung ohne den Segmentzusatz „Express“ diskriminierend oder intransparent wäre, sind nicht zu erkennen und wurden auch nicht vorgetragen.

Im Ergebnis liegt nach Auffassung der Beschlusskammer jedenfalls keine Eisenbahnrechtswidrigkeit in der Beantragung der Entgeltgrundsätze ohne den Segmentzusatz „Express“ im Schienengüterverkehr vor.

II.3.4.3 Segmentzusatz „R-Flex“ (entfallend)

Der Wegfall des Segmentzusatzes „R-Flex“ (zuvor Ziffer 5.3.4.9 INB 2026) ist nicht zu beanstanden. Das Bestehen des Segmentzusatzes „R-Flex“ im SGV ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze.

In den INB 2026 bestand die Möglichkeit, eine Trasse mit der Komponente „R-Flex“ (zuvor Ziffer 5.3.4.9 der INB 2026) zu kombinieren. Hierdurch wurde für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums von +/- 120 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt, d. h. insgesamt ein Konstruktionsspielraum von 240 Minuten sowie die Flexibilität hinsichtlich sämtlicher möglicher Laufwege bei Beibehaltung des Start- und Zielpunktes. Räumlich bindend für die Trassenkonstruktion waren ausschließlich Start- und Zielpunkt.

Zum TPS 2027 beabsichtigen die Antragstellerinnen die Streichung der Komponente „R-Flex“. In ihrer Antwort auf das erste Anhörungsschreiben vom 27.11.2025 begründen die Antragstellerinnen die Streichung mit geringer Nutzung und geringen positiven Effekten bei der Trassenkonstruktion. Der Anteil der im SGV mit der Komponente „R-Flex“ bestellten Trassenkilometer habe in den Jahren 2018 bis 2024 weniger als 0,5 % der gesamten Trassenkilometer im SGV betragen und zeige eine abnehmende Tendenz. Aufgrund von Kapazitätsrestriktionen stünden darüber hinaus kaum alternative Laufwege zur Verfügung, weshalb die Einräumung von räumlicher Flexibilität bei der Netzfahrplanerstellung wenig nützlich sei.

Die Streichung der Komponente „R-Flex“ ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. Kritik wurde von Seiten der Hinzugezogenen hierzu nicht geäußert. Die Hinzugezogene zu 20. sieht in ihrer Stellungnahme von 25.11.2025 nach Rücksprache mit ihren Mitgliedsunternehmen kein Problem in der Abschaffung der Komponente.

II.3.5 Ausgewählte Entgeltkomponenten

Im Rahmen der hiesigen Entgeltgenehmigung sind die im Folgenden aufgeführten Entgeltkomponenten ebenfalls im tenorierten Umfang genehmigungsfähig. Dies betrifft namentlich den (entfallenden) Neuverkehrsnachlass (hierzu unter II.3.5.1), den (für Neuanmeldungen entfallenden) Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren (hierzu unter II.3.5.2), die Entgeltnachlässe bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) (hierzu unter II.3.5.3), die Änderungsentgelte und die Entgelte für die Angebotserstellung (hierzu unter II.3.5.4), die Grundsätze betreffend Maluszahlungen bei Stornierungen und kostenfreien Stornierungen (hierzu unter II.3.5.5), die Regelungen zum Mindeststornierungsentgelt (hierzu unter II.3.5.6), die Stornierungsentgelte nach Streitbeilegung / Höchstpreisverfahren (hierzu unter II.3.5.7) sowie u.a. Entgelte für Fahrten außerhalb von der Streckenöffnungszeiten und weitere Kompensationsregelungen bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen sowie – soweit der Genehmigung unterliegend – Regelungen zu Minderungen auf Verlagen und zu Ersatz- und Notverkehren (hierzu zusammenfassend unter II.3.5.8).

II.3.5.1 Entfallende Regelung zum Neuverkehrsnachlass

Der Wegfall des Neuverkehrsnachlasses (zuvor Ziffer 5.6.2.1 INB 2026) ist nicht zu beanstanden. Das Bestehen eines Neuverkehrsnachlasses ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze.

Die folgenden Abschnitte erörtern die wegfallende Regelung (hierzu unter II.3.5.1.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen zu Neuverkehrsnachlässen (hierzu unter II.3.5.1.2) und enthalten eine Bewertung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.1.3).

II.3.5.1.1 Beabsichtigte Regelung

Die Antragstellerinnen beabsichtigen die Streichung der Regelung zum sogenannten Neuverkehrsnachlass. Die Regelung war in den letztjährigen INB 2026 unter Ziffer 5.2.6.1 in den Nutzungsbedingungen enthalten. Die nunmehr gestrichene Regelung lautete wie im Folgenden dargestellt:

5.2.6.1 Neuverkehrsnachlass [INB 2026]

Zur Förderung von Neuverkehren werden zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe gewährt.

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die DB InfraGO AG allen ZB zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Trassenentgelt. Der Neuverkehrsnachlass wird nicht gewährt auf Trassenentgelte, die im Höchstpreisverfahren nach Ziffer 4.2.1.11 zustande gekommen sind.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der ZB spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag im Rechnungsbahnhof bei der DB InfraGO AG für den Nachlass stellen.

Die Anmeldung zum Rechnungsbahnhof (das Login) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

Damit es sich um einen Neuverkehr handelt, muss der ZB schriftlich oder elektronisch darlegen, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der mit einer Mindestanzahl von 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme verkehrt.

Kein neuer Eisenbahnverkehr zur Erlangung eines Neuverkehrsnachlasses liegt vor, wenn:

- der Laufweg verlagert wird;
- eine Verlängerung bestehender Laufwege erfolgt, auf dem Teilstück, das bereits vorher befahren wurde;
- eine Verkürzung bestehender Laufwege erfolgt;
- ein Mengentausch zwischen Marktsegmenten im Schienenverkehr erfolgt;
- Leer- und Lokfahrten, die keine notwendige Folge einer Zugtrasse sind, für die der Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren gewährt wird;
- ein Mengentausch zwischen den Zugangsberechtigten (intramodale Gewinnung) erfolgt.

Der Nachlass wird für die Dauer von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme gewährt.

Es wird ein Neuverkehrsnachlass von 20 Prozent auf das Trassenentgelt gewährt.

Die Antragstellerinnen begründen die nunmehr beabsichtigte Streichung der Regelung in der synoptische Darstellung der beabsichtigten Änderungen der Nutzungsbedingungen vom 01.10.2025. Dort führen die Antragstellerinnen aus, dass der Neuverkehrsnachlass vor allem auf hoch ausgelasteten Strecken genutzt werde. Es solle verhindert werden, dass auf diesen Strecken weiterer Mehrverkehr angereizt werde. Deswegen solle der Neuverkehrsnachlass in den INB 2027 gestrichen werden.

Die Hinzugezogene zu 8. wendet sich mit Stellungnahme vom 10.11.2025 und unter Verweis auf ihre Stellungnahme vom 15.09.2025 im Konsultationsverfahren gegen die Streichung des Neuverkehrsnachlasses. Die Hinzugezogene führt aus, dass eine plötzliche Streichung des Neuverkehrsnachlasses rechtswidrig sei, da sie den Vertrauensschutz der

Zugangsberechtigten unterlaufe und willkürlich sei. Zugangsberechtigte benötigten für ihre Investitionsentscheidungen eine ausreichende Verlässlichkeit der Entgeltregelungen und Entgelte. Das BVerwG habe dazu mit Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 58, festgestellt, dass chancengleicher Wettbewerb nur sichergestellt werden könne, wenn in Bezug auf Vorleistungen für einen mittelfristig überschaubaren Zeitraum ökonomische Planungssicherheit bestehe. Die bisherige Regelung eines Rabattes im ersten Betriebsjahr sei bei den Planungen der Hinzugezogenen fest einkalkuliert worden. Die Begründung der Änderung sei zudem nicht nachvollziehbar. Es bleibe unklar, was mit der Formulierung „auf hoch ausgelasteten Strecken“ genau gemeint sei. Der Anwendungsbereich der Regelung könne auch eingeschränkt werden, so dass diese nur auf Strecken gelte, die nicht überlastet seien. Zudem könnten etablierte Anbieter wie die Hinzugezogene zu 5. die Kosten des Wegfalls des Nachlasses leichter kompensieren als neue Anbieter. Damit könne eine mittelbare Diskriminierung entstehen, die den Wettbewerb einschränke und gegen § 3 Nr. 2 ERegG verstoße. Zudem konterkarriere die Streichung Verkehrsverlagerungsziele aus § 3 ERegG und § 2 Abs. 1 der Satzung der Antragstellerin zu 1.

