



BK10-23-0400\_E

## Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund der Anträge

der DB InfraGO AG, Adam-Riese-Str. 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 06.10.2023, zuletzt geändert am 12.03.2024, zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes der Betreiber der Schienenwege mit Wirkung ab dem 15.12.2024 (TPS 2025),

Hinzugezogene:

1. BeNEX GmbH, Burchardstraße 21, 20095 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Wilmersdorfer Straße 50/51, 10627 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

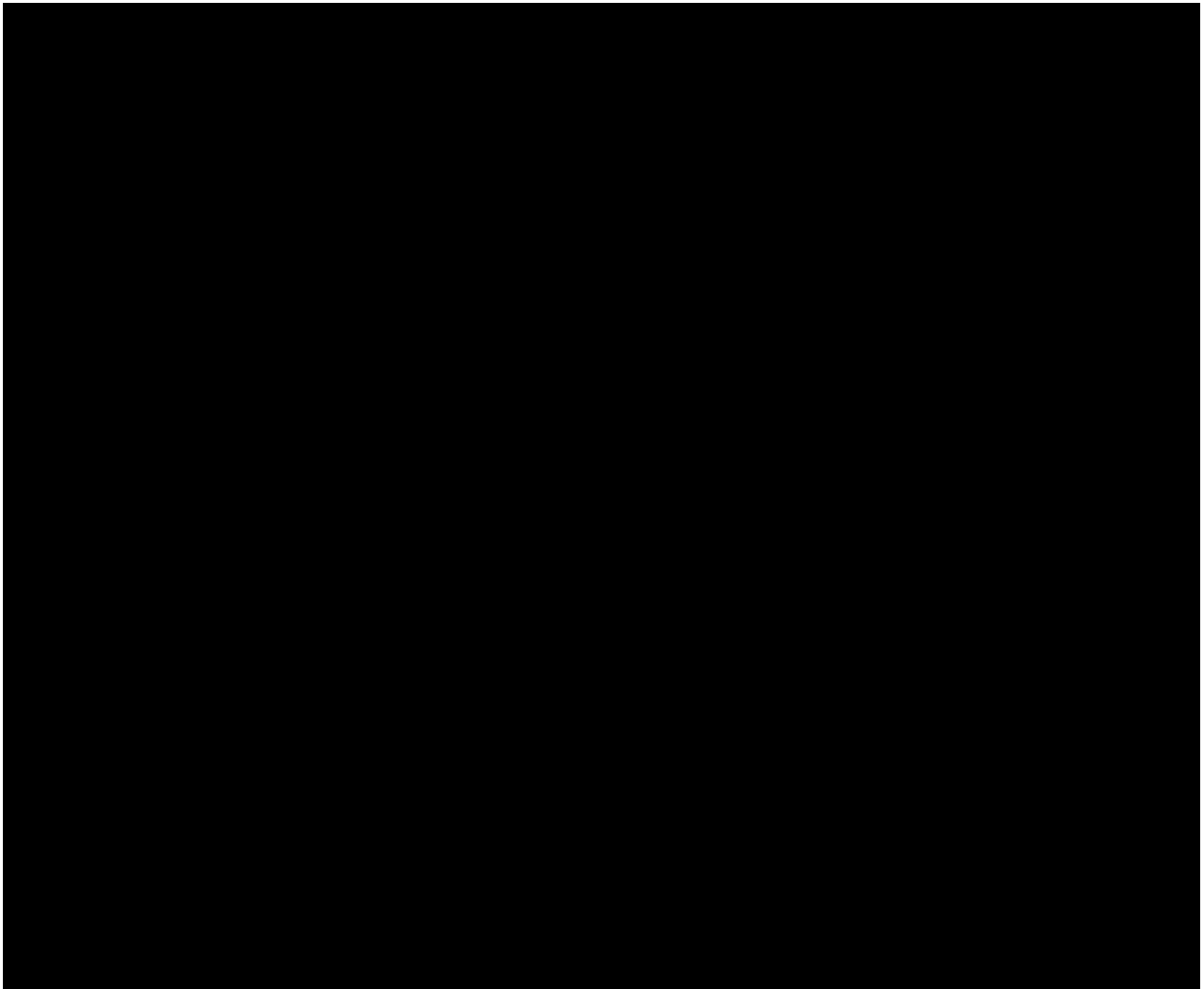
3. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
4. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
5. DB Regio AG, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
6. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Bahnhofstraße 67, 27404 Zeven, vertreten durch die Geschäftsführung,
7. FlixTrain GmbH, Friedenheimer Brücke 16, 80639 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
8. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Schmidtstedter Straße 34, 99084 Erfurt, dieses vertreten durch den Präsidenten,
9. Go.Rheinland GmbH, Deutzer Allee 4, 50679 Köln, vertreten durch die Geschäftsführung,
10. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden, vertreten durch die Geschäftsführung,
11. SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstraße 1a+b, 47051 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
12. KombiRail Europe B.V., Oudelandseweg 33, 3194 AR Hoogvliet – Rotterdam, Königreich der Niederlande, vertreten durch die Geschäftsführung,
13. KombiRail Europe GmbH, Alte Ruhrorter Straße 11, 47119 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
14. Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, Kastenbauerstraße 2, 81677 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
15. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
16. Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
17. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
18. ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Bahnhof 1, 19370 Parchim, vertreten durch die Geschäftsführung,
19. Rail Cargo Austria AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Republik Österreich, vertreten durch den Vorstand,
20. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
21. RTB CARGO GmbH, Kasinostraße 15, 52066 Aachen, vertreten durch die Geschäftsführung,
22. VIAS GmbH, Stroofstraße 27, 65933 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,

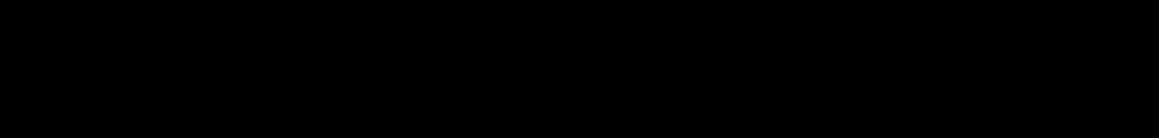
23. SNCF Voyages Deutschland GmbH, Georgenstraße 22, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
24. Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin, diese vertreten durch den Senator,
25. Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam, dieses vertreten durch den Minister,
26. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,
27. VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, Schloßstraße 37, 19053 Schwerin, vertreten durch die Geschäftsführung,
28. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen, vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin zu 2.:

Antragstellerin zu 1.





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

auf die mündliche Verhandlung vom 17.01.2024

am 22.03.2024

beschlossen:

1. Unter teilweise, nämlich den Zeitraum vom 15.12.2024 bis zum 31.12.2024 betreffenden Widerruf der im Verfahren BK10-23-0061\_E am 28.09.2023 erteilten Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. werden die aus der Anlage 1 zu diesem Beschluss ersichtlichen Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 jeweils gemäß Hilfsantrag II vom 12.03.2024 genehmigt.
2. Die von den Antragstellerinnen gemäß Anlage 1 zum Genehmigungsantrag beantragten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 genehmigt, allerdings mit folgenden Änderungen:

In Ziffer 5.6.4 der Nutzungsbedingungen wird der folgende Satz gestrichen:  
„Dies gilt nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die technischen Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.“ (Darstellung der Streichung nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

#### **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 technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung. ~~Dies gilt nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die technischen Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.~~

3. Die Kostenunterdeckung bei der Antragstellerin zu 2. wird zugelassen.
4. Die Genehmigung nach Tenorziffer 1. steht unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall, dass die Bundesrepublik Deutschland die Antragstellerin zu 1. und/oder die Antragstellerin zu 2. während des Genehmigungszeitraums des TPS 2025 mit Zuwendungen fördert, die in der Obergrenze der Gesamtkosten berücksichtigte Kosten betreffen, und dass die Antragstellerin zu 1. bzw. die Antragstellerin zu 2. gegenüber der Beschlusskammer Eisenbahn der Bundesnetzagentur die entsprechenden Zuwendungen an sie schriftlich bestätigt.
5. Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	6
I. Sachverhalt.....	10
II. Gründe .....	21
II.1 Zuständigkeit und Verfahren .....	21
II.2 Genehmigungspflichtigkeit .....	23
II.3 Genehmigungsfähigkeit .....	23
II.3.1 Zulässige Genehmigungsanträge.....	24
II.3.1.1 Wahrung der Antragsfrist und der Formvorgaben.....	24
II.3.1.2 Zulässige Antragsänderung.....	25
II.3.1.3 Zulässige Unterteilung in Haupt- und Hilfsantrag.....	29
II.3.2 Maßgeblicher Antrag .....	30
II.3.3 Segmente und Entgeltbildung im SPNV .....	33
II.3.3.1 Segmente im SPNV .....	35
II.3.3.2 Entgeltbildung Lasttrassen mit Bahnsteignutzung im SPNV .....	35
II.3.3.2.1 Dynamisierungsrate im SPNV .....	35
II.3.3.2.2 Integration der Bahnsteige ins MZP bei der Antragstellerin zu 1. ....	36
II.3.3.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV.....	38
II.3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV .....	38
II.3.4.1 Marktsegmente im SPFV.....	39
II.3.4.1.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente .....	39
II.3.4.1.2 SPFV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags .....	41
II.3.4.1.3 Segment „Punkt-zu-Punkt“ .....	42
II.3.4.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV .....	43
II.3.4.3 Vollkostenaufschläge im SPFV.....	46
II.3.4.3.1 Aufschläge unter Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit .....	46
II.3.4.3.2 Marktausschlusstest.....	53
II.3.5 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV .....	56
II.3.5.1 Marktsegmente im SGV .....	57
II.3.5.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV .....	59
II.3.5.3 Vollkostenaufschläge im SGV .....	60
II.3.5.3.1 Aufschläge unter Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit .....	60
II.3.5.3.2 Marktausschlusstest.....	63
II.3.6 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte .....	63
II.3.6.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge .....	64
II.3.6.2 Keine Unangemessenheit gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV .....	66

II.3.6.2.1	Kein unzulässiger Preissprung .....	67
II.3.6.2.1.1	Preissprung als mögliches Indiz für Missbrauch einer marktbeherrschende Stellung .....	67
II.3.6.2.1.2	Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung .....	68
II.3.6.2.1.3	Bewertung .....	68
II.3.6.2.2	Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere (PKS) .....	70
II.3.6.2.2.1	Definition der PKS .....	70
II.3.6.2.2.2	Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung .....	71
II.3.6.2.2.3	Entflechtungs- und Entgeltregelungen als wirksamer Schutz.....	71
II.3.6.2.2.4	Keine Anzeichen für das Vorliegen einer PKS im SGV und SPFV ..	71
II.3.6.2.2.4.1	Keine Anzeichen für PKS im SGV .....	71
II.3.6.2.2.4.2	Keine Anzeichen für PKS im SPFV .....	73
II.3.6.2.3	Zum Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs im SGV .....	75
II.3.6.2.3.1	Definition des Ausbeutungsmissbrauchs .....	75
II.3.6.2.3.2	Keine eigenständige Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung .....	75
II.3.6.3	Förderung SGV und SPFV .....	76
II.3.7	Weitere Entgeltkomponenten .....	77
II.3.7.1	Änderungs- und Angebotsentgelte .....	77
II.3.7.1.1	Beabsichtigte Regelung .....	77
II.3.7.1.2	Rechtliche Anforderungen.....	79
II.3.7.1.3	Bewertung.....	79
II.3.7.2	Verspätete Züge und 20-Stunden-Regelung .....	80
II.3.7.2.1	Beabsichtigte Regelung .....	80
II.3.7.2.2	Rechtliche Anforderungen.....	80
II.3.7.2.3	Bewertung.....	80
II.3.7.3	Kostenfreie Stornierungen.....	81
II.3.7.3.1	Beabsichtigte Regelung .....	81
II.3.7.3.2	Rechtliche Anforderungen.....	82
II.3.7.3.3	Bewertung.....	82
II.3.7.4	Mindeststornierungsentgelt und Regelstornierungsentgelt .....	82
II.3.7.4.1	Beabsichtigte Regelung .....	83
II.3.7.4.2	Rechtliche Anforderungen.....	83
II.3.7.4.3	Bewertung.....	83
II.3.7.5	Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren .....	84
II.3.7.5.1	Beabsichtigte Regelung .....	84
II.3.7.5.2	Rechtliche Anforderungen.....	85
II.3.7.5.3	Bewertung.....	85
II.3.7.6	Kapazitätsbereitstellungsentgelt .....	86

II.3.7.6.1	Beabsichtigte Regelung .....	86
II.3.7.6.2	Rechtliche Anforderungen.....	90
II.3.7.6.3	Bewertung.....	91
II.3.7.7	Leistungsabhängige Entgelte .....	94
II.3.7.7.1	Sachverhalt und beabsichtigte Regelung .....	94
II.3.7.7.2	Rechtliche Anforderungen.....	96
II.3.7.7.3	Bewertung.....	97
II.3.7.7.3.1	Genehmigungsfähigkeit des Anreizsystems im SPV.....	97
II.3.7.7.3.1.1	Regelungen des Anreizsystems im Hinblick auf die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung .....	97
II.3.7.7.3.1.2	Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren .....	97
II.3.7.7.3.2	Genehmigungsfähigkeit des Anreizsystems im SGV .....	98
II.3.7.7.3.2.1	Regelungen des Anreizsystems im Hinblick auf die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung .....	98
II.3.7.7.3.2.2	Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren .....	99
II.3.7.7.3.3	Anreizsystem Personenbahnsteige .....	99
II.3.7.8	Sonstige Entgeltregelungen .....	99
II.3.8	Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten.....	101
II.3.9	Einhaltung der Kostendeckungspflicht.....	106
II.3.9.1	Antragstellerin zu 1.....	106
II.3.9.2	Antragstellerin zu 2.....	109
II.3.10	Darlegung der Entgeltgrundsätze .....	110
II.3.11	Widerruf einer entgegenstehenden Genehmigung .....	111
II.3.11.1	Anwendbarkeit der Rechtsgrundlage.....	111
II.3.11.2	Tatbestand .....	112
II.3.11.2.1	Belastende Wirkung der Entgeltgenehmigung für die Antragstellerin zu 1. ....	112
II.3.11.2.2	Fehlende Hinderungsgründe für einen Widerruf.....	112
II.3.11.3	Ermessensreduzierung auf Null.....	112
II.3.11.4	Mit Wirkung für die Zukunft.....	114
II.3.12	Widerrufsvorbehalt .....	114
Gebührenhinweis	.....	114
Rechtsbehelfsbelehrung	.....	115
Anlage 1 – Genehmigte Entgelte	.....	116
a) DB InfraGO AG.....		116
b) DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.....		126



## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag .....	12
Tabelle 2 – Anlagen zum Genehmigungsantrag vom 03.01.2024.....	15
Tabelle 3 – Anlagen zum Genehmigungsantrag vom 12.03.2024.....	18
Tabelle 4 – Beantragte und genehmigte Entgelte SPNV [EUR/Trkm].....	34
Tabelle 5 – Abweichende Entgelte Antragstellerin zu 2. [EUR/Trkm].....	34
Tabelle 6 – Beantragte und genehmigte Entgelte 2025 im SPFV [€/Trkm] .....	39
Tabelle 7 – uKZ Schienenwege und Bahnsteige im SPFV [€/Trkm] .....	43
Tabelle 8 – uKZ Schienenwege (ohne Bahnsteige) SPFV TPS 2025 / TPS 2024 [€/Trkm]...	44
Tabelle 9 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm] .....	46
Tabelle 10 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SGV [€/Trkm] .....	57
Tabelle 11 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ) im SGV [€/Trkm] .....	59
Tabelle 12 – uKZ im SGV TPS 2024 / Antrag TPS 2025 [€/Trkm] .....	60
Tabelle 13 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm] .....	60
Tabelle 14 – Relative Preisaufschläge und umgekehrte Preiselastizitäten.....	65
Tabelle 15 – Wettbewerbsentwicklung SGV .....	72
Tabelle 16 – Gewinnmargenentwicklung (ROCE) DB Fernverkehr.....	74
Tabelle 17 – Referenzerlösübersicht Hilfsantrag II der Antragstellerin zu 1. ....	103
Tabelle 18 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß Darlegung Antragstellerin zu 1. ....	103
Tabelle 19 – Referenzerlösübersicht Hilfsantrag II der Antragstellerin zu 2. ....	104
Tabelle 20 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß Darlegung Antragstellerin zu 2. ....	104
Tabelle 21 – Referenzerlösübersicht Genehmigung BK Antragstellerin zu 1. ....	105
Tabelle 22 – Referenzerlösübersicht Genehmigung BK Antragstellerin zu 2. ....	106

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung .....	11
--	----

## I. Sachverhalt

Die Antragstellerin zu 1. ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG (DB AG). Die DB AG ist 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 in der Bundesrepublik Deutschland.

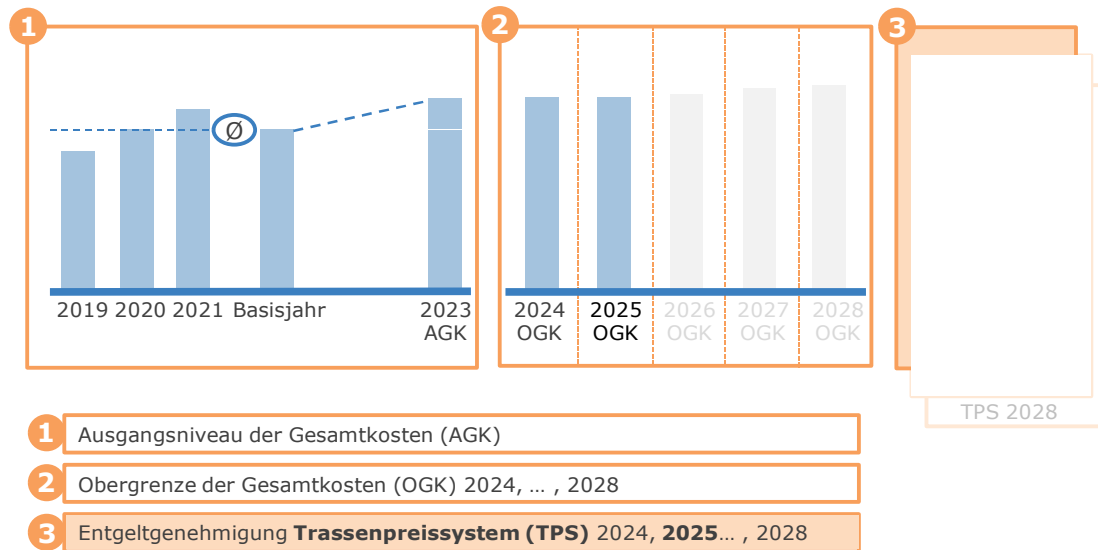
Die Antragstellerinnen betreiben zudem an ihrem Schienennetz gelegene Personenbahnsteige. Für die Antragstellerin zu 1. gilt dies seit Ende 2023. Mit Wirkung vom 30.11.2023 wurde die DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. – die bis dahin als DB Netz AG firmierte – verschmolzen. Die entsprechende Eintragung im Handelsregister erfolgte am 27.12.2023 (AG Frankfurt/Main, Registernummer HRB 50979). Vor der Verschmelzung betrieb die DB Station & Service AG die Personenbahnsteige. Die Verschmelzung der beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen spätestens zum 01.01.2024 war seit Anfang 2023 erklärtes Ziel der Bundesregierung.

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 noch nicht 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. Bislang legte die Beschlusskammer die den TPS zugrunde liegenden OGK jeweils zu einem Zeitpunkt fest, der weit vor der Frist zur Stellung des Genehmigungsantrags für das TPS lag. Mit Blick auf die für den Jahreswechsel 2023/2024 vorgesehene Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. und den damit einhergehenden Änderungen der zu berücksichtigenden Kosten sah die Beschlusskammer davon ab, vor der Verschmelzung ein OGK festzulegen.

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung



Das vorliegende Verfahren betrifft die Entgeltgenehmigung für das TPS 2025 (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 Mindestzugangspakets 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. Die Beschlusskammer genehmigte im Verfahren BK10-22-0354\_E mit Beschluss vom 30.03.2023 das TPS 2024 mit einer Steigerungsrate der Trassenentgelte für den SPNV gegenüber den genehmigten Entgelten des Vorjahres (TPS 2023) von 3,0%. Die Steigerungsrate fußte auf den zum Beschlusszeitpunkt gültigen gesetzlichen Vorgabe. Nach Genehmigung des TPS 2024 änderten sich die gesetzlichen Vorgabe. Diese sehen nunmehr vor, dass die Trassenentgelte 2024 für den SPNV um 1,8% statt in Höhe der genehmigten 3,0% steigen. Den möglichen Auswirkungen der Gesetzesänderung auf die Entgeltgenehmigung für die verschiedenen Verkehrsdienste (SPNV, Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)) ging die Beschlusskammer im Verfahren BK10-23-0075\_E nach. In dem Verfahren entschied die Beschlusskammer, dass eine Aufhebung und Neubeschcheidung bzw. eine Änderung des Beschlusses vom 30.03.2023 (BK10-22-0354\_E) mit Blick auf ansonsten für den SGV und den SPFV drohende Entgeltsteigerungen untunlich war.

Am 06.10.2023 gingen die ursprünglichen Genehmigungsanträge über das elektronische Behördenpostfach ein. Die Antragsunterlagen umfassten neben dem eigentlichen Antragsschreiben insgesamt 11 Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Eine Übersicht der eingereichten Antragsunterlagen ist der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

**Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag**

Anlagen	Beschreibung
Entwurf NBN 2025 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1
Änderungen/Neufassung netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk	Anlage 2
Darstellung NBN 2025 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 2019; 2021 u. 2022	Anlage 7b, Anhang 1
eDOK uKZ 2019	Anlage 7b, Anhang 2
eDOK uKZ 2021	Anlage 7b, Anhang 3
eDOK uKZ 2022	Anlage 7b, Anhang 4
Regressionsdaten uKZ 2019	Anlage 7b, Anhang 5
Regressionsdaten uKZ 2021	Anlage 7b, Anhang 6
Regressionsdaten uKZ 2022	Anlage 7b, Anhang 7
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 7c
Deutsche Bahn Integrierter Konzernbericht 2022	Anlage 7c, Anhang 1a
Deutsche Bahn Integrierter Zwischenbericht 2022	Anlage 7c, Anhang 1b
Deutsche Bahn Integrierter Zwischenbericht 2023	Anlage 7c, Anhang 1c
Geschäftsbericht DB Fernverkehr 2019	Anlage 7c, Anhang 1d
Deutsche Bahn Integrierter Konzernbericht 2019	Anlage 7c, Anhang 1e
Studie MiD 2017, Tabellenband	Anlage 7c, Anhang 2
Gutachten TNS, Tragfähigkeiten SPV	Anlage 7c, Anhang 3
Machbarkeitsanalyse Preiselastizitätsbestimmung im SPV unter Corona-Bedingungen	Anlage 7c, Anhang 4
Aktualisierung von Preiselastizitäten im SGV	Anlage 7c, Anhang 5
Studie SRP PuM Abschlussbericht DB Netz	Anlage 7c, Anhang 6
Mastermodell_TPS2025 DB Netz	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB RNI	Anlage 7c, Anhang 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB Netz	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 Beschlusskammer hat das vorliegende Verfahren am 06.10.2023 eröffnet und mit Schreiben vom 09.10.2023 den Eingang des Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt. Zudem hat die Beschlusskammer mit Schreiben vom 09.10.2023 für den 24.11.2023 die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung terminiert.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltmaßnahmen sind zudem am 09.10.2023 auf der Internetseiten der Bundesnetzagentur ([www.bnetza.de](http://www.bnetza.de)) veröffentlicht worden. Hierbei ist eine Frist bis zum 23.10.2023 gesetzt worden, binnen derer Hinzuziehungsanträge zu stellen waren. Innerhalb der genannten Frist sind 28 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden.

Die Antragstellerin zu 1. hat ursprünglich beantragt, die in der Anlage 1 des Genehmigungsantrags enthaltenen Entgeltgrundsätze und Entgelte (zusammen TPS 2025) sowie Erlöse von 6.305,5 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen zu genehmigen. Die Antragstellerin zu 2. hat ursprünglich beantragt, die in der Anlage 1 des Genehmigungsantrags enthaltenen

Entgeltgrundsätze und Entgelte (zusammen TPS 2025) sowie Erlöse von 82,4 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen zu genehmigen.

Die Anträge beider Antragstellerinnen vom 06.10.2023 haben beide u. a. eine Steigerung der Entgelte für den SPNV um 3 % gegenüber dem TPS 2024 vorgesehen.

Die Beschlusskammer hat mit Schreiben vom 26.10.2023 den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist bis zum 29.03.2024 verlängert werde. Hauptgrund für die Verlängerung sei, dass die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. erfordere, die Trassenentgelte inklusive der Anteile der Personenbahnsteige zu genehmigen. Mit der Stellung eines entsprechenden Antrags sei erst Anfang Januar 2024 zu rechnen. Der voraussichtlich Anfang Januar 2024 gestellte Antrag müsse vertieft geprüft werden.

Zudem hat die Beschlusskammer im Schreiben vom 26.10.2023 wegen der vorgesehenen Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. die für den 24.11.2023 terminierte öffentliche mündliche Verhandlung abgesagt und neu für den 17.01.2024 terminiert.

Die Antragstellerinnen haben mit Schreiben vom 03.01.2024, am selben Tag über das elektronische Behördenpostfach eingegangen, einen neuen Genehmigungsantrag eingereicht. Die Änderungen betreffen die Zusammenführung der Nutzungsbedingungen der Antragstellerin zu 1. und der DB Station&Service AG in die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) und eine Modifizierung des TPS-Genehmigungsantrags. Die Änderung der Entgeltgenehmigungsanträge zielt u.a. darauf ab, die mit der Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. notwendige Integration der Bahnsteigentgelte in das Trassenpreissystem abzubilden und die Entgelte des SPFV und SGV der Antragstellerin zu 2. an die geändert beantragten Entgelte der Antragstellerin zu 1. anzugleichen. Darüber hinaus haben die Antragstellerinnen ihre Anträge um Hilfsanträge erweitert, die unterschiedliche Entgeltsteigerungen im SPNV zugrunde legen.

Im Einzelnen hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 03.01.2024 unter Abänderung ihres Antrages vom 05.10.2023 und unter Berücksichtigung einer Entgeltsteigerung im SPNV von 3,0 % beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2025 gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 nur in Höhe von 1,8 % zugrunde gelegt würde, beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2025 gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 nur in Höhe von 0,6 % zugrunde gelegt würde, beantragt die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV im Fahrplanjahr 2021 jeweils nur in Höhe von 1,8 % zugrunde gelegt würde, beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Zudem hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 03.01.2024 im Hinblick auf zuvor genannten Anträge (Hauptanträge und Hilfsanträge) beantragt, Erlöse in Höhe von 6.692 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen zu genehmigen.

Die Antragstellerin zu 2. hat mit Schreiben vom 03.01.2024 unter Abänderung des ursprünglichen Antrags beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 2. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2025 gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 nur in Höhe von 1,8 % zugrunde gelegt würde, beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 2. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2025 gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 nur in Höhe von 0,6 % zugrunde gelegt würde, beantragt die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Hilfsweise hat die Antragstellerin zu 2. mit Schreiben vom 03.01.2024 für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV im Fahrplanjahr 2021 jeweils nur in Höhe von 1,8% zugrunde gelegt würde, beantragt, die in Anlage 1\_InfraGO enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1\_InfraGO enthaltene Entgelte (zusammen TPS 2025) zu genehmigen. Zudem hat die Antragstellerin zu 2. mit Schreiben vom 03.01.2024 beantragt, Erlöse in Höhe von 82 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen zu genehmigen.

Des Weiteren haben die Antragstellerinnen beantragt, die betroffene Entgeltgenehmigung für den Fall, dass die Bundesrepublik Deutschland die Antragstellerin zu 1. und/oder die Antragstellerin zu 2. während des Genehmigungszeitraums des TPS 2025 mit Zuwendungen fördert, die die zugrundeliegenden Kosten der Obergrenze der Gesamtkosten betreffen, nach schriftlicher Bestätigung der Antragstellerin zu 1. bzw. der Antragstellerin zu 2. gegenüber der Beschlusskammer Eisenbahn der Bundesnetzagentur der entsprechenden Zuwendung durch die Antragstellerin zu 1. bzw. Antragstellerin zu 2. zu widerrufen und unter Zugrundelegung der dann von der Antragstellerin zu 1. bzw. der Antragstellerin zu 2. beantragten neuen Entgelte ein erneutes Entgeltgenehmigungsverfahren einzuleiten.

Die am 03.01.2024 eingereichten Antragsunterlagen umfassen neben dem eigentlichen Antragsschreiben insgesamt acht Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Anlage 1 enthält die Nutzungsbedingungen, die statt NBN nunmehr Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) heißen. Eine Übersicht der eingereichten Antragsunterlagen ist der Tabelle 2 zu entnehmen.

**Tabelle 2 – Anlagen zum Genehmigungsantrag vom 03.01.2024**

Anlagen	Beschreibung
Entwurf INB 2025 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1
Darstellung INB 2025 zur Stellungnahme	Anlage 2
Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 3
Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 4
Begründung der Marktsegmentierung	Anlage 7a
Fachkonzept unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ)	Anlage 7b
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 7c
Mastermodell_TPS2025 DB InfraGO (Hauptantrag)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB InfraGO (Hilfsantrag I)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB InfraGO (Hilfsantrag II)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB InfraGO (Hilfsantrag III)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB RNI (Hauptantrag)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB RNI (Hilfsantrag I)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB RNI (Hilfsantrag II)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell_TPS2025 DB RNI (Hilfsantrag III)	Anlage 7c, Anhang 7
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hauptantrag)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hilfsantrag I)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hilfsantrag II)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hilfsantrag III)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hauptantrag)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hilfsantrag I)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hilfsantrag II)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hilfsantrag III)	Anlage 8
Erläuterung der Schwärzungen	Anlage 9
Darstellung des Anreizsystems	Anlage 10

Den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen ist in der am 17.01.2024 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme gegeben worden. Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll des Termins Bezug genommen. Im Anschluss an die am 17.01.2024 durchgeführte öffentliche mündliche Verhandlung ist den Hinzugezogenen erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme mit Frist bis zum 31.01.2024 gegeben worden.

Mit Schreiben vom 31.01.2024 sind die Antragstellerinnen näher auf verschiedene in der öffentlichen mündlichen Verhandlung thematisierten Aspekte eingegangen. Dabei haben sie u. a. einen neuen Vorschlag zu Stornierungsentgelten für im Streitbeilegungsverfahren gewonnene Trassen nach Ziffer 5.6.4.3 IBN-Hauptdokument gemacht. Außerdem haben die Antragstellerinnen Ziffer 5.6.8 INB-Hauptdokument zum Kapazitätsbereitstellungsentgelt sowie Ziffer 3.3.4.4.3 INB-Hauptdokument zur Kündigung von Trassenverträgen im Hinblick auf das Bezugsvolumen klargestellt.

Hinsichtlich der zeitlich teilweise überlappenden bereits erfolgten Genehmigung der Entgelte für Personenbahnsteige mit den beantragten Trassenentgelten unter Abgeltung der Nutzung der Personenbahnsteige hat die Antragstellerin zu 1. mit Schreiben vom 07.02.2024 erklärt, sie bitte um ein entsprechendes Vorgehen wie im Fall der Antragstellerin zu 2. im Verfahren BK10-22-0354\_E (TPS 2024). Im Verfahren BK10-22-0354\_E wurde die Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 2. für den Zeitraum zwischen Beginn der Netzfahrplanperiode 2023/2024 und dem Ende des Kalenderjahres 2023

widerrufen. Zudem wurden der Antragstellerin zu 2. näher bezeichnete Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes für die Netzfahrplanperiode 2023/2024 genehmigt. Übertragen auf das vorliegende Verfahren bedeutet dies, dass die Antragstellerin zu 1. die Aufhebung der entgegenstehenden Genehmigung (BK10-23-0061\_E) begehrt, soweit sie zeitlich und inhaltlich der begehrten Genehmigung der Entgeltregelungen des TPS 2025 entgegensteht. Im Verfahren BK10-23-0061\_E genehmigte die Beschlusskammer mit Beschluss vom 28.09.2023 die Entgelte der nunmehr auf die Antragstellerin zu 1. verschmolzene DB Station&Service AG für die Nutzung der Personenbahnsteige für das Kalenderjahr 2024.

Auf einen entsprechenden Hinweis der Beschlusskammer hat die Antragstellerin zu 1. ebenfalls im Schreiben vom 07.02.2024 erklärt, sie ändere die Vorgehensweise bei der Integration der Entgelte für Personenbahnsteige in die SPNV-Entgelte. Basis zur Berechnung der Entgelte für Personenbahnsteige solle nunmehr nicht das Kalenderjahr 2021, sondern die Netzfahrplanperiode 2020/2021 sein. Diese Vorgehensweise trage dem Umstand Rechnung, dass nach § 37 Abs. 2 Satz 1 für Eisenbahnanlagen die Netzfahrplanperiode 2020/2021 das Basisjahr bilde. Die Antragstellerin zu 1. hat mit Schreiben vom 07.02.2024 dementsprechend ihren Antrag auf Genehmigung der Entgelte geändert.

Die OGK der Antragstellerinnen für das Jahr 2025 sind mit Beschluss der Beschlusskammer vom 28.02.2024 (BK10-23-0065\_E) festgelegt worden. Für die Antragstellerin zu 1. beträgt die OGK 2025 danach 6.761 Mio. EUR, die OGK 2025 für die Antragstellerin zu 2. beläuft sich auf 89,6 Mio. EUR.

Im Verlauf des Verfahrens hat die Beschlusskammer sechs Auskunftersuchen in Form von Anhörungen an die Antragstellerinnen übersandt.

Die Antragstellerinnen sind der Auffassung, das von ihnen beantragte TPS 2025 sei rechtmäßig. Dies gelte sowohl für den angestrebten Zielerlös als auch für die einzelnen Entgeltgrundsätze und Entgelte. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Darstellung unter II. verwiesen.

Die Antragstellerinnen haben zuletzt ihre Anträge am 12.03.2024 geändert. Dabei haben sie insbesondere die Hilfsanträge neu geordnet. Sie haben die jeweiligen Hilfsanträge II (Kalkulation auf Basis einer Preissteigerung im SPNV um *genau* 0,6%) zurückgenommen, so dass nunmehr der vormalige Hilfsantrags III (Kalkulation auf Basis einer Preissteigerung im SPNV um 1,8% ausgehend vom TPS 2021, mithin *rund* 0,6% Preissteigerung zum TPS 2024) als Hilfsantrag II bezeichnet wird.

Die Antragstellerin zu 1. beantragt nunmehr,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hauptantrag (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 6.685 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 76 Mio. EUR

zu genehmigen.

Der Hauptantrag der Antragstellerin zu 1. sieht eine Entgeltsteigerung im SPNV von 3,0 % vor.



Hilfsweise (Hilfsantrag I) beantragt die Antragstellerin zu 1. für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2024 in Höhe von 3,0 % gegenüber dem Fahrplanjahr 2023 und für das Fahrplanjahr 2025 nur in Höhe von 1,8 % gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 zugrunde gelegt würde,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hilfsantrag I (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 6.684 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 77 Mio. EUR

zu genehmigen.

Äußerst hilfsweise (Hilfsantrag II) beantragt die Antragstellerin zu 1. für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV im Fahrplanjahr 2021 jährlich jeweils nur in Höhe von 1,8 % zugrunde gelegt würde,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hilfsantrag II (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 6.685 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 76 Mio. EUR

zu genehmigen.

Die Antragstellerinnen zu 2. beantragt nunmehr,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hauptantrag RNI (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 82,6 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 7 Mio. EUR

zu genehmigen.

Der Hauptantrag der Antragstellerin zu 2. sieht eine Entgeltsteigerung im SPNV von 3,0 % vor.

Hilfsweise (Hilfsantrag I) beantragt die Antragstellerin zu 2. für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung für das Fahrplanjahr 2024 in Höhe von 3,0 % gegenüber dem Fahrplanjahr 2023 und für das Fahrplanjahr 2025 nur in Höhe von 1,8 % gegenüber dem Fahrplanjahr 2024 zugrunde gelegt würde,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hilfsantrag I\_RNI (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 81,7 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 7,9 Mio. EUR

zu genehmigen.

Äußerst hilfsweise (Hilfsantrag II) beantragt die Antragstellerin zu 2. für den Fall, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV im Fahrplanjahr 2021 jährlich jeweils nur in Höhe von 1,8 % zugrunde gelegt würde,

1. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgeltgrundsätze,
2. die in Anlage 1\_InfraGO\_März enthaltenen Entgelte Hilfsantrag II\_RNI (zusammen TPS 2025),
3. Erlöse in Höhe von 80,8 Mio. EUR auf Grundlage der Basisjahrmengen sowie
4. eine Kostenunterdeckung in Höhe von 8,8 Mio. EUR

zu genehmigen.

Die Antragstellerinnen halten zudem an ihren erstmals am 03.01.2024 gestellten Anträgen auf Erlass eines Widerrufsvorbehalts fest.

Die am 12.03.2024 eingereichten Antragsunterlagen umfassen neben dem eigentlichen Antragsschreiben insgesamt sieben Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Anlage 1 enthält die Nutzungsbedingungen. Eine Übersicht der eingereichten Antragsunterlagen ist der Tabelle 3 zu entnehmen.

**Tabelle 3 – Anlagen zum Genehmigungsantrag vom 12.03.2024**

Anlagen	Beschreibung
Entwurf INB 2025 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1_InfraGO_März
Darstellung IBN 2025 zur Stellungnahme	Anlage 2
Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 3
Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 4
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 7c
Mastermodell DB InfraGO (Hauptantrag)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell DB InfraGO (Hilfsantrag I)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell DB InfraGO (Hilfsantrag II)	Anlage 7c, Anhang 7
Mastermodell DB RNI (Hauptantrag)	Anlage 7c, Anhang 8
Mastermodell DB RNI (Hilfsantrag I)	Anlage 7c, Anhang 8
Mastermodell DB RNI (Hilfsantrag II)	Anlage 7c, Anhang 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hauptantrag)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hilfsantrag I)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB InfraGO (Hilfsantrag II)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hauptantrag)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hilfsantrag I)	Anlage 8
Herleitung Entgelthöhen SPNV DB RNI (Hilfsantrag II)	Anlage 8
Darstellung des Anreizsystems	Anlage 10

Die übrigen Anlagen bleiben gegenüber den vorherigen Anträgen unverändert und sind von den Antragstellerinnen nicht gesondert eingereicht worden.

Die Hinzugezogenen vertreten vielfach die Ansicht, das TPS 2025 sei nicht genehmigungsfähig. Sie wenden sich gegen eine Vielzahl der Bestimmungen aus dem TPS 2025. Insbesondere die Entgeltsteigerungen für den SPNV und den SGV sowie die Antragsänderungen werden von den insoweit betroffenen Hinzugezogenen als rechtswidrig erachtet. Hinsichtlich der im Einzelnen vorgetragenen Ansichten wird auf die Darstellungen unter II. verwiesen.

Die Bundesnetzagentur hat den Eisenbahninfrastrukturbeirat in der Sitzungen vom 29.01.2024 über das Verfahren unterrichtet und mit Schreiben vom 13.03.2024 gemäß § 79 ERegG angehört. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat keine Stellungnahme abgegeben.