Die Hinzugezogenen zu 17. führt mit Stellungnahme vom 16.10.2025 aus, dass die Streichung der Rabatte für Neuverkehre ein falsches Signal für den Markt sei. Newcomer und Wettbewerber, die neue Angebote schaffen wollten, seien auf Begleitmaßnahmen angewiesen, um das wirtschaftliche Risiko in Grenzen zu halten. Zudem werde ein Diskriminierungsfaktor sichtbar: Während die Hinzugezogene zu 5. als Konzernschwester der Antragstellerinnen mit einem bestehendes Streckennetz mitsamt hinterlegtem Rollmaterial existiere, müssten Newcomer und Wettbewerber mit begrenzten Finanzmitteln und begrenztem Rollmaterial im Markt stehen. Zudem verbiete sich eine pauschale Streichung des Neuverkehrsnachlasses mit Verweis auf hoch ausgelastete Strecken. Es bestünde vielmehr das mildere Mittel, den Neuverkehrsnachlass nur auf eben jenen überlasteten Schienenwegen zu streichen.

Die Hinzugezogene zu 18. kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 10.11.2025 ebenfalls die Streichung des Neuverkehrsnachlasses. Statt einer kompletten Streichung des Nachlasses könne dieser für vordefinierte Strecken mit besonders hoher Auslastung ausgesetzt werden. Eine komplette Streichung des Rabattes stünde im Widerspruch zur politischen Zielstellung einer Stärkung des Schienenverkehrs.

Die Hinzugezogene zu 20. führt mit Stellungnahmen vom 25.11.2025 und 09.02.2026 aus, dass sie die ersatzlose Streichung des Neuverkehrsnachlasses ablehne. Bislang sei mit diesem Werkzeug ein Anreiz gesetzt worden, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Der Neuverkehrsnachlass werde von den Verbandsmitgliedern aktiv genutzt und erlaube die Erprobung von neuen Verkehrskonzepten. Statt der Abschaffung des Nachlasses sei zudem denkbar, hoch ausgelastete Strecken und Knoten von der Regelung auszunehmen. Selbst unter der Bedingung, dass entsprechende Verkehre keine überlasteten Schienenwege tangieren dürften, bliebe ein Drittel der vergebenen Neuverkehrsnachlässe im SGV erhalten. Eine ersatzlose Streichung der Regelung widerspreche den Zielen der Regulierung. Insgesamt plädiere man dafür, den Neuverkehrsnachlass in geänderter Form beizubehalten.

Die Hinzugezogene zu 25. führt mit Stellungnahme vom 19.02.2026 aus, dass der Neuverkehrsnachlass ein geeignetes Mittel sei, zusätzliche Anreize für die Verlagerung von Verkehren auf die Schien zu setzen. Der Verkehrsträger Schiene benötige solche Regelungen, um intermodal wettbewerbsfähig zu bleiben. Man rege an, auch zukünftig Neuverkehrsnachlässe zu gewähren. Eventuellen „Mitnahmerisiken“ könnte durch eine restriktivere Ausgestaltung der Voraussetzungen begegnet werden. Auch eine Begrenzung auf nicht-überlastete Strecken sei möglich.

Die Antragstellerinnen führen mit Antwortschreiben vom 21.01.2026 und 28.01.2026 zum zweiten Anhörungsschreiben der Beschlusskammer aus, dass der Aufwand einer Differenzierung der Regelung zum Neuverkehrsnachlass mit Geltung nur für nicht überlastete Schienenwegen der zusätzlichen Komplexität der Erfassung und Abrechnung den Nutzen der Regelung übersteigen würde. Neben dem Kriterium „Neuverkehre im Sinne der INB“ müsse auch das Kriterium „Laufweg“ erfasst und geprüft werden. Der höhere Aufwand stünde in keinem Verhältnis zu der voraussichtlich geringen Anzahl an Trassen, die beide Kriterien erfüllen würden. Ein Großteil der Neuverkehre tangiere überlastete Schienenwege. Zusätzlich sei zu berücksichtigen, dass das Schienennetz derzeit und in Zukunft durch ein hohes Bauaufkommen geprägt sei, so dass die Kapazität weiter eingeschränkt sei. In Auswertungen für die Jahre 2023 und 2024 sei der Anteil der Nachlassstrassen, welche überlastete Schienenwege gemäß Ziffer 4.6 der INB tangiert hätten, insbesondere im eigenwirtschaftlichen Verkehr sehr hoch (2024: 62% der Züge im SGV mit Neuverkehrsnachlass tangieren überlastete Schienenwege und 77% im SPFV). Bei Verkehren des SPNV sei der Anteil zwar niedriger (2024: 20% im SPNV). Eine Förderung sei jedoch unangemessen, da diese Verkehre im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge vergeben würden und vom Bund finanziert würden. Zudem dürfte die Anreizwirkung durch die langlaufenden Verkehrsverträge vernachlässigbar sein. Mit Antwortschreiben vom 18.02.2026 auf das vierte Anhörungsschreiben der Beschlusskammer ergänzen die Antragstellerinnen, dass die Abschaffung der Neuverkehrsnachlasses nicht im Widerspruch zu der Regulierungszielen des § 3 ERegG stehe. Bereits die Anwendung des Ramsey-Boiteux-Prinzips bei der Trassenbildung führe zu nachfragemaximierenden Preisen unter Berücksichtigung der Vollkostendeckung. Darüber hinaus würden Entscheidungen bezüglich der Aufnahme neuer Verkehre auf der Schiene langfristig getroffen, da die Amortisationszyklen für beschafftes Zugmaterial lange Zeiträume umfassten. Der Neuverkehrsnachlass mit einer Dauer von zwölf Monaten habe einen vernachlässigbaren Einfluss auf diese Entscheidungen. Die Antragstellerinnen würden gleichwohl im Rahmen der Überprüfung der Marktsegmentierung zur Netzfahrplanperiode 2028/2029 prüfen, ob die Einführung eines Neuverkehrsnachlasses auf schwach ausgelasteten Strecken möglich sei.

II.3.5.1.2 Rechtliche Anforderungen

§ 38 ERegG ermöglicht dem Betreiber der Schienenwege die Gewährung von Entgeltnachlässen. Die Einführung selbst liegt im Ermessen des Betreibers der Schienenwege. Gemäß § 38 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden. Der Nachlass darf gemäß § 38 Abs. 4 ERegG ausschließlich auf Entgelte gewährt werden, die für einen bestimmten Schienenweg erhoben werden. Es muss zudem gemäß § 38 Abs. 5 ERegG, in Übereinstimmung mit Art. 33 Abs. 5 Satz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, sichergestellt sein, dass die Nachlassregelung – bei Vorliegen der Voraussetzungen – in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt wird.

II.3.5.1.3 Bewertung

Der Wegfall des Neuverkehrsnachlasses (zuvor Ziffer 5.6.2.1 INB 2026) ist nicht zu beanstanden. Das Bestehen eines Neuverkehrsnachlasses ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze.

Die Gewährung von Neuverkehrsnachlässen steht gemäß § 38 Abs. 3 ERegG im Ermessen des Betreibers der Schienenwege. Entschieden sich der Betreiber allerdings für die Gewährung von Entgeltzuschüssen für Neuverkehre, sind die weiteren im § 38 Abs. 1 bis 2 und 4 bis 5 ERegG enthaltenen Vorgaben zwingend zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall beantragen die Antragstellerinnen ein Preissystem, das keine Entgeltzuschüsse zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste vorsieht. Ein Verstoß gegen Vorgaben des § 38 ERegG ist nicht erkennbar.

Soweit Hinzugezogene vortragen, dass ein Verstoß gegen die in § 3 ERegG genannten Regulierungsziele vorliege, ist dem nicht zu folgen. Richtig ist, dass gemäß § 3 ERegG (auch) die „Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen“ als Ziel festgeschrieben ist. Wäre der nationale Gesetzgeber allerdings der Auffassung gewesen, dass dieses Ziel ohne das Vorhandensein von Neuverkehrsnachlässen per se nicht erreichbar wäre, hätte er in § 38 ERegG Neuverkehrsnachlässe als zwingenden Bestandteil von Trassenpreissystemen vorschreiben müssen. Dies hat der Gesetzgeber allerdings nicht getan. Dies mag auch dem Umstand geschuldet sein, dass Mehrverkehre über verschiedene Mechanismen angereizt werden können und – wie die Antragstellerinnen auch ausführen – die Anreizung von Mehrverkehren, welche überlastete Schienenwegen tangieren, in diesen Konstellationen gar nicht zu Mehrverkehren führen kann. Sind die Schienenwegabschnitte an der Kapazitätsgrenze, ist für diese Abschnitte auch bei der Anreizung zusätzlicher Nachfrage keine Kapazität zur Bedienung der angereizten zusätzlichen Nachfrage vorhanden. Hier wäre allerdings auch denkbar gewesen, dass die Antragstellerinnen ihre Regelungen zu den Neuverkehrsnachlässen dergestalt nachschärfen, dass Neuverkehrsnachlässe nur noch auf Zugläufe gewährt würden, die keine überlasteten Schienenwege tangierten. Die Antragstellerinnen führen dazu aus, dass bei einer derartigen Regelung nur wenig Verkehre die Kriterien für den Neuverkehrsnachlass erfüllen würden. Zudem würden die zunehmenden Bautätigkeit die Netzkapazität auch noch weiter einschränken.