Die Bundesnetzagentur hat dem Bundeskartellamt mit Schreiben vom 15.03.2024 einen Beschlussentwurf übersandt. Das Bundeskartellamt hat mit Schreiben vom 21.03.2024 in der Sache wie folgt Stellung genommen:

*„In dem vorliegenden Verfahren haben mehrere Hinzugezogene wie bereits im Verfahren zum TPS 2024 das Vorliegen einer rechtswidrigen Margenbescheidung (auch Kosten-Preis-Schere oder Preis-Kosten-Schere, im Folgenden PKS) geltend gemacht. Das Bundeskartellamt bleibt bei seiner in den vorangegangenen Verfahren zu den TPS 2022 bis 2024 geäußerten Rechtsansicht, dass Art. 102 AEUV in den Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen ist, und die Entgelt- und Entflechtungsregelungen des Eisenbahnregulierungsrechts für sich genommen eine PKS nicht von vornherein ausschließen.*

*Zudem sieht das Bundeskartellamt auch weiterhin die aus der 100%igen Kapitalbeteiligung der DB AG an der heute als DB InfraGO AG firmierenden DB Netz AG resultierende Vermutung einer wirtschaftlichen Einheit nicht als widerlegt an. Die Vermutung ist nur dann widerlegt, wenn nachgewiesen ist, dass die DB InfraGO AG nicht nur auf operativer, sondern auch auf finanzieller Ebene völlig eigenständig handeln kann (vgl. EuGH, Urt. v. 08.05.2013, Rs. C-508/11P – ENI, Rn. 68). Insbesondere das zweite Kriterium – eine auf finanzieller Ebene völlig eigenständige Handlungsfähigkeit – ist im Fall der DB InfraGo AG nicht erkennbar nachgewiesen. Vielmehr führt die Beschlusskammer im Beschlussentwurf des Verfahrens BK10-21-0357\_U auf Seite 9 f. aus, dass die Finanzierung der Konzerngesellschaften der DB AG über eine gemeinsame Finanzierungsstrategie des Konzerns und nicht unabhängig davon erfolgt. Langfristiges Kapital wird über die DB Finance GmbH am Kapitalmarkt aufgenommen und der DB AG zur Verfügung gestellt. Die DB AG verantwortet das sog. Konzern-Treasury, das als konzerninterne Bank fungiert und zu konzernintern von der DB AG festgelegten Konditionen insbesondere auch an die DB InfraGO AG Darlehen vergibt und ihr über einen Cash Pool kurzfristige Liquidität bereitstellt. Im Hinblick auf die übrigen Kriterien der wirtschaftlichen Einheit verweise ich auf die Stellungnahme des Bundeskartellamts zum TPS 2024. Ob die Voraussetzungen einer PKS im Zusammenhang mit dem zur Genehmigung anstehenden Trassenpreissystem 2025 tatsächlich erfüllt sind, kann im Rahmen der Stellungnahme nicht bewertet werden.*

*Ferner setzt sich die Beschlusskammer mit dem Vorbringen auseinander, die beantragten Entgelte seien ein Verstoß gegen Art. 102 AUEV, weil sie um 17,8% höher als die Vorgängerentgelte lägen. Die Beschlusskammer verneint in dem übermittelten Beschlussentwurf einen missbräuchlichen Preissprung. Die Preiserhöhung sei bereits nicht von einigem Gewicht, weil sie in einem Umfeld stattfinde, in dem Preissteigerungen von bis zu 50% zu verzeichnen gewesen seien. Jedenfalls scheide ein Missbrauch auf der Rechtfertigungsebene aus, weil der Preisanstieg maßgeblich auf gesetzliche Vorgaben zurückzuführen sei und die Preiserhöhung zu keiner Kostenüberschreitung führe, welche gegen die Maßgaben der Anreizregulierung verstoße. Mit dieser Erwägung weist die Beschlusskammer auch den Einwand von zwei Hinzugezogenen zurück, die beantragten Trassenpreise stellten einen Ausbeutungsmissbrauch i.S.v. Art. 102 AEUV dar.*

*Das Bundeskartellamt hat Zweifel, ob die Beachtung regulierungsrechtlicher Vorgaben in jedem Fall einen Missbrauch nach Art. 102 AEUV ausschließen kann. Der Anwendungsbereich von Art. 102 AEUV ist sehr weit und wird auch nicht durch einen vom Unionsgesetzgeber gesetzten Rechtsrahmen zur Vorabregulierung beschränkt (EuGH, Urt. v. 14.10.2010, Rs. C-280/08 P – Deutsche Telekom, Rn. 128). Angesichts der Kürze der zur Verfügung gestellten Zeit wird hierzu keine weitere Stellung genommen. Den zuständigen Wettbewerbsbehörden bleibt eine entsprechende Prüfung in einem eigenständigen Verfahren jedenfalls auch nach Genehmigung der Trassenentgelte nach hiesiger Auffassung unbenommen.“*

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

## **II. Gründe**

Unter teilweise, nämlich den Zeitraum vom 15.12.2024 bis zum 31.12.2024 betreffenden Widerruf der im Verfahren BK10-23-0061\_E mit Beschluss vom 28.09.2023 für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 erteilten Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. werden die Entgelte einschließlich der Entgeltgrundsätze wie tenoriert genehmigt. Die Kostenunterdeckung bei der Antragstellerin zu 2. wird zugelassen. Im Übrigen haben die Anträge der Antragstellerinnen keinen Erfolg.

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. Der zuvor erforderliche teilweise, nämlich den Zeitraum vom 15.12.2024 bis 31.12.2024 betreffende Widerruf der für das Jahr 2024 erteilten Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. basiert auf §§ 51 Abs. 5 und 49 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Die Zulassung der Kostenunterdeckung bei der Antragstellerin zu 2. beruht auf § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG.

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 im tenorierten Umfang als genehmigungsfähig (hierzu unter II.3).

### **II.1 Zuständigkeit und Verfahren**

Zuständig für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – 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 09.10.2023 gemäß § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 23.10.2023 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag sind 28 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 VwVfG zulässig bzw. erforderlich. Zur Begründung wird vollumfänglich auf die Ausführungen der Beschlusskammer im Beschluss vom 31.03.2020 (BK10-19-0178\_E, dort S. 24 f.) verwiesen.

Die den Beteiligten, sowohl den Antragstellerinnen als auch den Hinzugezogenen, im Beschlusskammerverfahren gemäß § 77 Abs. 3 ERegG einzuräumenden Beteiligtenrechte sind nicht dadurch unzulässig verkürzt worden, dass ihnen im Rahmen des Verfahrens teilweise nur solche Unterlagen – Antragsunterlagen und Stellungnahmen der Antragstellerinnen bzw. der Hinzugezogenen – zur Verfügung gestellt worden sind, in denen Passagen entnommen

bzw. geschwärzt wurden. Einer Offenlegung geschwärzter Unterlagen stand der Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse von Eisenbahnunternehmen entgegen. Den Betroffenen ist in diesen Fällen eine Akteneinsicht gewährt worden, die unter Berücksichtigung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse eine angemessene Auseinandersetzung mit dem Verfahrensgegenstand erlaubt.

Des Weiteren ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Sätze 1 und 2 ERegG) sowie nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG).

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

Von einer Beteiligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde i. S. d. § 9 Abs. 3 BEVVG wurde abgesehen, da die Entscheidung keine Bedeutung für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat. Dem Bundeskartellamt ist im Sinne dieser Vorschrift per E-Mail vom 15.03.2024 Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt worden.

Gemäß § 79 Abs. 2 ERegG gibt es ferner ein Anhörungsrecht des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei „grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt“. Die Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates ist mit Schreiben vom 13.03.2024 erfolgt.

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 26.10.2023 auf den 29.03.2024 angemessen verlängert. Die Verlängerung der Frist in diesem Umfang ist durch die Schwierigkeit des Genehmigungsverfahrens gerechtfertigt gewesen. Eine Schwierigkeit der Angelegenheit liegt vor, wenn deren Bearbeitung einen höheren Zeitbedarf erfordert als das typische Verfahren zur Prüfung der beantragten Genehmigung, für das die Entscheidungsfrist durch Rechtsvorschrift bestimmt worden ist,

s. *Baer/Wiedmann* in: *Schoch/Schneider*/, 4. EL November 2023, VwVfG § 42a Rn. 42.

Die Bearbeitung der Anträge der Antragstellerinnen erfordert einen höheren Zeitbedarf als typische Verfahren zur Genehmigung von Entgelten von Betreibern der Schienenwege. Die Vergleichsgröße bilden insofern die Genehmigungsverfahren der sonstigen Betreiber der Schienenwege, von denen es im Geltungsraum des ERegG rund 100 gibt. Die Anträge der Antragstellerinnen weisen einen deutlich höheren Grad an Komplexität hinsichtlich der Sach- und Rechtslage auf als Anträge in einem typischen Genehmigungsverfahren. Zudem sind zu dem Verfahren deutlich mehr Zugangsberechtigte und Personenvereinigungen hinzugezogenen worden als zu einem typischen Genehmigungsverfahren. Die Fristverlängerung genügt zudem, anders als die Hinzugezogene zu 10. meint, dem Begründungserfordernis nach § 42a

Abs. 2 Satz 4 VwVfG. In dem Schreiben hat die Beschlusskammer im Einzelnen dargelegt, welche Schwierigkeiten die Fristverlängerung rechtfertigen. Die Begründung bezieht sich dabei entgegen dem Vortrag der Hinzugezogenen zu 10. auch nicht allein auf die vorgesehene Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. Der Hinweis auf die vorgesehene Verschmelzung im Schreiben vom 26.10.2024, der mit „insbesondere“ eingeleitet wird, beschreibt die Schwierigkeit des Genehmigungsverfahrens nicht abschließend.

Mit der vorliegenden Entscheidung wahrt die Beschlusskammer die derart verlängerte Frist.

## **II.2 Genehmigungspflichtigkeit**

Die vorgelegten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind nach §§ 45, 46 ERegG genehmigungspflichtig.

Die vorliegende Prüfung erstreckt sich (allein) auf die beantragten 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.

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 BK10-23-0399\_Z über die von ihnen mit Wirkung für die NBN 2025 beabsichtigten leistungsseitigen Bedingungsänderungen unterrichtet. Eine weitere Unterrichtung über die beabsichtigten leistungsseitigen Bedingungsänderungen – nunmehr in den sog. INB – mit Wirkung für 2025 erfolgte im Verfahren BK10-24-0002\_Z.

## **II.3 Genehmigungsfähigkeit**

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Die Antragstellerinnen haben zulässige Genehmigungsanträge gestellt (hierzu unter II.3.1). Als maßgebliche und materiell-rechtlich im tenorierten Umfang als genehmigungsfähig erweist sich der jeweilige Hilfsantrag II in zuletzt am 12.03.2024 geänderter Fassung (hierzu unter II.3.2).

Die materiell-rechtliche Prüfung des maßgeblichen Antrags umfasst im weiteren die folgenden Themenbereiche:

- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SPNV gemäß § 37 Abs. 1 und 2 ERegG (vgl. II.3.3),

- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SPFV gemäß §§ 34 Abs. 3 und 4, § 36 Abs. 1, 2 und 3 ERegG (vgl. II.3.4),
- Prüfung der Entgeltbildung bei den Trassenentgelten im SGV gemäß §§ 34 Abs. 3 und 4, § 36 Abs. 1, 2 und 3 ERegG (vgl. II.3.5),
- Prüfung verkehrsdienstübergreifender Entgeltaspekte (u. a. Verhältnisse der Vollkostenaufschläge, Prüfung gemäß Art. 102 AEUV, Förderung von SGV und SPFV) gemäß § 36 Abs. 1 und § 39 Abs. 1 ERegG (vgl. II.3.6),
- Prüfung der übrigen Entgelte und Entgeltgrundsätze gemäß der §§ 24; 31; 34 Abs. 1 und 2; 35; 36 Abs. 3 bis 6; 38; 39; 40 ERegG (vgl. II.3.7),
- Prüfung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten gemäß § 26 Abs. 2 ERegG (vgl. II.3.8),
- Kostendeckung bzw. Ausnahmen von der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 ERegG (vgl. II.3.9),
- Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze gemäß Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG (vgl. II.3.10),
- Widerruf der teils entgegenstehenden Genehmigung betreffend Bahnsteige der Antragstellerin zu 1. (vgl. II.3.11),
- Widerrufsvorbehalt für den Fall einer Bundesförderung (vgl. II.3.12).

Die nachfolgenden Ausführungen zur Genehmigungsfähigkeit behandeln die Anträge der Antragstellerinnen gemeinsam, solange sich materiell keine Unterschiede ergeben.

### **II.3.1 Zulässige Genehmigungsanträge**

Die Genehmigungsanträge der Antragstellerinnen sind zulässig.

Die Antragstellerinnen haben die Anträge form- und fristgerecht gestellt (hierzu unter II.3.1.1). Auch begegnet es überwiegend keinen Bedenken, dass die Antragstellerinnen ihren Anträge im laufenden Verfahren geändert haben (hierzu unter II.3.1.2). Die Antragstellerinnen haben ihre Anträge zulässigerweise in Haupt- und Hilfsanträge unterteilt (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 i. V. m. Anlage 8 Nr. 3 ERegG – am Montag, den 08.04.2024. 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 BGB analog auf den 09.10.2022, 0:00 Uhr.



Der am 06.10.2023 über das elektronische Behördenpostfach bei der Beschlusskammer eingegangene Antrag genügt diesem Fristerfordernis ebenso wie den gesetzlichen Formerfordernissen.

### **II.3.1.2 Zulässige Antragsänderung**

Die Antragsänderungen erweisen sich als überwiegend zulässig.

Insbesondere ergibt sich aus der gesetzlichen Antragsfrist in § 46 Abs. 1 ERegG nicht, dass Antragsänderungen stets unzulässig seien und im Genehmigungsverfahren allein der ursprüngliche Genehmigungsantrag maßgeblich sein könne.

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,

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

Führt die insofern 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. Ein EIU hat nach Auffassung der Beschlusskammer einen Anspruch auf Erhalt eines seinem Genehmigungsantrag rechtmäßig zugrunde liegenden Referenzerlöses. So wird der dem EIU zustehende Spielraum bei der Gestaltung der Trassenentgelte gewahrt,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Rs. 6 C 20.10, Rn. 46; vgl. Beschluss BK10-21-0300\_E vom 28.02.2022, S. 18f.

Sie 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. Veränderungen des Leistungsspektrums betreffen die Äquivalenzbeziehung zwischen Leistung und Gegenleistung. Dementsprechend muss es dem leistungserbringenden Unternehmen grundsätzlich gestattet sein, seine Vorstellungen zur Gegenleistung an einen wesentlich (und wirksam) geänderten Leistungsumfang anzupassen.

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

Eine nach diesen Grundsätzen mögliche Verkürzung des Zeitraums zwischen (zuletzt) beantragten Entgelten sowie Entgeltgrundsätzen und der Anmeldefrist für den Netzfahrplan erscheint aus Sicht der Beschlusskammer für die Zugangsberechtigten grundsätzlich zumutbar.

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

Hinsichtlich der Zulässigkeit der am 03.01.2024 erstmals gestellten Hilfsanträge der Antragstellerinnen als solcher wird auf die Ausführungen unter II.3.1.3 verwiesen.

Nach den vorgenannten Maßgaben ist die Antragsänderung der Antragstellerin zu 1. vom 03.01.2024 auch ansonsten zulässig. Die Antragsänderung stellt hinsichtlich der geänderten Entgelte eine Reaktion darauf dar, dass sich mit Inkrafttreten der INB 2025 das mit dem verfahrensgegenständlichen Entgelt abgegoltene Leistungsspektrum der Antragstellerin zu 1. auf die Bereitstellung von Personenbahnsteigen wesentlich erweitert. Denn gemäß Ziffer 5.3 INB 2025 umfasst die Erbringung des Mindestzugangspakets (MZP) der Antragstellerin zu 1. auch

die Nutzung der Personenbahnsteige. Nach § 10a Abs. 3 ERegG wiederum gelten die Vorschriften für Betreiber der Schienenwege, wenn Schienenwege zusammen mit Personenbahnsteigen oder Laderampen betrieben werden. Die Antragstellerin zu 1. muss danach die Nutzung der Personenbahnsteige erstmalig nach den Vorschriften für Betreiber der Schienenwege bepreisen.

Dabei ist namentlich mit Blick auf das Vorbringen der Hinzugezogenen zu 7. festzuhalten, dass die Antragstellerin zu 1. zum Zeitpunkt der ursprünglichen Antragstellung auch nicht in der Lage war, in die Trassenentgelte eine Komponente für die Nutzung der Personenbahnsteige einzupreisen. Denn zu diesem Zeitpunkt umfasste die Leistungsbeschreibung der (unterrichteten) INB 2025 noch nicht das erweiterte Mindestzugangspaket und konnte es auch nicht umfassen. Denn zum Zeitpunkt der Antragstellung betrieb die Antragstellerin zu 1. noch keine Personenbahnsteige.

Der geänderte Antrag sieht einen Referenzerlös vor, der um die Kosten der Personenbahnsteige erhöht wurde (s. hierzu II.3.8.). Die Antragstellerin zu 1. ist, anders als die Hinzugezogenen zu 7. meint, auch von Rechts wegen nicht dazu gehalten, die Personenbahnsteige für das TPS 2025 allein in Höhe der Kosten einzupreisen, die den 2024 geltenden Entgelten für die Nutzung der Personenbahnsteige zugrunde liegen (271 Mio. EUR). Die Antragstellerin zu 1. preist nunmehr erstmalig die Kosten für die Nutzung der Personenbahnsteige ein. Es ist nicht erkennbar, warum sie insofern an die Höhe der Kosten gebunden sein sollte, die dem Stationspreissystem 2024 zugrunde liegen. Darüber hinaus ist der am 03.01.2024 gestellte Antrag an die neue Firma der Antragstellerin zu 1. angepasst, wodurch klargestellt wird, wessen Leistung die ZB in Anspruch nehmen. Soweit mit der Antragsänderung aus redaktionellen Gründen Abkürzungen wie ZB für Zugangsberechtigte eingeführt wurden, begegnet dies keinen Bedenken.

Daneben sind den im Genehmigungsverfahren eingereichten Unterlagen noch weitere Änderungen zu entnehmen. Diese Änderungen betreffen jedoch Regelungen, die nicht der Genehmigungspflicht nach § 45 Abs. 1 Satz 1 ERegG für Entgelte und Entgeltgrundsätze unterliegen, sondern der Unterrichtungspflicht nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG, vgl. § 72 Satz 4 ERegG. Zu diesen Änderungen zählt z. B. der Verweis auf die Leistungen in den Personenbahnhöfen als Serviceeinrichtung in Ziffer 5.4 INB, eine Regelung zur Sicherheitsleistung für die Zahlung der Stationsentgelte in Ziffer 5.9.2.2 INB sowie eine Regelung zu Abschlagszahlungen für Stationspreisabrechnung in Ziffer 5.9.4.2 INB. Diese Änderungen wurden im Verfahren BK10-24-0002\_Z überprüft.

Ebenfalls ist die Antragsänderung der Antragstellerin zu 2. am 03.01.2024 zulässig. Die Antragsänderung der Antragstellerin zu 2. beschränkt sich neben der erstmaligen Stellung von Hilfsanträgen auf die redaktionelle Einführung von Abkürzungen wie ZB für Zugangsberechtigte.

Auch die am 31.01.2024 erfolgte Änderung des Antrags bezüglich der Stornierungsentgelte für im Streitbeilegungsverfahren gewonnene Trassen gemäß Ziffer 5.6.4.3 INB ist zulässig. Sie ist erforderlich, um eine ansonsten drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung abzuwenden. Die Beschlusskammer hat in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zum Ausdruck gebracht, dass sie die ursprünglich beantragte Fassung von Ziffer 5.6.4.3 INB für nicht genehmigungsfähig hält und insofern an ihrer in den bisherigen Genehmigungsverfahren vertretenen Auffassung festhält, dass das ursprünglich in Ziffer 5.6.4.3 INB vorgesehene Stornierungsentgelt eine unangemessene, prohibitive Wirkung entfaltet.

Des Weiteren ist auch die am 31.01.2024 erfolgte Änderung von Ziffer 5.6.8 INB zum Kapazitätsbereitstellungsentgelt im Zusammenhang mit der Änderung von Ziffer 3.3.4.4.3 INB zum Kapazitätsbereitstellungsentgelt nach Trassenkündigung zulässig. Insofern handelt es sich um eine der Transparenz im Sinne von § 39 Abs. 1 ERegG dienende Klarstellung im Hinblick auf den maßgeblichen Betrachtungszeitraum zur Gegenüberstellung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts und der sonstigen insoweit relevanten Entgelte.

Die am 07.02.2024 erfolgte Änderung der beantragten Entgelte durch die Antragstellerin zu 1. ist ebenfalls zulässig. Sie gefährdet nicht die Einhaltung der Verfahrensfristen und ist erforderlich, um eine ansonsten drohende (Teil-) Versagung der Genehmigung abzuwenden. Die Antragstellerin zu 1. setzt durch die Änderung die Vorgabe des § 37 Abs. 2 Satz 1 ERegG im Hinblick auf die Einpreisung der Personenbahnsteige in die Entgelte für den SPNV um. Nach § 37 Abs. 2 Satz 1 ERegG bildet das Basisjahr zur Einpreisung der Personenbahnsteige als Eisenbahnanlage (s. Anlage 1 Nr. 2 zum ERegG) die Netzfahrplanperiode 2020/2021. Der geänderte Antrag sieht eine entsprechende Berechnungsweise vor. Zuvor hat das Kalenderjahr 2021 das Basisjahr der Berechnung gebildet.

Die am 21.02.2024 erfolgte Änderung des Vier-Fahrten-Kriteriums nach Ziffer 5.3.2.8 INB begegnet keine Bedenken. Die Änderung ist auf die unwidersprochene Forderung der Hinzugezogenen zu 7. hin erfolgt und stellt in der Gesamtschau ein *minus* zum bisherigen Antrag dar. Denn anders als bis dahin beantragt sollen nunmehr Fahrten, die im Rahmen der PzP-Verkehre zwar nicht dem Anmeldekriterium (von vier Fahrten), wohl aber dem Durchführungskriterium (von vier Fahrten) entsprechen, künftig nicht mehr den (teureren) Metro- oder Basic-Segmenten, sondern vielmehr eben dem (günstigeren) Punkt-zu-Punkt-Segment zugeordnet werden. Da sich gleichzeitig an den segmentspezifischen Entgelten nichts ändert, stellt sich diese Antragsänderung als ein *minus* zum bisherigen Antrag dar.

Die am 28.02.2024 erfolgte weitere Änderung von Ziffer 5.6.8 INB zum Kapazitätsbereitstellungsentgelt ist zulässig. Insofern handelt es sich um eine der Transparenz dienende Klarstellung im Hinblick auf den Umgang mit kostenfrei stornierten Trassen.

Die ebenfalls am 28.02.2024 erfolgte Änderung von Ziffer 5.6.1 INB zu unzulässigen Segmentwechsel ist zulässig. Neu eingefügt wurde, dass ein Wechsel in diejenigen Marktsegmente ausgeschlossen ist, deren Voraussetzung bei Konstruktion der ursprünglich angemeldeten Trasse vorliegen müssen und nicht nachgeholt werden können (Anmeldung von Charterverkehr und Einräumung von Konstruktionsspielräumen). Auch insofern handelt es sich um eine klarstellende Antragsänderung. Solche Segmentwechsel sind bereits nach den ursprünglich beantragten NBN unzulässig,

s. Beschluss vom 20.07.2023, BK10-22-0434\_E.

Die am 12.03.2024 vorgenommene Änderung im Hinblick auf das Anreizsystem im SGV erweist sich als zulässig. Die Antragsänderung dient der Umsetzung der Vereinbarung mit den ZB aus dem SGV nach § 39 Abs. 2 ERegG, Anlage 7 Nr. 2 lit. a) ERegG. Wegen der Einzelheiten der Antragsänderung wird auf II.3.7.7.1 verwiesen. Sie gefährdet nicht die Einhaltung der Verfahrensfristen und ist erforderlich, um eine ansonsten drohende Teilversagung der Genehmigung abzuwenden. Den Antragstellerinnen hat eine Teilversagung der Genehmigung im Hinblick auf das Anreizsystem im SGV gedroht. Das Anreizsystem im SGV hat im Hinblick auf die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung entgegen Anlage 7 Nr. 2 lit. a) ERegG nicht auf einer Vereinbarung mit den ZB beruht (näher zu dieser Voraussetzung unter II.3.7.7.2). Zwar genehmigte die Beschlusskammer zuletzt das Anreizsystem im SGV der An-

tragstellerinnen, auch wenn die dem Wortlaut der Anlage 7 Nr. 2 lit. a) ERegG nach erforderliche Vereinbarung fehlte. Dies erfolgte mit Blick auf laufende Verhandlungen zwischen den Antragstellerinnen und den ZB des SGV. Eine Fortsetzung dieser Genehmigungspraxis ist angesichts der Verhandlungsdauer und des Wortlaut der Anlage 7 Nr. 2 lit. a) ERegG fraglich gewesen. Die geänderte Fassung des Anreizsystems im SGV genügt dem Vereinbarungserfordernis nach Anlage 7 Nr. 2 lit. a) ERegG (s. hierzu II.3.7.7.3.2.1).

Nach den oben dargestellten Maßgaben stellt sich die ebenfalls am 12.03.2024 vorgenommene Änderung im Hinblick auf die Regelung zu kostenfreien Stornierungen als unzulässig dar. Neu eingefügt wurde in Ziffer 5.6.4 INB eine Regelung, wonach es zu den Umständen, die nach Ziffer 5.6.4 Satz 5 INB eine kostenfreie Stornierung ermöglichen, im Geltungsbereich der INB gekommen sein muss (s. auch II.3.7.3.1). Die Änderung ist nicht erforderlich, um eine ansonsten drohende Teilversagung der Genehmigung abzuwenden. Die ursprünglich beantragte Fassung, die der des TPS 2024 entspricht, ist rechtmäßig,

s. Beschluss vom 05.02.2024, BK10-23-0213\_E (unter II. 2.2.1.2).

Der geänderte Antrag stellt auch kein *minus* zum bisherigen Antrag dar. Im Gegenteil, die Änderung würde dazu führen, dass ZB in mehr Fällen ein Stornierungsentgelt leisten müssen. Denn bislang kommt es vielen Konstellationen nicht darauf an, ob die Umstände, die eine kostenfreie Stornierung ermöglichen, im Geltungsbereich der INB aufgetreten sind oder nicht,

s. Beschluss vom 05.02.2024, BK10-23-0213\_E (unter II. 2.2.1.2).

Auch im Übrigen ist nicht ersichtlich, warum die Antragstellerinnen über die beantragten Regelungen zu kostenfreien Stornierungen noch nach Ablauf der Antragsfrist nach § 46 Abs. 1 ERegG disponieren können sollten.

Die Änderung ist darüber hinaus auch deshalb unzulässig, weil die Bearbeitung der beantragten Änderung die Einhaltung der Verfahrensfrist gefährdet hätte. Die in diesem Zusammenhang erforderliche internationale Abstimmung eines zuvor ausgearbeiteten Entscheidungsvorschlags wäre – ganz abgesehen davon, dass diesbezüglich auch noch eine Abstimmung mit dem Bundeskartellamt und dem Eisenbahninfrastrukturbeirat hätte erfolgen müssen – innerhalb der maximal drei verbliebenen Verfahrenswochen nicht durchführbar gewesen,

vgl. zu den Abstimmungsverpflichtungen Beschluss vom 05.02.2024, BK10-23-0213\_E (unter II.1). Gleichwohl leitet die Beschlusskammer – insbesondere im Hinblick auf eine möglicherweise beabsichtigte Änderung von Ziffer 5.6.4 INB in den INB 2026 und wie im Beschluss vom 05.02.2024 in Aussicht gestellt – einen Austausch mit den anderen Regulierungsbehörden der Europäischen Union zu Rechtsfragen im Zusammenhang mit internationalen Zugtrassen, u. a. deren Stornierung, gemäß § 75 Abs. 1 ERegG ein.

Die am 12.03.2024 vorgenommene Änderung der beantragten Entgelten im Hinblick auf den durchschnittlichen Zugerlös im SGV (sowohl im Hauptantrag als auch in den Hilfsanträgen) ist zulässig. Sie ist erforderlich, um im Hinblick auf die SPFV-Entgelte eine Teilversagung abzuwenden und insofern die Entgelte für den SGV kompensatorisch zu erhöhen. Vor dieser Änderung hat dem Genehmigungsantrag ein durchschnittlicher Erlös je Trassenkilometer im SGV von 22,40 EUR zugrunde gelegen. Am 09.02.2024 ist die Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 veröffentlicht worden. Danach liegt der durchschnittliche Umsatz je Trassenkilometer im SGV im Jahr 2022 bei 23,10 EUR. Dieser Wert liegt nunmehr den Genehmigungsanträgen zugrunde. Die auf Basis der ursprünglichen Annahme im Hinblick auf den durchschnittlichen

Zugelös im SGV gebildeten Entgelte für den SPFV wären nicht genehmigungsfähig gewesen, da sie dessen relative Markttragfähigkeit nach der Datenlage zum Genehmigungszeitpunkt nicht zutreffend abgebildet haben. Auf diesen Zeitpunkt ist nach Auffassung der Beschlusskammer bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit abzustellen,

s. Beschluss vom 05.03.2021, S. 85 ff.

Die Änderung der Entgelte für den SGV kompensieren insoweit die von den Antragstellerinnen vorgenommene Änderung der Entgelte für den SPFV.

Die am 12.03.2024 vorgenommene Änderung im Hinblick auf den durchschnittlichen Zugelös im SPFV erweist sich als gleichermaßen zulässig. Sie ist erforderlich, um im Hinblick auf die SPFV-Entgelte eine Teilversagung abzuwenden und insofern die Entgelte für den SGV kompensatorisch zu erhöhen. Dem Genehmigungsantrag hat vor dieser Änderung ein durchschnittlicher Erlös je Trassenkilometer im SPFV von 36,21 EUR zugrunde gelegen. Dieser Wert ist nicht geeignet gewesen, die Tragfähigkeit des SPFV korrekt abzubilden; zutreffend ist vielmehr die Annahme eines durchschnittlichen Erlöses je Trassenkilometer im SPFV von 35,31 EUR. Wegen der Einzelheiten zur Bestimmung des durchschnittlichen Zugelöses im SPFV wird auf II.3.4.3.1 verwiesen. Die auf Basis der ursprünglichen Annahme im Hinblick auf den durchschnittlichen Zugelös im SPFV gebildeten Entgelte für den SPFV wären nicht genehmigungsfähig gewesen, da sie dessen relative Markttragfähigkeit nicht zutreffend abgebildet haben. Die Änderung der Entgelte für den SGV kompensieren insoweit auch die von den Antragstellerinnen vorgenommene Änderung der Entgelte für den SPFV.

Des Weiteren ist die am 12.03.2024 vorgenommene Änderung auch insoweit zulässig, als sie auf einer Korrektur der Betriebsleistung (nunmehr 156,6 Mio. Trkm statt 157,0 Mio. Trkm) basiert. Die Korrektur der Betriebsleistung führt zu leichten Verschiebungen beim Zugumsatz, die die Anträge nunmehr abbilden.

Schließlich begegnet die Zulässigkeit der Rücknahme der am 03.01.2024 gestellten Hilfsanträge mit einer Dynamisierung des SPNV in Höhe von *genau* 0,6% zum TPS 2024 (im Antrag vom 03.01.2024 Hilfsanträge II), die als einzige nicht mit Antragsanpassung vom 12.03.2024 durch eine geänderte Fassung ersetzt werden, keinen Bedenken; die zu beurteilenden und ggf. zu genehmigenden Entgelte ergeben sich damit aus den am 12.03.2024 gestellten Anträgen.

### **II.3.1.3 Zulässige Unterteilung in Haupt- und Hilfsantrag**

In ebenfalls zulässiger Weise haben die Antragstellerinnen ihre zuletzt geänderten Anträge hinsichtlich der Entgelte in jeweils einen Haupt- und zwei Hilfsanträge unterteilt.

Zwar dürfen Erklärungen, die die Einleitung oder den Ablauf eines behördlichen Verfahrens beeinflussen sollen, grundsätzlich nicht mit einer Bedingung versehen werden,

BVerwG, Urteil vom 29.05.1980, Az. 5 C 65.78, Rn. 14 (juris).

Es ist aber – wie auch im Prozessrecht – zulässig, Hilfsanträge zu stellen,

*Huck*, in: *Huck/Müller, Verwaltungsverfahrensgesetz*, 3. Auflage 2020, § 22 Rn. 9a,

Dabei muss im Ergebnis klar sein, was die Antragstellerinnen anstreben und in welchem Verhältnis die Anträge zueinander stehen, insbesondere welcher Antrag primär gelten soll,

*Ramsauer*, in: Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 19. Auflage 2018, § 22 Rn. 60.

Diese Voraussetzung ist im vorliegenden Fall eingehalten. Die Hilfsanträge haben die Antragstellerinnen jeweils für den Fall gestellt, dass die mit den Hauptanträgen beantragten Entgelte für den SPNV, denen eine Entgeltsteigerung gegenüber 2024 um 3 % zugrunde liegt, nicht genehmigungsfähig sind. Die Hilfsanträge unterscheiden sich im Hinblick auf die Aufteilung der Vollkostenaufschläge auf die einzelnen Segmente. Das Verhältnis, in dem die Anträge zueinander stehen, ergibt sich klar aus den gestellten Anträgen.

Der Umstand, dass die Antragstellerinnen erstmalig am 03.01.2023 neben dem Hauptantrag auch einen Hilfsantrag gestellt haben, begegnet keine Bedenken. Die Stellung der Hilfsanträge ist erforderlich, um eine drohende (Teil-)Versagung der Genehmigung abzuwenden und um die abgesenkten Entgelte für den SPNV im Hinblick auf den angestrebten Referenzerlös zu kompensieren (s. hierzu II.3.2.).

### **II.3.2 Maßgeblicher Antrag**

Die zu genehmigenden Entgelte ergeben sich aus dem jeweiligen Hilfsantrag II. der Antragstellerinnen. Den Hilfsantrag II. haben die Antragstellerinnen für den Fall gestellt, dass der Entgeltgenehmigung im SPNV eine Entgeltsteigerung ausgehend von den Entgelten des SPNV im Fahrplanjahr 2021 jeweils nur in Höhe von 1,8 % zugrunde zu legen ist. Dies ist hier vorliegend der Fall.

Gemäß § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG sind die Entgelte für Verkehrsdienste des SPNV und sonstiger Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der in § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) festgesetzten jährlichen Änderungsrate von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes anzupassen, soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2021 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat. § 5 Abs. 3 RegG bestimmt folgendes: Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 1,8 %. Ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 3 %. Nach § 5 Abs. 10 Satz 1 RegG ist die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen. Nach § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG erhöhen sich abweichend von § 37 Absatz 2 des ERegG die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und für die Nutzung von Personenbahnhöfen in den Jahren 2023 bis 2025 um 1,8 %.

Die Vorgaben des § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG und des § 5 Abs. 3, 10 RegG sind auf die Antragstellerinnen anzuwenden, da diese EIU des Bundes sind.

Absprungbasis für die Dynamisierung der Entgelte im SPNV bildet nach § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG die NFP 2020/2021.

Ausgehend von der NFP 2020/2021 ergäbe sich eine Dynamisierung um 1,8 % für 2022, sowie für 2023, 2024 und 2025 eine Dynamisierung um 3 %, wenn sich die Entgeltsteigerung im SPNV allein nach § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG, was die Antragstellerinnen vertreten, richtete. Diese Dynamisierung entspräche, wie von § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG gefordert, der Erhöhung des Gesamtbetrags, der den Ländern an Regionalisierungsmittel zusteht. Allerdings richtet sich die Entgeltsteigerung im SPNV nicht allein nach § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG, sondern nach § 37 Abs. 2

Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3, 10 RegG. § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG gibt für die Jahre 2023 bis 2025 Entgeltsteigerungen in Höhe von 1,8 % vor; die § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG sind insofern nicht anzuwenden. Dies folgt aus dem klaren Wortlaut des § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG („Abweichend von § 37 Abs. 2 des ERegG ...“) sowie dem Willen des Gesetzgebers, die Dynamisierung der Trassenentgelte im SPNV bis einschließlich 2025 auf 1,8 % zu begrenzen und dafür eine Sonderregelung zu schaffen,

s. BT-Drucks. 20/6018, S. 13.

Danach ist den Entgelten im SPNV für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 eine Dynamisierung mit vier mal 1,8 % gegenüber den Entgelten der Netzfahrplanperiode 2020/2021 zugrunde zu legen, was den im Hilfsantrag II beantragten Entgelten entspricht.

Die § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3, 10 RegG sind vom Prüfungsumfang der Entgeltgenehmigung erfasst und nicht offensichtlich rechtsstaats- oder unionsrechtswidrig,

s. Abschluss schreiben im Verfahren BK10-23-0075\_E, S. 4, 5.

An der im Verfahren BK10-23-0075\_E entwickelten Rechtsauffassung hält die Beschlusskammer fest.

Nach Ansicht der Beschlusskammer ist es unschädlich, dass im in § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG aufgeführten Prüfprogramm kein ausdrücklicher Verweis auf § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG zu finden ist. § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG ist in § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG hineinzulesen und bildet zusammen mit diesem eine Regelungseinheit.

§ 5 Abs. 10 Satz 2 RegG ist entgegen der Ansicht der Antragstellerinnen auch nicht wegen eines Verstoßes gegen das Bestimmtheitsgebot im Rahmen des Genehmigungsverfahrens außer Acht zu lassen. Das rechtsstaatlich gebotene Maß an Bestimmtheit ist anhand verschiedener Faktoren zu ermitteln. Zum einen ist zu beachten, dass das Bestimmtheitsgebot darauf abzielt, es dem Normadressaten zu ermöglichen, sein Verhalten auf die Rechtsnormen einzustellen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass abstrakt-generelle Normen ein gewisses Maß an Unbestimmtheit aufweisen müssen, damit im Rahmen der Normanwendung dem Ziel der Norm entsprechende, angemessene Einzelfallentscheidungen getroffen werden können und der Normsetzer nicht überfordert und damit blockiert wird. Zudem hängen die Anforderungen des Bestimmtheitsgebots von der Eingriffsintensität der Norm und den sachlichen Eigenarten des Regelungsgegenstandes ab,

s. *Grzeszick* in: Dürig/Herzog/Scholz, Kommentar zum GG, 102. EL August 2023, Art. 20 Rn. 58ff.

Nichtanwendungsklauseln können mit dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgrundsatz vereinbar sein,

s. *Grzeszick* in: Dürig/Herzog/Scholz, Kommentar zum GG, 102. EL August 2023, Art. 20 Rn. 64.

Danach verstößt § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG nicht gegen das Bestimmtheitsgebot. Insbesondere ist ein EIU in der Lage, seinen Entgeltgenehmigungsantrag nach § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG auszurichten. Zudem ähnelt § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG wegen seiner die Rechtsfolgen des § 5 Abs. 3 RegG modifizierenden Wirkung einer Nichtanwendungsklausel, die nicht grundsätzlich unzulässig sind.

Entsprechendes gilt hinsichtlich des von den Antragstellerinnen angeführten Gebots der Normenklarheit und Widerspruchsfreiheit bzw. der inhaltlichen Klarheit, das vom Gebot der Bestimmtheit des Gesetzes nicht eindeutig zu unterscheiden ist,

s. *Grzeszick* in: Dürig/Herzog/Scholz, Kommentar zum GG, 102. EL August 2023, Art. 20 Rn. 58.

Das Gebot der Widerspruchsfreiheit verlangt dabei lediglich, dass die die Normen bzw. die Rechtsordnung keine sich widersprechenden Verhaltensbefehle enthalten dürfen,

s. *Grzeszick* in: Dürig/Herzog/Scholz, Kommentar zum GG, 102. EL August 2023, Art. 20 Rn. 56.

§ 5 Abs. 10 Satz 2 RegG macht deutlich, wie abweichend von § 37 Abs. 2 ERegG die SPNV-Entgelte zu dynamisieren sind.

Ob die Beschlusskammer als Teil der Verwaltung überhaupt zur Nichtanwendung des § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken befugt wäre,

s. dazu *Sachs* in: Sachs, 9. Aufl. 2021, Kommentar zum GG Art. 20 Rn. 97, *Gril*, Jus 2000, S. 1080,

kann damit dahingestellt bleiben.

Auch ist § 5 Abs. 10 RegG entgegen der Ansicht der Antragstellerinnen und der Hinzugezogenen zu 3., 4., 7. und 15. nicht wegen eines offensichtlichen Verstoßes gegen das Unionsrecht außer Acht zu lassen. Mitgliedstaatliches Recht ist von der Verwaltung wegen eines Verstoßes gegen Unionsrecht nur dann nicht anzuwenden, wenn dieser offensichtlich ist,

s. *Demleitner*, NVwZ 2009, 1525, 1529 m. w. N.