Nach Auffassung der Beschlusskammer verdichtet sich vor diesem Hintergrund die gemäß § 38 Abs. 3 ERegG grundsätzlich in das Ermessen der Antragstellerinnen gestellte Entscheidung über einen Neuverkehrsnachlass nicht zu einer Verpflichtung dergestalt, dass ein Neuverkehrsnachlass mit Blick auf die Regelungen des § 3 ERegG zwingend vorzusehen wäre. Dabei ist auch darauf zu verweisen, dass in § 3 ERegG unterschiedliche – teils widerstreitende – Regulierungsziele genannt sind. So ergeben sich auf gemischt genutzten Netzen mit unterschiedlichen Zuggeschwindigkeiten etwa möglicherweise Wechselwirkungen zwischen dem Ziel der Steigerung des Anteils schienengebundenen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (§ 3 Nr. 1 ERegG) und der Verkürzung von Reisezeiten und Transportdauern (§ 3 Nr. 6 ERegG). Bei begrenzter Kapazität können wenige Züge mit ihren jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten verkehren, bei Steigerung der Zuganzahl wird eine – ggf. zeitscheibenabhängige – Angleichung von (geringeren) Zuggeschwindigkeiten notwendig. Im Ergebnis spricht also auch die Tatsache, dass in § 3 ERegG unterschiedliche und nicht-kongruente Ziele festgeschrieben sind, dafür, dass aus § 3 Nr.1 ERegG keine Verpflichtung zum Bestehen eines Neuverkehrsnachlasses folgt.

Die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze im tenorierten Umfang ist auch nicht deswegen rechtswidrig, weil eine plötzliche Streichung des Neuverkehrsnachlasses den Vertrauensschutz der Zugangsberechtigten unterläuft. Zurecht weist die Hinzugezogene zu 8.

zwar darauf hin, dass das BVerwG festgestellt habe, dass Planungssicherheit für Vorleistungsbezieher bestehen müsse. Wörtlich heißt es im referenzierten Urteil:

„Sind Wettbewerber eines marktmächtigen Unternehmens für ihre eigenen Endkundenprodukte auf entgeltgenehmigungspflichtige Vorleistungen dieses Unternehmens angewiesen, kann ein chancengleicher Wettbewerb nur sichergestellt werden, wenn in Bezug auf diese Vorleistungen für einen mittelfristig überschaubaren Zeitraum ökonomische Planungssicherheit besteht“, BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Rechtssache 6 C 3/11, Rn. 58.

Unmittelbar im Folgesatz heißt es jedoch weiter (Unterstreichung nur zur Hervorhebung):

„Sinn und Zweck der Entgeltregulierung erfordern es, dass sowohl das regulierte Unternehmen als auch die Wettbewerber während der Geltungsdauer einer befristeten Entgeltgenehmigung auf deren Bestand vertrauen können“, ebenda.

Der hier vorliegende Sachverhalt betrifft den Entfall einer Regelung, über die die Antragstellerinnen mit dem Antrag auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 neu disponieren können. Die Hinzugezogene können sich nicht darauf berufen, dass Vertrauensschutz für eine Regelung eingetreten sei, über die jährlich entschieden werden kann, auch wenn diese Regelung in der Vergangenheit über mehrere Jahre unverändert geblieben ist. Anders als bei dem über drei Netzfahrplanperioden laufenden Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren (hierzu nachfolgend unter II.3.5.2), wohnt der hier entfallenden Regelungen zu Neuverkehren auch keine intrinsische Mehrjährigkeit inne, die über die über den Genehmigungszeitraum von einer Netzfahrplanperiode hinaus Regelungen treffen würde.

Letztlich ergibt sich aus dem Fehlen eines Neuverkehrsnachlasses auch kein Verstoß gegen ein eisenbahnrechtliches Diskriminierungsverbot, wie die Hinzugezogenen zu 8. und zu 17. vortragen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 38 Abs. 5 ERegG Nachlassregelungen in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuwenden sind. Die Regelungen in § 38 Abs. 1 bis 3 ERegG begrenzen den Spielraum, den ein Betreiber von Schienenwegen bei der Gestaltung von (Neuverkehrs-) Nachlässen hat, auf die vorgesehenen Fallgruppen (eingesparter Verwaltungsaufwand, Förderung von Neuverkehren und von Verkehren auf Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad). Entsprechende Regelungen mag der § 38 ERegG (in Umsetzung des Art. 33 RL 2012/34) auch deswegen enthalten, weil die Gefahr gesehen wurde, dass gerade die *Gewährung* von Nachlässen ein besonderes Diskriminierungspotential beinhalten kann. So konnte etwa die Gewährung von Rabatten auf Bahnstrom ab einer bestimmten Bezugsmenge,

vgl. hierzu Beschluss der Europäischen Kommission v. 18.12.2013, COMP/AT.39678/Deutsche Bahn I und COMP/AT.39731/Deutsche Bahn II, S. 6 f.,

aufgrund der Abnahmemengen bestimmter (entsprechend großer) Unternehmen dazu führen, dass lediglich Unternehmen des Konzernverbundes der Antragstellerinnen in der Vergangenheit in den Genuss des höchstmöglichen (Mengen-)Rabattes gelangten, wohingegen Wettbewerberbahnen allein aufgrund der vergleichsweise geringen Stromabnahmemenge schlicht nicht in der Lage gewesen sind, einen annähernd hohen Rabatt für sich zu gewinnen.

Da in der hiesigen Konstellation gerade *kein* (Neuverkehrs-) Nachlass (mehr) vorgesehen ist, verbleibt die Prüfung eines möglichen Verstoß gegen das in § 39 Abs. 1 ERegG enthaltene Diskriminierungsverbot. Gemäß § 39 Abs. 1 ERegG ist ein Betreiber der Schienenwege

verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten. Hinweises, dass das Fehlen eines Neuverkehrsnachlasses zur diskriminierenden Entgelten führen würde, vermag die Beschlusskammer indes nicht zu erkennen. Warum – wie von der Hinzugezogenen zu 8. vorgetragen – die Kosten des Wegfalls des Nachlasses durch die Hinzugezogene zu 5. leichter kompensieren seien als für neue Anbieter, erschließt sich nicht. Der Nachlass betraf gemäß der wegfallenden Regelung die „im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehre“ und nicht neue Verkehre aus Sicht des einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Mit anderen Worten: Das Potential für neu zu erschließende Verkehre war für jeden Zugangsberechtigten identisch. Nur Verkehre, welche bis dahin von keinem anderen Zugangsberechtigten bedient wurden, konnten vom Neuverkehrsnachlass profitieren. Es war deshalb auch unerheblich, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits viele Verbindungen und Verkehrsangebote im Portfolio aufwies oder neu in den Markt eingetreten ist. Eine Auswertung im Rahmen der Genehmigung des TPS 2022 – hier stand der Vorwurf im Raum, dem Konzernverbund der Antragstellerinnen zugehörige Eisenbahnverkehrsunternehmen würden durch die Regelung des nicht ausreichend ausgeprägten Neuverkehrsnachlass bevorteilt – zeigte zudem, dass sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Konzernverbund der Antragstellerinnen als auch Wettbewerber den Neuverkehrsnachlass in Anspruch genommen haben,

vgl. Beschluss vom 05.03.2021 zum TPS 2022, Gz. BK10-20-0353_E, dort S. 120 ff.

Zu überprüfen ist allerdings nicht die Frage der unterschiedlicher Betroffenheiten verschiedener Zugangsberechtigter durch *Wegfall* des Neuverkehrsnachlasses. Zu prüfen ist, ob das Entgeltsystem in der beantragten Fassung – *ohne Neuverkehrsnachlass* – den Anforderungen zur Diskriminierungsfreiheit der Entgelte und Entgeltregelungen des § 39 Abs. 1 ERegG genügt oder nicht. Hier ist allerdings nicht erkennbar, dass eine Entgeltsystem nur *mit einer Nachlassregelung für Neuverkehre* den Anforderungen zur Diskriminierungsfreiheit der Entgelte und Entgeltregelungen gemäß § 39 Abs. 1 ERegG entsprechen würde und insofern die Genehmigung zur versagen wären.

Auch wenn damit im Ergebnis kein Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorgaben erkennbar ist, ist es aus Sicht der Beschlusskammer zu begrüßen, dass die Antragstellerinnen eine erneute Evaluierung eines Neuverkehrsnachlasses auf schwach ausgelasteten Strecken zu einem späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt haben.

II.3.5.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in Ziffer 5.2.6.2 der INB 2027 beantragten Entgeltgrundsätze betreffend den Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Rechtsgrundlage ist § 38 Abs. 3 bis 5 ERegG i. V. m. § 45 ERegG .

Die folgenden Abschnitte stellen die beantragte Regelung dar (hierzu unter II.3.5.2.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen (hierzu unter II.3.5.2.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.2.3).

II.3.5.2.1 Beabsichtigte Regelung

Mit Antrag vom 01.10.2025 haben die Antragstellerinnen zunächst die vollständige Streichung der Regelung zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren vorgesehen. Die

Regelung unter Ziffer 5.2.6.2 der INB 2026 sah bislang vor, dass ein Nachlass einmalig für die Dauer von 36 Monaten ab Betriebsaufnahmen der zu fördernden Trassen gewährt wird. Der Nachlass wurde für Verkehre gewährt, die im Fahrplanjahr vor Beginn der Förderung im Segment Punkt-zu-Punkt angemeldet wurden (Basisjahr) und für nachfolgende Fahrplanjahre in einem anderen (teureren) Marktsegment des Schienenpersonenfernverkehrs angemeldet wurden. Der Nachlass betrug 20% des Trassenentgeltes im ersten Jahr, 15% im zweiten Jahr und 10% im dritten Jahr.

Die Antragstellerinnen haben die zunächst beabsichtigte Streichung der Regelung in der synoptische Darstellung der beabsichtigten Änderungen der Nutzungsbedingungen vom 01.10.2025 begründet. Dort haben die Antragstellerinnen ausgeführt, dass es seit Einführung zum TPS 2024 keine neuen Anmeldungen für den PzP Nachlass mehr geben habe und die Regelung keine Relevanz mehr habe. Die zuletzt geförderten Verkehre seien mit dem TPS 2026 abgegolten. Es gebe zudem kaum geeignete PzP-Verkehre mehr.

Mit Antwortschreiben vom 12.02.2026 zum dritten Anhörungsschreiben der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen mitgeteilt, dass es zum TPS 2026 zwischenzeitlich doch noch Anmeldungen neuer nachlassfähiger Verkehre gegeben habe und diese Verkehre seit dem Fahrplanwechsel zum Netzfahrplan 2025/2026 einen entsprechende Nachlass erhielten. Die Antragstellerinnen beabsichtigten, die zum TPS 2026 angemeldeten Verkehre für die vollen drei Jahre entsprechend der gestaffelten Nachlässe zu behandeln. Mit Schreiben vom 03.03.2026 und nochmals angepasst am 04.03.2026 haben die Antragstellerinnen eine Regelung beantragt, die für die im TPS 2026 im ersten Jahr der Rabattstaffel (20% Nachlass) befindlichen Verkehre sicherstellen soll, dass auch die Nachlässe im zweiten und dritten Jahr der Rabattstaffel gewährt werden können (15% bzw. 10%). Die Anmeldung neuer Verkehre unter dieser Rabattregelung ist ab dem TPS 2027 hingegen nicht mehr möglich.

Die beantragte Regelung ist im Folgenden (auszugsweise) dargestellt, Streichungen und Unterstreichungen dienen der Hervorhebung der Veränderungen der Regelung zum Vorjahr.

5.2.6.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren

[...]

Der Nachlass für Verkehre des Schienenpersonenfernverkehrs wird einmalig für die Dauer von 36 Monaten ab Betriebsaufnahme der zu fördernden Trasse gewährt. Findet während der Laufzeit ein Wechsel in das Segment Punkt-zu-Punkt statt, entfällt der Nachlass. Erfolgt innerhalb der Laufzeit von 36 Monaten wiederum ein Wechsel in die Segmente Basic oder Metro Tag, wird der Nachlass fortgesetzt. Die gesamte Laufzeit verlängert sich hierdurch nicht.

Im ersten Jahr beträgt die Förderung 20% des Trassenentgelts, im zweiten Jahr 15% und im dritten Jahr 10%. Der Nachlass bezieht sich auf das Trassenentgelt des für die zu fördernde Trasse gültigen Marktsegmentes. Das Mindestentgelt nach Nachlass entspricht dem Regelentgelt für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt.

~~Ausgeschlossen ist ein Verkehr, der bereits den Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1 erhält.~~

Zu den INB 2027 werden keine Neuanmeldungen mehr angenommen. Bereits unter Geltung der INB 2026 angemeldete Trassen erhalten noch bis einschließlich der INB 2028 ihren Nachlass i.H.v. 20% im Fahrplanjahr 2025/2026, 15% im Fahrplanjahr 2026/2027 und 10% im Fahrplanjahr 2027/2028.

Die Hinzugezogene zu 8. wendet sich mit Stellungnahme vom 10.11.2025 und unter Verweis auf ihre Stellungnahme vom 15.09.2025 im Konsultationsverfahren gegen die Streichung des Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Die plötzliche und ersatzlose Streichung der Regelung sei – aus identischen Gründen wie bei der Streichung des Neuverkehrsnachlasses (hierzu bereits unter II.3.5.1) – rechtswidrig. Dass die Regelung keine Relevanz habe, weil sie nicht genutzt werde, überzeuge nicht. Die Regelung sei noch relativ neu, weshalb eine geringere Nutzung stattgefunden haben könnte. Die Nachlässe für die Ausweitung bestehender Verkehre, etwa durch Taktverdichtungen, biete gerade für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen gute Möglichkeiten des Wachstums. Die beabsichtigte Streichung erfolge ohne nachvollziehbare Begründung oder Übergangsregelung. Betroffene Verkehre könnten die Nachlassstaffel nicht mehr voll durchlaufen. Ebenso bestehe die Gefahr einer mittelbaren Diskriminierung: Etablierte Betreiber mit stabilen Netzen seien weniger betroffen, während expandierende Wettbewerber überproportional belastet würden.

Die Hinzugezogene zu 17. kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2025 die vorgesehene Streichung des Rabattes zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Ähnlich wie die Abschaffung des Neuverkehrsnachlasses sende die Streichung der Rabatte ein falsches Signal. Newcomer und Wettbewerber, die neue Angebote schaffen wollten, seien auf Begleitmaßnahmen angewiesen, um das wirtschaftliche Risiko in Grenzen zu halten. Zudem werde durch die Abschaffung ein möglicher Diskriminierungsfaktor sichtbar (hierzu bereits unter II.3.5.1).

II.3.5.2.2 Rechtliche Anforderungen

§ 38 ERegG ermöglicht dem Betreiber der Schienenwege die Gewährung von Entgeltnachlässen. Die Einführung selbst liegt im Ermessen des Betreibers der Schienenwege. Gemäß § 38 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden. Der Nachlass darf gemäß § 38 Abs. 4 ERegG ausschließlich auf Entgelte gewährt werden, die für einen bestimmten Schienenweg erhoben werden. Es muss zudem gemäß § 38 Abs. 5 ERegG, in Übereinstimmung mit Art. 33 Abs. 5 Satz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, sichergestellt sein, dass die Nachlassregelung – bei Vorliegen der Voraussetzungen – in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt wird.

II.3.5.2.3 Bewertung

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in Ziffer 5.2.6.2 der INB 2027 beantragten Entgeltgrundsätze betreffend den Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Rechtsgrundlage ist § 38 Abs. 3 bis 5 ERegG.

Die beantragte Regelung stellt sicher, dass für bestehende nachlassfähige Verkehre noch die dreijährige Rabattstaffel durchlaufen werden kann (hierzu unter II.3.5.2.3.1). Der Wegfall des Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren (Ziffer 5.6.2.2 a.F. / INB 2026) für *neue Anmeldungen* ist nicht zu beanstanden. Das Bestehen eines Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze (hierzu unter II.3.5.2.3.2).

II.3.5.2.3.1 Übergangsregelung für das Auslaufen der Nachlassregelung

Die von den Antragstellerinnen in Ziffer 5.2.6.2 der INB 2027 beantragten Entgeltgrundsätze zur Übergangsregelung betreffend den Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren sind nicht zu beanstanden.