§ 5 Abs. 10 RegG verstößt nicht offensichtlich gegen unionsrechtlichen Vorgaben zur Entscheidungsfreiheit des Betreibers der Schienenwege der RL 2012/34/EU. So besteht für den Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zur Preisdifferenzierung innerhalb der Länder,

s. *Otte/Kirchhartz*, in Kühling/Otte, Kommentar zu AEG, ERegG, § 37 ERegG, Rn. 13.

Des Weiteren verstößt § 5 Abs. 10 RegG auch nicht offensichtlich gegen unionsrechtliche Vorgaben zur Entgeltbildung, weil er eine von der Anpassung der Regionalisierungsmittel abweichende Dynamisierungsrate vorschreibt. Nach Art. 31 Abs. 3, 32 Abs. 1 RL 2012/34/EU bilden die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, den Ausgangspunkt, auf den die Aufschlagsbildung nach den Tragfähigkeiten der einzelnen Segmente aufsetzt. Die Tragfähigkeit der Segmente des SPNV ergibt sich aber entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin ohnehin nicht allein aus dem Umfang der Regionalisierungsmittel. Die im Winter 2022/2023 erfolgte Erhöhung der Regionalisierungsmittel zielte in erster Linie nicht auf eine Erhöhung der Mittel für Trassenentgelte, sondern auf eine Kompensation geringerer Einnahmen infolge der Corona-Pandemie und der Einführung des Deutschlandtickets. Um zu überprüfen, ob die Trassenpreisen die Tragfähigkeit des SPNV abbilden, sieht § 37 Abs. 4 bis 7 ERegG im Übrigen eine Kostendeckungsprüfung durch die Regulierungsbehörde vor.

Wegen der in § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG vorgeschriebenen Dynamisierung um 1,8 % kann eine Dynamisierung der SPNV-Entgelte um 3 %, wie in den Hauptanträgen der Antragstellerinnen vorgesehen, nicht rechtmäßig sein.



Die Hilfsanträge I. der Antragstellerinnen sind nicht genehmigungsfähig, da die dort vorgesehene Dynamisierung der SPNV-Entgelte um 1,8 % auf Basis der Entgelte der NFP 2023/2024 (TPS 2024) vorgenommen wurde und nicht auf Basis der Entgelte der NFP 2020/2021 (TPS 2021). Absprungbasis für die Dynamisierung bildet nach § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG die NFP 2020/2021. Die Absprungbasis für die Dynamisierung wird durch § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG nicht modifiziert. § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG trifft allein eine Sonderregel für die Änderungsrate. Das dem Hilfsantrag I. zugrunde liegende Verständnis von § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG, wonach die NFP 2023/2024 (TPS 2024) die Absprungbasis bilde, würde zu rechtswidrig überhöhten Entgelten im SPNV führen, da die SPNV-Entgelte im TPS 2024 nicht den aktuellen Vorgaben des § 5 Abs. 10 RegG (Dynamisierung um 1,8 %) entsprechen, sondern gegenüber dem TPS um 3 % erhöht wurden. Entsprechen die Entgelte im Zeitraum von 2023 bis 2024 nicht vollständig den Vorgaben des § 5 Abs. 10 RegG, kann dies dem EIU im Übrigen nicht zum Vorteil gereichen. Dies stünde auch im Widerspruch zu dem in § 5 Abs. 10 RegG klar zum Ausdruck kommenden Willen des Gesetzgebers.

### **II.3.3 Segmente und Entgeltbildung im SPNV**

Die Marktsegmentierung für den SPNV – die sich bei Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist antragsgemäß zu genehmigen. Die Entgelte für den SPNV sind im tenorierten Umfang – entsprechend Hilfsantrag II – genehmigungsfähig

Die beantragten und genehmigten Entgelte der Antragstellerin zu 1. und der Antragstellerin zu 2. sind mit Ausnahme der in Tabelle 4 mit (\*) gekennzeichneten Entgelte identisch. Für die in Tabelle 4 mit (\*) gekennzeichneten Entgelte gelten für die Antragstellerin zu 1. die in Tabelle 4 ausgewiesenen Entgelte, für die Antragstellerin zu 2. die in Tabelle 5 ausgewiesenen.

Wie unter II.3.3.2 ausgeführt, sind die Abweichungen zwischen dem Hauptantrag und dem genehmigungsfähigen Hilfsantrag II dadurch begründet, dass die Beschlusskammer eine Steigerung der Entgelte im SPNV um (rund) 0,6 % statt um 3 % gegenüber dem TPS 2024 für ansetzungsfähig hält, die sich aus einer viermaligen Dynamisierung mit 1,8 % der Entgelte aus der Netzfahrplanperiode 2020/2021 ergibt.

**Tabelle 4 – Beantragte und genehmigte Entgelte SPNV [EUR/Trkm]**

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SPNV	Baden-Württemberg (*)	Lastfahrt	6,289	6,143	-2,3%
SPNV	Bayern (*)	Lastfahrt	6,093	5,952	-2,3%
SPNV	Berlin	Lastfahrt	7,029	6,866	-2,3%
SPNV	Brandenburg	Lastfahrt	6,770	6,613	-2,3%
SPNV	Bremen	Lastfahrt	6,767	6,610	-2,3%
SPNV	Hamburg	Lastfahrt	6,222	6,078	-2,3%
SPNV	Hessen (*)	Lastfahrt	6,060	5,920	-2,3%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Lastfahrt	6,694	6,539	-2,4%
SPNV	Niedersachsen	Lastfahrt	6,306	6,160	-2,3%
SPNV	Nordrhein-Westfalen (*)	Lastfahrt	6,114	5,972	-2,3%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Lastfahrt	6,270	6,125	-2,3%
SPNV	Saarland	Lastfahrt	6,416	6,268	-2,3%
SPNV	Sachsen (*)	Lastfahrt	6,473	6,324	-2,3%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Lastfahrt	6,305	6,159	-2,3%
SPNV	Schleswig-Holstein	Lastfahrt	6,393	6,245	-2,3%
SPNV	Thüringen (*)	Lastfahrt	6,380	6,232	-2,3%
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	3,431	3,352	-2,3%
SPNV	Bayern	Leerfahrt	3,430	3,351	-2,3%
SPNV	Berlin	Leerfahrt	3,541	3,459	-2,3%
SPNV	Brandenburg	Leerfahrt	3,734	3,647	-2,3%
SPNV	Bremen	Leerfahrt	3,681	3,596	-2,3%
SPNV	Hamburg	Leerfahrt	3,390	3,311	-2,3%
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,472	3,392	-2,3%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Leerfahrt	3,587	3,504	-2,3%
SPNV	Niedersachsen	Leerfahrt	3,741	3,655	-2,3%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	3,439	3,359	-2,3%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Leerfahrt	3,409	3,330	-2,3%
SPNV	Saarland	Leerfahrt	2,910	2,843	-2,3%
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,459	3,379	-2,3%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Leerfahrt	3,525	3,443	-2,3%
SPNV	Schleswig-Holstein	Leerfahrt	3,484	3,403	-2,3%
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,530	3,449	-2,3%

(\*) Entgelte SPNV Last Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Thüringen nur für Antragstellerin zu 1.

**Tabelle 5 – Abweichende Entgelte Antragstellerin zu 2. [EUR/Trkm]**

Verkehrsdienst	Bundesland	Typ	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	6,097	5,956	-2,3%
SPNV	Bayern	Lastfahrt	5,958	5,820	-2,3%
SPNV	Hessen	Lastfahrt	5,822	5,687	-2,3%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	5,935	5,797	-2,3%
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	6,270	6,125	-2,3%
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	6,233	6,088	-2,3%

Im Folgenden wird insbesondere auf die nachstehenden Bereiche der Entgeltbildung des SPNV eingegangen:

- Segmente im SPNV (hierzu unter II.3.3.1)
- Entgelte für Lastfahrten des SPNV (hierzu unter II.3.3.2)
- Entgelte für Leerfahrten des SPNV (hierzu unter II.3.3.3).

#### **II.3.3.1 Segmente im SPNV**

Die Marktsegmentierung für den SPNV – die sich bei Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist antragsgemäß zu genehmigen.

Im zur Genehmigung vorgelegten TPS 2025 wird bezüglich der Entgelte des SPNV in Last- und Leerverkehre je Bundesland 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. Dies haben die Antragstellerinnen in zulässiger Weise getan.

#### **II.3.3.2 Entgeltbildung Lasttrassen mit Bahnsteignutzung im SPNV**

Die Entgelte für Lasttrassen des SPNV sind im tenorisierten Umfang – entsprechend Hilfsantrag II – genehmigungsfähig (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5 ).

Im Folgenden wird auf die nachstehenden Diskussionspunkte der SPNV Entgeltbildung im hiesigen Genehmigungsverfahren eingegangen, namentlich die Dynamisierungsrate im SPNV (hierzu unter II.3.3.2.1) und die Integration der Bahnsteige in das MZP (hierzu unter II.3.3.2.2).

##### **II.3.3.2.1 Dynamisierungsrate im SPNV**

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 Entgelte sind gemäß § 37 Abs. 2 ERegG für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste je Bundesland in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 zuzüglich der in § 5 Abs. 3 RegG festgesetzten jährlichen Änderungsrate entsprechen.

Die Antragstellerinnen (die zu dem Zeitpunkt noch als DB Netz AG firmierende Antragstellerin zu 1. und die Antragstellerin zu 2.) hatten in ihrem ursprünglichen Genehmigungsantrag vom 06.10.2023 die Entgelte der Netzfahrplanperiode 2020/2021 des SPNV zweimalig mit 1,8 % und zweimalig mit 3,0 % dynamisiert und entsprechend deren Genehmigung für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 beantragt.

Die Beschlusskammer hat mit Anhörung vom 19.10.2023 auf die in der am 25.04.2023 in Kraft getretenen Fassung des RegG und den aus Sicht der Beschlusskammer anzuwendenden Dynamisierungen hingewiesen. Für die Entgelte des Netzfahrplans 2024/2025 seien die Entgelte der Netzfahrplanperiode 2020/2021 viermalig mit 1,8 % zu dynamisieren.

Die Hinzugezogenen zu 2., 8., 16., 18., 24., 25. und 28. haben in ihren Stellungnahmen zu den nach § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 10 RegG anzuwendenden Dynamisierungssätzen vorgetragen. Es sei die Dynamisierung des TPS 2024 mit 0,6 % anzuwenden, welche im Ergebnis einer viermaligen Dynamisierung der Entgelten in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 entsprechen würde. Nur so sei der aktuelle Wortlaut des § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 10 RegG eingehalten.

Die Hinzugezogene zu 7. hat in ihrer Stellungnahme hingegen auf die aus ihrer Sicht vorliegende Unionsrechtswidrigkeit des § 37 Abs. 1 und 2 ERegG hingewiesen und erläutert, dass die SPNV-Entgelte gemäß § 36 ERegG im selben Maße gegenüber dem Vorjahr anzupassen seien, wie das von der Antragstellerin zu 1. beantragte Gesamtentgeltvolumen angepasst würde. Dies entspräche einer Erhöhung der SPNV-Entgelte um 6 % gegenüber dem TPS 2024. Die Hinzugezogene zu 15. hat ebenfalls Bedenken bezüglich der Anwendbarkeit der Regelung zur Trassenpreisbremse mit dem Ergebnis, dass die Begrenzung auf nur 0,6 % nicht zweckmäßig erscheine und mit Blick auf die gestiegenen Kosten anzupassen sei. Die Hinzugezogene zu 4. hat sich in ihrer Stellungnahme vom 11.03.2024 zum Haupt- und den Hilfsanträgen dahingehend geäußert, dass die 3 %-Variante (Hauptantrag) anzuwenden sei. Die Hinzugezogene zu 3. und 17. haben in ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass eine Festlegung auf einen bestimmten Prozentsatz und somit die Deckelung der Trassenkosten im SPNV gegen Unionsrecht verstoßen dürfte.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die Entgelte auf Grundlage einer viermaligen Dynamisierung mit 1,8 % der genehmigten Entgelte Netzfahrplanperiode 2020/2021 zu bilden (vgl. hierzu bereits Ausführungen unter II.3.2). Die gesetzlichen Vorgaben sind aus Sicht der Beschlusskammer hinreichend klar und verstoßen auch nicht offensichtlich gegen unionsrechtliche Vorgaben zur Entgeltbildung.

#### **II.3.3.2.2 Integration der Bahnsteige ins MZP bei der Antragstellerin zu 1.**

Mit der Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. während des laufenden Verfahrens haben die Antragstellerinnen ihren Antrag mit Schreiben vom 03.01.2024 modifiziert und um drei Hilfsanträge mit jeweils unterschiedlichen Dynamisierungsraten des SPNV (hierzu bereits zuvor) ergänzt. Die Modifizierung bezog sich bei der Antragstellerin zu 1. beim Haupt- und den drei Hilfsanträgen auf die leistungs- und entgeltseitige Integration der Personenbahnsteige in das MZP, da mit der Verschmelzung der beiden Infrastrukturbetreiber auch die Leistungs- bzw. Betriebspflicht in Bezug auf die Personenbahnsteige auf die Antragstellerin zu 1. übergegangen ist. Gemäß § 10a Abs. 3 ERegG gelten, sofern Schienenwege zusammen mit Personenbahnsteigen betrieben werden, die Vorschriften für den Betreiber der Schienenwege.

Mit dem ursprünglichen Genehmigungsantrag vom 06.10.2023 hatte die Antragstellerin zu 1. auf Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2020/2021 abgestellt, auf welche gemäß § 37 Abs. 2 ERegG die Dynamisierung anzuwenden ist. Allerdings waren die Entgelte für die Nutzung von Personenbahnsteigen noch nicht im damaligen Trassenentgelt enthalten, sondern wurden als Teil der Stationsentgelte der DB Station&Service AG erhoben. Insofern galt es für die Antragstellerin zu 1. nach der Verschmelzung einen Korrekturbetrag zu ermitteln, der den genehmigten Trassenentgelten der Netzfahrplanperiode 2020/2021 aufzuschlagen war.

Mit der Antragsänderung vom 03.01.2024 hat die Antragstellerin zu 1. diesem Umstand im Grundsatz Rechnung getragen. Für die Ermittlung des Korrekturbetrags hat die Antragstellerin zu 1. die genehmigten Entgelte für die Bahnsteige (Ausweis in EUR je Halt) je Bundesland des Jahres 2021 mit den jeweiligen IST-Stationshalten des Jahres 2021 multipliziert. Die so ermittelten Umsätze aus Personenbahnsteigen je Bundesland hat die Antragstellerin zu 1. sodann den Umsätzen aus Trassenentgelten im Segment „Lasttrasse“ in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 hinzugerechnet und die Ergebnisse durch die entsprechenden Betriebsleistungen der Netzfahrplanperiode 2020/2021 in den Bundesländern dividiert, um die durchschnittlichen

Entgelte je Bundesland in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 zu bestimmen. Das durchschnittliche Entgelte je Bundesland bildete im Hauptantrag und den drei Hilfsanträgen vom 03.01.2024 die Ausgangsbasis für die anschließende Dynamisierung.

Bezüglich der Vorgehensweise bei der Überleitung der Entgelte für die Bahnsteignutzung (Teil der Stationsentgelte in EUR je Halt) in die Trassenentgelte (Teil des MZP in EUR je Trkm) haben sich im Verfahrensverlauf jedoch weitere Fragen ergeben. Dies betraf zum einen die erlösneutrale Umrechnung der Stationsentgelte in der Basisperiode 2021 (Erlöse bzw. Bahnsteigentgelte des Kalenderjahres 2021 oder der Netzfahrplanperiode 2020/2021) sowie zum anderen die Plausibilisierung der konkret verwendeten Datengrundlagen zur Überleitung (Betriebsleistungen, Stationshalte, Erlöse).

Zum Themenbereich „Kalenderjahr 2021 oder Netzfahrplanperiode 2020/2021“ haben die Hinzugezogenen zu 8., 16., 24. und 25. in Stellungnahmen und in der öffentlich mündlichen Verhandlung vorgetragen. Es sei ihnen nicht möglich, die Ausgangswerte der Antragstellerin zu 1. nachzuvollziehen. Es sei insbesondere unklar, ob die berücksichtigten Umsätze aus Bahnsteigentgelten in der Ermittlung der SPNV Entgelte auf dem Netzfahrplan 2020/2021 oder dem Kalenderjahr 2021 beruhten. In der öffentlich mündlichen Verhandlung vom 17.01.2024 hat die Antragstellerin zu 1. mitgeteilt, dass die Umsätze aus Bahnsteigentgelten auf dem Kalenderjahr 2021 basieren würden. Mit Stellungnahmen im Nachgang zur öffentlich mündlichen Verhandlung haben die Hinzugezogenen zu 16., 24. und 25. ausgeführt, dass gemäß § 37 ERegG auch die Umsätze aus Personenbahnsteigen auf die Netzfahrplanperiode 2020/2021 zu korrigieren seien. Die Beschlusskammer hat die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 31.01.2024 dazu angehört. Im Ergebnis hat die Antragstellerin zu 1. ihre Überleitungsrechnung im Sinne der Stellungnahmen der Hinzugezogenen angepasst. Es haben sich in der Folge teils leicht niedrigere Entgelte für Lastverkehre des SPNV ergeben (Absenkungen zwischen 0,001 EUR je Trkm und 0,003 EUR je Trkm), teils hat sich durch die Korrektur aber auch keine Änderung ergeben.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die Überleitungsrechnung unter Zugrundlegung der Erlöse und durchschnittlichen Entgelte des Netzfahrplanjahres 2020/2021 (also teils Entgelte des Kalenderjahres 2020<sup>1</sup> und teils Entgelte des Kalenderjahres 2021<sup>2</sup>) nicht zu beanstanden. Das Abstellen auf die Netzfahrplanperiode 2020/2021 für die Trassenentgelte ergibt sich aus § 37 Abs. 2 ERegG. Demnach sind die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlage so zu bemessen, das sie „den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021“ entsprechen und anschließend dynamisiert werden.

Zum Themenbereich „Datengrundlagen“ haben die Hinzugezogenen zu 16., 24. und 25. in der öffentlichen mündlichen Verhandlung und in eigenen Stellungnahmen die von der Antragstellerin zu 1. für das Fahrplanjahr 2020/2021 zugrunde gelegten Mengen (Trassenkilometer und Stationshalte) und Erlöse mit eigenen ihnen zur Verfügung stehenden Werten verglichen und auf dabei ermittelte Abweichungen hingewiesen. Die Antragstellerin zu 1. hat mit Schreiben vom 07.02.2024 zu den aufgeworfenen Fragen Stellung genommen. Am selben Tag wurden in einer Videokonferenz zwischen den Betroffenen und der Beschlusskammer die teils abweichenden Datengrundlagen bezüglich Mengen und Erlösgrößen zwischen den bei den Aufgabenträgern vorliegenden Daten und den im Antrag zugrunde gelegten Daten erörtert. Als we-

---

<sup>1</sup> Zeitraum 13.12.2020 bis 31.12.2020

<sup>2</sup> Zeitraum 01.01.2021 bis 11.12.2021

sentlicher Unterschied stellte sich dabei heraus, dass bei den Plausibilisierungsdaten der Hinzugezogenen teils Plandaten (Soll-Daten) bei den Mengengerüsten hinterlegt waren, die Antragstellerin zu 1. – nach Auffassung der Beschlusskammer richtigerweise – jedoch auf tatsächlich abgerechnete Leistungen (Ist-Daten) abgestellt hatte. Unter Berücksichtigung der Ist-Daten der Aufgabenträger – soweit diese ermittelbar waren – haben sich die feststellbaren Abweichungen zwischen den Daten der Hinzugezogenen und der Antragstellerin zu 1. erwartungsgemäß verringert. Es verblieben weiterhin, jetzt jedoch wesentlich kleinere, Differenzen zu den von den Antragstellerinnen vorgetragenen Betriebsleistungen. Die Antragstellerin zu 1. ist auf die verblieben Differenzen mit Stellungnahme vom 21.02.2024 eingegangen. Differenzen ergäben sich notwendigerweise weiterhin, da bei den eigenen Daten alle SPNV-Verkehre in einem Bundesland berücksichtigt würden und nicht nur die vom jeweiligen Aufgabenträger bestellten Verkehre. Zudem ergäben sich notwendigerweise Differenzen bei Umleitungen, die in der Regel ebenfalls nicht in den Daten der Hinzugezogenen berücksichtigt seien bzw. werden könnten. Zudem könne es bei der Zuordnung von Verkehren in Aufgabenträgergebieten mit Grenzstrecken/-betriebsstellen zu Unterschieden kommen.

Dem Vorgehen zur Ermittlung der Ausgangswerte des Fahrplanjahres 2020/2021 stehen seitens der Beschlusskammer im Ergebnis keine Bedenken entgegen. Eine vollständige Identität der Eingangsdaten der Antragstellerin zu 1. mit den Plausibilisierungsdaten der Hinzugezogenen ist nach Auffassung der Beschlusskammer nicht erzielbar. Mit Blick auf die jeweiligen Informationsstände und Abgrenzungen verbleiben notwendigerweise Unterschiede. Die verbliebenen Unterschiede sind jedoch im Ergebnis verhältnismäßig gering. Bei den betrachteten Vergleichsfällen liegen die Abweichungen im Bereich zwischen 0,03 % und 0,16 %. Eine systematische (einseitige) Verzerrung ist zudem nicht festzustellen. So lagen die mit den Plausibilisierungsdaten hergeleiteten Entgelte teils (leicht) über, teils (leicht) unter den beantragten Entgelten der Antragstellerin zu 1.

### **II.3.3.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV**

Die Entgelte für Leertrassen des SPNV sind im tenorierten Umfang – entsprechend Hilfsantrag II – genehmigungsfähig (vgl. Tabelle 4).

Die Entgelte sind gemäß § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG mit einer jährlichen Anpassungsrate gemäß RegG zu dynamisieren. Für Leerfahrten des SPNV basiert die Preisbildung der Antragstellerinnen auf den durchschnittlichen Entgelten der Leerfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und einer viermaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 % für das Fahrplanjahr 2024/2025. Die Beschlusskammer hat die zur Ableitung der Entgelte des Leerverkehrs im SPNV wesentlichen Anlagen des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Die Entgeltbildung ist nicht zur beanstanden.

### **II.3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV**

Die Marktsegmentierung für den SPFV – die sich bei Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist antragsgemäß zu genehmigen. Die Entgelte für den SPFV sind im tenorierten Umfang – entsprechend Hilfsantrag II – genehmigungsfähig (vgl. Tabelle 6, Spalte 4).

**Tabelle 6 – Beantragte und genehmigte Entgelte 2025 im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	6,87	7,18	4,5%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	16,27	17,07	4,9%
SPFV	Basic	6,05	6,32	4,5%
SPFV	Nacht	3,17	3,28	3,5%
SPFV	Charter / Nostalgie	3,25	3,38	4,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	4,55	4,73	4,0%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	3,17	3,28	3,5%
SPFV	Zusatz Express	2,20	2,20	0,0%

Für den SPFV ist gemäß § 34 Abs. 3 ERegG das Entgelt für das Mindestzugangspaket grundsätzlich in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Ein Betreiber der Schienenwege hat gemäß § 36 Abs. 2 ERegG 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 Befassung mit dem SPFV gliedert sich in die folgenden drei Themenbereiche:

- Marktsegmente im SPFV (hierzu unter II.3.4.1)
- Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ) im SPFV (hierzu unter II.3.4.2)
- Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV (hierzu unter II.3.4.3).

#### **II.3.4.1 Marktsegmente im SPFV**

Die Marktsegmentierung für den SPFV – die sich bei Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist antragsgemäß zu genehmigen.

Der folgende Abschnitt II.3.4.1.1 erläutert die grundsätzlichen Abgrenzungskriterien zur Segmentbildung und gibt eine Übersicht der gebildeten Marktsegmente. Die Abschnitte II.3.4.1.2 und II.3.4.1.3 beschreiben die Einordnung von Fernverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie die Prüfung des Segmentes „Punkt-zu-Punkt“.

##### **II.3.4.1.1 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 im Wesentlichen den Marktsegmenten aus dem Vorverfahren zum TPS 2024 (BK10-23-0354\_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 5.3.2.3 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 5.3.2.5 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 5.3.2.7 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 die 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 5.3.2.8 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.3.4.1.3 diskutiert.

### Lok- / Leerfahrten

Das Marktsegment „Lok- / Leerfahrt“ umfasst gemäß INB Ziffer 5.3.2.9 Trassennutzungen für Fahrten, die keine Lastfahrten im Personenfernverkehr sind.

### Express

Für die Segmente „Metro Tag“, „Basic“ und „Nacht“ sowie damit verbundene Lok- und Leerfahrten kann der Zusatz „Express“ zugeordnet werden. Dieser Zusatz ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen und erfolgt für die gesamte Trasse.

#### **II.3.4.1.2 SPFV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

Anders als in den Vorjahren ist die Regelung im Hinblick auf die von den Antragstellerinnen beabsichtigte Abgrenzung von „sonstige Personenverkehrsdienste“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht zu beanstanden. Die Antragstellerinnen haben die Regelung zum TPS 2025 nun so beantragt, wie es der von der Beschlusskammer bereits in den Vorjahresverfahren vertretenen Auffassung entspricht.

Zum Hintergrund: In Ziffer 5.2.2.2.2. („Schienenpersonenfernverkehrsdienste“) der INB ist geregelt, dass dem Schienenpersonenfernverkehr solche Zugtrassen zuzuordnen sind, die der Personenbeförderung dienen und keine Trassen des Schienenpersonennahverkehrs sind. Zusätzlich sind gemäß der Ziffer 5.2.2.2.2. INB dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter / Nostalgie (Ziffer 5.3.2.7 INB) unabhängig von der Länge zugeordnet. Weiter ist geregelt, dass davon abweichend durch zuständige Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellte Personenverkehrsdienste, die keine Schienenpersonennahverkehrsdienste sind (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, zweite Alternative ERegG), zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung wie Schienenpersonennahverkehre gemäß INB Ziffer 5.2.2.2.1 behandelt werden sollen.

Letztgenannter Regelungsteil zum Umgang und zur entgeltseitigen Einordnung von sonstigen Personenverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag war in den vergangenen Jahren strittig. Die Beschlusskammer hatte die entsprechende Ziffer der Nutzungsbedingungen jeweils nur unter der Maßgabe genehmigt, dass letztgenannter Regelungsteil zur Einordnung von sonstigen Personenverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu ergänzen war,

vgl. hierzu zuletzt Ausführungen im Beschluss vom 30.03.2023 zum TPS 2024,  
Gz. BK10-22-0354\_E, dort S. 42 ff.

Die Antragstellerinnen haben im diesjährigen Genehmigungsverfahren die bislang von der Beschlusskammer angeordnete Regelungsergänzung selbst zum Gegenstand ihres Antrags gemacht.

#### II.3.4.1.3 Segment „Punkt-zu-Punkt“

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

Unter Ziffer 5.3.2.8 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.

Hinsichtlich des Kriteriums der vier Fahrten („Vier-Fahrten-Grenze“) ist im Rahmen des vorliegenden Verfahrens – wie bereits in den Vorjahresverfahren – über die Frage nach dem/den Zeitpunkt(en) der Prüfung der „Vier-Fahrten-Grenze“ diskutiert worden.

Im Vorjahresverfahren zum TPS 2024 (und in vorhergehenden Verfahren seit TPS 2020) wurde die Genehmigung nur unter der Maßgabe erteilt, dass es hinsichtlich der Erfüllung des Vier-Fahrten-Kriteriums allein auf die Anzahl der *durchgeführten* Zugfahrten ankomme und nicht auf die Anzahl der *angemeldeten* Zugfahrten. Im hiesigen Genehmigungsantrag hatten die Antragstellerinnen unter Ziffer 5.3.2.8 ihrer Nutzungsbedingungen zunächst erneut beantragt, dass es bei der Vier-Fahrten-Grenze auf die *angemeldeten* Zugfahrten ankommen solle.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17.01.2024 hat die Beschlusskammer darauf hingewiesen, dass das VG Köln sich in einem aktuellen Urteil mit den Prüfungsbefugnissen der Bundesnetzagentur bei der Marktsegmentierung auseinandergesetzt habe (Az. 18 K 1156/18, Urteil vom 04.12.2023, betrifft Beschluss BK10-17-0314\_E vom 26.10.2017 zum TPS 2019). Das VG Köln habe die Bundesnetzagentur in dem Urteil dazu verpflichtet, Marktsegmentierungen ohne die damals durch die Beschlusskammer tenorierten Änderungen zu genehmigen. Die gesetzlichen Vorgaben für die Bildung und Abgrenzung der Marktsegmente seien nach Auffassung des VG Köln rudimentär, insgesamt ergäben sich nach dieser Rechtsprechung für die Infrastrukturbetreiber größere Freiheiten bei der Bildung der Marktsegmente. Im Ergebnis sei mit Blick auf das Urteil des VG Köln für die Beschlusskammer nunmehr fraglich, ob die von den Antragstellerinnen vorgesehene Marktabgrenzung tatsächlich rechtswidrig sei, so wie es die Beschlusskammer in den vergangenen Jahre entschieden habe.

Mit Stellungnahme vom 31.01.2024 hat die Hinzugezogenen zu 7. ausgeführt, dass im Marktsegment Punkt-zu-Punkt zwingend auf den Durchführungszeitpunkt abgestellt werden müsse. Ein Abstellen auf den Anmeldezeitpunkt sei – auch mit Blick auf die Ausführungen des VG Köln – rechtswidrig. Insbesondere entstehe bei Abstellen auf den Anmeldezeitpunkt ein zusätzlicher Aufwand bei der Trassenkonstruktion für den Netzfahrplan. Zum einen müssten die Einhaltung des Vier-Fahrten-Kriteriums bereits zu zum Zeitpunkt der Netzfahrplankonstruktion (zusätzlich) geprüft werden, des Weiteren führe diese Maßgabe zu einer höheren Anzahl an differenziert anzumeldenden Zeitscheiben, was ebenso zu erhöhter Komplexität und erhöhtem Aufwand bei der Netzfahrplankonstruktion für alle Beteiligten führe.

Mit Schreiben vom 29.02.2024 haben die Antragstellerinnen schließlich ihren Antrag dahingehend geändert, dass bei der Vier-Fahrtengrenze nunmehr auf den Durchführungszeitpunkt abzustellen sei. Dies ist nun auch Bestandteil des Antrags vom 12.03.2024.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist die nunmehr beantragte Regelung nicht zu beanstanden. Sie entspricht der bisher durch die Beschlusskammer tenorierten Vorgabe zu Marktabgrenzung (Abstellen auf Durchführungszeitpunkt).

### II.3.4.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV

Die Herleitung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ) für den SPFV – welche sich in Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist aus Sicht der Beschlusskammer dem Grunde und der Höhe nach nicht zu beanstanden.

**Tabelle 7 – uKZ Schienenwege und Bahnsteige im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	1,097	1,097	0,0%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	1,097	1,097	0,0%
SPFV	Basic	1,097	1,097	0,0%
SPFV	Nacht	1,097	1,097	0,0%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,800	0,800	0,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,097	1,097	0,0%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,795	0,795	0,0%

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket ist gemäß § 34 Abs. 3 und Abs. 4 ERegG unter Zugrundelegung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs festzulegen, wobei Vorgaben, wie sie auf Grund eines nach Artikel 31 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU und durch Anlage 6 ERegG modifizierten Durchführungsakt bestimmt werden, zu beachten sind. Anlage 6 zu § 34 Abs. 4 ERegG regelt, dass, soweit die Kosten nach Art. 3 Abs. 1 der DVO (EU) 2015/909 die dort ausgewiesenen Anteile unterschreiten, vorgesehen Kontrollen der Berechnung in vereinfachter Weise durchgeführt werden können. Gemäß § 35 Abs. 4 ERegG können, um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, die § 34 Abs. 3 ERegG genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden.

Mit Blick auf die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes für das TPS 2025 unterscheiden die Antragstellerinnen bei der Herleitung der uKZ zwischen dem Bereich der Schienenwege und dem Bereich der Bahnsteige.

Die Antragstellerinnen fokussieren sich bei der Ermittlung der uKZ für den Bereich der Schienenwege auf die Kostenblöcke:

1. Fahrplan,
2. Betrieb,
3. Instandhaltung und
4. Abschreibungen bzw. Erneuerung.

Die so ermittelten mengeninduzierten Kosten werden sodann auf die einzelnen Verkehrsleistungen verteilt. Zugrunde gelegt werden hierbei die nachfolgenden Kostentreiber:

- Durchschnittsgeschwindigkeit,
- Durchschnittsgewicht,
- Trassenkilometer und

- Trassenanmeldungen.

Zur Ermittlung der uKZ für den Bereich der Schienenwege für das TPS 2025 wurden Durchschnittswerte der Geschäftsjahre 2019, 2021 und 2022 zugrunde gelegt. Eine analoge Vorgehensweise zu den Jahren vor der Covid-19-Pandemie hätte die Verwendung von Durchschnittswerten der Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 gefordert. Die Beschlusskammer folgt allerdings der bereits in den Vorjahresverfahren vorgetragenen Argumentation der Antragstellerinnen, die Daten des Jahres 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie bei der Ermittlung nicht zu verwenden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der in § 35 Abs. 4 ERegG normierten Regelung, dass – um unerwünschte Schwankungen zu vermeiden – Entgelte in Höhe uKZ über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden können.

Die Gesamtänderungsrate der uKZ für den Bereich der Schienenwege für den aktuellen Genehmigungszeitraum gegenüber dem Genehmigungszeitraum des TPS 2024 ist in Tabelle 8 dargestellt.

**Tabelle 8 – uKZ Schienenwege (ohne Bahnsteige) SPFV TPS 2025 / TPS 2024 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2024	TPS 2025	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	1,073	1,067	-0,6%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	1,073	1,067	-0,6%
SPFV	Basic	1,073	1,067	-0,6%
SPFV	Nacht	1,073	1,067	-0,6%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,779	0,770	-1,2%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,073	1,067	-0,6%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,769	0,795	3,4%

Für die einzelnen Kostenbereiche (Fahrplan, Betrieb, Instandhaltung, Abschreibungen) haben sich im Antrag zum TPS 2025 (Durchschnittswerte 2019, 2021 und 2022) in einzelnen Bereichen Kostenanstiege gegenüber dem vorherigen Genehmigungszeitraum 2024 (Durchschnittswerte 2018, 2019, 2021) ergeben. So lag etwa der Kostenanstieg der uKZ über alle Verkehrsdienste im Bereich „Instandhaltung Strecke“ mit einer Steigerung von rund 7 % deutlich über den im Antrag zum TPS 2024 vorgetragenen Kosten.

Zu den nach Segmenten teils sehr unterschiedlichen Entwicklungen einzelner Kostenarten im Bereich der uKZ hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen im Rahmen des dritten Anhörungsschreibens vom 07.12.2023 um Stellungnahme gebeten. Da die Ermittlungsmethodik der uKZ in den drei Verkehrsdiensten SPNV, SPFV und SGV im Grundsatz nach gleicher Systematik erfolgt, umfassten die Fragestellungen der Beschlusskammer auch die Prüfung der Ermittlung der uKZ für den Bereich des SGV und SPNV. Zu weiteren spezifischen Ausführungen bezüglich der uKZ im SGV wird zudem auf Abschnitt II.3.5.1 verwiesen.

Die Fragen der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 14.12.2023 beantwortet. In Bezug auf den Bereich „Instandhaltung Strecke“ haben die Antragstellerinnen ausgeführt, dass die Herstellkosten der Instandhaltung Strecke im Zeitraum 2018 bis 2022 um 29 % gestiegen seien. Dieser Kostenanstieg sei wesentlich für die Steigerung der drei-Jahres uKZ. Ebenso haben die Antragstellerinnen zu den Fragen der Beschlusskammer zu (gesunkenen) Abschreibungsaufwendungen und signifikant abweichenden – teils deutlich sinkenden – Kostenentwicklungen im Bereich „Strecke in Betriebsknoten“ Stellung genommen und Ursachen erläutert. Die beiden letztgenannten Kostenbereiche („Abschreibungen Strecke“, „Strecke im Betriebsknoten“) bilden knapp die Hälfte der ermittelten uKZ ab, so dass ein

(teilweises) Absinken hier in einigen Segmenten zu insgesamt (leicht) sinkenden uKZ führt. Insbesondere das Absinken der Kosten im Bereich „Abschreibungen Strecke“ ist nach den Ausführungen der Antragstellerinnen wesentlich auf den Wegfall der Jahressscheibe 2018 zurückzuführen. Die dortigen uKZ lägen im (neu berücksichtigten) Jahr 2022 deutlich unter denen des (wegfallenden) Jahres 2018.

Mit Bezug auf die im hiesigen Verfahren bei der Antragstellerin zu 1. neu zu berücksichtigenden uKZ für die Personenbahnsteige haben die Antragstellerinnen auf Herleitungsmodelle aus den Genehmigungsverfahren für Stationsentgelte zurückgegriffen. Auf dieser Grundlage (Berechnung der uKZ je Bahnsteighalt) haben die Antragstellerinnen die in Summe angefallene uKZ (uKZ je Halt multipliziert mit der Anzahl der Halte) einheitlich auf die betroffenen Segment des Trassenpreissystems verteilt (uKZ je Trkm). Im Ergebnis ergeben sich uKZ von 0,03 EUR / Trkm für die Segmente des SPNV und SPFV. Nicht in die Verteilung einbezogen wurden die jeweiligen Lok- und Leerfahrtensegmente des SPNV und SPFV.

Zur Methodik der Herleitung und Überführung von Kosten je Stationshalt in Kosten je Trassenkilometer hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen im Rahmen des vierten Anhörungsschreibens vom 31.01.2024 angehört. Die Antragstellerinnen haben mit Schreiben vom 07.02.2024 dahingehend Stellung genommen, dass Berechnung der UKZ entsprechend dem Verständnis der Beschlusskammer hergeleitet worden sei. Die mit Umrechnung von uKZ je Halt zu uKZ je Trkm einhergehende Differenz (rund 2 Mio. EUR) beruhe auf der Rundung der uKZ je Trkm auf zwei Nachkommastellen. Auf die Ausgangswerte der uKZ je Bahnsteighalt seien bereits auf zwei Nachkommastellen gerundet gewesen. Darüber hinaus habe man von einer Differenzierung der uKZ bei der Umrechnung in betriebsleistungsbezogenen uKZ für den SPNV und SPFV abgesehen. Bei der Umrechnung der uKZ von Halten auf Betriebsleistungen könne auf den gemeinsam ermittelten Wert des SPV aufgesetzt werden.

Stellungnahmen Dritter haben zu diesem Punkt nicht vorgelegen.

Nach Auffassung der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen die Nachfragen zu den Kostenentwicklungen der unterschiedlichen Kostenblöcke und zur Berücksichtigung der Personenbahnsteige ausreichend erläutert. Das Vorgehen der Antragstellerinnen ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere, dass die eisenbahnrechtlichen Vorgaben angemessene Freiräume zur Herleitung der uKZ vorsehen. Dies betrifft die in § 35 Abs. 4 ERegG beschriebene Mittelung über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen. Ebenso sieht die DVO (EU) 2015/909 in Art. 7 Abs. 2 vor, dass eine vereinfachte Kontrolle für die Modulation der durchschnittlichen direkten Stückkosten vorgenommen werden kann, wenn die durchschnittlichen direkten Kosten je Zugkilometer für einen 1000-Tonnen-Zug 2 EUR nicht übersteigen (zu Preisen und Wechselkursen von 2005 unter Anwendung eines geeigneten Preisindex). Dies genannten Voraussetzungen liegen nach Auffassung der Beschlusskammer vorliegend vor.