Die Regelung betrifft einen Nachlass zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste im Sinne des § 38 Abs. 3 ERegG. Die Regelung zielt darauf ab, bestehende Verkehrsangebote auf neue, höherwertige Angebote (etwa betreffend Geschwindigkeit, Angebotsfrequenz, Netzbildung) zu migrieren. Der Nachlass ist gemäß den Vorgaben des § 38 Abs. 3 ERegG auch zeitlich begrenzt, hier auf die verbleibenden beiden Netzfahrplanjahre der Rabattstaffel. Entsprechend den Anforderungen gemäß § 38 Abs. 4 ERegG ist der vom Nachlass profitierende Verkehr in Form der jeweiligen Trassen klar bestimmt und wird nur für die betroffenen Schienenwegeabschnitte gewährt. Ein Vorstoß gegen die Vorgaben gemäß § 38 Abs. 4 ERegG – die angemessene, nichtdiskriminierende und transparente Anwendung der Nachlassregelungen – ist ebenfalls nicht erkennbar. Die im Laufe des Verfahrens eingebrachte Übergangsregelung greift zudem die Einwände der Hinzugezogenen zu 8. auf, die darauf hinwies, dass Zugangsberechtigte darauf vertrauen dürften, dass eine über drei Jahre angelegte Nachlassregelung nicht ohne Übergangsregelung abgeschafft werde.

Die Höhe des gewährten Nachlasses als zu genehmigendes Entgelt (INB Ziffer 5.2.6.2 Abs. 6 und Abs. 7 Satz 2) während der verbleibenden zwei Jahre der Rabattstaffel ist nicht Teil des hiesigen Teilbeschlusses. Diese Genehmigungsentscheidung ist einem späteren

Teilbeschluss vorbehalten, da die konkrete Nachlasshöhe vom Trassenentgelt abhängig ist, über das ebenfalls zu einem späteren Verfahrenszeitpunkt entschieden wird.

II.3.5.2.3.2 Entfall der Nachlassregelung für Neuansmeldungen ab TPS 2027

Der Wegfall des Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren (Ziffer 5.6.2.2 a.F. / INB 2026) für neue Anmeldungen ist nicht zu beanstanden.

Ab dem TPS 2027 ist die neue Anmeldung für den Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren nicht mehr möglich. Das Bestehen eines Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt Verkehren ist keine notwendige Bedingung für die Genehmigungsfähigkeit der im tenorierten Umfang genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze. Wie bereits unter II.3.5.1 ausgeführt, steht die Gewährung von Nachlässen gemäß § 38 Abs. 3 ERegG im Ermessen des Betreibers der Schienenwege („Kann-Regelung“). Ein Verstoß gegen die in § 3 ERegG genannten Regulierungsziele, die zu einer Ermessensreduzierung auf Null führen würde, ist ebenfalls nicht erkennbar, hierzu ebenfalls bereits unter II.3.5.1. Auch ist nicht erkennbar, das eine Entgeltsystem nur *mit* einer Nachlassregelung für die Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren den Anforderungen zur Diskriminierungsfreiheit der Entgelte und Entgeltregelungen gemäß § 39 Abs. 1 ERegG entsprechen würde.

II.3.5.3 Entgeltnachlass bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen

Unter Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 ist analog zu den Regelungen in den INB 2026 ein Entgelt-nachlass bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen vorgesehen.

Die folgenden Abschnitte stellen die Regelung dar (hierzu unter II.3.5.3.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen (hierzu unter II.3.5.2.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.2.3).

II.3.5.3.1 Beabsichtigte Regelung

Die bestehenden Regelungen zur Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan (Abschnitt 5.6.2.1 der INB) und zur Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV (Abschnitt 5.6.2.2 der INB) wurden im TPS 2026 durch einen Entgeltnachlass bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) für Zugtrassen des SPFV und Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV (Abschnitt 5.6.2.3 der INB) ergänzt.

Zugtrassen des SPFV und Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV, die von einer Generalsanierungsmaßnahme gemäß der Anlage 5.6.2.3 der INB 2027 betroffen sind, sollen je Verkehrsart einen festgesetzten prozentualen Entgeltnachlass in Abhängigkeit von der jeweiligen Generalsanierungsmaßnahme auf das gesamte Trassenentgelt erhalten. Dies soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Für Zugtrassen des SPNV ist kein Entgeltnachlass bei Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen vorgesehen.

II.3.5.3.2 Rechtliche Anforderungen

Die rechtlichen Anforderungen für die besonderen Entgeltregelungen zur Kompensation von Trassenmehrkosten ergeben sich aus den allgemeinen Grundsätzen für die Bildung von Nutzungsentgelte nach § 39 Abs. 1 ERegG. Ein Betreiber der Schienenwege ist danach verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten. Aus § 38 ERegG ergeben sich dagegen keine rechtliche Anforderungen. Zwar lautet dessen amtliche

Überschrift „Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege“. Die in § 38 ERegG geregelten Entgeltnachlässe erfassen Sachverhalte, in denen der Betreiber der Schienenwege den Zugang leistungsseitig zu den üblichen Bedingungen gewährt. Die hier betrachtete Regelung bezieht sich dagegen auf Fälle, in denen die vereinbarte Trasse aufgrund baubedingter Laufwegsabweichungen weniger attraktiv ist.

II.3.5.3.3 Bewertung

Nach Ansicht der Beschlusskammer stellt der Nachlass eine angemessene Entgeltregelung i. S. v. § 39 Abs. 1 ERegG dar, durch den zugunsten der Zugangsberechtigten des SPfV und des SGV die geringere Attraktivität der Umleiterstrecken berücksichtigt wird.

Der Umstand, dass von dieser Regelung Zugangsberechtigte des SPNV nicht profitieren sollen, stellt keine Diskriminierung i. S. d. § 39 Abs. 1 ERegG dar. § 39 Abs. 1 ERegG verbietet eine Diskriminierung innerhalb derselben Verkehrsart, in der die Zugangsberechtigten miteinander in Wettbewerb stehen; eine verkehrsdienstübergreifende Betrachtung erfolgt im Rahmen der Prüfung des § 39 Abs. 1 ERegG grundsätzlich nicht,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20, Rn. 88 (juris).

Die Regelung des Entgeltnachlasses bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) ist auch insoweit rechtmäßig, als der Nachlass nur bei Meldung der Betroffenheit der Generalsanierungsmaßnahme gewährt wird. Ohne die Meldung fehlt der Antragstellerin die Gewissheit einer tatsächlichen Baubetroffenheit.

II.3.5.4 Änderungs- und Angebotsentgelte

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.1 und Ziffer 5.6.3.1 beabsichtigten Regelungen zu den Änderungs- und Angebotsentgelten. Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 40 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG betreffend die Änderungsentgelte und § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG betreffend die Angebotsentgelte.

Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.5.4.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen zu Maluszahlungen bei den Änderungs- und Angebotsentgelten (hierzu unter II.3.5.4.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.4.3).

II.3.5.4.1 Beabsichtigte Regelung

Ziffer 5.6.1 der INB regelt die Maluszahlungen für Trassenänderungen. Änderungen durch den Zugangsberechtigten sind nach Vertragsschluss möglich. Das Änderungsentgelt entspricht den Kosten für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen (Fahrplankosten). Diese Fahrplankosten stellen einen Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs dar.

Unter Ziffer 5.6.3.1 der INB sind die Entgelte für die Angebotserstellung für den Fall einer Nichtannahme geregelt: Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen (Fahrplankosten) sind im Trassenentgelt enthalten. Wird ein Angebot nicht angenommen, werden auch keine Trassenentgelte (oder Stornierungsentgelte) fällig. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse ein Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung in Höhe der Fahrplankosten erhoben.

Die Antragstellerinnen sehen sowohl für die „Maluszahlungen für Trassenänderungen“ als auch für das „Entgelt für die Angebotserstellung“ vor, das Maximalentgelt auf den bereits im

TPS 2026 genehmigten Deckel zu begrenzen. Dieser liegt bei maximal 1.266 EUR im SPFV, 1.142 EUR im SPNV und 1.087 EUR im SGV. Dies entspricht auch der beantragten Höhe der Deckelung beim Mindeststornierungsentsgelt (Ziffer 5.6.4.2 der INB 2026).