Die den Mitgliedsstaaten in Art. 7 Abs. 1 DVO 2015/909 zudem eröffnete Möglichkeit, die dort genannten Grenzen (betreffend relative Anteile der direkten Kosten) zu erhöhen, hat der nationale Gesetzgeber in Anlage 6 zu § 34 Abs. 4 ERegG zur Erhöhung der Grenzen zur vereinfachten Kontrolle genutzt. Auch dies spricht für eine Kontrolle der Herleitung der uKZ unter Berücksichtigung der bei den Betroffenen eher geringen Anteile der uKZ an den Trassenentgelten. Letztlich ist auch zu berücksichtigen, dass eine etwaige Kürzung bei den uKZ ceteris paribus nicht zu einer Veränderung der mit den Trassenentgelten vereinnahmten Erlöse führt, sondern lediglich zu einer Verschiebung zwischen uKZ-begründeten Erlösen zu Erlösen im Rahmen der Vollkostenaufschlagssystematik. Hinzuweisen ist noch darauf, dass die uKZ für die SPFV-Segmente Charter/Nostalgie und Lok-/Leerfahrt identisch zu denen des SPNV im

Segment Lastfahrt respektive Lok-/Leerfahrt sind. Soweit beim SPNV insofern uKZ im Rahmen der Herleitung der Stornierungsentgelte als Berechnungsgrundlage dienen, sind diese ebenfalls nicht zu beanstanden.

### II.3.4.3 Vollkostenaufschläge im SPFV

Die von den Antragstellerinnen vorgesehenen Vollkostenaufschläge im Hilfsantrag II für den SPFV sind nicht zu beanstanden.

**Tabelle 9 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	5,773	6,083	5,4%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	15,173	15,973	5,3%
SPFV	Basic	4,953	5,223	5,5%
SPFV	Nacht	2,073	2,183	5,3%
SPFV	Charter / Nostalgie	2,450	2,580	5,3%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	3,453	3,633	5,2%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	2,375	2,485	4,6%

Die dem Hilfsantrag II zugrunde liegenden vorgesehenen Vollkostenaufschläge sind dabei sowohl mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG zur Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit bei Vollkostendeckung (relative Markttragfähigkeiten, hierzu unter II.3.4.3.1) als auch mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zum Marktausschlusstest (hierzu unter II.3.4.3.2) nicht zu beanstanden.

#### II.3.4.3.1 Aufschläge unter Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit

Die Vollkostenaufschläge im Hilfsantrag II für den SPFV sind mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG zur Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit bei Vollkostendeckung (relative Markttragfähigkeiten und effiziente Aufschlagsbildung) nicht zu beanstanden.

Zur Entgeltbildung der Segmente ist nach Auffassung der Antragstellerinnen und nach Auffassung der Beschlusskammer eine Preisbildungssystematik gemäß § 36 Abs. 1 ERegG auf Grundlage des Ramsey-Boiteux-Prinzips anwendbar. Dieses in der Regulierungsökonomie entwickelte Preisbildungskonzept zielt darauf ab, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Vollkosten des Anbieters (Eisenbahninfrastrukturbetreibers) von den Umsatzerlösen gedeckt werden.

Abgesehen vom SPNV und sonstigen Personenverkehren im öffentlichen Auftrag wurden die Segmente des SPFV und SGV und deren relative Tragfähigkeiten von den Antragstellerinnen unmittelbar nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips ermittelt, welches eine wohlfahrts-optimale Allokation der Vollkosten sicherstellt. Soweit alle Inputgrößen des Ramsey-Boiteux-Verfahrens, d. h. die Preisreagibilität, die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ) und die Zugumsätze (EUR / Trkm) der einzelnen Segmente zutreffend bestimmt sind, sind die daraus resultierenden Trassenpreise bereits Ausdruck der – aus Endkundensicht – herrschenden Marktbedingungen und stellen somit die tragfähigen Preise der Segmente dar.

Durch die Ermittlung der relativen Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips wird zugleich, wie von § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG vorgegeben, dem von den EVU erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung getragen. Diese Vorgabe ist nach Auffassung der Be-

schlusskammer allein im Verhältnis zwischen den verschiedenen Marktsegmenten bei der Bildung der Vollkostenaufschläge relevant. § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG trifft hingegen, anders als die Hinzugezogene zu 15. und 23. meinen, keine Vorgabe zu einzelnen Entgeltsteigerungen. Denn § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG bezieht sich allein auf die Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nach § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG.

Eine Abweichung vom Ramsey-Boiteux-Prinzip innerhalb der Preisbildung zugunsten einzelner Marktsegmente würde zu einer suboptimalen, nicht wohlfahrtsmaximierenden Verteilung der Vollkostenaufschläge führen. Diese Reallokation würde in der Folge in den anderen Marktsegmenten zu höheren Nachfrageverlusten führen, als beispielsweise durch ein Absenken auf das Grenzkostenniveau – abweichend vom Ergebnis der Ramsey-Boiteux-Optimierung – an Nachfragemehrung im betroffenen Segment erzeugt würde.

Für die Prüfung der Eisenbahnrechtmäßigkeit der Aufschläge gemäß § 36 Abs. 1 ist dabei im konkreten Fall zu prüfen, ob die im sog. Mastermodell (Anlage 7c Anhang 7 und Anlage 7c Anhang 8 zum Genehmigungsantrag) verwendeten Eingangsgrößen (hier insbesondere: Elastizitäten, Zugumsätze) adäquat bestimmt werden, so dass die über die Grenzkosten hinausgehenden zu verteilenden Fixkosten angemessen auf die jeweiligen Segmente verteilt werden.

Zudem müssen die Vollkostenaufschläge nach § 36 Abs. 1 ERegG so gebildet werden, dass etwaige Entgeltsteigerungen nicht zu einem Rückgang der Trassennachfrage dergestalt führen würde, dass der zu antizipierende Mengenrückgang und die beantragte Preiserhöhung zu einem insgesamt geringeren Erlös aus Trassenentgelten führen würden (überproportionale Nachfragerreaktion im elastischen Bereich der Preiselastizität,  $\epsilon > |1|$ ). Andernfalls würde die Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nicht bestmöglich gewährleistet. Denn durch geringeres Preisniveau könnte zugleich ein höheres Nachfrage- und Erlösniveau erreicht werden.

Die Hinzugezogenen haben vielfältig zum Bereich der Entgelte und Vollkostenaufschläge im SPFV Stellung genommen. Die Kritik richtet sich dabei auf die beantragten Trassenpreiserhöhungen sowohl mit allgemeinem Blick auf die erwarteten Marktauswirkungen als auch mit Blick auf die Frage der Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben bezüglich des § 36 Abs. 1 ERegG (Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit, hierzu folgend) und des § 36 Abs. 2 ERegG (Marktausschlusstest, hierzu unter II.3.4.3.2).



Vergleichbar argumentiert die Hinzugezogene zu 7. in ihrer Stellungnahme vom 11.02.2024. Sie betont ebenfalls, dass die beantragten Trassenkostensteigerungen keinesfalls angebotsneutral den Fahrgästen anlastbar und daher direkte Angebotskürzungen vorzunehmen seien.

Die Hinzugezogene zu 15. führt in der Stellungnahme vom 17.10.2024 aus, dass die sprunghaften Steigerungen der Entgelte nicht marktverträglich seien. In ihrer zweiten Stellungnahme vom 10.01.2024 betont sie zudem, dass es § 36 Abs. 1 ERegG widerspräche, wonach die

Entgeltsteigerung den von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwächsen Rechnung tragen müsse. In Anbetracht der schlechten Netzqualität und der geplanten Bauarbeiten sei an einen Produktivitätszuwachs nicht zu denken, vielmehr sei ein Produktivitätsrückgang zu befürchten.

Angelehnt an die Ausführungen der Hinzugezogenen [REDACTED] und 7. argumentiert auch die Hinzugezogene zu 23., dass die Unternehmen die Preise für die Fahrscheine deutlich erhöhen müssten, was zurzeit am Markt aber nicht in dem Maße durchsetzbar sei und auch den politischen Zielen widerspräche.

In diesem Zusammenhang äußert die Hinzugezogene zu 26., dass die Entwicklung des Trassenpreisniveaus im Allgemeinen und die Verteilung der Belastung auf die Verkehrsarten im Besonderen unbefriedigend seien.

Die Antragsstellerinnen haben mit Schreiben vom 29.02.2024 (u.a.) hierzu Stellung genommen und verweisen auf die gemäß § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG bestehende Pflicht, die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets mit den Entgelten zu decken (s. hierzu unter II.3.9). Aus ihrer Sicht sei aufgrund gestiegener Personal- und Instandhaltungskosten die durchschnittliche Entgelterhöhung in Höhe von +6,0 % über alle Verkehrsarten unvermeidbar. Weiter argumentieren die Antragstellerinnen, dass die Entgelterhöhungen sich aus dem Grundsatz des Ramsey-Boiteux Modells ergäben, wonach eine Entgeltsteigerung dann akzeptabel sei, wenn der potentielle Mengenverlust geringer sei als die Umsatzsteigerung durch die Entgelterhöhung. Darüber hinaus teilen die Antragstellerinnen jedoch die Einwände der Hinzugezogenen in Bezug auf die asynchrone Verteilung der Kosten auf den SPFV und SGV, die sich aus der Deckelung des der Entgelterhöhung des SPNV auf 0,6 % ergäben (s. hierzu unter II.3.2).

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind Eingangsgrößen des Mastermodells zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge in Bezug auf den SPFV adäquat bestimmt worden.

Der jeweilige Vollkostenaufschlag errechnet sich u.a. auf Grundlage der Endkundenelastizität und des durchschnittlichen EVU-Umsatzes pro Trassenkilometer im jeweiligen Marktsegment. Grund für diese Herangehensweise unter Heranziehung des EVU-Umsatzes ist, dass Trassenpreisänderungen ceteris paribus in denjenigen Segmenten eine stärkere Reaktion der EVU-Kunden hervorrufen, in denen die Trassenentgelte im Verhältnis zum Umsatz des EVU eine gewichtigere Rolle spielen.

Die EVU-seitigen Eingangsgröße im Hinblick auf die Segmente im SPFV ohne die Segmente „Punkt-zu-Punkt“, „Charter / Nostalgie“ und „Lok/Leerfahrt“, namentlich also die Segmente „Metro“, „Basic“ und „Nacht“, weisen die zutreffende Höhe aus, was insbesondere für deren Yield (Umsatz pro Personenkilometer) gilt. Die für die im Rahmen des Mastermodells zur Berechnung konkret benötigten Eingangsgrößen für die Segmente im SPFV ohne die Segmente „Punkt-zu-Punkt“, „Charter / Nostalgie“ und „Lok/Leerfahrt“ basieren auf den Geschäftsberichten des DB Konzerns (Deutsche Bahn Integrierter Bericht) sowie der Hinzugezogenen zu 4.

Mit Blick auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie haben die Antragstellerinnen in Anlage 7c „Beschreibung Vollkostenaufschläge“ (Fassung vom 31.01.2024) jedoch eine Nebenrechnung zur Anpassung der Datengrundlage zur Isolierung der Einflüsse durch die Pandemie vorgenommen.

Da der Zeitraum des ersten Halbjahrs 2022 im SPFV noch im Hinblick auf eine nachhaltige Stabilisierung der Verkehrs- und Betriebsleistung durch Auswirkungen der Pandemie als verzerrt gelten müsse, würde für den SPFV statt des üblichen Zeitraums 01.01.2022 bis 31.12.2022 die Periode 01.07.2022 bis 30.06.2023 zur Bestimmung des Yields [EUR/Pkm],



der Zugbesetzung [Pkm/Trkm] und des Zugerlöses [EUR/Trkm] für den SPFV zur Ableitung der Vollkostenaufschläge herangezogen.

Da für den SGV ausschließlich das Jahr 2022 betrachtet wird, stellte sich die Frage, inwiefern das beim SPFV gewählte Vorgehen, auch im Hinblick auf die Endkundenpreissteigerungen zum Fahrplanwechsel 2022/2023, zu Verzerrungen führen könnte. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass in 2023 bereits Tarifsteigerungen wirksam geworden sind.

Im dritten Anhörungsschreiben vom 07.12.2023 sind die Antragstellerinnen daher um Stellungnahme gebeten worden, welche Gründe für den gewählten Zeitraum sprechen und ob alternativ nicht lediglich die Betrachtung des zweiten Halbjahres 2022 in Betracht gezogen werden müsste.

Mit Antwort vom 14.12.2023 haben diese ausgeführt, dass der genannte Vorschlag, allein auf das zweite Halbjahr 2022 abzustellen, aufgrund von saisonalen Effekten im Jahresverlauf ausscheide. Die für die Ermittlung des Yields und der Zugbesetzung relevanten Daten (Verkehrsleistung, Betriebsleistung, Erlöse) unterlägen im Jahresverlauf z. T. erheblichen Schwankungen, welche wiederum auf ein erhöhtes Reiseaufkommen in Urlaubszeiten zurückzuführen sei. Vor allem die Monate Juli und August als Hauptferienzeit im Sommer sowie der Dezember aufgrund der Weihnachtsfeiertage seien typischer Weise von einem hohen Reisendenaufkommen geprägt und lägen allesamt in der zweiten Jahreshälfte. Daher würde die Verwendung allein dieses Zeitraums zu einer Überschätzung der Tragfähigkeit im SPFV führen. Die „Konstruktion“ eines vollständigen Kalenderjahres über den Zeitraum 01.07.2022 bis 30.06.2023 löse diese Problematik und isoliere gleichzeitig die Einflüsse der Corona-Pandemie Anfang des Jahres 2022. Da zum Zeitpunkt der Antragsstellung keine aktuelleren Daten vorgelegen haben, sei dieses Vorgehen aus ihrer Sicht der bestmögliche Ansatz. Verzerrungen im Vergleich zum SGV, für den die Datengrundlage im Gegensatz zum SPFV das Gesamtjahr 2022 ist, seien zwar theoretisch denkbar. Aufgrund der hohen Konstanz der Endkundenpreise und der Umsätze je Trkm im SGV der letzten Jahre gingen die Antragstellerinnen jedoch von einem vernachlässigbaren Effekt aus. Die Alternative, nämlich auch im SPFV auf das Gesamtjahr 2022 abzustellen, hätte aus Sicht der Antragstellerinnen zu größeren Verzerrungen geführt.

Im vierten Anhörungsschreiben vom 31.01.2024 hat die Beschlusskammer erneut um Stellungnahme gebeten insbesondere im Hinblick auf die Aussage, dass die Verwendung allein des Zeitraums zweites Halbjahr 2022 zu einer Überschätzung der Tragfähigkeit im SPFV führen würde, was sich mit Blick auf den durchschnittlichen Zugerlös nicht bestätigen ließ.

Mit Antwort vom 07.02.2024 haben die Antragstellerinnen ausgeführt, dass auch eine Vermischung der Zeiträume „Gesamtjahr 2022“ und „Kombi-Jahr 2022/2023“ analog zu dem von der Beschlusskammer gemachten Vorschlag denkbar sei. Bei diesem Ansatz würde mit Blick auf die Besetzung auf den Zeitraum zweites Halbjahr 2022 und erstes Halbjahr 2023 abgestellt, während beim Yield nur das zweite Halbjahr 2022 herangezogen würde. Motivation dieses Ansatzes wäre es, den Einfluss höherer Ticketpreise aus dem ersten Halbjahr 2023 zu isolieren.

Aus Sicht der Antragstellerinnen hätte jedoch auch dieser Ansatz eine Schwäche, da das zweite Halbjahr gegenüber dem ersten Halbjahr, wie bereits ausgeführt, starke saisonale Effekte ausweise.

Konkret fiele das zweite Halbjahr im Hinblick auf Betriebs- und Verkehrsleistung als auch auf den Erlös stärker aus als das erste Halbjahr. Da sich der Yield als Quotient aus Erlös und Verkehrsleistung berechne, schlugen sich diese Effekte also auch hier nieder. Insbesondere die saisonbedingt ggf. höhere Verkehrsleistung dürfte, ceteris paribus, einen Yield senkenden

Effekt haben. Selbst wenn durch einen saisonbedingt höheren Erlös ein gegenläufiger Effekt hierzu existierte, sei nicht klar, welcher der beiden Effekte überwiege. Letztendlich bestünde auch bei diesem Vorgehen eine gewisse Unsicherheit, ob durch die Anpassungsrechnung eine bessere Vergleichbarkeit der Werte für den SPFV zu den Werten des SGV hergestellt würde. Daher bleibe dahingestellt, ob die von der Beschlusskammer vorgenommene Anpassungsrechnung tatsächlich zu einer besseren Prognose der relativen Tragfähigkeiten im Jahr 2025 führe. Vor dem Hintergrund der allgemein bestehenden Unsicherheiten hielte die Antragstellerin an ihrem Ansatz fest.

Die Beschlusskammer hat daraufhin für die Zeiträume vor der Corona Pandemie von 2019 zurück bis in das Geschäftsjahr 2015 die Unterschiede des Yields und der Zugerlöse für das erste und zweite Halbjahr berechnet. Im Schnitt dieser Jahre liegt der Yield für das zweite Halbjahr 2,31 % niedriger als im ersten Halbjahr (Mittelwert der berechneten Deltas).

Diese Berechnungen bestätigen somit grundsätzlich die Aussage der Antragstellerin. Der Yield im ersten Halbjahr war außerhalb der Corona Pandemie stets höher als jener im zweiten Halbjahr, dort war jedoch aufgrund der höheren Passagierzahlen der Zugerlös höher. Eine Ursache dafür mag darin liegen, dass die Ferienreisenden im zweite Halbjahr weniger erste Klasse als Geschäftsreisende buchen dürften und sich durch rechtzeitige Planung günstigere Ticketpreise sichern.

Die Ausführungen der Hinzugezogenen zu 7. vom 28.02.2024 unter Punkt 2. gehen daher fehl. So ist die dortige Argumentation dafür, dass der Yield im ersten Halbjahr niedriger liegen dürfte als im zweiten Halbjahr, zwar nachvollziehbar, die Datenlage bestätigt dies jedoch, wie ausgeführt, nicht. Lediglich für das Jahr 2022, wo im ersten Halbjahr der Corona Effekt noch spürbar war, ist diese Konstellation der Fall gewesen.

Die Kalkulationen der Beschlusskammer zeigen zudem, dass das erste Halbjahr 2022 tatsächlich nicht geeignet ist, in die Berechnungen einzufließen. Die Pkm und durchschnittliche Zugbesetzung liegen ganz erheblich unterhalb des Vor-Corona Jahres 2019. Damit würde die Tragfähigkeit des SPFV deutlich unterschätzt.

Weiterhin sind die Ausführungen der Antragstellerinnen bezüglich saisonaler Schwankungen, auch anhand der vorliegenden Daten (Betriebsleistung/Zugbesetzung), nachvollziehbar.

Eine ausschließliche Betrachtung nur des zweiten Halbjahres 2022 ist daher ebenfalls nicht sachgerecht. Die Berücksichtigung nur des Yield des zweiten Halbjahres 2022, im Übrigen aber ein Einbezug des ersten Halbjahres 2023 in Form eines Mischansatzes ohne weitere Anpassungen führt wiederum zu einer Unterschätzung des Zugerlöses.

Um den Effekt der höheren Ticketpreise für das erste Halbjahre 2023 zu isolieren, hat die Beschlusskammer daher folgendes Vorgehen entwickelt, dem die Antragstellerinnen in ihren Anträgen vom 12.03.2024 gefolgt sind:

So wird auf Basis der für die Jahre 2015 bis 2019 getätigten Berechnungen mit dem Ergebnis, dass der Yield des zweiten Halbjahres im Schnitt um 2,31 % unterhalb des Wertes für das erste Halbjahr liegt, der Yield für das erste Halbjahr 2022 hilfsweise bestimmt. Es ergibt sich für das erste Halbjahr ein Umsatz/Pkm von 0,125 EUR (0,122 EUR /0,977). Dieser Wert ersetzt den Yield des erste Halbjahres 2023 von 0,133 EUR.

Der bisher in Ansatz gebrachte „Gesamt“-Yield von 0,127 EUR sinkt somit um 2,72 % auf 0,124 EUR. Hierbei basiert die dem „Gesamt“-Yield zugrundeliegende Verkehrsleistung weiterhin auf der Mischbetrachtung 2022/2023, was sich insbesondere auf die anzusetzende Zugbesetzung auswirkt. Für die Segmente Metro, Basic und Nacht, deren Modell-Eingangsdaten

zum Yield, zur Zugbesetzung und zum Zugumsatz im Wesentlichen aus den zuvor beschriebenen Grundlage beruhen, sind die im Hilfsantrag II unterstellten Werte im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Ebenfalls weisen die EVU-bezogenen Eingangsgrößen im Hinblick auf das Segment „Punkt-zu-Punkt“ die zutreffende Höhe aus. Die segmentspezifischen Eingangsgrößen für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ ergeben sich aus den im Rahmen vergangener Verfahren ermittelten Daten von im Segment „Punkt-zu-Punkt“ verkehrenden Unternehmen.

Auch die EVU-bezogenen Eingangsgrößen im Hinblick auf das Segment „Charter / Nostalgie“ weisen die zutreffende Höhe aus. Dabei wurde die Besetzung im Segment „Charter / Nostalgie“ gegenüber dem Vorjahr nicht angepasst und basiert weiterhin auf einer Markterhebung der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2016.

Schließlich sind auch die EVU-bezogenen Eingangsgrößen im Hinblick auf das Segment „Nacht“ sachlich richtig. Die Eingangsgrößen beruhen u. a. auf den öffentlich verfügbaren Daten der Hinzugezogenen zu 4. Vergleichbar zum Segment „Metro Tag“ wurden die segmentspezifischen Besetzungen des zweiten Halbjahres 2022 und des ersten Halbjahrs 2023 mit der aktuell ermittelten durchschnittlichen Veränderung der Besetzung multipliziert.

Hinzuweisen ist darauf, dass das Segment „Nacht“ im Ergebnis den günstigsten Trassenpreis im SPFV aufweist und somit – im Sinne der Antragslogik der Antragstellerinnen – gleichzeitig das Entgelt für Lok- / Leerfahrten im SPFV bestimmt. Die Antragslogik berücksichtigt insofern, dass ein direkter Endkundenbezug in diesem Segment fehlt. Zudem soll die Entgeltbestimmung für Lok- / Leerfahrt vermeiden, dass eine Leerfahrt teurer ist als die nachfolgende Lastfahrt.

Nicht zu beanstanden sind ebenfalls die als Eingangsgrößen verwendeten Endkundenelastizitäten des Mastermodells für den SPFV. Die Grundlagen bilden hier die von den Antragstellerinnen mit dem Antrag übermittelten Gutachten und Analyse,

vgl. Anlage 7c Anhang 3 zum Genehmigungsantrag (TNS, ETH Zürich (2015): „Berechnung von Preiselastizitäten im Personenverkehr“),

sowie eine Analyse zu einer etwaigen Aktualisierung,

vgl. Anlage 7c Anhang 4 zum Genehmigungsantrag (Kantar (2021): „Machbarkeitsanalyse: Preiselastizitätsbestimmungen im Schienenpersonenverkehr unter Corona-Bedingungen“).

Zu beachten ist, dass die Antragstellerinnen für die Beantragung des TPS 2025 dasselbe Elastizitätsgutachten wie bereits in den Vorjahren verwendet haben. Eine geplante Aktualisierung des Gutachtens könne nicht durchgeführt werden, da die Covid-19-Pandemie zu einer disruptiven Veränderung der Alltagsmobilität geführt und eine Befragung von Reisenden zur Ableitung von Elastizitäten in diesem Zeitraum keine verwertbaren Informationen ergeben hätte. Diesen Ausführungen kann im Hinblick auf die im ersten Halbjahr 2022 noch feststellbaren Verzerrungen gefolgt werden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist auch nicht damit zu rechnen, dass die Erhöhungen der Trassenpreise zu einem etwaigen Rückgang der Trassennachfrage dergestalt führen würde, dass der zu antizipierende Mengenrückgang und die beantragte Preiserhöhung zu einem insgesamt geringeren Erlös aus Trassenentgelten führen würden, mithin eine überproportionale Nachfragerreaktion erfolgen würde und eine Preiselastizität der Nachfrage im elastischen Bereich ( $\epsilon > 1$ ) anzunehmen wäre.

Gegen das Vorliegen eines solchen Effekts sprechen die Trassenpreiselastizitäten in Anlage 7c Anhang 7 und Anlage 7c Anhang 8 zum Antrag der Antragstellerinnen. Diese weisen dabei beim SPFV durchgängig Betragswerte deutlich kleiner eins auf (Betragswerte zwischen 0,138 und 0,195), so dass eine unterproportionale Nachfragereaktion auf die Trassenpreisänderung zu erwarten ist. Erst Trassenpreiselastizitäten betragsmäßig größer eins würden zu einer überproportionalen Nachfragereaktion führen.

Ein ähnliches Bild ergibt sich aus einer von der Bundesnetzagentur in Auftrag gegebenen Studie zur Ermittlung von Preiselastizitäten der Nachfrage im Eisenbahnsektor. Die im Gutachten ermittelten Endkundenelastizitäten sind dabei betragsmäßig nochmals niedriger als die von den Antragstellerinnen als Eingangsgrößen verwendeten Elastizitäten,

vgl. KCW et al. (2018) „Gutachten zur Bestimmung der Elastizitäten der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen“, dort Tabelle 1 S. 8 (<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html>, abgerufen am 22.03.2024).

Die jeweiligen Ausführungen der Hinzugezogenen belegen aus Sicht der Beschlusskammer ebenfalls nicht (soweit dies überhaupt vorgetragen wurde), dass ein Rückgang der Betriebsleistung in einem Umfang zu erwarten ist, der den Effekt der Entgelterhöhung erlösseitig mindestens wieder aufzehren würde.

Im SPFV machen die Trassenentgelte bei der gebotenen EVU-übergreifenden Betrachtung rund 25 % der Gesamtkosten aus. Eine Trassenentgelterhöhung um nominal 19,7 % (unter Berücksichtigung wegfallender Stationsentgelte effektiv rund 17,7 %) führt somit zu einer Erhöhung der Gesamtkosten um ca. 4-5 %. Den Ausführungen der Hinzugezogenen zu 4. in ihrer Stellungnahme vom 01.02.2024, dass eine mögliche Trassenpreiserhöhung

So konnte sie z.B. bereits zum Fahrplanwechsel 2022/2023 Endkundenpreiserhöhungen von 4,9 % durchsetzen,

vgl. Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 22.09.2022 ([https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Preise-im-Fernverkehr-steigen-zum-Fahrplanwechsel-um-durchschnittlich-4-9-Prozent--8894132](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Preise-im-Fernverkehr-steigen-zum-Fahrplanwechsel-um-durchschnittlich-4-9-Prozent--8894132), abgerufen am 22.03.2024),

und zum Fahrplanwechsel 2023/2024 Erhöhungen erneut in Höhe von 4,9 % vornehmen,

vgl. Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 23.10.2023 ([https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Ab-Dezember-Super-Sparpreise-weiterhin-ab-17-90-Euro-erhaeltlich-12284884](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Ab-Dezember-Super-Sparpreise-weiterhin-ab-17-90-Euro-erhaeltlich-12284884), abgerufen am 22.03.2024).

Zudem sprechen weitere Gründe gegen einen derart starken Effekt wie im Vortrag der Hinzugezogenen zu 4. – für den Extremfall – angenommen. So sind einige der benannten Fernverkehrsverbindungen auch für den Nahverkehr geöffnet, so dass wenig wahrscheinlich erscheint. Darüber hinaus dürften einige Linien, selbst wenn sie keinen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften, (weiter) als wichtiger Zubringer für wirtschaftliche Strecken genutzt werden. Letztlich kann der Hinzugezogenen zu 4. zwar dahingehend gefolgt werden, dass Bedienungsfrequenzen und Verbindungen in zeitlichen Randlagen in einigen Fällen einer Überprüfung unterzogen werden müssen. Die

Beschlusskammer geht jedoch in Summe davon aus, dass Kostenerhöhungen am Endkundenmarkt mindestens teilweise durchsetzbar sind und keine überproportionalen Angebotsrückgänge nach sich ziehen.

#### **II.3.4.3.2 Marktausschlusstest**

Die Vollkostenaufschläge im SPFV sind mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zum Marktausschlusstest nicht zu beanstanden.

Nach § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG dürfen die erhobenen Entgelte nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Diese Vorgabe kann dazu führen, dass ein ausschließlich anhand relativer Markttragfähigkeit berechneter Vollkostenaufschlag rechtswidrig ist; § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG enthält damit eine Kappungsgrenze für die Rechtmäßigkeit von Vollkostenaufschlägen. Ein Marktausschluss ist erst dann gegeben, wenn mittelfristig zu erwarten ist, dass in dem geprüften Marktsegment kein Verkehr mehr stattfinden wird (Marktausstieg),

s. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Von einem Marktausstieg ist auszugehen, wenn die Kosten der EVU innerhalb des Segments mittelfristig nicht mindestens ausgeglichen werden. Der Prüfung nach § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG ist ein mehrjähriger Zeitraum zugrunde zu legen, um eine etwaige Kostenunterdeckung besser bewerten zu können. Eine vorübergehende Kostenunterdeckung kann auf verschiedenen Ursachen wie Anlaufschwierigkeiten eines Verkehrs oder Konjunkturschwächen beruhen,

s. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Die Ermittlung der Kosten der EVU erfolgt auf Basis der Vollkosten inklusive der Kapitalkosten, entsprechend den Vorgaben zur Ermittlung der Kosten der EIU in Anlage 4 zum ERegG,

s. *Otte/Kirchhartz* in: Kühling/Otte, § 36 ERegG, Rn. 40.

Entscheidend ist dabei nicht die Kosten- und Erlössituation einzelner Unternehmen, sondern die des gesamten Segments,

s. Beschluss vom 13.02.2019, BK10-18-0202\_E, S. 61.

Indikatoren dafür, dass die absolute Markttragfähigkeit nicht gegeben ist, kann – neben über einen längeren Zeitraum beobachtbaren negativen Renditen (Verluste) und Marktaustritten einzelner EVU – ein deutliches Schrumpfen der Nachfrage im gesamten Segment sein,

s. Beschluss vom 13.02.2019, BK10-18-0202\_E, S. 60, 61.

Soweit die Hinzugezogene zu 7. vorträgt, maßgebliches Kriterium im Rahmen der Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit sei der intermodale Wettbewerb, ist dem nicht zu folgen. Die Hinzugezogene zu 7. beruft sich insofern auf den EuGH, Urteil vom 09.09.2021, C-144/20, Rn. 59 ff. Aus dieser Fundstelle lässt sich jedoch keine Aussage zur Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit ableiten. Der EuGH legt in diesem Abschnitt des Urteils den Begriff Wettbewerbsfähigkeit aus, der in Art. 32 Abs. 1 UAbs. 1 RL 2012/34 EU verwendet wird. Art. 32 Abs. 1 UAbs. 1 RL 2012/34 EU trifft Vorgaben zur Gewährleistung der relativen Markttragfähigkeit bei Vollkostenaufschlägen. Art. 32 Abs. 1 UAbs. 2 RL 2012/34/EU, wonach die Höhe der Entgelte

nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen darf, die mindestens die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können, verwendet den Begriff Wettbewerbsfähigkeit hingegen nicht.

Durch die Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit wird berücksichtigt, dass die Ermittlung sowie die Festlegung der für die Preisreagibilitäten und Tragfähigkeiten notwendigen Eingangsgrößen im Rahmen der Aufschlagsbildung nach § 36 Abs. 1 ERegG herausfordernd ist und zudem in konkreten Modellabbildungen zum Teil komplexitätsreduzierende Annahmen getroffen werden.

Zur Gewährleistung der absoluten Markttragfähigkeit muss das EIU einen Markttragfähigkeitstest durchführen, wenn es anhand der Marktsegmente einen Kostenaufschlag erheben will,

s. EuGH, Urteil v. 28.02.2013, C-556/10, Rn. 89.

Dabei dürfen die Anforderungen an den Marktausschlusstest aber nicht überspannt werden, da ein EIU grundsätzlich über keine eigenen vertieften Kenntnisse der Geschäftsmodelle der EVU und den damit zusammenhängenden Erlös-, Kosten und Profitsituation auch mit Blick etwa auf Remanenzkosten verfügt. Eine nachvollziehbare Prognose der Marktentwicklung auf der Grundlage der beantragten Entgelte anhand der Marktuntersuchungen der Regulierungsbehörde und öffentlichen Geschäftsberichten der EVU kann als ein Markttragfähigkeitstest im Sinne der EuGH-Rechtsprechung gewertet werden.

Die Hinzugezogenen haben vielfältig zum Bereich der Entgelte und Vollkostenaufschläge im SPFV Stellung genommen, vgl. hierzu bereits unter II.3.4.3.1.

Konkret zur absoluten Markttragfähigkeit trägt die Hinzugezogene zu 7. vor, dass mehrere Umstände gegen die Markttragfähigkeit der beantragten Entgelte sprächen. Gegen die Markttragfähigkeit spreche, dass die Hinzugezogene zu 4. im Jahr 2023 trotz geringerer Entgelte bis Ende Juni ein negatives EBIT ausgewiesen habe. Auch zu Ende Juni 2022 habe die Hinzugezogene zu 4. ein negatives EBIT ausgewiesen. Neuere Berichte der Hinzugezogenen zu 4. lägen nicht vor. Das positive Ergebnis zum Abschluss des Jahres 2022 in Höhe von 65 Mio. EUR sei vor dem Hintergrund staatlicher Zuschüsse in Höhe von 519 Mio. EUR nicht aussagekräftig. Zudem sei zu berücksichtigen, dass bereits mehrere Wettbewerber aus dem SPFV-Markt ausgeschieden seien, beispielsweise der Hamburg-Köln-Express und Locomore. Darüber hinaus sei der Anteil der Infrastrukturkosten an den Gesamtkosten bei der Hinzugezogenen zu 7. besonders hoch. Die mangelnde absolute Markttragfähigkeit verdeutliche zudem auch ein Vergleich mit den Trassenentgelten anderer Betreiber von Schienenwegen in Europa. In Deutschland würden im Vergleich schon bisher deutlich höhere Infrastrukturentgelte verlangt als in den europäischen Nachbarstaaten. Höhere Endkundenpreise zur vollständigen Kompensation der höheren Infrastrukturkosten könnten am Endkundenmarkt nicht durchgesetzt werden. Dem stünde die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung und der niedrige Preis des Deutschlandtickets entgegen. Der Umstand, dass die durchschnittliche Preisentwicklung im SPFV unterhalb der allgemeinen Teuerungsrate gelegen habe, belege die hohe Elastizität der Nachfrage von Fahrgästen des SPFV. Vor diesem Hintergrund seien die Anbieter im SPFV-Markt zu drastischen Angebotskürzungen gezwungen.

Die Antragstellerinnen sind hingegen der Auffassung, dass die Funktionsfähigkeit der Märkte trotz der Entgeltanpassungen gegeben sei. Es lägen *„keine Indizien dafür vor, dass die geplanten Entgelterhöhungen zu einem Ausschluss einzelner Marktsegmente führen würden“*,

vgl. Anlage 7c (Beschreibung Vollkostenaufschläge) zum Genehmigungsantrag vom 12.03.2024, dort S. 23 ff. („Marktausschlusstest“).

Im weiteren führen die Antragstellerinnen in der dortigen Anlage zu den wesentlichen Dynamiken auf dem Schienenpersonenfernverkehrsmarkt aus. Im Ergebnis sei die Tragfähigkeit des SPFV-Marktes mittel- bis langfristig gegeben.

Die Antragstellerinnen genügen entgegen der Einschätzung der Hinzugezogenen zu 7. der Vorgabe, einen Markttragfähigkeitstest durchzuführen. Diese Vorgabe trifft die Antragstellerinnen, da sie anhand der Marktsegmente einen Kostenaufschlag erheben wollen. Die Antragstellerinnen setzen sich sowohl mit der Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur und den öffentlichen Geschäftsberichten als auch mit den Entwicklungen in einzelnen Marktsegmenten auseinander (vgl. hierzu auch Anlage 7c zum Genehmigungsantrag in der am 12.03.2024 übermittelten Fassung). Quantitative Grundlagen zu etwaigen Markreaktionen auf (Trassen-) Preisänderungen lassen sich zudem aus den dem Antrag beigefügten Gutachten zur Bestimmung der Preiselastizitäten im Güter- und Personenverkehr (Anlage 7c Anhang 2 bis Anhang 6 zum Genehmigungsantrag) und den darauf basierenden Elastizitäten des sog. Mastermodells (Anlage 7c Anhang 7 zum Genehmigungsantrag) entnehmen.

Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass die genehmigten Entgelte die Nutzung der Schienenwege durch einzelne Segmente des SPFV ausschließen würde (§ 36 Abs.2 Satz 3 ERegG). Im Folgenden soll zunächst auf die absolute Markttragfähigkeit der Entgelte für die Segmente im SPFV mit Ausnahme des Segments Charter / Nostalgie eingegangen werden. Daraufhin wird die absolute Markttragfähigkeit der Entgelte des Segments Charter / Nostalgie erörtert.

Der Vollkostenaufschlag hinsichtlich der Entgelte für die Segmente im SPFV mit Ausnahme des Segments Charter / Nostalgie ist bezüglich der Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG nicht zu beanstanden. Aus Sicht der Beschlusskammer steht der absoluten Markttragfähigkeit der Segmente im SPFV, insbesondere im Segment „Metro Tag“, nicht entgegen, dass die Hinzugezogene zu 4. zuletzt negative Ergebnisse veröffentlicht hat. Den Ergebnissen kommt keine Indizwirkung für eine fehlende absolute Markttragfähigkeit zu, da die Ergebnisse maßgeblich durch die Corona-Pandemie sowie die Investitionsstrategie der Hinzugezogenen zu 4. beeinflusst sind. Die Höhe der beantragten Entgelte im SPFV ist auch nicht deshalb zu beanstanden, weil zuletzt mehrere Wettbewerber aus dem SPFV-Markt ausgeschieden sind. Der Rückzug vom Hamburg-Köln-Express erfolgte im Jahr 2018, der von Locomore 2017. Den beiden Marktaustritten kommt ebenfalls keine Indizwirkung zu, da die von den Anbietern Hamburg-Köln-Express und Locomore erbrachten Verkehrsleistungen von der Hinzugezogenen zu 7. übernommen wurden und die Hinzugezogene zu 7. jedenfalls sechs beziehungsweise sieben Jahre in der Lage war, die Verkehrsleistungen weiter zu erbringen. Schließlich ist kein deutliches Schrumpfen der Nachfrage in den einzelnen Segmenten des SPFV zu erwarten. Die Zugangsberechtigten sind in der Lage, solche Preiserhöhungen am Endkundenmarkt durchzusetzen, die die Trassenentgelterhöhung kompensieren. Insofern gelten die Ausführungen unter II.3.4.3.1 am Ende entsprechend. Der Vortrag, dass der Anteil der Infrastrukturkosten an den Gesamtkosten bei der Hinzugezogenen zu 7. besonders hoch sei, ist nach den oben dargestellten Maßgaben zur Beurteilung der absoluten Markttragfähigkeit der Entgelte unerheblich. Maßgeblich ist eine gesamthafte Betrachtung des Segments. Wie bereits unter II.3.4.3.1 ausgeführt, führt die nun genehmigte Trassenpreiserhöhung zu einer Erhöhung der Gesamtkosten um ca. 4-5 %, auf die dortigen weiter ergänzenden Ausführungen wird verwiesen.

Soweit die Hinzugezogenen zu 7. in ihrer Stellungnahme vom 31.01.2024 vorträgt, dass die mangelnde Tragfähigkeit der Märkte auch daraus abzuleiten sei, dass in Deutschland deutlich höhere Infrastrukturentgelte verlangt würden als in den europäischen Nachbarstaaten, so ist dem bereits in tatsächlicher Hinsicht nicht uneingeschränkt zu folgen. Dabei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass bei dem von der Hinzugezogenen dargestellten Vergleich für den in Deutschland angesetzten Trassenpreis („Metro 125 km/h“) je nach Konstellation unterschiedliche Trassenentgelte anfallen. Handelt es sich etwa um Zugverbindungen zwischen Metropolen in Nebenstunden oder um nicht regelmäßig verkehrende Zugverbindungen, liegen die Entgelte deutlich niedriger. Bei internationalen Vergleichen stellt sich insofern stets die Frage der Vergleichbarkeit der jeweiligen Trassenprodukte. Dies vorangestellt, lässt sich dem von der IRG-Rail regelmäßig veröffentlichten Market Monitoring gerade nicht entnehmen, dass die durchschnittlichen Trassenentgelte für eigenwirtschaftliche Personenverkehre in Deutschland durchgängig höher wären als in den Nachbarstaaten,

vgl. IRG-Rail, „Eleventh Annual Market Monitoring Working Document“ (April 2023), dort Abbildung 18, S. 24 (<https://irg-rail.eu/download/5/958/IRG-Rail-11thMMReport-WorkingDocument.pdf>, abgerufen am 22.03.2024).

Nach der dortigen Auswertung liegen die durchschnittlichen Trassenentgelte für eigenwirtschaftliche Personenverkehre in Frankreich, Belgien und den Niederlanden über den in Deutschland zu entrichtenden Entgelten. Im Übrigen kommt den Trassenentgelten in den europäischen Nachbarstaaten für die Beurteilung der absoluten Markttragfähigkeit der Entgelte der Antragstellerinnen jedenfalls keine uneingeschränkte Aussagekraft zu, da sich die Marktgegebenheiten zwischen den jeweiligen nationalen Endkundenmärkten unterscheiden.

Auch mit Blick auf das Segment Charter / Nostalgie ist der Vollkostenaufschlag bezüglich der Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG nicht zu beanstanden. Das Segment Charter / Nostalgie ist mit weniger als 0,5 Mio. Trkm das mit Abstand kleinste abgegrenzte Marktsegment des SPFV. Auch im Segment Charter / Nostalgie waren mit der Corona-Pandemie Nachfrageausfälle zu verzeichnen und auch zu Beginn des Jahres 2022 noch deutliche Auswirkungen erkennbar. Zum Jahr 2023 zeigt sich nach Ausführungen der Antragstellerinnen eine Zunahme der Betriebsleistung. Zu beachten ist dabei, dass in diesem Marktsegment die betragsmäßig höchste Endkundenelastizität zu beobachten ist und die angesetzten Annahmen zu Zugbesetzungen und Yield zum Vorjahr unverändert sind. Dies führt zu einer – im Vergleich zu den anderen Segmenten des SPFV – unterproportionalen Entgeltsteigerung. Im Ergebnis ist nicht anzunehmen und von Verfahrensbeteiligten auch nicht vorgetragen worden, dass mit dem beantragten Entgelt das Segments Charter / Nostalgie von der Nutzung der Schienenwege ausgeschlossen würde.

### **II.3.5 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV**

Die Marktsegmentierung für den SGV – die sich bei Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist antragsgemäß zu genehmigen. Die Entgelte für den SGV sind im tenorierten Umfang – entsprechend Hilfsantrag II – genehmigungsfähig.

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den SGV sind in Tabelle 10 aufgeführt. Die Abweichungen zwischen dem Hauptantrag und dem genehmigungsfähigen Hilfsantrag II sind dadurch begründet, dass die Beschlusskammer eine Steigerung der Entgelte im SPNV um (rund) 0,6 % statt um 3 % gegenüber dem TPS 2024 für ansetzungsfähig hält.



**Tabelle 10 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	2,06	2,12	2,9%
SGV	Sehr schwer	5,24	5,36	2,3%
SGV	Gefahrgutganzzug	4,50	4,66	3,6%
SGV	Güternahmeverkehr	2,06	2,12	2,9%
SGV	Standard	3,62	3,73	3,0%
SGV	<i>Zusatz Z-Flex</i>	-0,20	-0,20	0,0%
SGV	<i>Zusatz R-Flex</i>	-0,20	-0,20	0,0%
SGV	<i>Zusatz Schnell</i>	0,60	0,60	0,0%
SGV	<i>Zusatz Express</i>	2,20	2,20	0,0%

Für den SGV gelten im Grundsatz die bereits zum SPFV erläuterten Vorgaben zur Preisbildung und Segmentierung. Nach § 34 Abs. 3 ERegG ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket grundsätzlich in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Ein Betreiber der Schienenwege hat gemäß § 36 Abs. 2 ERegG 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. Nach § 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 Abschnitt zum SGV gliedert sich – analog der Struktur beim SPFV – in die folgenden drei Themenbereiche:

- Marktsegmente im SGV (hierzu unter II.3.5.1)
- Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV (hierzu unter II.3.5.2)
- Vollkostenaufschläge im SGV (hierzu unter II.3.5.3).

### **II.3.5.1 Marktsegmente im SGV**

Die Marktsegmentierung im SGV – welche sich in Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist nicht zu beanstanden.

Die Antragstellerinnen haben entsprechend Ziffer 1.4 der Anlage 5.2 zu den 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 Marktsegmente entsprechen dabei im Wesentlichen den Marktsegmenten aus den Verfahren zum TPS 2018 (BK10-16-0008\_E), TPS 2019 (BK10-17-0314\_E), TPS 2020 (BK10-18-0202\_E), TPS 2021 (BK10-19-178\_E bzw. BK10-20-0066\_E), TPS 2022 (BK10-20-0353\_E), TPS 2023 (BK10-21-0300\_E) und zum TPS 2024 (BK10-22-0354\_E).

Insgesamt begegnen die nun von den Antragstellerinnen vorgesehenen Marktsegmente im Bereich des SGV keinen Bedenken. Die nunmehr beantragten Segmente im SGV stellen sich wie im Folgenden aufgeführt dar.

#### Sehr schwer

Das Marktsegment „Sehr schwer“ umfasst alle Wagenzugnutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 3.000 Tonnen überschreitet.

#### Güternahverkehr

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

#### Zusätze Z-Flex, R-Flex, Schnell, Express

Weitere Segmente im SGV ergeben sich aus der Kombination der vorgenannten Segmente mit besonderen planerischen oder betrieblichen Charakteristika. Unter die planerischen Charakteristika fallen die Segmentzusätze „Z-Flex“ und „R-Flex“. Diese sind mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“, kombinierbar. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse den Zusatzsegmenten zugeordnet werden soll.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „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.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „R-Flex“ wird für Zugtrassen des SGV eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums von +/- 120 Minuten in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt. Räumlich bindend für die Trassenkonstruktion sind ausschließlich Start- und Zielpunkt.

Unter die betrieblichen Charakteristika fallen die Segmentzusätze „Schnell“ und „Express“. Diese sind mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“ und „Sehr schwer“, kombinierbar. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse den Zusatzsegmenten zugeordnet werden soll.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „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 dem Zusatz „Express“ oder „Schnell“.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „Express“ wird Zügen des SGV im Rahmen der Richtlinie 420.0201 Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt, mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und Zügen des SPFV mit dem Zusatz „Express“ sowie anderen Zügen des SGV mit dem Zusatz „Express“.

### II.3.5.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV

Die Herleitung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ) für den SGV – welche sich in Haupt- und Hilfsanträgen nicht unterscheidet – ist aus Sicht der Beschlusskammer dem Grunde und der Höhe nach nicht zu beanstanden

**Tabelle 11 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ) im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	0,795	0,795	0,0%
SGV	Sehr schwer	2,846	2,846	0,0%
SGV	Gefahrgutganzzug	1,511	1,511	0,0%
SGV	Güternahverkehr	0,871	0,871	0,0%
SGV	Standard	1,511	1,511	0,0%

Die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung der uKZ ist für den SGV und den Schienenpersonenverkehr grundsätzlich identisch. Der Unterschied liegt in der Gewichtung der einzelnen Kostenblöcke beziehungsweise bei den Gewichtungsparemtern für einzelne Segmente des SGV. Für den SGV ist der maßgebliche Kostentreiber das Durchschnittsgewicht.

Das Segment „Sehr schwer“ weist dementsprechend die höchsten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs auf. Züge in diesem Segment verursachen beispielsweise höhere verschleißbedingte Abschreibungen als leichtere Güterzüge in den anderen Segmenten.

Wie schon in den Verfahren zum TPS 2023 (BK10-21-0300\_E) und zum TPS 2024 (BK10-22-0354\_E) werden die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes für das TPS 2025 mit Verweis auf die verzerrende Wirkung der Covid-19-Pandemie auf das Jahr 2020 nicht rollierend als Durchschnitt über die letzten drei verfügbaren Wirtschaftsjahre ermittelt. Stattdessen erfolgt die Ermittlung unter Aussparung des Jahres 2020 über die Jahre 2019, 2021 und 2022. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen zum SPFV unter Abschnitt II.3.4.2 verwiesen. Die Gesamterhöhungen gegenüber den uKZ zum TPS 2024 ergeben sich aus der folgenden Tabelle 12.

**Tabelle 12 – uKZ im SGV TPS 2024 / Antrag TPS 2025 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2024	Antrag TPS 2025	Delta
SGV	Lokfahrt	0,769	0,795	3,4%
SGV	Sehr schwer	2,671	2,846	6,6%
SGV	Gefahrgutganzzug	1,486	1,511	1,7%
SGV	Güternahmeverkehr	0,896	0,871	-2,8%
SGV	Standard	1,486	1,511	1,7%

Die Fragen der Beschlusskammer vom 07.12.203 zur unterschiedlichen Entwicklung einzelner Kostenarten haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 14.12.2023 beantwortet (vgl. hierzu bereits unter II.3.4.2). Die unterschiedlichen Kostentreiber und deren Allokation für die uKZ sind für den Genehmigungszeitraum dem Grunde und der Höhe nach zu akzeptieren.

### **II.3.5.3 Vollkostenaufschläge im SGV**

Die von den Antragstellerinnen vorgesehenen Vollkostenaufschläge im Hilfsantrag II für den SGV sind nicht zu beanstanden.

**Tabelle 13 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Hauptantrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	1,265	1,325	5,0%
SGV	Sehr schwer	2,394	2,514	5,3%
SGV	Gefahrgutganzzug	2,989	3,149	5,3%
SGV	Güternahmeverkehr	1,189	1,249	5,3%
SGV	Standard	2,109	2,219	5,3%

Die im Hilfsantrag II vorgesehenen Vollkostenaufschläge sind dabei sowohl mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG zur Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit bei Vollkostendeckung (relative Markttragfähigkeiten, hierzu unter II.3.5.3.1) als auch mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zum Marktausschlusstest (hierzu unter II.3.5.3.2) nicht zu beanstanden.

#### **II.3.5.3.1 Aufschläge unter Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit**

Die Vollkostenaufschläge im Hilfsantrag II für den SGV sind mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 1 ERegG zur Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit bei Vollkostendeckung (relative Markttragfähigkeiten und effiziente Aufschlagsbildung unter Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente) nicht zu beanstanden.

Zur Entgeltbildung der Segmente ist nach Auffassung der Antragstellerinnen und nach Auffassung der Beschlusskammer eine Preisbildungssystematik gemäß § 36 Abs. 1 ERegG auf Grundlage des Ramsey-Boiteux-Prinzips anwendbar. Für weitergehende Ausführungen wird auf die Abschnitte II.3.4.3 und II.3.6.1 verwiesen.

Für die Prüfung der Eisenbahnrechtmäßigkeit der Aufschläge gemäß § 36 Abs. 1 ist dabei im konkreten Fall zu prüfen, ob die im sog. Mastermodell (Anlage 7c Anhang 7 und Anlage 7c Anhang 8 zum Genehmigungsantrag) verwendeten Eingangsgrößen (hier insbesondere: Elastizitäten, Zugumsätze) adäquat bestimmt werden, so dass die über die Grenzkosten hinausgehenden zu verteilenden Fixkosten angemessen auf die jeweiligen Segmente verteilt werden.

Zudem müssen die Vollkostenaufschläge nach § 36 Abs. 1 ERegG so gebildet werden, dass etwaige Entgeltsteigerungen nicht zu einem Rückgang der Trassennachfrage dergestalt führen würden, dass der zu antizipierende Mengenrückgang und die beantragte Preiserhöhung zu einem insgesamt geringeren Erlös aus Trassenentgelten führen würden (überproportionale Nachfragereaktion im elastischen Bereich der Preiselastizität,  $\varepsilon > |1|$ ). Andernfalls würde die Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nicht bestmöglich gewährleistet. Denn durch geringeres Preisniveau könnte zugleich ein höheres Nachfrage- und Erlösniveau erreicht werden.

Die Hinzugezogenen haben vielfältig zum Bereich der Entgelte und Vollkostenaufschläge im SGV Stellung genommen. Die Kritik richtet sich dabei auf die beantragten Trassenpreiserhöhungen sowohl mit allgemeinem Blick auf die erwarteten Marktauswirkungen als auch mit Blick auf die Frage der Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben bezüglich des § 36 Abs. 1 ERegG (Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit, hierzu folgend) und des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG (Marktausschlusstest, hierzu unter II.3.5.3.2)

So hat die Hinzugezogene zu 3. mit Schreiben vom 13.02.2024 angezweifelt, ob die Markttragfähigkeit des SGV oder einzelner Segmente zutreffend bewertet worden sei. Mit Verweis auf § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG geht die Hinzugezogene davon aus, dass allenfalls die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs zuzüglich einer angemessenen Rendite, sicherlich aber keine darüberhinausgehenden Aufschläge tragbar seien.

Ähnlich hat sich die Hinzugezogene zu 17. mit Schreiben vom 12.01.2024 geäußert, in dem sie ausführt, dass Höhe, Verteilung und Zeitpunkt der Entgeltsteigerungen im SGV für den Markt nicht tragfähig seien und mit Marktaustritten und einem Rückgang der Verkehrsmenge zu rechnen sei. Mit Schreiben vom 31.01.2024 hat die Hinzugezogene ihren Vortrag konkretisiert und ausgeführt, dass der von der Beschlusskammer unterstellte Anteil der Trassenpreise an den Gesamtkosten zu niedrig sei. Als Folge der geplanten Trassensteigerungen würden viele Eisenbahnunternehmen Verkehre im SGV nicht mehr wirtschaftlich erbringen können.

Die Antragsstellerinnen haben mit Schreiben vom 29.02.2024 (u.a.) hierzu Stellung genommen und verweisen auf die gemäß § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG bestehende Pflicht, die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets mit den Entgelten zu decken (s. hierzu unter II.3.9). Weiter argumentieren die Antragstellerinnen, dass die Entgelterhöhungen sich aus dem Grundsatz des Ramsey-Boiteux Modells ergeben, wonach eine Entgeltsteigerung dann akzeptabel sei, wenn der potentielle Mengenverlust geringer ist als die Umsatzsteigerung durch die Entgelterhöhung. Darüber hinaus teilten die Antragstellerinnen jedoch die Einwände der Hinzugezogenen in Bezug auf die asynchrone Verteilung der Kosten auf den SPFV und SGV, die sich aus der Deckelung der Entgelterhöhung des SPNV auf 0,6 % ergäbe (s. hierzu unter II.3.2).

In der Anlage 7c („Beschreibung Vollkostenaufschläge“, S. 26 f.) vom 12.03.2024 führen die Antragsstellerinnen ergänzend aus, dass der durchschnittliche Anteil der Trassenentgelte an den Gesamtkosten der Schienengüterverkehrs-EVU bei ca. 15 % liege und sich die durchschnittliche Entgeltsteigerung von ca. 16,2 % in einen Gesamtkostenanstieg von rund 2 % übersetze. In selbiger Anlage betrachten die Antragsstellerinnen verschiedene Parameter des Schienengüterverkehrsmarktes im Kontext eines möglichen Marktausschlusses. So sei die Betriebsleistung im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 2 % und gegenüber dem Jahr 2019 (als letztem Jahr vor der Corona-Pandemie) um 4 % gestiegen. Die Verkehrsleistung sei im selben Jahr gegenüber dem Vorjahr um 1 % und gegenüber 2019 um 10 % gestiegen. Ferner

wird auf den Geschäftsbericht der Hinzugezogenen zu 3. verwiesen und herausgestellt, dass der Umsatz im Jahr 2022 um 3,8 % gesteigert werden konnte.

Die Antragsstellerinnen legen weiter dar, dass der SGV im intermodalen Wettbewerb davon profitiere, dass sich die Lkw-Maut auf deutschen Straßen seit dem 01.12.2023 nahezu verdoppelt habe und sich eine geplante Fortführung der Trassenpreisförderung im SGV und die Anlagenpreisförderung für den Einzelwagenverkehr positiv auf die Tragfähigkeit auswirken würde. Die Tragfähigkeit des SGV-Marktes sei somit mittel- bis langfristig gegeben, müsse aber aufgrund der herausfordernden Rahmenbedingungen fortwährend beobachtet werden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind Eingangsgrößen des Mastermodells adäquat bestimmt worden. Der jeweilige Vollkostenaufschlag errechnet sich u.a. auf Grundlage des EVU-Umsatzes pro Trassenkilometer im jeweiligen Marktsegment. Grund für diese Herangehensweise ist, dass Trassenpreisänderungen ceteris paribus in denjenigen Segmenten eine stärkere Reaktion der EVU-Kunden hervorrufen, in denen die Trassenentgelte im Verhältnis zum Umsatz des EVU eine gewichtigere Rolle spielen. Insofern sind auch die Einwände der Hinzugezogenen zu 17. in ihrer Stellungnahme vom 22.03.2024 zu den Gründen des Umsatzentwicklung (u.a. Weitergabe gestiegener Energiekosten) im Jahr 2020 zu relativieren. Während die dortigen Ausführungen zwar nachvollzogen werden können, ist für den geschilderten Zusammenhang dennoch der objektiv ermittelte Zugumsatz in Ansatz zu bringen.

Für den durchschnittlichen Umsatz je Trassenkilometer im SGV sind die Antragstellerinnen in ihrem ursprünglichen Hauptantrag von einem Umsatz in Höhe von 22,40 EUR / Trkm ausgegangen. Dieser Wert stammte aus der „5. Sonderausgabe Marktentwicklung 2022 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie“ der Bundesnetzagentur (veröffentlicht am 01.06.2023). Diese Sonderausgabe wies teils noch vorläufige Werte aus. Am 09.02.2024 hat die Bundesnetzagentur die Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 veröffentlicht. Der final ermittelte Wert für den durchschnittlichen Umsatz je Trassenkilometer im SGV für das Jahr 2022 beträgt demnach 23,10 EUR.

Die Antragstellerinnen haben auf den mit Schreiben vom 06.03.2024 erteilten Hinweis der Beschlusskammer den aktuellen Wert in ihren zuletzt am 12.03.2024 geänderten Anträgen berücksichtigt. Die verwendeten Elastizitäten sind nach Auffassung der Beschlusskammer ebenfalls ausreichend belastbar bestimmt. Grundlage der im SGV angesetzten Elastizitäten ist das schon in der Vergangenheit genutzte Gutachten der TTS Trimode Transport Solutions GmbH (Trimode), welches zuletzt im Jahr 2022 aktualisiert wurde,

vgl. Anlage 7c Anhang 5 zum Genehmigungsantrag (Trimode (2022): „Aktualisierung von Preisnachfrageelastizitäten im Schienengüterverkehr“).

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist auch nicht damit zu rechnen, dass die Erhöhungen der Trassenpreise zu einem etwaigen Rückgang der Trassennachfrage dergestalt führen würde, dass der zu antizipierende Mengenrückgang und die beantragte Preiserhöhung zu einem insgesamt geringeren Erlös aus Trassenentgelten führen würden, mithin eine überproportionale Nachfragerreaktion erfolgen würde und eine Preiselastizität der Nachfrage im elastischen Bereich ( $\epsilon > |1|$ ) anzunehmen wäre. Die sich ergebenden Trassenpreiselastizitäten in Anlage 7c Anhang 7 zum Antrag der Antragstellerinnen weisen dabei für den SGV durchgängig Betragswerte deutlich kleiner eins auf (Betragswerte zwischen 0,192 und 0,276).

Ein ähnliches Bild ergibt sich – wie bereits beim SPFV ausgeführt – aus einer von der Bundesnetzagentur in Auftrag gegebenen Studie zur Ermittlung von Preiselastizitäten der Nachfrage im Eisenbahnsektor. Die im Gutachten ermittelten Endkundenelastizitäten sind dabei

betragsmäßig nochmals niedriger als die von den Antragstellerinnen als Eingangsgrößen verwendeten Elastizitäten,

vgl. KCW et al. (2018) „Gutachten zur Bestimmung der Elastizitäten der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen“, dort Tabelle 1 S. 8 (<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html>, abgerufen am 22.03.2024).

#### **II.3.5.3.2 Marktausschlusstest**

Die Vollkostenaufschläge im SGV sind mit Blick auf die Vorgaben des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zum Marktausschlusstest nicht zu beanstanden.

Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG dürfen die erhobenen Entgelte nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können (s. hierzu schon II.3.4.3.2).

Die Hinzugezogenen haben vielfältig zum Bereich der Entgelte und Vollkostenaufschläge im SGV Stellung genommen und ihre Kritik vorgetragen (vgl. hierzu bereits unter II.3.5.3.1).

Die Antragstellerinnen sind hingegen der Auffassung, dass die Funktionsfähigkeit der Märkte trotz der Entgeltanpassungen gegeben sei. Es lägen *„keine Indizien dafür vor, dass die geplanten Entgelterhöhungen zu einem Ausschluss einzelner Marktsegment führen würden“*,

vgl. Anlage 7c (Beschreibung Vollkostenaufschläge) zum Genehmigungsantrag vom 12.03.2024, dort S. 23 ff. („Marktausschlusstest“).

Im weiteren führen die Antragstellerinnen in der dortigen Anlage zu den wesentlichen Dynamiken auf dem Schienengüterverkehrsmarkt aus (hierzu ebenfalls bereits unter II.3.5.3.1). Im Ergebnis sei die Tragfähigkeit des SGV-Marktes mittel- bis langfristig gegeben.

Die Antragstellerinnen haben den gebotenen Marktausschlusstest durchgeführt. Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass die genehmigten Entgelten die Nutzung der Schienenwege durch einzelne Segmente des SGV ausschließen würde (§ 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG). Wie unter II.3.5.3.1 ausgeführt, liegt der durchschnittliche Anteil der Trassenentgelte an den Gesamtkosten der SGV-EVU bei ca. 15 %. Die nun zu genehmigende Entgeltsteigerung von ca. 16,2 % mündet daher in einem Gesamtkostenanstieg von rund 2 %.

#### **II.3.6 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte**

Die Herleitung der austarierten Vollkostenaufschläge gemäß § 36 Abs. 1 und § 39 Abs. 1 ERegG im SGV und SPFV ist nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Im Folgenden wird auf die nachstehenden verkehrsdienstübergreifenden Bereiche der Herleitung der austarierten Vollkostenaufschläge eingegangen:

- Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge (hierzu unter II.3.6.1)
- Prüfung von Vorgaben aus § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m Art. 102 AEUV (hierzu unter II.3.6.2)
- Förderung SGV und SPFV (hierzu unter II.3.6.3).

### II.3.6.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge

Die Systematik und die technische Herleitung der Verhältnisse der Vollkostenaufschläge im SGV und SPFV auf Grundlage des sog. „Mastermodells“,

vgl. Anlage 7c, Anhang 7, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“, jeweils in verschiedenen Fassungen für die Antragstellerin zu 1. und zu 2.,

sind nach Auffassung der Beschlusskammer im Grundsatz nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

Die Antragstellerinnen haben die Vollkostenaufschläge in den Anlagen „Anlage 7c, Anhang 7 Mastermodell“, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“ hergeleitet. Erläuterungen zur Systematik der Berechnung der Vollkostenaufschläge finden sich in den Antragsunterlagen, u. a. in der Anlage „Anlage 7c Beschreibung Vollkostenaufschläge“. Darin führen die Antragstellerinnen aus, dass das Ramsey-Boiteux-Prinzip den gesetzlichen Vorgaben entspreche. Das Ramsey-Boiteux-Prinzip zielt darauf ab, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Kosten des Anbieters durch die Umsatzerlöse gedeckt würden. Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit haben die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das erste Anhörungsschreiben vom 26.10.2023 die Mastermodelle im PDF-Format um die dahinterliegenden Formeln ergänzt. Aus Sicht der Beschlusskammer wird damit die Transparenz erhöht und die Nachvollziehbarkeit unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewährleistet.

Unter Berücksichtigung der Preisbildung nach der Regel von Ramsey-Boiteux müssen die relativen Aufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs der umgekehrten Preiselastizität der Nachfrage nach Trassen entsprechen.

Dieser Grundsatz ist in der entsprechenden Formel nach Ramsey-Boiteux abgebildet:

$$\frac{p_i - uKZ_i}{p_i} = \frac{\lambda}{\varepsilon_i}$$

mit

$i$	Marktsegment
$\varepsilon$	Trassenpreiselastizität
$p$	Preis
$\lambda$	Lambda-Parameter
$uKZ$	Grenzkosten bzw. unmittelbare Kosten des Zugbetriebes.

In der Optimierung gesondert zu berücksichtigen sind – entsprechend des Genehmigungsantrags – Verkehre des SPNV.

Die Beschlusskammer hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bei den Entgelten und den zugrundeliegenden Eingangsparametern des Hauptantrags vom 03.01.2024 Anpassungsbedarf bei drei Punkten gesehen. Zum ersten ist insbesondere bezüglich der Herleitung der Entgelte des SPNV von einer niedrigeren Dynamisierung als im Hauptantrag unterstellt



auszugehen (vgl. hierzu bereits unter II.3.3), so dass für einen definierten Gesamtzielerlös ein größerer Entgeltanteil aus den streng nach Ramsey-Boiteux gebildeten Entgelten des SPFV und SGV zu unterstellen ist. Zum zweiten ist gegenüber dem Hauptantrag der im sog. Mastermodell unterstellte Zugumsatz des SGV mit aktuellem Datenmaterial zu hinterlegen (vgl. hierzu bereits unter II.3.5.3). Zum dritten ist gegenüber dem Hauptantrag der im sog. Mastermodell unterstellte Zugumsatz des SPFV mit korrigierten Daten herzuleiten (vgl. hierzu bereits unter II.3.4.3). Die beiden letztgenannten Punkte haben die Antragstellerinnen in ihrem endgültigen Antrag vom 12.03.2024 sowohl im Hauptantrag als auch in den beiden Hilfsanträgen berücksichtigt. Mit Blick auf den ersten Punkt (Dynamisierungsrate SPNV) erweist sich im Ergebnis aber nur der Hilfsantrag II als genehmigungsfähig.

Die Einhaltung der oben beschriebenen Ramsey-Boiteux-Formel lässt sich für diesen Antrag – zumindest für die Segmente ohne weitere Nebenbedingungen (gemeint ist damit bspw. die Herleitung der Preise für Lokfahrten, die sich an den jeweils niedrigsten Segmentpreisen orientieren) – der Tabelle 14 entnehmen.

**Tabelle 14 – Relative Preisaufschläge und umgekehrte Preiselastizitäten**

Verkehr	Segment	Rel. Aufschlag (A)	$\epsilon$	$\lambda / \epsilon$ (B)	Ramsey-Regel (A) = (B)
SPFV	Metro Tag <100 km/h	85%	-0,15	85%	OK
SPFV	Metro Tag >160 km/h	94%	-0,14	94%	OK
SPFV	Basic	83%	-0,16	83%	OK
SPFV	Nacht	67%	-0,19	67%	OK
SPFV	Charter / Nostalgie	76%	-0,17	76%	OK
SPFV	Punkt-zu-Punkt	77%		77%	OK
SGV	Sehr schwer	47%	-0,28	47%	OK
SGV	Gefahrgutganzzug	68%	-0,19	68%	OK
SGV	Güternahverkehr	59%	-0,22	59%	OK
SGV	Standard	59%	-0,22	59%	OK

Die verwendeten Werte für die (umgekehrten) Preiselastizitäten sind aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar und noch hinreichend belastbar. Zur Herleitung der Endkundenelastizitäten des SPFV wird laut Anlage 7c des Genehmigungsantrages eine Studie von TNS verwendet,

vgl. Anlage 7c Anhang 3 zum Genehmigungsantrag (TNS, ETH Zürich (2015): „Berechnung von Preiselastizitäten im Personenverkehr“).

Von einer ursprünglich geplanten Aktualisierung der (Endkunden-) Preiselastizitäten wurde von den Antragstellerinnen mit Blick auf die noch vorhandenen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten weiterhin abgesehen,

vgl. Anlage 7c Anhang 4 zum Genehmigungsantrag (Kantar (2021): „Machbarkeitsanalyse: Preiselastizitätsbestimmungen im Schienenpersonenverkehr unter Corona-Bedingungen“).

Zur Bestimmung der Endkundenelastizität im SGV wurde das schon in der Vergangenheit genutzte Gutachten durch die TTS Trimode Transport Solutions GmbH (Trimode) im Jahr 2022 aktualisiert,

vgl. Anlage 7c Anhang 5 zum Genehmigungsantrag (Trimode (2022): „Aktualisierung von Preisnachfrageelastizitäten im Schienengüterverkehr“).

Darüber hinaus sind die Kostenzuordnung und die Kostendeckung gemäß Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 ERegG – unbeschadet der Ausführungen zu den jeweiligen Einzelsegmenten und den Ausführungen zur Gesamtkostendeckung (vgl. Abschnitt II.3.9) – nicht zu beanstanden. Die Regelungen des § 36 Abs. 2 Satz 4 ERegG schreiben in diesem Zusammenhang vor, dass die Aufschläge so gewählt werden müssen, dass die Verkehrsdienste Güterverkehr und Personenverkehr die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken.

### **II.3.6.2 Keine Unangemessenheit gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV**

Der Genehmigungsfähigkeit steht § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 und 106 AEUV nicht entgegen.

Ein möglicher Missbrauch nach Art. 102 AEUV ist gemäß § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 106 AEUV einer Berücksichtigung im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach dem ERegG zugänglich. Denn nur soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen des § 39 ERegG (i. V. m. Art. 106 AEUV) entspricht, ist eine (beantragte) Genehmigung von Entgelten gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG zu erteilen. Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur wurde erst 2022 durch den EuGH bestätigt. Dieser hat mit Blick auf das Beschwerderecht der Zugangsberechtigten vor der Regulierungsbehörde nach Art. 30 Abs. 2 RL 2001/14/EG (heute: 56 Abs. 1 RL 2012/34/EU) betreffend sogenannte „Altentgelte“ deutlich gemacht, dass eine Überprüfung anhand der Vorgaben des Art. 102 AEUV durch die Regulierungsbehörde möglich ist,

EuGH, Urteil vom 27.10.2022, Rs. C-721/20, Rn. 67 f. (juris).

Das allgemein in Art. 102 AEUV formulierte Missbrauchsverbot lautet wie folgt:

*„Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten ist die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.*

*Dieser Missbrauch kann insbesondere in Folgendem bestehen:*

- a) der unmittelbaren oder mittelbaren Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- oder Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen;*
- b) der Einschränkung der Erzeugung, des Absatzes oder der technischen Entwicklung zum Schaden der Verbraucher;*
- c) der Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;*
- d) der an den Abschluss von Verträgen geknüpften Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen.“*

Dem Missbrauchsverbot nach Art. 102 AEUV unterfällt jedenfalls die Antragstellerin zu 1,

s. BGH, Urteil vom 08.02.2022, KZR 8/21, Rn. 22 (juris).

Den Vorgaben des Art. 102 AEUV kann neben den im ERegG ausdrücklich aufgeführten Vorgaben grundsätzlich eine eigenständige Bedeutung zukommen,

vgl. EuGH Urteil vom 14.10.2010, C-280/08 P, Rn. 128 (juris).

Gleichzeitig kann die Prüfung eines möglichen Missbrauchs nach Art. 102 AEUV aus Sicht der Beschlusskammer jedoch allenfalls Lücken schließen, die durch die Entgeltüberprüfung nicht bereits abgedeckt wurden. Gerade im Bereich der Überprüfung von Preishöhen ist es indes aus Sicht der Beschlusskammer grundsätzlich nicht geboten, eine weitergehende Prüfung anhand von Art. 102 AEUV neben den ohnehin durchgeführten Prüfungsschritten vorzunehmen,

vgl. insb. unter Bezugnahme auf eine Konkretisierung durch nationale Normen und Ablehnung eines eigenständigen Anwendungsbereichs von Art. 102 AEUV beim Preishöhenmissbrauch: BVerwG, Urteil vom 16.12.2015, Az. 6 C 27.14, Rn. 21 ff. m.w.N., Rn. 28; s. Beschluss BK10-23-0400\_E vom 30.03.2023, S. 96 (II.3.7.2.2.2) m. w. N.

Inwiefern aus Sicht der Beschlusskammer eine Prüfung anhand von Art. 102 AEUV im Einzelnen geboten ist, wird in den folgenden Abschnitten dargelegt.

Die Höhe der beantragten Entgelte erweist sich nach Auffassung der Beschlusskammer nicht als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung und damit jedenfalls nicht unter diesem Gesichtspunkt als unangemessen im Sinne von § 39 Abs. 1 ERegG.

Es ergibt sich auch angesichts der Entgeltsteigerungen für den SPFV und SGV keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung (hierzu unter II.3.6.2.1). Entgegen dem Vortrag einzelner Hinzugezogener bewirken die beantragten Entgelte auch weder eine rechtswidrige Beschneidung der Margen von Zugangsberechtigten (hierzu unter II.3.6.2.2) noch stellen diese einen Ausbeutungsmissbrauch dar (hierzu unter II.3.6.2.3).

#### **II.3.6.2.1 Kein unzulässiger Preissprung**

Die Höhe der beantragten Entgelte gemäß Hilfsantrag II für den SPFV und SGV erweist sich nicht deshalb als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung, weil die beantragten Entgelte gegenüber denen des TPS 2024 um nominal 19,7% (unter Berücksichtigung wegfallender Stationsentgelte effektiv rund 17,7%) erhöht sind.

Die Hinzugezogene zu 7. hat mit Stellungnahme vom 11.01.2024 unter Bezug auf die BGH-Rechtsprechung zu Preissprüngen vorgetragen, dass in der beantragten Preiserhöhung ein verbotener Preishöhenmissbrauch gemäß Art. 102 AEUV liege. Es sei nicht ersichtlich, dass die beantragten Entgelte bei hinreichend wirksamen Wettbewerb erfolgen könnten. Insbesondere könnten in einem wettbewerblichen Umfeld die Kosten für die Personenbahnsteige nicht wie beantragt eingepreist werden. Insofern liege eine Steigerung von 42% vor. Eine Rechtfertigung des Preisanstiegs anhand der § 37 Abs. 1, 2 ERegG, § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG scheide aus, da diese Vorschriften unionsrechtswidrig seien.

##### **II.3.6.2.1.1 Preissprung als mögliches Indiz für Missbrauch einer marktbeherrschende Stellung**

Eine Preissetzung eines marktbeherrschenden Unternehmens kann bei einer erheblichen Preisdifferenz zum vorherigen Preis beziehungsweise bei einem gravierenden und sprunghaften Preisanstieg missbräuchlich erfolgen. Der BGH hat dazu folgende Grundsätze aufgestellt:

*„... eine sprunghafte Preiserhöhung von einigem Gewicht kann ein bedeutsames Indiz für die missbräuchliche Ausnutzung von Handlungsspielräumen des marktbeherrschenden Unternehmens darstellen, die durch Wettbewerb nicht hinreichend kontrolliert sind. Eine Mindestschwelle für die Erheblichkeit der Preisdifferenz besteht nicht; allerdings muss der Unterschied unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls ebenso wie beim räumlichen Vergleichsmarktkonzept von einigem Gewicht sein. Kann eine solche Differenz auf Grundlage eines einheitlichen Vergleichs, der die Unterschiede zwischen den Märkten berücksichtigt, festgestellt werden, so obliegt es dem marktbeherrschenden Unternehmen, gegenläufige Indizien vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die den Preisanstieg rechtfertigen“,*

s. BGH, Urteil vom 08.12.2020, KZR 60/16, Rn. 24 (juris).

Zur Bedeutung nicht kostendeckend kalkulierter Preise im Rahmen der Bewertung von Preisanstiegen ist der Rechtsprechung des BGH Folgendes zu entnehmen:

*„Waren die vor der Preissteigerung geforderten Entgelte – aus welchen Gründen auch immer – nicht kostendeckend kalkuliert, wird weiterhin zu berücksichtigen sein, dass ein Marktteilnehmer bei hinreichend wirksamem Wettbewerb durch die Umstellung seines Preissystems eine Anpassung seiner bislang geforderten Entgelte nicht ohne Weiteres wird vornehmen können, die einen gravierenden und sprunghaften Preisanstieg für seine Kunden nach sich zieht, wenn er nicht die Abwanderung von Kunden in Kauf nehmen will“,*

s. BGH, Urteil vom 01.09.2020, Az. KZR 12/15, Rn. 69 (juris).

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass im Rahmen einer allgemeinen Preishöhenkontrolle Unternehmen nach der Rechtsprechung des BGH nicht dazu verpflichtet werden können, Preise zu verlangen, die auch bei wirtschaftlicher Betriebsführung seine Selbstkosten nicht decken,

s. BGH, Beschluss vom 02.02.2010, Az. KVR 66/08, Rn. 65 (juris).

#### **II.3.6.2.1.2 Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung**

Nach den unter II.3.6.2 dargestellten Maßstäben ist die Prüfung der Entgelthöhen anhand der Grundsätze zur kartellrechtlichen Bewertung von Preissprüngen geboten. Diese Maßstäbe erlauben gegenüber den im ERegG selbst statuierten Entgeltbildungsvorgaben eine weitergehende Prüfung der Rechtmäßigkeit der Entgelterhöhung, da das ERegG keine ausdrücklichen Vorgaben zum Umgang mit Preissprüngen trifft.

#### **II.3.6.2.1.3 Bewertung**

Die beantragten Entgelte erweisen sich auch vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des BGH zu Preissprüngen nicht als rechtswidrig. Die beantragten Entgelte für den SPFV und SGV sind nicht als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung zu werten.

Bereits die Voraussetzung eines sprunghaften Preisanstiegs von einigem Gewicht dürfte nicht vorliegen. Der zu bewertende Preisanstieg fällt in eine Zeit, in der auch bei Unternehmen im wettbewerblichen Umfeld für ihre Produkte jährliche Preissteigerungen von teils mehr als 50 % zu beobachten waren, etwa für die Jahre 2021 und 2022 bei Erzeugnissen aus dem Bereich

Holz und Papierwaren (GP 16) oder dem Bereich der Metalle und Metallerzeugnisse (GP 24, GP 25),

vgl. Statistisches Bundesamt (2023), Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 von Januar 2005 bis Dezember 2022, Artikelnummer 5612401221124.

Auch im Bereich der Dienstleistungen der Bauwirtschaft waren Ende 2022 teils Preissteigerungen von über 20 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen (Nov. 2022 zu Nov. 2021),

vgl. Statistisches Bundesamt (2023), Preisindex für die Bauwirtschaft, Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 4, Vierte Quartalsausgabe 2022, Artikelnummer 2170400223244,

so dass im Ergebnis auch in wettbewerblichen Märkten außerhalb des vom Ukrainekrieg besonders betroffenen Energiesektors erhebliche Preissteigerungen zu beobachten waren.

Soweit die Hinzugezogene zu 7. den Vorwurf eines unzulässigen Preissprungs aus einer Steigerung der Entgelte für die Personenbahnsteige von 42 % ableitet, kann dem nicht gefolgt werden. Mögliches Indiz für den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung ist nach der zitierten Rechtsprechung des BGH der Preissprung als solcher und nicht eine stärkere Einpreisung einzelner Kostenelemente. Neben der zitierten Rechtsprechung hat sich der BGH zum Preishöhenmissbrauch u. a. dahingehend geäußert, dass der Ansatz insbesondere einer Mehrheit von Preisbildungsfaktoren, von denen anzunehmen ist, dass auf ihrer Grundlage kalkulierte Preise bei wirksamem Wettbewerb auf dem Markt nicht durchgesetzt werden könnten, ein Indiz für einen missbräuchlich überhöhten Preis sein kann,

BGH, Beschluss vom 15.05.2012, Az. KVR 51/11 (Wasserpreise Calw I, Rn. 15, juris).

Der Einpreisung der Kosten für die Personenbahnsteige kommt danach nicht zwingend eine Indizwirkung zu, da es sich insofern nur um einen Preisbildungsfaktor handelt.