II.3.5.4.2 Rechtliche Anforderungen

Die rechtlichen Anforderungen an die Erhebung von Änderungsentgelten ergeben sich aus § 40 Abs. 1 ERegG. Limitierender Faktor für die Entgeltbildung ist dabei der in § 40 Abs. 1 ERegG niedergelegte Grundsatz der Angemessenheit. Denn auch im Falle einer Änderung handelt es sich nach Auffassung der Beschlusskammer um Schienenwegkapazität, „die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde“. Demgemäß bindet ein einmal angenommenes Trassenangebot Kapazität in einem bestimmten Bereich des Netzes zu einer bestimmten Zeit (spezielle Kapazität). Jede Änderung einer Trasse bewirkt damit ein Freiwerden von spezieller Kapazität (wenngleich bei einer Änderung Start- und Zielpunkt unverändert bleiben), welches es einem anderen Zugangsberechtigten ermöglicht, die an dieser Stelle freigeWORDENE Kapazität für sich in Anspruch zu nehmen.

Die rechtliche Grundlage für die Erhebung von Angebotsentgelten ergibt sich nach Auffassung der Beschlusskammern hingegen aus § 39 ERegG. Demnach sind Betreiber der Schienenwege verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten. Die Regelungen des § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 ERegG (vgl. Stornierungs- und Änderungsentgelte) sind hingegen nicht unmittelbar anwendbar. Dies ergibt sich daraus, dass letztgenannte Regelungen sich eindeutig auf die fehlende Inanspruchnahme bereits vertraglich zugewiesener Schienenwegkapazität bezieht. Das Entgelt für die Angebotserstellung wird gemäß INB Ziffer 5.6.3.1 indes nur in solchen Fällen erhoben, in denen eine vertragliche Zuweisung gerade noch nicht besteht, sondern nur das (einseitige) Angebot der Antragstellerinnen. Die Regelungen des § 39 Abs. 1 ERegG schließen über den Grundsatz der Angemessenheit jedoch auch die Möglichkeit einer beabsichtigten Anreizsetzung mit ein.

II.3.5.4.3 Bewertung

Die vorgesehenen Regelungen zum Änderungs- und Angebotsentgelt sind nicht zu beanstanden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Berücksichtigung von Anreizkomponenten auch bei Angebots- und Änderungsentgelten grundsätzlich akzeptabel. Eine Deckelung in der beantragten Höhe, die der Höhe des Deckels des Mindeststornierungsentgelts entspricht, ist nachvollziehbar.

Die dem Änderungs- und Angebotsentgelt zugrunde liegenden Fahrplankosten sind nicht zu beanstanden. Die auf Centbeträge gerundeten Fahrplankosten belaufen sich für die Segmente des SGV und des SPNV sowie das Segment „Charter/Nostalgie“ im SPFV auf 0,03 EUR/Trkm und für die Segmente des SPFV mit Ausnahme des Segments „Charter/Nostalgie“ auf 0,02 EUR/Trkm und liegen damit um gerundet 0,01 EUR/Trkm unter dem Niveau im TPS 2026.

Zu den Gründen der niedrigeren Kosten haben die Antragsstellerinnen im Rahmen ihrer Antwort auf das zweite Anhörungsschreiben vom 21.01.2026 ausgeführt. Demnach sei die Reduktion darauf zurückzuführen, dass die Fahrplan-uKZ 2021 (7,2 Cent/Trkm) im verwendeten Dreijahresschnitt nun herausgefallen und stattdessen die Fahrplan-uKZ 2024 (4,4 Cent/Trkm) hinzugekommen seien. Die niedrigeren Kosten seien auf eine Validierung der in der Ermittlung angewandten Expertenmodelle zurückzuführen. Hierbei seien der Bereich Fahrplan in

Teilaufgaben aufgegliedert worden und die meisten dieser Teilaufgaben als nicht uKZ relevant eingestuft worden.

Auch die vom Änderungsentgelt erfassten Sachverhalte sind nicht zu beanstanden. Seitens der Hinzugezogenen gab es keine Einlassungen.

II.3.5.5 Maluszahlungen bei Stornierungen und kostenfreie Stornierungen

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.4 beantragten Regelung zu Maluszahlungen für Stornierungen und zu kostenfreien Stornierungen im tenorierten Umfang. Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.5.5.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung zu kostenfreien Stornierungen (hierzu unter II.3.5.5.2 und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.5.3).

II.3.5.5.1 Beabsichtigte Regelung

Die beantragte Regelung für Maluszahlungen bei Stornierungen und für kostenfreie Stornierungen findet sich in Ziffer 5.6.4 der INB 2027. Ziffer 5.6.4 der INB 2027 ist unter Zugrundelegung der Antragsänderungen vom 21.01.2026 wie folgt beantragt:

INB Ziffer 5.6.4 Maluszahlungen für Stornierungen

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung.

- Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1).
- Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2).
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs.

Diese Regelungen gelten nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.

Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen.

Wird ein stornierter Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgenden Voraussetzungen:

- Der betroffene stornierte Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet.
- Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU/denselben ZB durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider jeweiligen Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet.

II.3.5.5.2 Rechtliche Anforderungen

Die rechtlichen Anforderungen für die Erhebung von Stornierungsentgelten ergeben sich aus § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG. Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Nach dem Folgesatz ist das

Entgelt insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Damit geben § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG vor, dass ein Nichtnutzungsentgelt angemessen sein muss. Nach der Rechtsprechung des BVerwG muss das Nichtnutzungsentgelt als angemessenes Entgelt geeignet sein, die nationalen und unionsrechtlichen Regulierungsziele zu realisieren, sowie das Zugangsrecht möglichst gut zu gewährleisten, ohne Zugangsberechtigte oder den Betreiber der Schienenwege zu benachteiligen. Die Prüfung der Angemessenheit kann sich an zivilrechtlichen Regelungen und Wertungen orientieren, soweit diese auf das Eisenbahnregulierungsrecht übertragbar sind und die Besonderheiten der Trassennutzung im Eisenbahnverkehr beachten. Die Aspekte der Anreizsetzung und der Angemessenheit sind miteinander in einen Ausgleich zu bringen, der den Zweck des Nichtnutzungsentgelts wahre, die Zugangsberechtigten zu einer sorgfältigen Trassenbestellung und -nutzung anzuhalten,

näher dazu BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10.20, Rn. 73 (juris).

§ 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG gibt zudem vor, dass das Nichtnutzungsentgelt allein im Fall tatsächlich angebotener, aber nicht in Anspruch genommener Schienenwegkapazität verlangt werden kann; bei ausbleibender Leistung des Betreibers der Schienenwege ist die Erhebung eines Nichtnutzungsentgelts nicht statthaft,

vgl. Beschluss vom 24.11.2024, Gz. BK10-23-0213_E, S. 18.

II.3.5.5.3 Bewertung

Nach diesen Maßstäben ist die beantragte Regelung zu Maluszahlungen bei Stornierungen und kostenfreien Stornierungen allein im tenorierten Umfang zu genehmigen. Die beantragte Regelung genügt den Anforderungen aus § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG im Hinblick auf grenzüberschreitende Trassen sowie auf Umlauftrassen nicht vollumfänglich.

Die beantragte Fassung verstößt zum einen insoweit gegen § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG, als danach Stornierungen wegen nicht nur unerheblichen Einschränkungen außerhalb des Geltungsbereichs der INB der Antragstellerinnen auch dann nicht entgeltfrei sind, wenn die stornierte Trasse den unter Ziffer 4.2.4 der INB 2027 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs („Pre-Arranged Paths“) bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1 der INB 2027). Die Beschlusskammer hält insoweit an ihrer im ersten Teilbeschluss zum TPS 2026 dargelegten Auffassung fest,

vgl. Beschluss vom 26.03.2025, Gz. BK10-23-0400_E, S.35 f.

Die ausgesprochene Teilgenehmigung stellt sich im Hinblick auf Einschränkungen außerhalb des Geltungsbereichs der INB der Antragstellerinnen bei internationalen harmonisierten Trassen und PaP-Trassen als ein Minus dar,

vgl. Beschluss vom 26.03.2025, Gz. BK10-23-0400_E, S.36.

Zum anderen verstößt die beantragte Fassung gegen § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG in Bezug auf Trassen, deren Zulauftrassen von höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, betroffen sind. Die Stornierung solcher Trassen muss nach dem Verständnis der Beschlusskammer des Angemessenheitsgebots in § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG grundsätzlich kostenfrei möglich sein. Eine Bepreisung solcher „Umlauftrassen“ entfaltet keine Anreize für die effiziente Nutzung der

Schienenwegkapazität. Ein Zugangsberechtigter kann bei Trassenbestellung die genannten externen Umstände nicht kennen, die ihn am Gebrauch einer Trasse und einer daran anknüpfenden Trasse hindern werden, und sein Bestellverhalten danach ausrichten. Die Pflicht zur Leistung eines Stornierungsentgelts für die Umlauftrassen widerspräche zudem den Interessen der Zugangsberechtigten in den Fällen, in denen der Nutzung der Zulauftrasse höhere Gewalt, behördliche Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, entgegenstehen.