Jedenfalls auf Rechtfertigungsebene scheidet eine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung nach der Rechtsprechung des BGH zu Preissprüngen aus. Der Preisanstieg um nominal 19,7% (unter Berücksichtigung wegfallender Stationsentgelte effektiv rund 17,7 %) ist maßgeblich auf die gesetzlichen Vorgaben zur Aufschlagsbildung nach § 36 Abs. 1 ERegG sowie die gesetzliche Trassenpreisbremse nach § 37 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3, 10 RegG zurückzuführen. Die gesetzliche Trassenpreisbremse ist entgegen der Ansicht der Hinzugezogenen zu 7. im Rahmen des Genehmigungsverfahrens maßgeblich (s. hierzu II.3.2). Der durchschnittliche Preisanstieg liegt bei rund 6 %. Bei der Inflationsentwicklung der letzten Jahre ist in dieser durchschnittlichen Erhöhung kein sprunghafter Preisanstieg zu sehen. Die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben bei der Verteilung der Entgeltvolumina auf die einzelnen Marktsegmente kann den Antragstellerinnen dagegen nicht als kartellrechtlicher Missbrauch angelastet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Zweck der Aufschlagsbildung gemäß § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG in erster Linie darin besteht, dem Betreiber der Schienenwege eine vollständige Deckung der ihm entstehenden Kosten zu ermöglichen. Wie unter Abschnitt II.3.8 dargelegt wird, überschreitet der Referenzerlös auf der Grundlage dieser Entgelte die OGK nicht. Dabei ist die Höhe des OGK so gewählt, dass für die Antragstellerinnen Anreize zur Senkung der ihnen für die Bereitstellung der Schienenwege entstehenden Kosten gesetzt werden,

vgl. *Arnade* in: Kühling/Otte, Vor §§ 25 bis 30 ERegG, Rn. 4.

### **II.3.6.2.2 Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere (PKS)**

Die Hinzugezogenen zu 7., 10. und 11. tragen vor, dass ihre im Verfahren zum TPS 2024 vorgetragenen Bedenken hinsichtlich einer PKS fortgelten würden. Im damaligen Verfahren hatten die Hinzugezogene die Beschlusskammer zu Prüfungshandlungen bzgl. einer von ihr befürchteten PKS gemäß Art. 102 AEUV aufgefordert. Wegen der näheren Einzelheiten des Vortrags der Hinzugezogenen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.7.2.1.1 des Beschlusses BK10-22-0354\_E vom 29.03.2023 zum TPS 2024 verwiesen.

Die Beschlusskammer sieht den Vorwurf der PKS (hierzu unter II.3.6.2.2.1) als unbegründet an. Prüfungsmaßstab für den Vorwurf der PKS im Entgeltgenehmigungsverfahren ist § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Art. 102 AEUV (hierzu unter II.3.6.2.2.2). Zum einen erscheint das Konzept der PKS wirksam durch das Entflechtungs- und Regulierungsregime des ERegG unterbunden (hierzu unter II.3.6.2.2.3). Doch selbst unter Annahme eines verbleibenden Regelungsbeereichs erfüllt sich der Tatbestand der PKS vorliegend derzeit weder im SGV noch im SPFV (hierzu unter II.3.6.2.2.4).

#### **II.3.6.2.2.1 Definition der PKS**

Die PKS wird im europarechtlichen Kontext vorwiegend als Unterfall des Missbrauchs nach Art. 102 Abs. 2 lit. a) AEUV aufgefasst, wonach die unmittelbare oder mittelbare Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- und Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen verboten ist,

vgl. nur EuGH, Urteil v. 17.02.2011, Rs. C-52/09, *TeliaSonera*, Rn. 25 f., auch mit Hinweis auf die nichtabschließende Aufzählung des Art. 102 AEUV.

Die PKS beschreibt den Fall, in dem ein vertikal integriertes Unternehmen eine bestimmte Vorleistung (z. B. die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur) sowohl für den eigenen Betrieb auf dem nachgelagerten Markt (z. B. dem Schienenpersonenfern- oder dem SGV-Markt) bereithält als auch für die „Vermietung“ an sonstige Wettbewerber in diesem nachgelagerten Markt, die diese Vorleistung selbst nicht erbringen (können). Durch die (missbräuchliche) Berechnung der (Vorleistungs-)Preise erreicht dieses Unternehmen, dass Wettbewerber nicht mehr profitabel auf dem nachgelagerten Markt agieren können, auch wenn sie gleich effizient wie der Marktbeherrscher (auf dem nachgelagerten Markt) handeln,

vgl. *Brand*, in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 103. Lieferung 9/2022, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 328.

Eine PKS ist damit zusammenfassend anzunehmen, wenn die Spanne zwischen dem Vorleistungsentgelt, welches der vertikal integrierte Vorleistungsanbieter den Wettbewerbern in Rechnung stellt, und dem entsprechenden Endnutzerpreis entweder negativ ist oder sie nicht ausreicht, um die produktspezifischen Kosten des marktbeherrschenden Betreibers für die Erbringung der eigenen Dienste im nachgelagerten Markt zu decken, sodass ein wettbewerbswidriger Druck auf ebenso effiziente Wettbewerber im nachgelagerten Markt entsteht,

vgl. Kommission v. 21.5.2003, COMP/C-1/37.45, *Deutsche Telekom AG*, Rn. 107 f.

Eine Prüfung einer PKS innerhalb des Art. 102 AEUV soll den besonderen Gefahren begegnen, die dem Wettbewerb auf einem nachgelagerten Markt aus der vertikalen Integration eines marktbeherrschenden Unternehmens in Verbindung mit konzertierten Preissetzungsstrategien erwachsen. Aus Sicht der Beschlusskammer kann eine PKS nicht vorliegen, wenn dem marktbeherrschenden Unternehmen auf dem Vorleistungsmarkt die Preissetzung auf dem nachgelagerten Markt nicht zuzurechnen ist.

#### **II.3.6.2.2.2 Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung**

Im Folgenden wird die Anwendbarkeit des Konzepts der PKS sowie (hilfsweise) die Rechtmäßigkeit der Preishöhen anhand des Konzepts der PKS geprüft, um den besonderen Gefahren zu begegnen, die dem Wettbewerb auf den nachgelagerten Märkten des SGV und SPFV aus der vertikalen Integration der DB AG möglicherweise erwachsen.

#### **II.3.6.2.2.3 Entflechtungs- und Entgeltregelungen als wirksamer Schutz**

Nach den oben dargestellten Grundsätzen zum Vorliegen einer PKS besteht vorliegend kein Raum für die Annahme einer PKS durch die Antragstellerinnen. Denn den Antragstellerinnen ist die Preissetzung auf dem nachgelagerten Markt aufgrund des Zusammenwirkens der Entgeltregulierung mit den Entflechtungsregelungen des ERegG nicht zuzurechnen. Grundsätzlich erfolgt im Rahmen einer kartellrechtlichen Prüfung eine Zurechnung bestimmter Verhaltensweisen innerhalb einer wirtschaftlichen Einheit. Die für den Vorwurf (u. a.) der PKS zu fordernde wirtschaftliche Einheit liegt im Falle der Antragstellerinnen in Bezug zur Konzernmutter DB AG und zu den über die Konzernmutter verbundenen EVU jedoch nicht vor. Das ERegG sieht eine strenge Isolierung von „wesentlichen Funktionen“ des Netzbetriebs, also den Funktionen des Zugangs zu Trassen und der Bestimmung der Wegeentgelte, gegenüber Einflüssen sonstiger Konzernunternehmen vor. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Ausführungen im Beschluss BK10-22-0354\_E unter Ziffer 3.7.2.1.4 verwiesen. Dies gilt auch hinsichtlich der vom Bundeskartellamt erneut hervorgehobenen Rechtsprechung des EuGH in der Rs. ENI. Sofern darauf verwiesen wird, dass die DB AG über die DB Finance GmbH Kapital am Kapitalmarkt aufnehme und zu von der DB AG festgelegten Konditionen als Darlehen konzernintern vergebe, so sei darauf verwiesen, dass just diese Konstellation in den entflechtungsrechtlichen Vorgaben des § 8d ERegG ebenfalls Niederschlag gefunden hat. Gemäß § 8d Abs. 5 ERegG sind Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten in dieser Konstellation nur zulässig, wenn diese zu Marktsätzen und Marktbedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden (vgl. bezüglich des angesprochenen Beschlusskammerverfahrens auch nachfolgend unter II.3.6.2.2.4.2).

#### **II.3.6.2.2.4 Keine Anzeichen für das Vorliegen einer PKS im SGV und SPFV**

Im Übrigen gäbe es allerdings selbst dann, wenn man das PKS-Konzept vorliegend für anwendbar hielte, derzeit keine offensichtlichen Anzeichen für einen Verstoß der Antragstellerinnen gegen die entsprechenden Vorgaben, und zwar weder mit Blick auf den SGV (hierzu unter II.3.6.2.2.4.1) noch mit Blick auf den SPFV (hierzu unter II.3.6.2.2.4.2).

##### **II.3.6.2.2.4.1 Keine Anzeichen für PKS im SGV**

Für den Bereich des SGV hält die Beschlusskammer zusammenfassend fest, dass aus ihrer Sicht die Wettbewerbssituation auf dem nachgelagerten Markt keine Anhaltspunkte für die Erforderlichkeit einer ergänzenden PKS-Prüfung über das Prüfprogramm des ERegG hinaus bietet. Sofern die Hinzugezogenen zu 10. und 11. hierzu weiterhin vortragen, dass die Beschlusskammer es bislang unter Missachtung der EuGH-Rechtsprechung unterlassen habe,

eine PKS anzunehmen, so weist die Beschlusskammer darauf hin, dass der EuGH – anders wohl teilweise die Kommission – in seiner Rechtsprechung zur PKS den Nachweis einer potentiell wettbewerbsbeschränkenden Wirkung verlangt,

vgl. EuGH, Urteil vom 14.10.2010, Rs. C-280/08, *Deutsche Telekom*, Rn. 251 ff.; EuG, Urteil v. 10.04.2008, Rs. T-271/03, Rn. 235; EuGH, Urteil vom 17.02.2011, Rs. C-52/09, *TeliaSonera*, Rn. 70 f.; Rittner/Dreher/Kulka, Wettbewerbs- und Kartellrecht – Eine systematische Darstellung des deutschen und europäischen Rechts, 8. Auflage 2014, § 10, Rn. 1128; mit Hinweis auf die Analyse einzelfallbezogener Auswirkungen, aber gleichzeitiger Betonung der Indizwirkung einer Unentbehrlichkeit der Vorleistung: *Fuchs*, in: Immenga/Mestmäcker, 6. Aufl. 2019, AEUV Art. 102 Rn. 378; a.A. *Brand*, in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 103. Lieferung 9.2022, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 349.

die indes aus Sicht der Beschlusskammer im Bereich des SGV nicht zu erkennen ist.

Entscheidend scheint, dass die Wettbewerber der (zum Konzernverbund der Antragstellerinnen gehörenden) Hinzugezogenen zu 3. im SGV bei einem für sie überwiegend profitablen Preisniveau,

vgl. Bundesetzagentur, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023“, S. 38 ff., sowie Bundesnetzagentur, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022“, S. 35,

über die Jahre Marktanteile hinzugewinnen konnten (vgl. Tabelle 15). Vor diesem Hintergrund steht zur Überzeugung der Beschlusskammer das Vorliegen einer wettbewerbsbehindernden PKS – bei der (auch) über einen endkundenseitigen Preisdruck Wettbewerber verdrängt werden – nicht zu befürchten. Der Wettbewerberanteil konnte dabei in 2022 auf 59 % ausgebaut werden.

**Tabelle 15 – Wettbewerbsentwicklung SGV**

Indikator	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Anteil Wettbewerber	%	46	48	52	54	55	58	59
Anteil bundeseigene EVU	%	54	52	48	46	45	42	41
Summe Transportleistung SGV	Mrd. tkm	124	127	130	129	123	139	140

Die Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 zeigt allerdings auch, dass das Jahr 2022 für den SGV ein insgesamt schwieriges Marktumfeld bot. Zwar erreichen 70% der Wettbewerber EVU noch ein positives Ergebnis, knapp 30% jedoch ein geringfügig negatives. So verloren die Wettbewerber-EVU je Trassenkilometer im Mittel 0,03 Euro, je Tonnenkilometer 0,01 Cent. Ursache hierfür waren zumeist allgemeine Kostensteigerungen. Besonders ins Gewicht gefallen sein dürften hierbei die Energiekosten, die in 2022 extremen geopolitischen Einflüssen ausgesetzt waren,

vgl. Bundesetzagentur, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023“, S. 45, S. 46, Abb.85. sowie S. 47, Abb. 90

Zwar ist die Lage auf den Energiemärkten weiterhin angespannt, die extremen Ausschläge des Jahres 2022 sind jedoch überwunden. Aufgrund des geringen Anteils der Trassenpreise an den Gesamtkosten des SGV (die Infrastrukturkosten, welche überwiegend auf Trassenentgelten basieren, lagen in 2019 und 2022 jeweils bei 10%),



vgl. Bundesnetzagentur, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023“, S. 48, sind diese für die angespannte Situation jedoch nicht ursächlich und begründen keine PKS. Andernfalls wären auch die von der Bundesregierung geplanten Kürzungen der Trassenpreisförderung nicht nachvollziehbar.

Ebenso kann dem auch nicht von Seiten der Hinzugezogenen zu 10. und 11. entgegengehalten werden, dass angesichts einer möglichen Zersplitterung die Hinzugezogenen zu 3. möglicherweise weiterhin als marktmächtig bzw. sogar marktbeherrschend eingestuft werden könnte. Denn die für die Annahme einer PKS zu fordernden wettbewerbsbehindernden Effekte bleiben trotz der Annahme einer solchen Marktstellung gleichwohl nicht erkennbar.

Mit Blick auf die Ergebnissituation der Hinzugezogenen zu 3., die für das Jahr 2022 steigende Verluste aufwies,

vgl. Jahresabschluss 2022 der Betroffenen zu 3., Ergebnis nach Steuern -858 Mio. EUR,<sup>3</sup>

ist darauf hinzuweisen, dass – anders als möglicherweise im über die Wertschöpfungsstufen hinweg durch hohe Infrastrukturfixkosten geprägten Telekommunikationsbereich – für den wettbewerblichen SGV nicht davon auszugehen ist, dass insbesondere allein Skalenvorteile der Hinzugezogenen zu 3. dazu führen würden, dass Wettbewerber-EVU per se Wettbewerbsnachteile aufweisen würden. Auch mit Blick auf die Marktanteils- und die historische Entwicklung geht die Beschlusskammer insofern nicht davon aus, dass im SGV die Hinzugezogenen zu 3. einen „natürlichen Effizienzbenchmark“ aufweist, an dem mit Blick auf eine mögliche PKS die regulatorische Entgeltgestaltung ausgerichtet werden sollte. Des Weiteren wird weiterhin auf die entsprechenden Ausführungen in den Beschlüssen zum TPS 2021 verwiesen (BK10-20-0178\_E, S. 99 ff. und BK10-20-0066\_E, S. 45 ff.).

#### **II.3.6.2.2.4.2 Keine Anzeichen für PKS im SPFV**

Mit Blick auf den SPFV ist ebenfalls bereits auf Tatbestandsebene nicht von Anzeichen für ein Vorliegen der Voraussetzungen einer PKS auszugehen (auch wenn auf Ebene des nachgelagerten Endkundenmarktes eine gänzlich andere Wettbewerbssituation als im SGV vorliegt). Diese Einschätzung der Beschlusskammer stützt sich insbesondere darauf, dass die Hinzugezogenen zu 4. – als im SPFV tätiges EVU im Konzern der Antragstellerinnen – bis zur Covid-19-Pandemie über viele Jahre positive Geschäftsergebnisse erzielte.

Die Inkaufnahme eines Verlustes stellt in der Logik der PKS die Folge einer unternehmerischen Entscheidung mit dem Ziel der Sicherung bzw. Erweiterung von Marktmacht zu Lasten des Wettbewerbs dar. Der demgegenüber im Wesentlichen durch die Covid-19-Pandemie eingetretene Verlust der Hinzugezogenen zu 4. erscheint daher auch weiterhin und auch unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen nach Auslauf der Pandemie aus Sicht der Beschlusskammer nicht geeignet, um den Effizienzgrad dieses Unternehmens im Rahmen einer PKS-Prüfung zu ermitteln.

Dass sich der Verlust – jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt – maßgeblich aus dem Einbruch der Nachfrage ergibt, zeigt zunächst die von dem Bundesrechnungshof angedeutete und auch für

---

<sup>3</sup> [https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user\\_upload/DB22\\_Cargo\\_web\\_01.pdf](https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/DB22_Cargo_web_01.pdf), abgerufen am 22.03.2024

die Beschlusskammer feststellbare grundsätzlich solide Profitabilität der Hinzugezogenen zu 4. in den vergangenen Jahren (vgl. Tabelle 16).

**Tabelle 16 – Gewinnmargenentwicklung (ROCE) DB Fernverkehr<sup>4</sup>**

DB Fernverkehr	Einheit	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	1.HJ 23
EBIT	Mio. EUR	173	381	471	485	-1.700	-1.819	-75	-62
Capital Employed (CE)	Mio. EUR	1.264	2.029	2.784	3.753	4.805	5.936	6.987	7.796
ROCE (EBIT/CE)	%	14 %	19 %	17 %	13 %	-35 %	-31 %	-1 %	—

So ist auf Grundlage der Segmentberichterstattung im Rahmen des integrierten Berichts der DB AG für den Bereich der Hinzugezogenen zu 4. für die vergangenen Jahre 2016 bis 2019 von einer Kapitalverzinsung (Return on Capital Employed, ROCE, als Earnings before Interests and Taxes, EBIT, dividiert durch das Capital Employed) zwischen 14 % und 19 % auszugehen. Zwischen 2005 und 2019 – also über einen Zeitraum von 15 Jahren – wies die Fernverkehrssparte des Konzerns durchgängig positive Ergebnisse (EBIT) aus. Nach hohen Verlusten in den durch die Covid-19-Pandemie geprägten Jahren 2020 und 2021 ist für das Jahr 2022 bereits ein deutlich geringerer Verlust zu verzeichnen, der jedoch noch durch Trassenpreisförderungen gestützt wurde. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass sich im zweiten Halbjahr 2022 die Verkehrsleistung deutlich erholen konnte, aber für das gesamte Jahr immer noch pandemiebedingt ca. 5 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019 lag,

vgl. Integrierter Bericht 2022 - Deutsche Bahn Konzern, S. 117.  
([https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2023/Berichte/DB\\_IB22\\_d.pdf](https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2023/Berichte/DB_IB22_d.pdf),  
abgerufen am 22.03.2024).

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die hohen Verluste in den Jahren 2020 und 2021 daher im Wesentlichen auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen, welche auch noch auf das negative Ergebnis des Jahres 2022 Einfluss hat,

vgl. hierzu auch Ausführungen im Beschluss BK10-22-0354\_E vom 29.03.2023, S. 85ff zum TPS 2024 sowie BK10-21-0300\_E vom 28.02.2022 zum TPS 2023, S. 94 ff.

Der Geschäftsbericht der DB Fernverkehr AG weist für das Jahr 2022 sogar einen geringfügigen Gewinn von 65. Mio. EUR aus,

vgl. Geschäftsbericht der DB Fernverkehr AG, S. 41  
([https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2022/Berichte/DB22\\_Fernverkehr\\_web\\_01.pdf](https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2022/Berichte/DB22_Fernverkehr_web_01.pdf), abgerufen am 22.03.2024).

Der im 1. HJ. 2023 im Rahmen der Konzernrechnungslegung weiterhin aufgelaufene geringe Verlust spricht ebenfalls nicht für das Vorliegen einer PKS. Nach den Ausführungen der Antragstellerinnen (Antwort vom 21.11.2023 zum zweiten Anhörungsschreiben) ist dieser maßgeblich getrieben durch erhebliche Investitionen und Re-Design in eine neue ICE-Flotte. Dies dürfte auch das weiterhin steigende Capital Employed (7.796 Mio. EUR im ersten Halbjahr 2023) begründen,

<sup>4</sup> Integrierter Bericht DB AG, verschiedene Jahrgänge.

vgl. Integrierter Zwischenbericht 2023 - Deutsche Bahn Konzern, S. 74.

Als weitere Gründe für den dort noch vorhandenen Verlust verweisen die Antragstellerinnen in ihrer o.g. Antwort zudem noch auf höhere Energiekosten sowie Revisions- und Instandhaltungsmaßnahmen. Aus Sicht der Beschlusskammer ist nicht zu erkennen, dass die zuletzt negativen Geschäftsergebnisse nicht maßgeblich durch pandemiebedingte Verluste getrieben wurden und für 2025 weiterhin ein negatives Ergebnis bei der Hinzugezogenen zu 4. bereits strukturell vorgezeichnet ist. Dies schließt – wie auch das Bundeskartellamt in vergangenen Verfahren zum TPS betonte – selbstverständlich nicht aus, dass die Preispolitik der Hinzugezogenen zu 4. im Jahr 2025 Gegenstand einer kartellrechtlichen Prüfung sein könnte, sofern sich der Verdacht erhärtet, dass ein marktmissbräuchliches Verhalten zu erkennen ist.

Soweit die Hinzugezogene zu 7. vorträgt, dass die Hinzugezogene zu 4. ihr Geschäftsmodell allenfalls durch eine (unzulässige, vgl. § 8d Abs. 1 bis Abs. 5 ERegG) Querfinanzierung im DB-Konzern aufrechterhalten könne, wird auf das Beschwerdeverfahren unter dem Geschäftszeichen BK10-21-0357\_U verwiesen. Mit Blick auf die Gewinnabführung im Konzern ist bereits per Teilbeschluss vom 28.06.2022 seitens der Beschlusskammer festgehalten worden, dass ein Verstoß gegen Entflechtungsrecht nicht vorliegt. Was den Vorwurf marktunüblicher Zinssätze bei konzerninternen Darlehen anbelangt, wird auf den weiteren Teilbeschluss vom heutigen Tage verwiesen. Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit der vorliegend zu bewertenden Entgelte ergeben sich daraus nicht.

#### **II.3.6.2.3 Zum Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs im SGV**

Die Hinzugezogenen zu 10. und 11. tragen vor, dass ihre im Verfahren zum TPS 2024 vorgebrachten Bedenken hinsichtlich eines Ausbeutungsmissbrauchs fortgelten würden. Zu prüfen sei, ob die beantragten Trassenpreise im Segment SGV Standard realistischerweise unter Wettbewerbsdruck durchsetzbar wären.

Aus Sicht der Beschlusskammer bestehen für das Vorliegen eines Ausbeutungsmissbrauchs (hierzu unter II.3.6.2.3.1) weiterhin keine hinreichenden Anzeichen (hierzu unter II.3.6.2.3.2).

##### **II.3.6.2.3.1 Definition des Ausbeutungsmissbrauchs**

Der Ausbeutungsmissbrauch wird im europarechtlichen Kontext vor allem aus Art. 102 Abs. 2 lit. a) AEUV abgeleitet. Danach liegt ein solcher Missbrauch vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen unmittelbar oder mittelbar unangemessene Einkaufs- oder Verkaufspreise bzw. Geschäftsbedingungen erzwingt. Ein Preis ist dann unangemessen, wenn er im Missverhältnis zum wirtschaftlichen Wert der Ware oder Dienstleistung steht. Zudem dürfte eine Unangemessenheit nur dann anzunehmen sein, wenn eine „starke“ oder „eindeutige“ Überhöhung zu erkennen ist,

vgl. jeweils m.w.N. *Fuchs*, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Auflage. 2019, Band 1, III. Abschnitt, Art. 102 AEUV, Rn. 175 ff.; *Deselaers*, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, Stand: 77. EL Sept. 2022, Art. 102 AEUV, Rn. 396.

##### **II.3.6.2.3.2 Keine eigenständige Prüfung im Rahmen der Entgeltgenehmigung**

Aus Sicht der Beschlusskammer ist der Vorwurf des Ausbeutungsmissbrauchs nach Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV zurückzuweisen. Eine die Regelungen der Anreizsetzung verletzende und damit überhöhte Entgelte indizierende Kostenüberschreitung ist aufgrund der im Rahmen der

Entgeltgenehmigung durchgeführten Prüfung nicht ersichtlich. Eine eigenständige Prüfung eines Ausbeutungsmissbrauchs im Hinblick auf die Preishöhen ist nach den unter II.3.6.2 dargestellten Maßstäben nicht geboten. Eine von den ERegG-eigenen Bestimmungen gelöste Betrachtung (alleine) nach Art. 102 AEUV könnte mit Blick auf den Vorwurf überhöhter Preise im vorliegenden Verfahren kein anderes Prüfergebnis nach sich ziehen als das durch die Entgeltprüfung nach ERegG zustande gekommene, da in der Bewertung des überhöhten (Vorleistungs-)Preises nach Art. 102 AEUV kein „Plus“ zur Bewertung dieses Preises anhand der ERegG-Bestimmungen zu erkennen ist,

s. Beschluss BK10-22-0354\_E vom 30.03.2023, S. 96 (II.3.7.2.2.2) m. w. N.

Ein Entgelt, welches in Übereinstimmung mit den eisenbahnregulatorischen Vorgaben, so namentlich des § 36 Abs. 1 (relative Markttragfähigkeit unter Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit der Segmente) und Abs. 2 Satz 3 (Marktausschlusstest, absolute Markttragfähigkeit) ERegG sowie des § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG (Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten) ermittelt wurde, kann schon nicht als ausbeuterisch und im Sinne des Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV als „unangemessen“ angesehen werden.

### **II.3.6.3 Förderung SGV und SPFV**

Der Genehmigungsantrag sieht sich auch mit Blick auf die bestehenden Förderprogramme keinen Einwänden ausgesetzt.

Das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte mit Einführung des Masterplans Schienengüterverkehr eine Trassenpreisförderung für alle Segmente des SGV beschlossen. Die Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte ist seit 01.07.2018 in Kraft. Derzeit ist die Förderung noch bis zum 30.11.2024 festgeschrieben. Nach derzeitigem Stand gibt es noch keine Entscheidung zu einer etwaigen Weiterführung der Förderung über das Jahr 2024 hinaus.

Eine zwischenzeitliche pandemiebedingte *zusätzliche* Förderung der Trassenentgelte des Güterverkehrs sowie eine pandemiebedingte Förderung auch der Trassenentgelte des SPFV sind zum Ende des Jahre 2021 ausgelaufen. In allen Fällen blieben die genehmigten Trassenentgelte jedoch von den Förderprogrammen unbeeinflusst. Der Bund hat dabei im Rahmen der Förderungen eine nachträgliche anteilige Finanzierung der von den Antragstellerinnen in Rechnungen gestellten Trassenentgelte (mit genehmigten Entgelten als Grundlage) vorgenommen.

Gleichwohl kann argumentiert werden, dass die Förderungen Einfluss auf die Eingangswerte der in den Entgeltherleitungsmodellen genutzten Parameter habe. Die dem Antrag unterliegenden Modelle werden mit Blick auf die zugrunde gelegten Parameter in der Regel jährlich aktualisiert. Insofern finden sich ändernde Marktgegebenheiten – auch mit Blick auf Förderungswirkungen – in diesen Parametern Berücksichtigung. Im Verfahren zum TPS 2024 (BK10-22-0354\_E) wurden auch die Nachfrageelastizitäten im SGV gutachterlich nochmals ermittelt und überprüft.

Im Ergebnis ist der Genehmigungsantrag auch mit Blick auf die Berücksichtigung etwaiger Förderprogramme nicht zu beanstanden.

## **II.3.7 Weitere Entgeltkomponenten**

Im Rahmen der hiesigen Entgeltgenehmigung sind die weiteren Entgeltkomponenten ebenfalls genehmigungsfähig. Dies betrifft namentlich die Änderungsentgelte und die Entgelte für die Angebotserstellung (hierzu unter II.3.7.1) sowie die sogenannte 20-Stunden-Regelung (hierzu unter II.3.7.2). Ferner genehmigungsfähig sind die vorliegend zur Genehmigung beantragten Regelungen zu kostenfreien Stornierungen (hierzu unter II.3.7.3), die Regelungen zum Mindest- und Regelstornierungsentgelt (hierzu unter II.3.7.4), die Stornierungsentgelte nach Streitbeilegung / Höchstpreisverfahren (hierzu unter II.3.7.5), die erstmals beantragten Kapazitätsbereitstellungsentgelte (hierzu unter II.3.7.6), die leistungsabhängigen Entgelte der Anreizsysteme im SPV und SGV (hierzu unter II.3.7.7) sowie die Regelungen zu Neuverkehrsnachlässen und Minderung auf Verlangen (hierzu unter II.3.7.8).

### **II.3.7.1 Änderungs- und Angebotsentgelte**

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.1 und Ziffer 5.6.3.1 beabsichtigten Regelung 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.3.7.1.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen zu Maluszahlungen bei den Änderungs- und Angebotsentgelten (hierzu unter II.3.7.1.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.1.3).

#### **II.3.7.1.1 Beabsichtigte Regelung**

Ziffer 5.6.1 der INB regelt die Maluszahlungen bei Trassenänderungen. Änderungen durch den Zugangsberechtigten sind nach Vertragsschluss nur bis zur geplanten Abfahrtszeit möglich. Das Änderungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen (Fahrplankosten).

Unter Ziffer 5.6.3.1 der INB sind die Entgelte für die Angebotserstellung für den Falle 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 erhoben.

Die Antragstellerinnen beabsichtigen nun für die „Maluszahlungen für Trassenänderungen“ und dem „Entgelt für die Angebotserstellung“, die vorgesehenen maximalen Entgelte gegenüber dem bisherigen Deckel zu verdoppeln. Sie lägen nun bei maximal 1266 EUR (bisher: 633 EUR) im SPFV, 1142 EUR (bisher: 571 EUR) im SPNV und 1087 EUR (bisher: 543 EUR) im SGV. Dies entspräche der Höhe der Deckel beim Mindeststornierungsentgelt (Ziffer 5.6.4.2 der INB 2025).

#### **INB Ziffer 5.6.1. Maluszahlungen für Trassenänderungen (durch den ZB)**

[...]

Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV.

[...]

#### **INB Ziffer 5.6.3.1 Entgelt für die Angebotserstellung**

[...]

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trassen multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten \* Trkm \* Anzahl der Verkehrstage

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV.

[...]

Die bisherige Regelung und Deckelung zielte bei den Entgelten für die Angebotserstellung und bei Trassenänderungen darauf ab, die angefallenen bzw. frustrierten Aufwendungen für die Trassenkonstruktion zu kompensieren.

Die Antragstellerinnen haben die Notwendigkeit der geplanten Verdoppelung auf Rückfrage der Beschlusskammer begründet. Grundsätzlich vertreten sie die Ansicht, dass zur Erzielung der besten Anreizwirkung ganz auf einen Deckel verzichtet werden sollte. Ergänzend führen sie in ihrer Antwort vom 26.10.2023 zum ersten Anhörungsschreiben aus, dass bereits die Trassenanmeldungen an sich Kapazität im Fahrplanerstellungsprozess blockierten. Bei einer großen Anzahl an angemeldeten und konstruierten Trassen verringere sich automatisch die zu vergebende Trassenkapazität und erhöhe sich zwangsläufig die Anzahl an Trassenkonflikten im Fahrplanerstellungsprozess. Verschärft werde die Vergabe des knappen Gutes „Trasse“ durch die steigende Anzahl an Baumaßnahmen auf dem Schienennetz.

Daher sei eine hohe Bestellqualität umso wichtiger. Die Erhöhung des Deckels solle somit zu einer verlässlichen Anmeldung von Trassen führen, um den Fahrplanerstellungsprozess zu optimieren, Änderungen zu vermeiden und die Anzahl an Trassenkonflikten zu reduzieren. Entsprechende Anreize beim Angebotsentgelte seien daher notwendig. Ähnliches gelte für das Änderungsentgelt.

Sowohl die Hinzugezogenen zu 15. und 18. kritisieren hingegen, dass die Entgelte in keinem Verhältnis zum anfallenden Arbeitsaufwand stünden. Die Hinzugezogenen zu 17. nimmt zwar zur Kenntnis, dass die Antragstellerinnen zunehmend über Mehraufwände durch den Änderungsbedarf und die Nicht-Aannahme von Trassenangeboten klagen, dies sei jedoch zu einem signifikanten Anteil u.a. auf qualitativ minderwertige Trassenangebote zurückzuführen.

#### **II.3.7.1.2 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 Zusage 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.3.7.1.3 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

Die Ausführungen der Antragstellerinnen, einen stärkeren Anreiz für eine bessere Bestellqualität von Trassen zu erzielen, ist daher nachvollziehbar. Dies gilt ebenso für die Aussagen, dass bei einer großen Anzahl an angemeldeten und konstruierten Trassen sich automatisch die zu vergebende Trassenkapazität reduziere und die Anzahl an Trassenkonflikten im Fahrplanerstellungsprozess erhöhe. Dies bindet somit erkennbar Ressourcen zur Fahrplanerstellung.

Die Begründung für eine Erhöhung des Deckels des Änderungsentgeltes, dass ein Anreiz existieren solle, Erstbestellungen mit hoher Qualität zu tätigen, um eine möglichst optimale Kapazitätsvergabe für alle Netznutzer zu unterstützen ist, kann ebenfalls akzeptiert werden.

Ein gewünschter Gleichlauf der Entgeltdeckel bei Änderungs- und Angebotsentgelt zum Deckel beim Mindeststornierungsentgelt (INB Ziffer 5.6.4.2), bei dem der Entgeltdeckel bereits

im vergangenen Jahr erhöht wurde, ist zudem aus Konsistenzgründen und zur Verringerung der Komplexität der Entgeltregelungen nachvollziehbar.

### **II.3.7.2 Verspätete Züge und 20-Stunden-Regelung**

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.3.2 beabsichtigte 20-Stunden-Regelung. 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.3.7.2.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine 20-Stunden-Regelung (hierzu unter II.3.7.2.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.2.3)

#### **II.3.7.2.1 Beabsichtigte Regelung**

Wie in den vergangenen TPS-Verfahren haben die Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.3.2 erneut die Genehmigung der sogenannten „20-Stunden-Regelung“ beantragt. Die vorgelegte Regelung – zuletzt mit Antrag vom 03.01.2023 von den Antragstellerinnen redaktionell bzgl. ihrer Bezeichnung geändert – soll wie im Folgenden aufgeführt gefasst werden.

#### **INB Ziffer 5.6.3.2 20-Stunden Regelung**

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung aufgrund von Ziffer 6.3.3.4.2 zahlt der ZB das Entgelt für die von der DB InfraGO AG bzw. der RNI neu zugewiesene Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 6.3.3.4.2, rechnet die DB InfraGO AG bzw. die RNI gegenüber dem ZB zusätzlich zu dem nach vorstehendem Satz 1 zu zahlenden Trassenentgelt das Entgelt für die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse in der Höhe des Entgelts für die Stornierung dieser Trasse weniger als 24 Stunden vor Abfahrt (gemäß Ziffer 5.6.4.1) ab, es sei denn, die Verspätung von 20 Stunden oder mehr wurde von der DB InfraGO AG bzw. der RNI verschuldet.

Die Regelungen der Ziffer 5.7 bleiben unberührt.

#### **II.3.7.2.2 Rechtliche Anforderungen**

Die beabsichtigte Regelung ist – nach aktueller Rechtsprechung des VG Köln – am Maßstab des gegenüber § 39 Abs. 1 ERegG spezielleren § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG zu messen. Danach kann ein Betreiber der Schienenwege von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Das Entgelt ist insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft,

vgl. VG Köln, Urteil vom 10.07.2020, Az. 18 K 3108/17, Rn. 159 (juris).

#### **II.3.7.2.3 Bewertung**

Wie im Vorjahresverfahren zum TPS 2024 erteilt die Beschlusskammer die Genehmigung im Hinblick auf die von den Antragstellerinnen in INB Ziffer 5.6.3.2 beabsichtigte Regelung.



Hintergrund für diese Entscheidung ist das rechtskräftige Urteil des VG Köln vom 10.07.2020. Hierin verpflichtete das VG Köln unter entsprechender teilweiser Aufhebung des Beschlusses BK10-16-0008\_E vom 06.02.2017 zum TPS 2018 die Bundesnetzagentur unter anderem dazu, die zum damaligen Zeitpunkt in Ziffer 6.4.2 der SNB 2018 enthaltene 20-Stunden-Regelung wie von den Klägerinnen im Genehmigungsantrag vom 07.10.2016 zum TPS 2018 beantragt zu genehmigen. Hinsichtlich der Begründung der Entscheidung des VG Köln wird auf die Ausführungen des Beschlusses BK10-20-0353\_E zum TPS 2022 (dort: Abschnitt II. 3.7.2.3) verwiesen.

Aufgrund dieser Entscheidung sieht die Beschlusskammer sich auch in vorliegendem Verfahren verpflichtet, der inhaltsgleich wie im Verfahren zum TPS 2018 beantragten 20-Stunden-Regelung nicht zu widersprechen. Da die Regelung vom VG Köln in ihrer bisherigen Form nicht beanstandet worden ist, sieht die Beschlusskammer auch keine Veranlassung zu einer Anpassung. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Beschluss BK10-20-0344\_E vom 25.11.2020 mit den Aufhebungs- und Neugenehmigungsentscheidungen zu den Beschlüssen zum TPS 2018 (Beschluss BK10-16-0008\_E vom 06.02.2017), TPS 2020 (Beschluss BK10-18-0202\_E vom 13.02.2019) und TPS 2021 (Beschluss BK10-19-0178\_E vom 31.03.2020) verwiesen.

### **II.3.7.3 Kostenfreie Stornierungen**

Die Beschlusskammer genehmigt die Regelungen zu kostenfreien Stornierungen im tenorierten Umfang, d.h. ohne die mit Antrag vom 12.03.2024 vorgesehene Ergänzung (vgl. hierzu bereits II.3.1.2). Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 40 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.7.3.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung zu kostenfreien Stornierungen (hierzu unter II.3.7.3.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.3.3).

#### **II.3.7.3.1 Beabsichtigte Regelung**

Die beantragte Regelung für kostenfreie Stornierungen findet sich in Ziffer 5.6.4 Satz 5 INB (zur diesbezüglich mit Schreiben vom 12.03.2024 beabsichtigten, aber unzulässigen Antragsänderung durch Einfügung eines weiteren Satzes 6 siehe oben unter II.3.1.2). Die Regelung in Ziffer 5.6.4 Satz 5 INB entspricht der Regelung der Vorjahre.

#### **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 technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung.

#### **II.3.7.3.2 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.

#### **II.3.7.3.3 Bewertung**

Ziffer 5.6.4 Satz 5 INB genügt den rechtlichen Anforderungen. Die Regelung enthält Ausnahmen von der Erhebung von Stornierungsentgelten für Fälle, in denen die Erhebung eines Stornierungsentgelts grundsätzlich nicht geeignet ist, Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zu schaffen,

vgl. hierzu auch den Beschluss vom 05.02.2024 im Verfahren BK10-23-0213\_E.

#### **II.3.7.4 Mindeststornierungsentgelt und Regelstornierungsentgelt**

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen beantragten Regelung zum Mindest- und Regelstornierungsentgelt in Ziffern 5.6.4 und Unterziffern 5.6.4.1 und 5.6.4.2 der INB 2025. 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.3.7.4.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung eines Kapazitätsbereitstellungsentgeltes (hierzu unter II.3.7.4.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.4.3).

#### **II.3.7.4.1 Beabsichtigte Regelung**

Die beabsichtigten Regelungen zu den Mindest- und Regelstornierungsentgelten finden sich in Ziffer 5.6.4 („Maluszahlungen für Stornierungen“) und Unterziffern 5.6.4.1 und 5.6.4.2 der INB 2025. 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 zu den Mindest- und Regelstornierungsentgelten stellen im Vergleich zu denen im TPS 2023 eine Verschärfung dar. Um zum günstigeren Mindeststornierungsentgelt stornieren zu können, muss nun deutlich früher als noch auf Grundlage der Regelungen des TPS 2023 storniert werden (30.11. vor Beginn der NFP statt einen Monat vor Fahrt). Die Regelungen sind aber bereits, nach intensiver Diskussion und Anpassungen im Rahmen des Verfahrens BK10-22-0354\_E, zum Start des TPS 2024 genehmigt worden. Gegen die Genehmigung dieser Regelung wurde im Laufe des Jahres 2023 eine Beschwerde eingelegt, die im Verfahren BK10-23-0213\_E behandelt wurde.