Die zivilrechtliche Wertung in § 537 Abs. 1 Satz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) spricht ebenfalls dafür, dass Umlauftrassen in den genannten Konstellationen kostenfrei storniert werden können. Nach § 537 Abs. 1 Satz 1 BGB wird der Mieter von der Entrichtung der Miete nicht dadurch befreit, dass er durch einen in seiner Person liegenden Grund an der Ausübung seines Gebrauchsrechts gehindert wird. Diesbezüglich ist anerkannt, dass die Verpflichtung des Mieters zur Mietzahlung dann entfällt, wenn die Gebrauchshinderung auf aus dem Risikobereich des Vermieters resultierenden Umständen beruht,

vgl. *Lützenkirchen/Selk* in: Erman BGB, Kommentar, 17. Auflage 2023, § 537 BGB, Rn. 6.

Bezogen auf die hier betrachtete Regelung wäre dies jedenfalls der Fall, wenn ein Zugangsberechtigter eine Folgetrasse wegen einer Einschränkung, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammt, nicht nutzen kann.

Die beantragte Regelung stellt die Stornierung von Umlauftrassen, die von aus Sicht von Zugangsberechtigten externen Störungen betroffen sind, nicht in gebotenum Umfang kostenfrei. Die Möglichkeit zur kostenfreien Stornierung von Umlauftrassen soll nur bestehen, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU/denselben Zugangsberechtigten durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet. Die Definition schränkt die erfassten Umläufe unzulässigerweise u. a. auf eine direkte Folgetrasse ein. Dreiecksverkehre werden so beispielsweise nicht vollständig abgebildet. Die Hinzugezogene zu 4. hat insofern darauf hingewiesen, dass ein Umlauf auch aus einem Dreiecksverkehr bestehen könne, wenn ein Wagenpark nach einem Lastlauf von A nach B zu einem Ort für die Wiederbeladung C verkehre und von dort zum Startpunkt A zurückkehre. Dieser Vortrag ist für die Beschlusskammer nachvollziehbar. Auch in zeitlicher Hinsicht schränkt die beantragte Fassung die erfassten Umlaufbeziehungen zu sehr ein. Insofern sieht die beantragte Fassung vor, dass sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheiden dürfe. Sollte der Startzeitpunkt der Hinleistung gegen Ende eines Verkehrstags liegen, dürfen sich die Startzeitpunkte beider Trassen um gut 24 Stunden unterscheiden. Dies ist nach Auffassung der Beschlusskammer zu knapp bemessen. Angenommen, die planerische Fahrzeit der Hinleistung läge bei acht Stunden, verblieben im SGV für die Ent- und Beladung rund 16 Stunden. Die Hinzugezogene zu 4. hat insofern darauf hingewiesen, dass auch im Verkehr innerhalb Deutschlands geplante Ent- und Beladezeiten mehr als 24 Stunden betragen könnten. Auch dieser Vortrag der Hinzugezogenen zu 4. ist für die Beschlusskammer nachvollziehbar. Die Vorgabe, dass Trassen durch dasselbe EVU/ denselben Zugangsberechtigten durchgeführt werden müssen, erscheint ebenfalls nicht geeignet, Umlaufbeziehungen zu bestimmen. In der Regel dürfte ein Umlauf eine planerische Verknüpfung mehrerer Trassen eines EVU oder Zugangsberechtigten darstellen. Allerdings können auch mehrere Zugangsberechtigte ihre Verkehre so aufeinander abstimmen, dass die Trassen in einer Umlaufbeziehung zueinander stehen, die es als unangemessen erschienen ließe, wenn die Stornierung einer Trasse wegen der Betroffenheit einer anderen Trasse von höherer Gewalt, behördlichen

Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, kostenpflichtig wäre. Im Übrigen besteht nach Ansicht der Beschlusskammer zwischen den einzelnen Bestandteilen der Definition der Umlaufbeziehung ein innerer Zusammenhang. Erst aus ihrer Gesamtschau ergibt sich, in Bezug auf welche Umlauftrassen die Antragstellerinnen Zugangsberechtigte eine kostenfreie Stornierung ermöglichen wollen.

Die Begründung der Antragstellerinnen für die von ihnen gewählte Definition der erfassten Umlaufbeziehungen vermag die Beschlusskammer nicht zu überzeugen. Die Antragstellerinnen haben insoweit vorgetragen, sie sähen es in der unternehmerischen Verantwortung eines jeden EVU auf Störungen angemessen zu reagieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um nach Beendigung einer Störung wieder in den Regellauf zurückzukehren. Die Argumentation trägt grundsätzlich bezüglich der zeitlichen Zuordnung von Primärkodierungen im Rahmen des Anreizsystems, wie sie zurzeit in Abschnitt 4 Abs. 9 der Richtlinie 420.9001 der INB 2026 (Anlage 5.7.2.1 der INB) festgehalten ist. Eine Verantwortung eines EVU, um nach Beendigung einer Störung wieder in den Regellauf zurückzukehren, ist insoweit der Anlage 7 Nr. 2 lit. d) zum ERegG zu entnehmen. § 40 Abs. 1 ERegG adressiert dagegen die Verantwortung der Zugangsberechtigten in Bezug auf ein kapazitätsschonendes Bestellverhalten. Diese wird durch Stornierungen von Umlauftrassen nicht in Frage gestellt.

Dagegen erweist sich die Vorgabe zur Meldung der Umlaufbeziehung im Rechnungsbahnhof der Antragstellerin als rechtmäßig. Sie versetzt die Antragstellerinnen in die Lage zu überprüfen, ob ein Umlauf i. S. v. Ziffer 5.6.4 Satz 5 von höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, betroffen sind. Zwar geben Zugangsberechtigte die Umlaufbeziehungen vielfach im Rahmen der Trassenbestellung an. Allerdings kann beispielsweise der tatsächliche Fahrzeugeinsatz abweichen. Der Fahrzeugeinsatz ist den Antragstellerinnen nicht stets bekannt, und sie sind auch nicht gehalten, diesen zu ermitteln. Im Übrigen gehen mit der Vorgabe zur Meldung der Umlaufbeziehung im Rechnungsbahnhof der Antragstellerin für die Zugangsberechtigten allein vergleichsweise geringfügigen Belastungen einher.

Die ausgesprochene Teilgenehmigung stellt sich auch im Hinblick auf die von der Möglichkeit einer kostenfreien Stornierung erfassten Umlauftrassen als ein Minus dar. Aus der Teilgenehmigung folgt, dass Zugangsberechtigte Umlauftrassen in größerem Umfang kostenfrei stornieren können und die Antragstellerinnen in weniger Fällen Stornierungsentgelte vereinnahmen.

II.3.5.6 Mindeststornierungsentgelt

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen beantragten Regelungen zum Mindeststornierungsentgelt in Ziffer 5.6.4.2 der INB 2027. Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.5.6.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung des Mindeststornierungsentgeltes (hierzu unter II.3.5.6.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.6.3).

II.3.5.6.1 Beabsichtigte Regelung

Die beabsichtigten Regelungen zum Mindeststornierungsentgelt finden sich in Ziffer 5.6.4.2 der INB 2027. Dort ist geregelt, dass zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres das (gedeckelte) Mindeststornierungsentgelt anfällt und ab diesem Zeitpunkt das (höhere) Regelstornierungsentgelt.

Die Regelungen sind unverändert gegenüber dem TPS 2026, TPS 2025 und TPS 2024, stellen jedoch im Vergleich zu denen im TPS 2023 eine Verschärfung dar. Um zum günstigeren Mindeststornierungsentgelt stornieren zu können, muss deutlich früher als noch auf Grundlage der Regelungen des TPS 2023 storniert werden (30.11. vor Beginn der NFP statt einen Monat vor Fahrt).

II.3.5.6.2 Rechtliche Anforderungen

Die rechtlichen Anforderungen für die Erhebung von Stornierungsentgelten ergeben sich aus § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG. Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Nach dem Folgesatz ist das Entgelt insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Hinsichtlich der von der Rechtsprechung vorgenommenen Auslegung dieser Vorgaben wird auf II.3.5.5.2 verwiesen.

II.3.5.6.3 Bewertung

Die Beschlusskammer hält die bereits zum TPS 2024 eingeführten Regelungen bezüglich des Zusammenspiels von Mindest- und Regelstornierungsentgelt für eisenbahnrechtskonform.