#### **II.3.7.4.2 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.

#### **II.3.7.4.3 Bewertung**

Die Beschlusskammer hält die zum TPS 2024 und nun auch zum TPS 2025 vorgelegten Regelungen bezüglich des Zusammenspiels von Mindest- und Regelstornierungsentgelt für eisenbahnrechtskonform. Ausgangspunkt ist hierbei das BVerwG-Urteil vom 12.10.2022, Rz. 73, wo zustimmend die Ansicht des VG Köln wiedergegeben wird: Die Aspekte der Anreizsetzung und der Angemessenheit sind miteinander in einen Ausgleich zu bringen, der den Zweck des Nichtnutzungsentgelts wahrt, die Zugangsberechtigten zu einer sorgfältigen Trassenbestellung und -nutzung anzuhalten.

Die bis zum TPS 2023 gültigen Regelungen waren diesbezüglich offenbar nicht durchschlagskräftig genug. Jedenfalls waren die Stornierungsquoten unter dem alten Regime relativ hoch.

Es ist unbestritten, dass sich Stornierungen nicht gänzlich vermeiden lassen. Es sollte aber eine möglichst frühe Stornierung angereizt werden, um die Wiederverwertbarkeit der Trassen sicherzustellen. Gleichzeitig muss aber hinreichend Zeit bestehen, damit die ZB eine Stornierungsnotwendigkeit prüfen können. Daher scheint mit dem Stichtag am 30.11. ein geeigneter Zeitpunkt für den Wechsel von Mindeststornierungsregime zum Regelstornierungsregime gefunden worden zu sein.

Die Beschlusskammer hat im Beschluss vom 05.02.2024 mit dem Geschäftszeichen BK10-23-213\_E, auf den vorliegend Bezug genommen wird, ihre rechtliche Bewertung zu den einzelnen Kritikpunkten ausführlich dargelegt.

Die Regelungen stimmen daher nach Auffassung der Beschlusskammer mit den gesetzlichen Anforderungen überein.

### **II.3.7.5 Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren**

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen beantragte Regelung zum Stornierungsentgelt nach Streitbeilegungs- bzw. Höchstpreisverfahren in Ziffern 5.6.4.3 der INB 2025. 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.3.7.5.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen (hierzu unter II.3.7.5.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.5.3).

#### **II.3.7.5.1 Beabsichtigte Regelung**

Die Antragstellerin beabsichtigt, in den INB 2025 eine neue Ziffer 5.6.4.3 einzufügen, die bei Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren zugewiesen wurden, einen eigenen Entgelttatbestand einführen soll. Dieser bedeutet gegenüber der bisherigen Regelung, welche für derart zugewiesene Trassen keine besonderen Entgelte vorsah, verschärfte Entgeltbedingungen.

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 2025 nur das geringere Mindeststornierungsentgelt fällig. Bei Stornierungen nach diesem Stichtag wird gemäß Ziffer 5.6.4.1 INB ein höheres Regelstornierungsentgelt fällig.

Anders als bei den „regulären“ Stornierungen sollte gemäß der ursprünglich 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, auch bei frühen Stornierungen vor dem 30.11. das höhere Regelstornierungsentgelt geschuldet sein.

#### **INB Ziffer 5.6.4.3 Stornierungsentgelte 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, wird immer das Regelstornierungsentgelt gemäß Ziffer 5.6.4.1 fällig. Die Regelungen des Mindeststornierungsentgelt gemäß Ziffer 5.6.4.2 gelten für stornierte Trassen, die durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren zugewiesen wurden, nicht.

Die Beschlusskammer hatte vergleichbare Regelungen in vergangenen TPS-Verfahren (TPS 2020 bis TPS 2023) gestrichen. Im Ergebnis griffen dann auch für Trassen aus dem Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren die „regulären“ Stornierungsregelungen.

Hatten die Antragstellerinnen im TPS 2024 die entsprechende Ziffer nicht beantragt, wurde die entsprechende Regelung nun erneut zum Gegenstand des Antrags gemacht.

Die Antragstellerinnen haben mit Antwortschreiben vom 08.11.2023 auf das zweite Anhörungsschreiben der BK ausgeführt, eine Stornierung einer im Streitbeilegungsverfahren (SBV) gewonnenen Trasse sei besonders schädlich für den Markt, da ein anderer Trassenwunsch verdrängt worden sei. Es würden derzeit ein Drittel der SBV-Gewinnertrassen storniert, ein weiteres Drittel würde teilstorniert.

Aufgrund von Bedenken, die die Beschlusskammer zur geplanten Regelung im Rahmen der öffentlich-mündliche Verhandlung vom 17.01.2024 geäußert hatte, haben die Antragstellerinnen im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 31.01.2024 im Nachgang zur Verhandlung eine geänderte Fassung vorgelegt, die nun Bestandteil des Antrags vom 12.03.2024 ist:

**INB Ziffer 5.6.4.3 Stornierungsentgelte 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 Stornierungsentgelt 2.532 € im SPFV, 2.284 € im SPNV und 2.174 € im SGV.

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

**II.3.7.5.2 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.

**II.3.7.5.3 Bewertung**

Die Beschlusskammer hatte die ursprünglich geplante Regelung bereits mehrfach als unangemessen abgelehnt, was bisher in erster Linie damit begründet wurde, dass die Gefahr der drohenden (erhöhten) Stornierungsentgelte für EVU prohibitive Wirkung entfalten würde. Die von den Antragstellerinnen nun beantragte Version ist demgegenüber genehmigungsfähig.

Diese setzt zwar aufgrund der gegenüber dem „normalen“ Mindeststornierungsentgelt verdoppelten – hier sogar fixen – Entgeltlinie nochmals verschärfte Anreize zu einem sorgsamem Verhalten insbesondere während der Fahrplanerstellungphase. Sie entfaltet jedoch nicht die prohibitive Wirkung der ursprünglich geplanten Regelung. Die hinsichtlich der ursprünglichen Regelung befürchtete prohibitive Wirkung ergab sich insbesondere daraus, dass für größere Trassenbündel im Regelstornierungsentgelt bis zu sechstellige Stornierungsentgelte fällig werden konnten. Gleichzeitig ist aber in vielen Fällen zum Zeitpunkt der Konfliktverfahren oftmals noch unklar, ob entsprechende Trassen mit den vorgesehen Umläufen und Abstell- und Wartungskonzepten kompatibel mit den letztendlich von den Antragstellerinnen angebotenen Netzfahrplantrassen sind.

Bei der nun genehmigten Regelung ist zu berücksichtigen, dass es sich hier nicht um einen sogenannten „Deckel“ handelt, sondern um ein fixes Stornierungsentgelt. Dies könnte in Ausnahmefällen – etwa bei Anmeldung von Einzeltrassen zum Netzfahrplan – dazu führen, dass

die zunächst vorgesehene Tarifierung mit dem Regelstornierungsentgelt zu geringeren Stornierungsentgelten führt. 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.

#### **II.3.7.6 Kapazitätsbereitstellungsentgelt**

Die Beschlusskammer genehmigt die von den Antragstellerinnen in Ziffer 5.6.8 der INB beabsichtigte Regelung eines Kapazitätsbereitstellungsentgelts. Rechtsgrundlage für diese Entscheidung ist § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

Die folgenden Abschnitte stellen die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.7.6.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an eine Regelung eines Kapazitätsbereitstellungsentgelts (hierzu unter II.3.7.6.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.6.3).

##### **II.3.7.6.1 Beabsichtigte Regelung**

Die Antragstellerinnen haben in Ziffer 5.6.8 der INB 2025 ein sogenanntes „Kapazitätsbereitstellungsentgelt“ neu eingeführt. Das neue Entgelt soll 20 % des im ENP angebotenen Trassenentgeltes betragen. Es soll nicht anfallen, wenn ein Zugangsberechtigter mehr als 20 % des Trassenentgeltes für die im NFP bestellten Leistungen im jeweiligen Monat zahlt. Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt knüpft damit an das Bestellverhalten zum NFP an.

Die ursprünglich beantragte Regelung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts lautete wie folgt:

#### **INB Ziffer 5.6.8 Kapazitätsbereitstellungsentgelt**

(1) Für angemeldete Trassen im Netzfahrplan fällt ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt in Höhe von 20 Prozent des im ENP angebotenen Trassenentgelts an. Gibt es ohne Koordinierung, ohne Streitbelegungsverfahren und ohne Kapazitätskonflikt kein Angebot im ENP, da der ZB die Trassenanmeldung zurückgezogen hat, so berechnet sich die Basis des Kapazitätsbereitstellungsentgelts für diese Anmeldungen gemäß der Bestelllage der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan.

Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt wird nicht erhoben, für den Teil der angemeldeten Kapazität, der im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7.1 oder im Rahmen einer berechtigten Beanstandung des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3 entfällt.

Die Fälligkeit des Kapazitätsbereitstellungsentgelts erfolgt zum jeweiligen Monat der angebotenen bzw. angemeldeten Trassennutzung.

Kein Kapazitätsbereitstellungsentgelt fällt an, wenn der ZB zumindest mehr als 20 Prozent des Trassenentgelts für die im Netzfahrplan bestellten Leistungen im jeweiligen Monat zahlt. Auf die 20 Prozent anzurechnen sind dabei Zahlungen aufgrund der Ziffer 5.6.3.1 (Angebotserstellungsentgelt) und der Ziffer 5.6.4 (Maluszahlungen für Stornierungen) für im Netzfahrplan bestellte Leistungen.

(2) Durch die Kündigung des gesamten Trassenvertrages gemäß Ziffer 3.3.4.4.3 wird für diesen und jeden kommenden Monat ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt in Höhe von 20 Prozent des gesamten monatlichen Trassenentgeltes der Trasse fällig. Auf das Kapazitätsbereitstellungsentgelt werden bereits geleistete Zahlungen im Monat des Unternehmens für alle im Netzfahrplan bestellte Trassen einschließlich dafür gezahlter Stornierungsentgeltzahlung für die gekündigte Trassen angerechnet.

Nach Kritik an der Verständlichkeit der beantragten Regelung beantragen die Antragstellerinnen nunmehr, folgende Regelung zu genehmigen (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung des Antrags):

#### **INB Ziffer 5.6.8 Kapazitätsbereitstellungsentgelt**

~~(1) Für angemeldete Trassen im Netzfahrplan fällt ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt in Höhe von 20 Prozent des im ENP angebotenen Trassenentgelts an. Gibt es ohne Koordinierung, ohne Streitbelegungsverfahren und ohne Kapazitätskonflikt kein Angebot im ENP, da der ZB die Trassenanmeldung zurückgezogen hat, so berechnet sich die Basis des Kapazitätsbereitstellungsentgelts für diese Anmeldungen gemäß der Bestelllage der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan.~~

~~Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt wird nicht erhoben, für den Teil der angemeldeten Kapazität, der im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7.1 oder im Rahmen einer berechtigten Beanstandung des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3 entfällt. Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt wird ebenfalls nicht erhoben für den Teil der vertraglich gebundenen Kapazität, der aufgrund einer kostenfreien Stornierung gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3 entfällt.~~

~~Die Fälligkeit des Kapazitätsbereitstellungsentgelts erfolgt zum jeweiligen Monat der angebotenen bzw. angemeldeten Trassennutzung.~~

~~Kein Kapazitätsbereitstellungsentgelt fällt an, wenn der ZB zumindest mehr als 20 Prozent des Trassenentgelts für die im Netzfahrplan bestellten Leistungen im jeweiligen Monat zahlt. Auf die 20 Prozent anzurechnen sind dabei Zahlungen aufgrund der Ziffer 5.6.3.1 (Angebotserstellungsentgelt) und der Ziffer 5.6.4 (Maluszahlungen für Stornierungen) für im Netzfahrplan bestellte Leistungen.~~

~~(2) Durch die Kündigung des gesamten Trassenvertrages gemäß Ziffer 3.3.4.4.3 wird für diesen und jeden kommenden Monat ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt in Höhe von 20 Prozent des gesamten monatlichen Trassenentgeltes der Trasse fällig. Auf das Kapazitätsbereitstellungsentgelt werden bereits geleistete Zahlungen im Monat des Unternehmens für alle im Netzfahrplan bestellte Trassen einschließlich dafür gezahlter Stornierungsentgeltzahlung für die gekündigte Trassen angerechnet.~~

~~Die Monatssumme des Kapazitätsbereitstellungsentgelts aller im Netzfahrplan bestellten Trassen eines ZB wird mit der Gesamtsumme der Zahlungen der Trassenentgelte und Zahlungen aufgrund der Ziffer 5.6.3.1 (Angebotserstellungsentgelt) und der Ziffer 5.6.4 (Maluszahlungen für Stornierungen) für im Netzfahrplan bestellte Leistungen des ZB im jeweiligen Monat verrechnet. Liegt die Monatssumme des Kapazitätsbereitstellungsentgelts unter der Gesamtsumme der Trassenentgelte, Angebotserstellungsentgelte und Maluszahlungen für Stornierungen, so fällt keine Zahlung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts für den jeweiligen Monat an. Liegt die Monatssumme des Kapazitätsbereitstellungsentgelts über der Gesamtsumme der Trassenentgelte, Angebotserstellungsentgelte und Maluszahlungen für Stornierungen, so fällt eine Zahlung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts für den jeweiligen Monat in Höhe der Differenz bis zur Monatssumme des Kapazitätsbereitstellungsentgelts an.~~

Dabei ist die Änderung durch die Einfügung des aktuellen Satz 4 mit Schreiben vom 28.02.2024 erfolgt, während der geänderte Text nach Absatz 3 auf dem Schreiben vom 31.01.2024 beruht.

Relevant ist im Zusammenhang mit Ziffer 5.6.8 INB zudem die Regelung in Ziffer 3.3.4.4.3 INB, die wie folgt lautet:



#### **INB Ziffer 3.3.4.4.3 Kündigung laufender Verträge**

##### **a) Kündigung eines Trassenvertrags (§ 60 ERegG)**

Storniert ein ZB mehr als 30 % der monatlichen Trassenkilometer eines Trassenvertrags aus der Netzfahrplanerstellung, so kündigt die DB Netz AG ab dem Folgemonat der Feststellung für die Restlaufzeit den gesamten Trassenvertrag. Für den gekündigten Trassenvertrag wird ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt gegenüber dem ZB entsprechend der Ziffer 5.6.8 erhoben.“ [...]

Die Fassung von Ziffer 3.3.4.4.3 lit. a) INB, die den Antragsunterlagen im Zeitraum vom 31.01.2024 bis zum 11.03.2024 zu entnehmen gewesen ist, ist um folgenden Satz 2 ergänzt gewesen:

*„Für das Erreichen des Schwellenwerts werden kostenfreie Stornierung [sic] gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3 nicht berücksichtigt.“*

Die Zulässigkeit der Antragsänderung sowie die Rechtmäßigkeit der Fassung von Ziffer 3.3.4.4.3 lit. a) INB in der Fassung, die den Antragsunterlagen zuletzt zu entnehmen ist, wird im Verfahren BK10-23-0399\_Z beurteilt.

Zu dem beabsichtigten Kapazitätsbereitstellungsentgelt hat die Beschlusskammer in mehreren Anhörungsschreiben angehört. Die Regelungen sind ebenfalls in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erörtert worden.

Die Antragstellerinnen halten das Kapazitätsbereitstellungsentgelt für genehmigungsfähig. Durch die Einführung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts sei beabsichtigt, dass Reserve- oder Doppelbestellungen zurückgingen und dass Trassenwünsche, deren Nutzung nicht sicher sei, im Gelegenheitsverkehr platziert würden. Somit reduziere sich die Nachfrage nach Trassen im Netzfahrplan auf die Trassen, die nach der Zuteilung auch tatsächlich gefahren würden. Dies ermögliche global betrachtet ein flüssigeres Fahrplangefüge, von dem die Zugangsberechtigten profitierten. Nach der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung konstruierte Trassen, durch die bestellte, aber nicht genutzte Kapazitäten vermarktet würden, wiesen grundsätzlich eine geringere Trassenqualität auf. Die gewünschte Form der Nachfrage nach Trassen im Netzfahrplan werde durch hohe Kosten bei einer überhöhten Nichtinanspruchnahme beantragter Trassen angereizt. Die Einführung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts sei auch vor dem Hintergrund der Regulierungsziele geboten, da bislang eine signifikante Anzahl an Zugangsberechtigten weniger als 20 % der angemeldeten Trassen auch tatsächlich führen. Insofern tragen die Antragstellerinnen vor, dass 18 Zugangsberechtigte in der NFP 2021 an weniger als 20 % der angemeldeten Verkehrstage Verkehre durchgeführt hätten. Deren Stornierungsquote habe zwischen 80,02 % und 100,00 % gelegen. In der NFP 2022 hätten 27 Zugangsberechtigte an weniger als 20 % der angemeldeten Verkehrstage Verkehre durchgeführt. Die Stornierungsquote dieser Zugangsberechtigten läge zwischen 80,60 % und 100,00 %. Die gewünschte Anreizwirkung könne nicht allein durch die Stornierungsregelungen herbeigeführt werden, da diese an die Nichtinanspruchnahme bereits zugewiesener Trassen anknüpfe. Erkenntnisse zur Anreizwirkung der Stornierungsregelungen nach den NBN 2024 lägen noch nicht vor. Mit der Einführung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts sei nicht die Einführung einer neuen Einnahmequelle beabsichtigt, sondern eine Verhaltensänderung der ZB.

Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt wurde im Stellungnaheverfahren teils begrüßt, teils abgelehnt. Zum Kapazitätsbereitstellungsentgelt haben mehrere Hinzugezogene Stellung genommen:

Die Hinzugezogene zu 7. hält das Kapazitätsbereitstellungsentgelt für nicht genehmigungsfähig. Es setze auf Seiten der Antragstellerinnen den Fehlanreiz, so schlecht zu trassieren, dass die Zugangsberechtigten die Trassen nicht annehmen, um so ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt vereinnahmen zu können. Die fehlende Genehmigungsfähigkeit ergebe sich auch daraus, dass dem Kapazitätsbereitstellungsentgelt eine Rechtsgrundlage nach dem ERegG fehle. Rechtsgrundlage für das Kapazitätsbereitstellungsentgelt könne § 39 Abs. 2 ERegG nicht sein, da eine Vereinbarung mit den Zugangsberechtigten fehle. Auch scheide § 40 Abs. 1 ERegG als Rechtsgrundlage aus, da diese auf vereinbarte Trassen abstelle. Rechtsgrundlage könne auch nicht § 39 Abs. 1 ERegG sein. Dieser erfasse die Entgelte, die sich auf eine konkrete Zugangsgewährung bezögen. Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt knüpfe jedoch an Fälle an, in denen ein Zugang nicht erfolgt sei. Der Aufwand, der durch die Angebotserstellung entstehe, werde bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse durch das Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung nach Ziffer 5.6.3.1 Satz 2 INB abgedeckt. Im Übrigen sei zu berücksichtigen, dass es aus nachvollziehbaren und nicht vom Zugangsberechtigten zu beeinflussenden Gründen dazu kommen könne, dass deutlich weniger Trassen gefahren würden als angemeldet. ZB müssten sich darauf einstellen, aufgrund von Trassenkonflikten nicht jede angemeldete Trassen zugewiesen zu bekommen. Dies gelte auch dann, wenn die ZB grundsätzlich bereit seien, im Koordinierungsverfahren auf eine andere zeitliche Lage auszuweichen. Denn die Zuweisung der Trasse in einer anderen zeitlichen Lage sei nur dann möglich, wenn etwaige Sekundärkonflikte ebenfalls im Koordinierungsverfahren gelöst werden könnten; ein Streitbeilegungsverfahren im Hinblick auf den Sekundärkonflikt sei nicht statthaft, s. Abschnitt 6 Abs. 8 Richtlinie 402.0203. Zudem müssten Zugangsberechtigte so bestellen, dass ihnen letztlich vollständige Umläufe möglich sind. Insofern entfalte das Kapazitätsbereitstellungsentgelt eine unzulässige prohibitive Wirkung. Sofern das Kapazitätsbereitstellungsentgelt auch für gekündigte Trassenverträge erhoben werden solle, stehe dem entgegen, dass der ZB nach § 60 Abs. 2 und Abs. 3 ERegG allein zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens nach den allgemeinen Regeln des Schuldrechts verpflichtet bleibe. Auch sei unklar, wie der Schwellenwert von 20 % begründet werde. Des Weiteren hat die Hinzugezogene zu 7. vorgetragen, dass vor Einführung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts die Wirkungen der Verschärfung der Stornierungsregelungen ausgewertet werden sollten.

Aus Sicht der Hinzugezogenen zu 17. wäre eine hochwertigere und transparentere Fahrlagenberatung gegenüber dem Kapazitätsbereitstellungsentgelt vorzugswürdig. Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt dürfe nicht für Trassen anfallen, die abgelehnt würden, da die passende Relation für einen Zugumlauf seitens der Antragstellerinnen nicht bereitgestellt wird.

Die Hinzugezogene zu 26. weist kritisch darauf hin, dass die Regelungen zur Kündigung eines Trassenvertrags, das Kapazitätsbereitstellungsentgelt sowie die im Vergleich zum TPS 2023 verschärften Stornierungsregelungen in Summe potentiell zu einer überschießenden Mehrfachbelastung für die ZB führten. In die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der genannten Regelungen sollten möglichst empirische Belege einfließen.

#### **II.3.7.6.2 Rechtliche Anforderungen**

Entgegen der Auffassung der Hinzugezogenen zu 7., die bei genauerer Betrachtung das Kapazitätsbereitstellungsentgelt für bereits nicht genehmigungspflichtig hält, weil es nicht im

ERegG berücksichtigt sei und damit auch nicht von § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG erfasst sein könne, unterliegt das Kapazitätsbereitstellungsentgelt durchaus einer Genehmigungspflicht (siehe unter II.2). Die Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit dieses Entgelts findet sich – mangels speziellerer Vorschriften – in § 45 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 39 Abs. 1 ERegG. Danach ist ein Betreiber der Schienenwege verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten.

Entgelte und Entgeltgrundsätze in den SNB des Betreibers der Schienenwege (BdS) sind angemessen im Sinne des § 39 Abs. 1 ERegG, wenn sie unter Berücksichtigung der Vertragsgestaltungsfreiheit des Betreibers geeignet sind, die nationalen sowie unionsrechtlichen Regulierungsziele zu erreichen und das Zugangsrecht möglichst gut zu gewährleisten sowie bei abstrakt-genereller Betrachtung eine Vertragspartei nicht benachteiligt wird,

s. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20, Rn. 66f (juris).

Nach Auffassung der Beschlusskammer können Entgelte nach § 39 Abs. 1 ERegG auch dann angemessen sein, soweit sie keinen direkten Kostenbezug aufweisen, sofern sie eine Anreizwirkung erzielen. Dafür spricht ein Vergleich mit § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ERegG zur Entgeltbildung eines Betreibers einer Serviceeinrichtung. Danach sind solche Entgelte rechtswidrig, die die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten. Dieser Vorgabe lässt sich entnehmen, dass angemessene Entgelte nicht nur solche sind, die allein kostenbasiert kalkuliert sind. Unter Anwendung dieser Maßstäbe erachtete die Beschlusskammer etwa Entgelte für Nutzung bestimmter Dispo-Gleise mit Anzeilelementen als rechtmäßig,

s. Beschluss vom 19.12.2019, Gz BK10-19-0200\_E, S. 25. (unter II.3.2.1.1) sowie Beschluss vom 30.04.2020, Gz. BK10-17-0478\_E, S. 35 f. (unter II.2.2.2.1.2).

Diese Wertung ist auf die Anforderungen an die Angemessenheit von Entgelten nach § 39 Abs. 1 ERegG übertragbar. Dem steht auch nicht entgegen, dass § 39 Abs. 1 ERegG – anders als §§ 39 Abs. 2, 40 Abs. 1 ERegG – eine Anreizwirkung nicht ausdrücklich erwähnt. Denn § 39 Abs. 1 ERegG bildet einen Auffangtatbestand,

s. BT-Drucks. 18/8334, S. 201.

Zudem spricht für die Zulässigkeit von Entgelten und Entgeltregelungen mit Anreizwirkung die Vorschrift des § 18 ERegG. Danach sind die Regelungen über Entgelte und Kapazitätszuweisungen für Schienenwege so auszulegen, dass es den Betreibern der Schienenwege ermöglicht wird, die verfügbare Schienenwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen. Eine Auslegung von § 39 Abs. 1 ERegG, wonach die dort genannten Entgelte und Entgeltregelungen auch eine Anreizwirkung aufweisen dürfen, ermöglicht es den Betreibern der Schienenwege, die verfügbare Schienenwegkapazität so effektiv wie möglich zu nutzen.

### **II.3.7.6.3 Bewertung**

Nach diesem Maßstab erweist sich das Kapazitätsbereitstellungsentgelt als rechtmäßig.

Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt ist nach Auffassung der Beschlusskammer geeignet, Anreize für einen vorausschauenden und umsichtigen Umgang mit Trassenkapazität und damit für eine effektive Nutzung der Schienenwegkapazität zu setzen. Zugangsberechtigte werden ihr Bestellverhalten grundsätzlich dahingehend ausrichten, dass sie möglichst kein Kapazitätsbereitstellungsentgelt zahlen müssen. Zugangsberechtigte müssen – vereinfacht ausgedrückt – ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt zahlen, wenn die Gesamtsumme der Trassenentgelte,

Angebotserstellungsentgelte und Maluszahlungen für Stornierungen weniger als 20 % des im ENP angebotenen Trassenentgeltes ausmacht. Die Höhe des Kapazitätsbereitstellungsentgelts ergibt sich aus der Differenz zwischen 20 % des im ENP angebotenen Trassenentgeltes und der Gesamtsumme der Trassenentgelte, Angebotserstellungsentgelte und Maluszahlungen für Stornierungen. Dem werden die jeweils monatlich zu zahlenden Entgelte gegenüber gestellt. Die Zugangsberechtigten können einer Pflicht zur Zahlung eines Kapazitätsbereitstellungsentgelts somit beispielsweise vorbeugen, indem sie nicht mehr als die fünffache Menge an Trassen, die sie voraussichtlich tatsächlich nutzen werden, anmelden.

Ein in diesem Umfang vorausschauender und umsichtiger Umgang mit Trassenkapazität, wie er durch Ziffer 5.6.8 INB angereizt werden soll, ist den ZB auch möglich. Zwar können ZB aus vielfältigen Gründen bei der Bestellung zum Netzfahrplan in der Regel nicht exakt taxieren, wie viele Trassen sie schließlich nutzen werden. Dies hängt u. a. von Trassenkonflikten und deren Ausgang ab. Will ein Zugangsberechtigter Verkehre über bestimmte Relationen anbieten, kann er gehalten sein, vorsorglich mehrere Trassen anzumelden. Dies gilt auch dann, wenn der Zugangsberechtigte grundsätzlich bereit ist, im Koordinierungsverfahren nach Ziffer 4.2.1.7.1 INB Vorschläge anzunehmen, die in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen. Das Koordinierungsergebnis steht unter dem Vorbehalt, dass dies zu keinem Sekundärkonflikt führt, der nicht einvernehmlich gelöst werden kann, s. Abschnitt 6 Abs. 8 Richtlinie 402.0203. Zugangsberechtigte können aber mit einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit abschätzen, ob sie nicht wenigstens 20 % der angemeldeten Trassen nutzen, um ihr Bestellverhalten nach Ziffer 5.6.8 INB ausrichten zu können. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Kapazitätsbereitstellungsentgelt für den Teil der angemeldeten Kapazität nicht erhoben wird, der im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7.1 INB oder im Rahmen einer berechtigten Beanstandung des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3 INB entfällt.

Das so angereizte Bestellverhalten ermöglicht eine effektivere Nutzung der Schienenwegskapazität. Wenn zum Netzfahrplan möglichst nur Trassen angemeldet werden, die tatsächlich genutzt werden, können die Trassen zum Netzfahrplan qualitativ hochwertiger konstruiert werden. Insofern besteht ein Kausalzusammenhang, da die Netze der Antragstellerinnen hoch ausgelastet sind. Schon 2022 lag die durchschnittliche Auslastung auf dem 3.500 km umfassenden „hochbelasteten Netz“ – noch ohne die zunehmend geplanten Bautätigkeiten – bei 125 % der Nennkapazität,

vgl. BMDV vom 22.06.2022, „Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/eckpunkte-der-zukunft-der-schiene.pdf>, abgerufen am 22.03.2024).

Die Kapazitätsprobleme und Trassenkonflikte haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Während etwa im Jahr 2015 bei knapp 70.000 Trassen von ursprünglich 12.500 Trassenkonflikten bis auf 19 Konflikte alle Fälle aufgelöst werden konnten, waren es im vergangenen Jahr zur Netzfahrplanperiode 2023/2024 bei rund 90.000 Trassenanmeldungen 150 Fälle, die letztlich nicht aufgelöst und bei denen entsprechende Trassenanfragen nicht bedient werden konnten.

Zudem führt ein umsichtigeres Bestellverhalten dazu, dass Trassen grundsätzlich unterjährig hochwertiger konstruiert werden können, da für diese Trassen dann mehr Schienenwegskapazität zur Verfügung steht. Dieser angereizte Effekt tritt zu den durch die Stornierungsregelungen angereizten Effekten möglichst frühzeitiger Stornierungen hinzu.

Im Übrigen besteht auch ein Anlass für die Einführung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts. Nach den von den Antragstellerinnen vorgelegten Auswertungen nutzte in der NFP 2020/2021 und 2021/2022 eine signifikante Anzahl an Zugangsberechtigten weniger als 20 % der angemeldeten Zugtrassen. Das kritische Bestellverhalten, dem das Kapazitätsbereitstellungsentgelt entgegenwirken soll, besteht tatsächlich und dürfte nicht allein auf die Effekte der Corona-Pandemie zurückzuführen sein.

Das angereizte Bestellverhalten trägt auch zur Erreichung der Regulierungsziele bei, insbesondere zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur, § 3 Nr. 5 ERegG, was auch im Interesse der Zugangsberechtigten liegt, § 3 Nr. 2 ERegG.

Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt erweist sich auch unter Berücksichtigung der damit einhergehenden möglichen Belastung der ZB nicht als unangemessen. Zum einen werden auf das Kapazitätsbereitstellungsentgelt die Gesamtsumme der Trassenentgelte, Angebotserstellungsentgelte und Maluszahlungen für Stornierungen angerechnet. Auch wird das Kapazitätsbereitstellungsentgelt für den Teil der angemeldeten Kapazität nicht erhoben, der im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7.1 INB oder im Rahmen einer berechtigten Beanstandung des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3 INB entfällt. Schließlich ist das Verhältnis zwischen angemeldeten Trassen und tatsächlich genutzten Trassen so gewählt, dass Zugangsberechtigte grundsätzlich in der Lage sind, eine angemessene Zahl an Reservebestellungen vorzunehmen, ohne ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt zahlen zu müssen. Den im Hinblick auf die Zuweisung von Trassen bestehenden Unsicherheiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung trägt die Quote von 20 %, auch im Hinblick auf die Möglichkeit, Zugumläufe sicherzustellen, ausreichend Rechnung. Dabei kann den ZB unter Berücksichtigung ihrer Partikularinteressen zugemutet werden, grundsätzlich nicht mehr als vier Reservebestellungen auf eine tatsächlich angestrebte Trassennutzung vorzunehmen. Zudem schließt die monatsweise Betrachtung aus, dass Zugangsberechtigte schon allein wegen einer Vielzahl nicht genutzter Trassen innerhalb eines kurzen Zeitraums ein Kapazitätsbereitstellungsentgelt zahlen müssen.

Einer Genehmigung steht auch nicht entgegen, dass die Antragstellerinnen keine Auswertung des bisherigen Stornierungsverhalten in der Netzfahrplanperiode 2023/2024 beigebracht haben. Denn das Kapazitätsbereitstellungsentgelt knüpft an das Bestellverhalten an, während die Stornierungsregelungen sich in ersten Linie auf den Umgang mit angenommenen Trassenangebote beziehen. Auch soweit sich die Ziele der Stornierungsregelungen und des Kapazitätsbereitstellungsentgelts im Hinblick auf ein kapazitätsschonendes Verhalten der Zugangsberechtigten im Rahmen der Bestellungen zum Netzfahrplan überschneiden, steht die fehlende Auswertungen des bisherigen Stornierungsverhalten in der Netzfahrplanperiode 2023/2024 einer Genehmigung nicht entgegen. Die mit dem Kapazitätsbereitstellungsentgelt einhergehenden zusätzlichen Belastungen erscheinen auch ohne Auswertung des bisherigen Stornierungsverhalten in der Netzfahrplanperiode 2023/2024 nicht unangemessen.

Auch wahrt die zuletzt beantragte Regelung des Kapazitätsbereitstellungsentgelts die Transparenzanforderungen.

Das Kapazitätsbereitstellungsentgelt ist auch insoweit rechtmäßig, als es an einen gekündigten Trassenvertrag nach Ziffer 3.3.4.4.3 lit. a) INB anknüpft. Entgegen der Ansicht der Hinzugezogenen zu 7. ist das Kapazitätsbereitstellungsentgelt nach Kündigung nicht deshalb als rechtswidrig einzuordnen, weil § 60 Abs. 2 Satz 4 ERegG als Rechtsfolgen einer Trassenkündigung die Schadensersatzpflicht des Zugangsberechtigten sowie die Anwendung von § 40 ERegG aufführt. Dieser Satz bezieht sich ausdrücklich auf einen Zugangsberechtigten, dem nach § 60 Abs. 2 Satz 3 ERegG gekündigt wurde. Diese Konstellation erfasst Ziffer 3.3.4.4.3

lit. c) INB. Ziffer 3.3.4.4.3 lit. a) INB dient in erster Linie der Umsetzung von § 60 Abs. 3 ERegG. Dass sich die von § 60 Abs. 3 ERegG erfasste Konstellation weitgehend mit der von § 60 Abs. 2 Satz 1 ERegG überschneidet, kann den Antragstellerinnen nicht zum Nachteil gereichen. § 60 Abs. 2, 3 ERegG ist historisch bedingt: Während § 60 Abs. 2 ERegG § 12 EIBV a. F. fortschreibt, dient § 60 Abs. 3 ERegG der Umsetzung von Art. 52 Abs. 3 RL 2012/34/EU. Vor diesem Hintergrund kann auch § 60 Abs. 3 ERegG nicht dahingehend ausgelegt werden, dass allein die in § 60 Abs. 2 Satz 4 ERegG genannten Rechtsfolgen sich aus einer Kündigung nach § 60 Abs. 3 ERegG ergeben dürften.

### **II.3.7.7 Leistungsabhängige Entgelte**

Die Beschlusskammer genehmigt – soweit es der Genehmigungspflicht unterliegt – das beantragte Anreizsystem für die Netzfahrplanperiode 2024/2025. Die beantragten Regelungen (INB Ziffer 5.7, Anlage 5.7.2.1 zu den INB), mit denen den EVU und den Antragstellerinnen Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten werden sollen, erweisen sich als genehmigungsfähig.

Die folgenden Abschnitte stellen den maßgeblichen Sachverhalt sowie die beabsichtigte Regelung dar (hierzu unter II.3.7.7.1), beschreiben die rechtlichen Anforderungen an leistungsabhängige Entgelte (hierzu unter II.3.7.7.2) und enthalten eine Bewertung der zur Genehmigung gestellten Regelung durch die Beschlusskammer (hierzu unter II.3.7.7.3).

#### **II.3.7.7.1 Sachverhalt und beabsichtigte Regelung**

Die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung müssen nach § 39 Abs. 2 ERegG durch leistungsabhängige Bestandteile den EVU und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten (Anreizsystem).

Das beantragte Anreizsystem entspricht für die das Genehmigungsverfahren betreffenden Teile im SPV im Wesentlichen den bereits im Vorjahr genehmigten Regelungen. Die vorgenommenen Änderungen sind weitestgehend redaktioneller Natur. Auf eine zusätzliche Darstellung der im Wesentlichen unveränderten Regelungen wird an dieser Stelle verzichtet und stattdessen auf die Antragsunterlagen verwiesen.

Unter Ziffer 5.7.6 der INB haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 03.01.2024 das Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. ergänzt. Anlass war die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die Antragstellerin zu 1. Die Regelungen haben den vorherigen genehmigten Regelungen der DB Station&Service AG entsprochen. Hinsichtlich des Anreizsystems für die Nutzung der Personenbahnsteige hat die Antragstellerin zu 1. allerdings mit Schreiben vom 28.02.2024 vorgetragen, dass die Ziffer 5.7.6 INB nicht (mehr) Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sei und den Antrag diesbezüglich zurückgenommen.

Das beantragte Anreizsystem im SGV entsprach zu Beginn des Genehmigungsverfahrens den bereits im Vorjahr genehmigten – vom Markt allerdings zum Teil kritisch gesehenen – Regelungen. Seit März 2023 wurde im Rahmen einer Workshop-Reihe unter Beteiligung von Vertretern der Hinzugezogenen zu 17. und 26., einzelner EVU des SGV sowie der Antragstellerinnen und unter Beobachtung durch die Bundesnetzagentur ein neues Anreizsystem für den SGV entwickelt. Die Gründe hierfür waren insbesondere das Bestreben, die Komplexität und somit den mit dem System verbundenen Aufwand sowohl seitens des Infrastrukturbetreibers als auch auf Seiten der EVU zu reduzieren sowie die stärkere Fokussierung auf einzelne Aspekte mit gezieltem Steuerungsanreiz.

Den Entwurf des neuen Anreizsystems haben die Antragstellerinnen den Marktteilnehmern am 18.12.2023 vorgestellt. Mit Schreiben vom 12.01.2024 haben die Antragstellerinnen der Beschlusskammer den damalige Arbeitsstand zu den geplanten Anpassungen der Ziffer 5.7 der INB 2025 sowie die Unterlagen aus der Workshop-Reihe bereits informatorisch mitgeteilt. Hierzu hat die Beschlusskammer im Rahmen des fünften Anhörungsschreibens vom 21.02.2024 Rückfragen gestellt bzw. kleinere Anpassungsvorschläge insbesondere redaktionellen Natur unterbreitet, die mit Schreiben vom 28.02.2024 von den Antragstellerinnen beantwortet bzw. die Annahme der Hinweise bestätigt worden sind.

Vom 06.02.2024 bis zum 06.03.2024 haben die Antragstellerinnen das Stellungnahmeverfahren gemäß § 19 Abs. 2 ERegG zu den Regelungen des Anreizsystems für den SGV durchgeführt. Im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens wurde lediglich eine Nachfrage zu einer E-Mail-Kontakt-Adresse gestellt. Sonstige Stellungnahmen sind bei den Antragstellerinnen nicht eingegangen.

Mit Antragsänderung vom 12.03.2024 haben die Antragstellerinnen ihren Genehmigungsantrag hinsichtlich der Regelungen des Anreizsystems in Ziffer 5.7 der INB angepasst und das zuvor konsultierte neue Anreizsystem im SGV zum Gegenstand ihres Antrags gemacht. Die zentrale Neuerung besteht darin, dass die Anreizrelevanz von Zusatzverspätungen im SGV nunmehr u. a. von der Einhaltung bestimmter Schwellenwerte im Hinblick auf die Abfahrtsverspätung in Zuständigkeit des EVU sowie die Summe der Verspätungen in Zuständigkeit des EVU abhängt (Einführung einer sog. Zwei-Ampel-Logik). Eine Differenzierung wird hinsichtlich von einbrechenden Zügen aus fremder Infrastruktur vorgenommen. Dementsprechend werden Zahlungen durch das EIU bzw. das EVU ausgelöst. Anstelle der Zwei-Ampel-Logik galt bislang das Kriterium der Endpünktlichkeit.

In den neuen Regelungen zum Anreizsystem im SGV unter Ziffer 5.7 INB wird für Fälle, in denen die Zugfahrt auf dem Gebiet der Antragstellerinnen startet, der erste Schwellenwert, welcher sich auf die Abfahrtsverspätung (kodierte Zusatzverspätungen, sog. „cVmin“) in Zuständigkeit des EVU bezieht, auf cVmin in Höhe von 60 Minuten und 30 Sekunden (60:30 cVmin) festgelegt („erste Ampel“). Der zweite Schwellenwert, welcher sich auf die Zusatzverspätungen in Zuständigkeit des EVU bei Ankunft des EVU bezieht, wird auf 120:30 cVmin festgeschrieben („zweite Ampel“).