Hintergrund der Änderung zum TPS 2024 war die Beobachtung, dass die Stornierungsquoten bis zum TPS 2023 relativ hoch waren. Insoweit stand infrage, ob die Stornierungsregelungen die Zugangsberechtigten hinreichend zu einer sorgfältigen Trassenbestellung und -nutzung angehalten haben. Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die Regelungen der Antragstellerinnen zum Mindeststornierungsentgelt mit den gesetzlichen Anforderungen vereinbar. Es ist unbestritten, dass sich Stornierungen nicht gänzlich vermeiden lassen. Es sollte aber eine möglichst frühe Stornierung angereizt werden, um die Wiederverwertbarkeit der Trassen zu ermöglichen. Gleichzeitig sollte aber hinreichend Zeit bestehen, damit die Zugangsberechtigten eine Stornierungsnotwendigkeit prüfen können.

Die Hinzugezogenen haben sich im Rahmen dieses Verfahrens nicht zum Mindeststornierungsentgelt geäußert.

II.3.5.7 Stornierungsentgelte nach Streitbelegungs- und Höchstpreisverfahren

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen beantragte Regelung zum Stornierungsentgelt nach Streitbelegungs- bzw. Höchstpreisverfahren in Ziffern 5.6.4.3 der INB 2027. Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.5.7.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen (hierzu unter II.3.5.7.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.5.7.3).

II.3.5.7.1 Beabsichtigte Regelung

Die in Ziffern 5.6.4.3 beantragten Regelungen der INB 2027 sehen ein gesondertes Entgelt für die Stornierung von Trassen vor, welche durch das Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren zugewiesen wurden.

Bei „regulären“ Stornierungen wird bei einem frühen Stornierungszeitpunkt bis zum 30.11. eines Jahres für Trassen der folgenden NFP gemäß Ziffer 5.6.4.2 der INB 2027 nur das

(geringere) Mindeststornierungsentsgelt fällig. Bei Stornierungen nach diesem Stichtag wird gemäß Ziffer 5.6.4.1 INB ein (höheres) Regelstornierungsentsgelt fällig.

Anders als bei den „regulären“ Stornierungen verhält es sich gemäß der beantragten INB Ziffer 5.6.4.3 jedoch bei Stornierungen von Trassen, welche im Streitbeilegungsverfahren oder im Höchstpreisverfahren (INB Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11) zugewiesen wurden. Die – zum TPS 2025 unveränderte Regelung – ist wie im Folgenden aufgeführt gefasst:

INB Ziffer 5.6.4.3 Stornierungsentsgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren

Für alle Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11 zugewiesen wurden und welche zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres storniert werden, beträgt das Stornierungsentsgelt 2.532 € im SPFV, 2.284 € im SPNV und 2.174 € im SGV.

Im Ergebnis können im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gewonnene Trassen gemäß den beantragten Regelungen zum doppelten Entgelt des für das Angebots-, Änderungs- und Mindeststornierungsentsgeltes geltenden Höchstdeckels storniert werden.

Seitens der Hinzugezogenen sind keine Einwände gegen diese Regelung erhoben worden.

II.3.5.7.2 Rechtliche Anforderungen

Die rechtlichen Anforderungen für die Erhebung von Stornierungsentsgelten ergeben sich aus § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG. Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Nach dem Folgesatz ist das Entgelt insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft.

II.3.5.7.3 Bewertung

Bei der genehmigten Regelung ist zu berücksichtigen, dass es sich hier nicht um einen sogenannten „Deckel“ handelt, sondern um ein fixes Stornierungsentsgelt. Dies könnte in Ausnahmefällen – etwa bei Anmeldung von Einzeltrassen zum Netzfahrplan – dazu führen, dass die vorgesehene Tarifierung gegenüber dem kilometerabhängigen Mindeststornierungsentsgelt deutlich erhöht ist. Andererseits ist davon auszugehen, dass diese Fälle zum einen selten vorkommen und zum anderen davon auszugehen ist, dass die konkreten Aufwendungen der Antragstellerinnen der Netzfahrplanerstellung bei von Konflikten betroffenen Trassen deutlich höher als üblich sein dürften. Sie kann unverändert genehmigt werden, zumal auch seitens der Hinzugezogenen keine Einwände gegen diese im TPS 2025 neu eingeführte Regelung erhoben wurden.

II.3.5.8 Sonstige Entgeltregelungen

Nicht zu beanstanden sind die Entgelte und Entgeltgrundsätze betreffend die Fahrten außerhalb von Streckenöffnungszeiten (Ziffer 5.2.6.1 der INB), betreffend die Minderung auf Verlangen (Ziffer 5.6.5.1.2 der INB), betreffend die Kompensation von Trassenmehrkosten wegen

baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan(Ziffer 5.6.2.1 der INB), betreffend Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV (Ziffer 5.6.2.2 der INB) sowie, soweit der Genehmigung unterliegend, Entgeltregelungen betreffend Schienenersatzverkehr (Ziffer 5.6.6 der INB) und Busnotverkehre (Ziffer 5.6.7 der INB).

Zur Regelung zur Minderung auf Verlangen: Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die Regelung zur Minderung auf Verlangen in Ziffer 5.6.5.1.2 der INB inhaltlich unverändert fortzuführen. Die Antragstellerinnen hatten die Regelung im Verfahren zum TPS 2024 (BK10-23-0354-E) mit Blick auf die Urteile vom VG Köln (Az. 18 K 3108/17) und vom BVerwG (Az. 6 C 10.20) erstmals seit dem TPS 2018 (B10-16-0008_E) wieder so vorgelegt, wie es ihrer Rechtsauffassung entspricht. Die Beschlusskammer hatte die Regelung zum TPS 2018 nur in geänderter Form genehmigt. Hiergegen hatten die Antragstellerinnen zwar Klage beim VG Köln eingelegt, in den Folgejahren aber dennoch so beantragt, wie es der Rechtsauffassung der Bundesnetzagentur im TPS 2018 entsprach. Das VG Köln hatte schließlich im Sinne der Antragstellerinnen entschieden,

vgl. VG Köln, Urteil vom 10.07.2020, Az. 18 K 3108/17,

und der von der Bundesnetzagentur eingelegten Revision zum BVerwG blieb der Erfolg versagt,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10.20, Rn. 53 ff., 65 ff.

Die vorgelegte Regelung ist genehmigungsfähig und entspricht insbesondere den Vorgaben des § 39 Abs. 1 ERegG. Eine ausführliche Würdigung und Bewertung der Regelung zur Minderung auf Verlangen erfolgte für das TPS 2024 (BK10-23-0354_E).

II.3.6 Darlegung der Entgeltgrundsätze

Die von den Antragstellerinnen vorgenommene Darlegung der Entgeltgrundsätze ist genehmigungsfähig.

Gemäß § 45 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung zu erteilen, soweit die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG entsprechen. Danach müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt muss hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zum ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden, enthalten. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 ERegG sowohl in Bezug auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

Die vorgelegten INB 2027 der Antragstellerinnen enthalten einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten – soweit hier bereits Gegenstand der Teilgenehmigung – und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zu den §§ 10 bis 14 ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden (Zusatz- und Nebenleistungen). Es ist nach Einschätzung der Beschlusskammer im Einzelnen aufgeführt, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 ERegG sowohl in Bezug auf Kosten

als auch auf Entgelte – soweit hier bereits Gegenstand der Teilgenehmigung – angewandt werden.

Die INB 2027 der Antragstellerinnen enthalten – anders als bis zum TPS 2024 (hier unter Ziffer 5.8.4 der NBN 2024) – keine Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen. Mit Schreiben vom 13.01.2026 hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen zu den Gründen des Wegfalls der Ziffer angehört. Die Antragstellerinnen haben hierzu mit Schreiben vom 21.01.2026 dargelegt, dass angesichts der aktuellen Planungsunsicherheiten, die sich aus der angekündigten Trassenpreisreform des Bundesministeriums für Verkehr ergäben, keine Aussagen hinsichtlich der Preissteigerungen der nächsten Jahre treffen ließen. Die Antragstellerinnen hätten gleichsam ein großes Interesse daran, Planbarkeit der Trassenpreisentwicklung zu erreichen. Da sich der Reformprozess am Anfang befinde, ließe sich jedoch keine Aussage über die erwartete Entwicklung treffen. Sollte ein Entwicklung erkennbar werden, würden die Antragstellerinnen eine Neuaufnahme des Abschnitts 5.8.4 der INB beantragen.

Die Ausführungen der Antragstellerinnen sind aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass mit Blick auf jene Unsicherheiten im hiesigen Verfahrensschritt nur eine Teilgenehmigung erfolgt und die in Anlage 5.3 der INB 2027 aufgeführten Trassenentgelte gerade noch nicht Teil der hiesigen Teilgenehmigung sind.

Die Voraussetzungen von § 46 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG zur Darlegung der Entgeltgrundsätze in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (INB der Antragstellerinnen) sind mithin erfüllt.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Krick

Kirchhartz