Für Zugfahrten, bei denen beide Schwellenwerte durch das EVU nicht eingehalten werden (bildlich gesprochen zwei rote Ampeln vorliegen), wird ein Malus in Höhe der cVmin des EVU bei Abfahrt erhoben, der durch das EVU an die Antragstellerinnen zu zahlen ist. Werden beide Schwellenwerte eingehalten (bildlich gesprochen zwei grüne Ampeln) und entstehen gleichzeitig in der Zuständigkeit der Antragstellerinnen cVmin, so haben die Antragstellerinnen einen Bonus auf Grundlage der cVmin, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, an das EVU zu zahlen, sofern die jeweilige Verspätung einen Schwellenwert von 5:30 cVmin überschreitet.

Für Fälle, in denen die Zugfahrt nicht auf Infrastruktur der Antragstellerinnen startet, gilt abweichend nur der zweite Schwellenwert, welcher sich auf die Summe der cVmin des EVU bei Ankunft bezieht (die erste Ampel wäre somit immer grün). Dieser reduziert sich in dieser Konstellation auf 60:30 cVmin. In den betreffenden Fällen ist eine Bonuszahlung der Antragstellerinnen an das EVU möglich, während eine Maluszahlung des EVU an die Antragstellerinnen entfällt.

Zugfahrten des SGV mit einem konstruierten und vom EVU angenommenen Laufweg kleiner als 20 Trassenkilometer sind zudem vom Anreizsystem ausgenommen. Weiterhin werden für den Fall, dass eine Abfahrtsverspätung im Zuständigkeitsbereich der Antragstellerinnen liegt

und größer als der Schwellenwert für die Abfahrtsverspätung ist, die Verspätungsminuten dem Schwellenwert für die Ankunftsverspätung zugerechnet.

Die unter Ziffer 5.7.3 INB festgelegten Anreizentgelte im SGV werden im Vergleich zu den bisherigen Entgelten zum größten Teil deutlich angehoben. Sie sind unter Berücksichtigung der Aufwendungen für die betrieblichen bzw. planerischen Prozesse der EVU bzw. der Antragstellerinnen kalkuliert worden und sollen eine erhöhte Anreizwirkung gewährleisten. Für das Fahrplanjahr 2024/2025 sollen nur 50 % der Anreizentgelte erhoben werden. Eine Steigerung auf 100 % ist für das Fahrplanjahr 2025/2026 geplant.

#### **II.3.7.7.2 Rechtliche Anforderungen**

Nach § 45 ERegG sind Entgelte zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nr. 2 zu § 19 ERegG entsprechen.

Vorliegend sind die Regelungen von § 39 Abs. 2 und 3 ERegG von besonderer Bedeutung. Danach müssen die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

Zudem müssen die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nr. 2 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege gelten. Danach sind folgende Grundsätze einzuhalten:

- a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Betreiber der Schienenwege mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
- b) [...]
- c) Alle Verspätungen sind im Einzelnen in Anlage 7 Nr. 2 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG aufgeführten Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen.
- d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.
- e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.
- f) Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.



- g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 ERegG ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.
- h) [...]

### **II.3.7.7.3 Bewertung**

Nach diesen Maßstäben sind die beantragten Regelungen sowohl mit Blick auf den SPV (hierzu unter II.3.7.7.3.1) als auch mit Blick auf den SGV (hierzu unter II.3.7.7.3.2) zu genehmigen. Die Regelungen bezüglich der Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 2. erweisen sich insgesamt als genehmigungsfähig; die fehlenden Regelungen bezüglich der Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. stehen einer Genehmigung des TPS nicht entgegen (hierzu unter II.3.7.7.3.3).

#### **II.3.7.7.3.1 Genehmigungsfähigkeit des Anreizsystems im SPV**

Bezüglich des SPV erweist sich das Anreizsystem sowohl hinsichtlich der Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung (hierzu unter II.3.7.7.3.1.1) als auch hinsichtlich der Regelungen, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren (hierzu unter II.3.7.7.3.1.2), als genehmigungsfähig.

##### **II.3.7.7.3.1.1 Regelungen des Anreizsystems im Hinblick auf die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung**

Das Anreizsystem erweist sich gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG hinsichtlich der Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung als genehmigungsfähig.

Das insofern gemäß Anlage 7 Nr. 2 lit a) zu § 36 Abs. 2 und § 29 ERegG bestehende Vereinbarungserfordernis wurde gewahrt. Die Antragstellerinnen führten zum Anreizsystem im SPV zuletzt am 14.04.2021 eine Marktkonsultation mit den ZB durch und vereinbarten sich entsprechend. In ihren beantragten INB weisen die Antragstellerinnen in Ziffer 5.7.4.3 aus, dass die nächste Revision des Anreizsystems im SPV spätestens zur Netzfahrplanperiode 2027/2028 erfolgen soll und daraus folgende etwaige Änderungen mit den Zugangsberechtigten des SPV vereinbart werden sollen. Die Hinzugezogenen haben zum Anreizsystem für den SPV nicht Stellung genommen.

Die vereinbarten Regelungen über die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelungen verstoßen auch nicht gegen die oben dargestellten rechtlichen Anforderungen an das Anreizsystem.

##### **II.3.7.7.3.1.2 Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren**

Das Vereinbarungserfordernis gemäß Anlage 7 Nr. 2 lit a) zu § 36 Abs. 2 und § 29 ERegG gilt nach Auffassung der Beschlusskammer bezüglich der *Eckwerte* leistungsabhängiger Entgeltregelungen, insbesondere für die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen Zahlungen fällig werden. Die Bestimmung der im Rahmen des Anreizsystems zu berücksichtigenden Verspätungsursachen sowie deren Definitionen unterfallen nach Auffassung der Beschlusskammer hingegen nicht dem Vereinbarungserfordernis. Das Gesetz legt vielmehr die

Verspätungsursachen, wenn auch unvollkommen, bereits abschließend fest, so dass der Normadressat sie nicht zum Gegenstand von Vereinbarungen machen kann, sondern sie vielmehr nur anzuwenden hat,

ausführlich dazu Beschluss BK10-21-0300\_E vom 28.02.2022 zum TPS 2023,  
S. 135 f.

Die von den Antragstellerinnen im Anreizsystem aufgeführten Verspätungsursachen sowie deren Definitionen erweisen sich als genehmigungsfähig. Sie weichen – mit Ausnahme redaktioneller Änderungen – nicht von der im TPS 2024 genehmigten Fassung ab. Die Rechtslage hat sich insofern nicht geändert.

#### **II.3.7.7.3.2 Genehmigungsfähigkeit des Anreizsystems im SGV**

Hinsichtlich des SGV erweist sich das Anreizsystem als genehmigungsfähig. Dies gilt zunächst hinsichtlich der Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung (hierzu unter II.3.7.7.3.2.1). Die Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren, erweisen sich ebenfalls als genehmigungsfähig (hierzu unter II.3.7.7.3.2.2).

##### **II.3.7.7.3.2.1 Regelungen des Anreizsystems im Hinblick auf die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung**

Die Regelungen des Anreizsystems im SGV hinsichtlich der Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung erweisen sich als genehmigungsfähig.

Die Antragstellerinnen wahren das insofern bestehende Vereinbarungserfordernis gemäß Anlage 7 Nr. 2 lit a) zu § 36 Abs. 2 und § 29 ERegG. Die Vereinbarung umfasst insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden. Die Vereinbarung sieht insofern die oben beschriebene Zwei-Ampel-Logik vor.

Die vereinbarten Regelungen über die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelungen verstoßen auch nicht gegen die oben dargestellten rechtlichen Anforderungen an das Anreizsystem. Das ERegG steht insbesondere weder den im Vergleich zum bisherigen Schwellenwert für die Verkehrsart SGV Pünktlichkeitssensibel höheren Grenzwerten der Zwei-Ampel-Logik entgegen noch der Ausnahme für Züge, deren Laufweg kürzer als 20 Trassenkilometer ist. Die Vereinbarung nach Anlage 7 Nr. 2 lit a) zu § 36 Abs. 2 und § 29 ERegG darf nicht dazu führen, dass das gesetzlich vorgeschriebene Anreizsystem leerläuft; das Anreizsystem muss weiterhin den EVU und dem jeweiligen EIU Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur bieten, § 39 Abs. 2 ERegG. Dies erfordert, dass das Anreizsystem eine signifikante Zahl an Zügen und an Verspätungsursachen im Verantwortungsbereich des EIU erfasst.

Danach sind die durch die Zwei-Ampel-Logik eingeführten Schwellenwerte rechtmäßig. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass durch die Einführung der Zwei-Ampel-Logik nur noch eine zu vernachlässigende Anzahl an Zügen vom Anreizsystem erfasst wird.

Auch die Ausnahme für Züge, deren Laufweg kürzer als 20 Trassenkilometer ist, begegnet danach keinen rechtlichen Bedenken. Die Zahl an Zügen, deren Laufweg kürzer als 20 Trassenkilometer ist, ist vergleichsweise gering. Verspätungen bei kurzlaufenden Zügen bis zu 20 Trassenkilometern dürften zudem nur sehr unterproportional zu Folgeverspätungen im Gesamtnetz beitragen.

Schließlich ist damit zu rechnen, dass das Anreizsystem eine signifikante Zahl an Verspätungsursachen im Verantwortungsbereich des EIU erfasst. Das Anreizsystem sieht insofern eine Zahlungspflicht der Antragstellerinnen vor, wenn die Verspätungsminuten, die auf im Verantwortungsbereich der EVUs liegenden Verspätungsursachen beruhen, die Schwellenwerte nicht erreichen (bildlich: zwei grüne Ampeln), gleichzeitig im Zuständigkeitsbereich der Antragstellerinnen liegende Verspätungsminuten entstehen und diese jeweils einen Schwellenwert von 5:30 cVmin überschreiten. Eine relevante Zahl an Zügen wird beide Schwellenwerte nicht überschreiten und dabei von Verspätungen im Zuständigkeitsbereich der Antragstellerinnen betroffen sein, die den Schwellenwert von 5:30 cVmin überschreiten.

#### **II.3.7.7.3.2 Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren**

Hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit der Regelungen des Anreizsystems, die die zwingenden gesetzlichen Vorgaben konkretisieren, gelten die Ausführungen unter II.3.7.7.3.1.2 entsprechend.

#### **II.3.7.7.3.3 Anreizsystem Personenbahnsteige**

Gegenstand der vorliegenden Genehmigung bildet nicht das Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. nach Ziffer 5.7.6 INB. Die Antragstellerin zu 1. hat im Laufe des Verfahrens die noch mit Antrag vom 01.03.2024 vorgesehene diesbezüglichen Regelungen mit Schreiben vom 28.02.2024 zurückgezogen. Anders als die Hinzugezogene zu 7. meint, führt ein fehlendes Anreizsystem für Personenbahnsteige nicht zu einer insgesamt fehlenden Genehmigungsfähigkeit des TPS 2025. Die Genehmigung ist nach § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte und die Entgeltgrundsätze bestimmten Vorgaben entsprechen. Der Konjunktion "soweit" kommt die Bedeutung "in dem Maße, wie" zu. Sie bringt daher über eine einfache "Wenn-Dann"-Relation hinaus zum Ausdruck, dass die Rechtsfolge der Erteilung der Genehmigung bei nur teilweiser Erfüllung der Voraussetzungen auch hinter dem beantragten Umfang zurückbleiben kann,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.10.2022, Az. 6 C 10/20 , Rn. 27 (juris).

Eine teilweise Erfüllung der Voraussetzungen nimmt dem Genehmigungsantrag im Übrigen nicht seine Genehmigungsfähigkeit.

Das Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 2. erweist sich hingegen als genehmigungsfähig,

vgl. hierzu Beschluss BK10-21-0354\_E vom 30.03.2023 zum TPS 2024, S. 131 f.

#### **II.3.7.8 Sonstige Entgeltregelungen**

Die Entgeltregelungen betreffend den Neuverkehrsnachlass (INB Ziffer 5.2.6.1 ), den Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren (INB Ziffer 5.2.6.2) und die Regelung zur Minderung auf Verlangen (INB Ziffer 5.6.5.1.2) sind nicht zu beanstanden.

Zu den drei genannten Regelungstatbeständen wurden im Vorjahresgenehmigungsverfahren zum TPS 2024 teils Änderungen von Seiten der Antragstellerinnen vorgenommen oder Stellungnahmen von Hinzugezogen eingebracht. Da im hiesigen Verfahren keine (über redaktionelle Anpassungen hinausgehende) Änderungen vorgenommen wurden, werden die Regelungstatbestände nur kurz zusammenfassend dargestellt.

Zum Neuverkehrsnachlass: Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die bereits in den Vorjahren eingebrachte Regelung des Neuverkehrsnachlass in Ziffer 5.2.6.1 der INB inhaltlich unverändert fortzuführen. Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre können Zugangsberechtigte auf Antrag einen zeitlich begrenzten Nachlass in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Trassenentgelt erhalten. Der Antrag muss spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse bei den Antragstellerinnen gestellt werden und eine schriftliche Darlegung enthalten, die ausführt, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der eine Mindestanzahl von zehn Zugtrassen innerhalb von zwölf Monaten ab Betriebsaufnahme umfasst. Die rechtlichen Anforderungen ergeben sich aus § 38 ERegG. Die Einführung selbst liegt im Ermessen des Betreibers der Schienenwege. Die Gewährung des Rabatts erfolgt zeitlich begrenzt für die Dauer von zwölf Monaten ab Betriebsaufnahme. Die Nachlassregelung ist zudem weder formal noch faktisch als diskriminierend anzusehen. Die Regelung ist im Ergebnis genehmigungsfähig. Eine ausführliche Würdigung und Bewertung des Neuverkehrsnachlasses erfolgte bereits für das TPS 2023 (BK10-21-0300\_E) und TPS 2022 (BK10-20-0353\_E).

Zum Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren: Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die im Vorjahr neu eingebrachte Regelung des Neuverkehrsnachlass in Ziffer 5.2.6.2 der INB im Wesentlichen unverändert fortzuführen. Zur Weiterentwicklung von Schienenpersonenfernverkehren, die im Marktsegment Punkt-zu-Punkt verkehren, gewähren die Antragstellerinnen zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Trassenentgelt. Der Nachlass wird gewährt für Verkehre mit mindestens 30 Verkehrstagen im Fahrplanjahr vor Beginn der Förderung (Basisjahr) im Marktsegment Punkt-zu-Punkt, die für das nachfolgende Fahrplanjahr in einem anderen Marktsegment des Schienenpersonenfernverkehrs angemeldet werden. Förderfähig sind nur Trassen, die mit den im Basisjahr angemeldeten Trassen identisch sind. Die rechtlichen Anforderungen ergeben sich aus § 38 ERegG. Die von den Antragstellerinnen unverändert vorgesehene Regelung ist nicht eisenbahnrechtswidrig und damit genehmigungsfähig. Sie ist ungeachtet der Tatsache, dass es sich bei der Nachlassgewährung um eine in das Ermessen des Betreibers der Schienenwege gestellte Regelung handelt, insbesondere weder formal noch faktisch als diskriminierend anzusehen. Eine ausführliche Würdigung und Bewertung des Nachlasses zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren erfolgte bereits im TPS 2024 (BK10-23-0354\_E).

Zur Regelung zur Minderung auf Verlangen: Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die im Vorjahr eingebrachte und genehmigte Regelung zur Minderung auf Verlangen in Ziffer 5.6.5.1.2 der INB inhaltlich unverändert fortzuführen. Die Antragstellerinnen hatten die Regelung im Vorjahresverfahren 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.3.8 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten**

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 sind bezüglich der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) nicht zu beanstanden. Die mit den Betriebsleistungen des Referenzjahres 2023 gewichtete Summe der Entgelte (Referenzerlös<sup>5</sup>) übersteigt die jeweilige OGK nicht. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist diesbezüglich nicht zu beanstanden.

Im Rahmen des Prozesses der Anreizsetzung wird für jedes Jahr innerhalb einer Regulierungsperiode im Verfahren nach § 25 Abs. 2 ERegG eine OGK festgelegt. Gemäß § 26 Abs. 2 ERegG hat ein Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente auf der Grundlage der §§ 23 und 31 bis 41 ERegG festzulegen und genehmigen zu lassen. Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der Entgelte ist, dass die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichtete Summe dieser Entgelte die OGK nicht übersteigt. Die Prüfung des Referenzerlöses gegen die OGK dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Gesamtumsatzes, § 26 Abs. 2 Satz 3 ERegG.

Die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte betreffen das Jahr 2025 und somit das zweite Jahr der Regulierungsperiode 2024 bis 2028. Die OGK für das Jahr 2025 wurde mit Beschluss vom 28.02.2024 (Gz. BK10-23-0065\_E) für die Antragstellerin zu 1. in Höhe von 6.761 Mio. EUR und für die Antragstellerin zu 2. in Höhe von 89,6 Mio. EUR festgelegt. Die Festlegung der OGK für die Antragstellerin zu 1. erweist sich auch unter Berücksichtigung des Vortrags der Hinzugezogenen zu 10. als maßgeblich. Für eine Anpassung des OGK im Hinblick auf ein neu bestimmtes AGK besteht kein Raum. Die der Festlegung des OGK zugrunde liegende Festlegung des AGK ist entgegen der Ansicht der Hinzugezogenen zu 10. rechtmäßig und nicht zu widerrufen. Im Einzelnen:

Die Hinzugezogenen zu 10. vertritt die Ansicht, dass die Festlegung des AGK rechtswidrig erfolgt sei. Der Beschluss lege den Zinssatz für das Eigenkapital fehlerhaft fest, da er die Marktrisikoprämie und das Beta aufgrund der Alleineigentümerstellung, der Einstandspflicht und der Gewährleistungsverantwortung des Bundes zu hoch ansetze; zudem berücksichtige der Beschluss bei der Bestimmung der Eigenkapitalverzinsung unzulässigerweise eine Volatilität der Gewinnausschüttung. Des Weiteren gehe der Beschluss von einer zu hohen Ertragssteuerlast aus. Der Beschluss verstoße insoweit gegen § 36 Abs. 1 ERegG sowie gegen Anlage 4 Ziffer 5 ERegG. Zudem schreibe die Festlegung des AGK einzelne Kostenaspekte des Basisjahres unter Verletzung von Anlage 4 Nr. 1.3 zu den §§ 25 bis 27 ERegG i. V. m. § 25 Abs. 1 ERegG fort. Das Merkmal der „Erreichbarkeit“ in § 26 Abs. 1 ERegG beziehe sich auf die Frage einer individuellen Korrekturbedürftigkeit des Verfahrens der Anreizregulierung aufgrund einer spezifischen atypischen Disposition eines Schienenwegbetreibers. § 26 Abs. 1 ERegG solle allein „Ausreißerfälle“ erfassen.

---

<sup>5</sup> Der sich ergebende (fiktive) Erlös aus Preisen des Genehmigungsjahres (2025) und Mengen des Referenzjahres 2023 wird im Folgenden als Referenzerlös (2025) bezeichnet. Im Unterschied dazu stellt der Prognoseerlös (2025) auf Preise und Mengen des Genehmigungsjahres (2025) ab, ist für die regulatorische Entgelthöhenprüfung an dieser Stelle aber nicht von Relevanz.

Grundlage für die Bestimmung des Zinssatzes für das Eigenkapital bildet Anlage 4 Ziffer 5 ERegG. Nach der dort aufgeführten Ziffer 5.1 bestimmt sich die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung. Vorgaben zur Fortschreibung der Kosten des Basisjahres enthält die Anlage 4 Nr. 1.3 zu den §§ 25 bis 27 ERegG i. V. m. § 25 Abs. 1 ERegG.

Die mit Beschluss vom 28.02.2024 (Gz. BK10-23-0065\_E) erfolgte Festlegung des OGK erweist sich auch unter Berücksichtigung des Vortrags der Hinzugezogenen zu 10. als rechtmäßig. Anders als die Hinzugezogene zu 10. meint, ist die Eigentümerstruktur der Antragstellerin zu 1. im Rahmen der Bestimmung der Eigenkapitalverzinsung nicht zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber hat eine Differenzierung zwischen bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht intendiert. In BT-Drucks. 18/8334, S. 239 ist vielmehr festgehalten:

„Eine Differenzierung des Eigenkapital-Zinssatzes nach dem Kriterium, ob ein bundeseigenes oder nicht bundeseigenes Unternehmen vorliegt, soll nicht erfolgen.“

In Bezug auf die Frage, ob eine Volatilität der Gewinnausschüttung bei der Bestimmung der Eigenkapitalverzinsung zu berücksichtigen sei, wird zunächst auf den AGK-Beschluss, Gz. BK10-22-0023\_E, S. 85 verwiesen. Dass die Gewinnausschüttung tatsächlich volatil und überhaupt unsicher ist, zeigt das Jahr 2021. In diesem Jahr hat die Deutsche Bahn AG gar keine Dividendenzahlungen an den Bund geleistet,

vgl. Integrierter Bericht 2021 ([https://ibir.deutschebahn.com/2021/fileadmin/pdf/DB\\_IB21\\_web\\_01.pdf](https://ibir.deutschebahn.com/2021/fileadmin/pdf/DB_IB21_web_01.pdf), S. 174, abgerufen am 22.03.2024).

Auch hinsichtlich der Frage, in welcher Höhe der Ertragssteuersatz im Rahmen der Bestimmung der Eigenkapitalverzinsung zu berücksichtigen sei, hält die Beschlusskammer an der dem AGK-Beschluss, Gz. BK10-22-023\_E, zugrunde liegenden Auffassung fest, siehe dort S. 85 f.

Des Weiteren ist die Fortschreibung einzelner Kostenaspekte nicht zu beanstanden. Die Fortschreibung der Kosten des Basisjahres aufgrund von Erkenntnissen über die künftige Entwicklung der Regulierungsperiode durch die Antragstellerin zu 1. verstößt nicht gegen die Vorgaben in Anlage 4 Nr. 1.3 zu den §§ 25 bis 27 ERegG. Anlage 4 Nr. 1.3 ERegG sieht die Möglichkeit einer angemessenen Berücksichtigung einer sachgerechten Fortschreibung des Basisjahres vor. Von dieser Möglichkeit hat die Beschlusskammer Gebrauch gemacht, nachdem sie verschiedene Sachverhalte herausgearbeitet hatte, die sie dazu veranlasst haben, davon auszugehen, dass ein unter Vernachlässigung einer Anpassung gemäß Anlage 4 Nr. 1.3 zu den §§ 25 bis 27 ERegG errechnetes AGK als nicht erreichbar anzusehen wäre, AGK-Beschluss, Gz. BK10-22-023\_E, S. 120 ff. Dem ERegG und den dazugehörigen Gesetzgebungsmaterialien lassen sich auch keine Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass die Fortschreibungsmöglichkeit nur in atypischen Fällen bestehe,

vgl. BT-Drucks. 19/27656, S. 101.

Die Antragstellerinnen haben erstmalig am 06.10.2023 einen Antrag zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 gestellt. Mit Schreiben vom 12.03.2024 haben die Antragstellerinnen letztmalig einen geänderten Genehmigungsantrag gestellt (vgl. hierzu bereits die Ausführungen unter I.).

Wie bereits in den Abschnitten II.3.1 und II.3.2 näher dargelegt, erfolgt die Entgeltgenehmigung der Beschlusskammer auf der Grundlage des jeweiligen Hilfsantrages II. Nachfolgend

wird daher im Zusammenhang mit der Einhaltung der OGK ebenso auf den jeweiligen Hilfsantrag II referenziert. Die Antragstellerinnen haben die entsprechende Berechnung zur Darlegung der Einhaltung der OGK mit ihrem Mastermodell als Anlage zu ihren Anträgen jeweils vorgelegt. Der Referenzerlös 2025 aus dem Basisentgelt der Antragstellerin zu 1., der sich aus den zu genehmigenden Trassenpreisen 2025 und den entsprechenden Referenzmengen (Betriebsleistungen) des Jahres 2023 ergibt, beläuft sich nach den Berechnungen der Antragstellerin zu 1. gemäß dem Hilfsantrag II auf 6.691 Mio. EUR. Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich nach Angaben der Antragstellerin zu 1. auf saldiert rund -6 Mio. EUR. Insgesamt beziffert die Antragstellerin zu 1. gemäß ihrem Hilfsantrag II einen Referenzerlös von gerundet 6.685 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt somit um rund 76 Mio. EUR unter der festgesetzten OGK.

**Tabelle 17 – Referenzerlösübersicht Hilfsantrag II der Antragstellerin zu 1.**

Bereich	Ø Preis TPS 2025 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	6,09	682	4.158
SPFV	9,49	165	1.569
SGV	3,63	265	964
Summe Referenzerlös Basisentgelt	6,01	1.113	6.691
Sonstige Entgeltkomponenten			-6
Summe Referenzerlös insgesamt			6.685
Obergrenze der Gesamtkosten 2025			6.761
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			76

Die sonstigen Entgeltkomponenten setzen sich gemäß der Antragstellerin zu 1. aus folgenden Bestandteilen zusammen:

**Tabelle 18 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß Darlegung Antragstellerin zu 1.**

Bereich	[Mio. €]
Stornierungserlöse	46,0
Änderungsentgelte	0,6
Entgelt für Angebotserstellung	in Stornierungserlösen enthalten
Anreizsystem SPV	-27,4
<i>davon Zahlungen EIU an EVU</i>	-32,4
<i>davon Zahlungen EVU an EIU</i>	5,0
Anreizsystem SGV	0,0
Entgeltminderung	-16,2
Neuverkehrsnachlass	-15,0
Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	0,1
20-h-Züge	6,2
Summe	-5,7

Der Referenzerlös 2025 aus dem Basisentgelt der Antragstellerin zu 2. beläuft sich nach den Berechnungen der Antragstellerin zu 2. gemäß dem Hilfsantrag II auf 80,7 Mio. EUR. Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich nach Angaben der Antragstellerin zu 2. auf saldiert rund 0,1 Mio. EUR. Insgesamt beziffert die Antragstellerin zu 2.

gemäß dem Hilfsantrag II den Referenzerlös auf rund 80,8 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt somit gemäß dem Hilfsantrag II um rund 8,8 Mio. EUR unter der OGK.

**Tabelle 19 – Referenzerlösübersicht Hilfsantrag II der Antragstellerin zu 2.**

Bereich	Ø Preis TPS 2025 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,83	13,47	78,6
SPFV	4,46	0,01	<0,1
SGV	2,90	0,72	2,1
Summe Referenzerlös Basisentgelt	5,68	14,20	80,7
Sonstige Entgeltkomponenten			0,1
Summe Referenzerlös insgesamt			80,8
Obergrenze der Gesamtkosten 2025			89,6
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			8,8

Die sonstigen Entgeltkomponenten setzen sich gemäß der Antragstellerin zu 2. aus folgenden Bestandteilen zusammen:

**Tabelle 20 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß Darlegung Antragstellerin zu 2.**

Bereich	[Mio. €]
Stornierungserlöse	0,2
Entgeltminderung	-0,05
Neuverkehrsnachlass	-0,1
Summe	0,1

Hinsichtlich der sonstigen Entgeltkomponenten hat die Beschlusskammer zum gegenwärtigen Zeitpunkt teilweise eine abweichende bzw. in Teilen noch keine abschließende Einschätzung (vgl. Tabelle 17 gegenüber Tabelle 21 sowie die in den Verfahren zum TPS 2021 [BK10-19-0178\_E] und zum TPS 2023 [BK10-21-0300\_E] geführte Diskussion). Aus Sicht der Beschlusskammer ist fragwürdig, inwieweit Zahlungen aus dem Anreizsystem und Entgeltminderungen im Referenzerlös mindernd zu berücksichtigen wären. Gleichwohl kann eine Entscheidung hierzu vor dem Hintergrund des Erlöspuffers, d. h. der höheren OGK 2025 im Vergleich zum Referenzerlös, in diesem Verfahren dahingestellt bleiben.

Die von den Antragstellerinnen angesetzten referenzerlöserhöhenden Komponenten (Stornierungen, Änderungen, Angebotserstellung, Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, 20-h-Züge) sind, wie in den Vorverfahren bereits dargelegt, aus Sicht der Beschlusskammer bei der Bestimmung des Referenzerlöses zu berücksichtigen. Zudem hat die Beschlusskammer im Verfahren zum TPS 2023 (BK10-21-0300\_E) entschieden, den Neuverkehrsnachlass referenzerlösmindernd in Ansatz zu bringen.

In einer Ungünstigkeitsrechnung, bei der sowohl die Zahlungen aus dem Anreizsystem als auch die Entgeltminderungen im Referenzerlös unberücksichtigt blieben, ergäbe sich auf der Grundlage des Hilfsantrages II ein Referenzerlös in Höhe von 6.729 Mio. EUR für die Antragstellerin zu 1. Dieser Referenzerlös resultiert wiederum aus dem Referenzerlös der Basisentgelte in Höhe von 6.691 Mio. EUR zzgl. sonstiger Entgelte in Höhe von 37,9 Mio. EUR (Stornierungserlöse 46,0 Mio. EUR, Änderungsentgelte 0,6 Mio. EUR, Neuverkehrsnachlass -15,0



Mio. EUR, Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten 0,1 Mio. EUR und 20-h-Züge 6,2 Mio. EUR). Im Ergebnis verbliebe gemäß dieser Ungünstigkeitsrechnung für die Antragstellerin zu 1. bei der OGK in Höhe von 6.761 Mio. EUR immer noch ein Erlöspuffer in Höhe von 32 Mio. EUR (6.761 Mio. EUR - 6.729 Mio. EUR; vgl. Tabelle 21) im Vergleich zu dem gemäß Hilfsantrag II von der Antragstellerin zu 1. vorgetragenen Erlöspuffer in Höhe von 76 Mio. EUR.

**Tabelle 21 – Referenzerlösübersicht Genehmigung BK Antragstellerin zu 1.**

Bereich	Ø Preis TPS 2025 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	6,09	682	4.158
SPFV	9,49	165	1.569
SGV	3,63	265	964
Summe Referenzerlös Basisentgelt	6,01	1.113	6.691
Sonstige Entgeltkomponenten <sup>6</sup>			-6 bis 38
Summe Referenzerlös insgesamt			6.685 bis 6.729
Obergrenze der Gesamtkosten 2025			6.761
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			32 bis 76

Bei der Antragstellerin zu 2. ergäbe sich auch in einer Ungünstigkeitsrechnung auf der Grundlage des Hilfsantrages II ein Referenzerlös in Höhe von gerundet 80,8 Mio. EUR. Dieser Referenzerlös resultiert wiederum aus dem Referenzerlös der Basisentgelte in Höhe von 80,7 Mio. EUR zzgl. den referenzerlöserhöhenden Stornierungserlösen in Höhe von insgesamt 0,2 Mio. EUR und abzgl. dem Neuverkehrsnachlass in Höhe von -0,1 Mio. EUR. Ausschließlich die referenzerlösreduzierenden Entgeltminderungen in Höhe -0,05 Mio. EUR würden bei einer solchen Ungünstigkeitsrechnung unberücksichtigt bleiben.

Im Ergebnis verbliebe gemäß dieser Ungünstigkeitsrechnung für die Antragstellerin zu 2. bei der OGK in Höhe von 89,6 Mio. EUR immer noch ein Erlöspuffer in Höhe von 8,8 Mio. EUR (89,6 Mio. EUR – 80,8 Mio. EUR; vgl. Tabelle 22), welcher gerundet dem gemäß Hilfsantrag II von der Antragstellerin zu 2. vorgetragenen Erlöspuffer in Höhe von 8,8 Mio. EUR entspricht.

<sup>6</sup> Die sonstigen Entgeltkomponenten in Höhe von -6 Mio. EUR stellen den Vortrag der Antragstellerin zu 1. gemäß Tabelle 18 dar. Der Wert in Höhe von 38 Mio. EUR ergibt aus der zuvor dargestellten Ungünstigkeitsrechnung, bei der sowohl die Zahlungen aus dem Anreizsystem und die Entgeltminderungen im Referenzerlös unberücksichtigt bleiben.

**Tabelle 22 – Referenzerlösübersicht Genehmigung BK Antragstellerin zu 2.**

Bereich	Ø Preis TPS 2025 [€/Trkm]	Betriebsleistung Referenzjahr 2023 [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,83	13,47	78,6
SPFV	4,46	0,01	<0,1
SGV	2,90	0,72	2,1
Summe Referenzerlös Basisentgelt	5,68	14,20	80,7
Sonstige Entgeltkomponenten			0,1
Summe Referenzerlös insgesamt			80,8
Obergrenze der Gesamtkosten 2025			89,6
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			8,8

### II.3.9 Einhaltung der Kostendeckungspflicht

Die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte erweisen sich auch mit Blick auf die in § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG normierte Kostendeckungspflicht als genehmigungsfähig. Die Untergrenze, die die Summe aller von den Antragstellerinnen tatsächlich vereinnahmten Entgelte nicht unterschreiten darf, liegt für die Antragstellerin zu 1. bei 6.205 Mio. EUR und für die Antragstellerin zu 2. bei 89,6 Mio. EUR.

Gemäß dem von der zentralen Genehmigungsvorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG in Bezug genommenen § 31 Abs. 1 Satz 1 ERegG ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, mit der Summe der nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Von dem Grundsatz der Kostendeckungspflicht für die Kosten des Mindestzugangspakets kann nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG abgewichen werden. Danach kann die Regulierungsbehörde auf Antrag eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht zulassen, wenn diese voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt werden.

Die von der Antragstellerin zu 1. zur Genehmigung gestellten Entgelte werden den Anforderungen des § 31 Abs. 1 Satz 1 ERegG gerecht, ohne dass es der Zulassung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG bedürfte. Der von der Antragstellerin zu 1. am 12.03.2024 gestellte Antrag auf Zulassung einer Kostenunterdeckung läuft ins Leere (hierzu unter II.3.9.1). Hinsichtlich der Entgelte der Antragstellerin zu 2. gibt die Beschlusskammer dem Antrag der Antragstellerin zu 2. auf Zulassung einer Kostenunterdeckung vom 12.03.2024 statt (hierzu unter II.3.9.2).

#### II.3.9.1 Antragstellerin zu 1.

Die Entgelte, die die Antragstellerin zu 1. zur Genehmigung vorgelegt hat, sind auch ohne die von ihr beantragte Ausnahme von der Kostendeckungspflicht nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG genehmigungsfähig, ihr diesbezüglicher Antrag ist daher gegenstandslos und geht ins Leere.

Die Antragstellerin zu 1. hat im Rahmen ihrer Antragsänderung vom 12.03.2024 beantragt, eine Kostenunterdeckung in Höhe von 76 Mio. EUR zuzulassen. Die zuvor genannte Kostenunterdeckung der Antragstellerin zu 1. ergibt sich gemäß dem Hilfsantrag II aus der Differenz der im Verfahren BK10-23-0065\_E ermittelten OGK 2025 in Höhe von 6.761 Mio. EUR und dem Referenzerlös aus den Basisentgelten und sonstigen Entgeltkomponenten der Antragstellerin zu 1. in Höhe von 6.685 Mio. EUR.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist bei der Ermittlung der Kostenunterdeckung allerdings auf tatsächlich erwartete Größen, d. h. den Vergleich aus tatsächlich erwarteten Kosten 2025 und tatsächlich erwarteten Erlösen 2025, und nicht auf die Differenz von regulatorischen Größen, d. h. der regulatorischen OGK 2025 und dem regulatorischen Referenzerlös 2025, abzustellen. Zudem sind im Zusammenhang mit der Kostendeckungspflicht des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG bei der Ermittlung einer möglichen Kostenunterdeckung die Eigenkapitalkosten (Rendite), die der Betreiber der Schienenwege zulässigerweise erwirtschaften darf, nicht in Ansatz zu bringen.

Bei der Ermittlung der Untergrenze des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG ist auf tatsächlich erwartete Größen, im vorliegenden Fall also auf einen Vergleich aus tatsächlich erwarteten Kosten 2025 und tatsächlich erwarteten Erlösen 2025 abzustellen. Denn § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG bezieht sich auf die Summe der gemäß § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte, also derjenigen Entgelte, die sich nach Anwendung von § 26 Abs. 2 ERegG ergeben haben (und nicht auf die Summe derjenigen Entgelte, die bei Anwendung von § 26 Abs. 2 ERegG mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichtet werden). Das ergibt sich einerseits aus dem insoweit präzisen Wortlaut der Norm, andererseits aber auch aus Sinn und Zweck der Regelung: Die Regelung hat zum Ziel, tatsächliche Kostenunterschreitungen unter Genehmigungsvorbehalt zu stellen. Ausweislich der Begründung des Gesetzesentwurfs sollen ein dauerhaft sicherer Eisenbahnverkehr und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen hierzu insgesamt auskömmliche Mittelzuflüsse gewährleistet werden,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 196.

Für einen dauerhaft sicheren Eisenbahnbetrieb ist es unerheblich, ob abstrakte, rein regulatorische Rechengrößen voneinander abweichen. Relevant sind vielmehr die tatsächlich erwarteten Erlöse und – auf der anderen Seite – die tatsächlich erwarteten Kosten.

Darüber hinaus ist bei der Ermittlung einer möglichen Kostenunterdeckung die Eigenkapitalkosten (Rendite), die der Betreiber der Schienenwege zulässigerweise erwirtschaften darf, nicht in Ansatz zu bringen. Denn wenngleich der Gesetzgeber § 31 Abs. 2 ERegG für eine nicht auf der Richtlinie 2012/34/EU basierende Ausgestaltung der Entgeltregelung hielt,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 284,

ist bei seiner Auslegung aufgrund der thematischen Nähe gleichwohl Art. 8 Abs. 4 RL 2012/34/EU in den Blick zu nehmen. Danach stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum der fünf Jahre nicht überschreitet, zumindest ausgleicht. Die europarechtlichen Vorgaben orientieren sich bei der Messung der Kostenunterdeckung also an der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Gewinn- und Verlustrechnung endet mit dem Jahresüberschuss bzw. dem Jahresfehlbetrag und berücksichtigt keine kalkulatorischen Gewinnansprüche. Die Richtlinie besagt daher an der zuvor genannten Stelle, dass der Betreiber der Schienenwege über einen gewissen Zeitraum keine „realen“ Verluste, d. h. keinen Jahresfehlbetrag, ausweisen soll. Es ist indes europarechtlich nicht vorgegeben, dass der Betreiber der Schienenwege zwingend einen Gewinn erwirtschaften muss,

vgl. bereits Beschluss BK10-19-0178\_E vom 31.03.2020 zum TPS 2021, S. 168.

Gegen das vorgestellte Verständnis des § 31 Abs. 2 ERegG spricht auch nicht, dass, sollte die auf Basis tatsächlicher Größen ermittelte Untergrenze einmal oberhalb der maßgeblichen OGK zu liegen kommen, ein Normenkonflikt zwischen der Vorgabe in § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG (Summe der Entgelte unter Berücksichtigung der Betriebsleistung darf OGK nicht übersteigen) und derjenigen in § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG (Pflicht zur tatsächlichen Kostendeckung mit den nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelten) entstehen würde. Denn es gäbe verschiedene Möglichkeiten, diesen Konflikt aufzulösen.

Zum einen wäre ein Vorgehen auf Antrag oder von Amts wegen nach § 26 Abs. 1 Satz ERegG denkbar. Gemäß dieser Vorschrift prüft die Regulierungsbehörde nach der Ermittlung der jährlichen OGK auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen, ob der errechnete Wert für den jeweiligen Betreiber tatsächlich erreichbar ist und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Die Vorgaben des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG könnten eine Anhebung der OGK bis zu dem Punkt erlauben, in dem eine Einhaltung der Vorgaben des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG (wiederum ohne Berücksichtigung der Eigenkapitalverzinsung) nicht mehr zu einem gleichzeitigen Verstoß gegen die Vorgaben des § 26 Abs. 2 ERegG führten,

vgl. bereits BK10-19-0178\_E vom 31.03.2020, S. 169; *Otte/Kirchhartz*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 31 ERegG Rn. 26.

Alternativ könnte der Betreiber der Schienenwege selbst einen positiv bescheidbaren Antrag auf Zulassung einer Kostenunterdeckung nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG stellen,

vgl. *Otte/Kirchhartz*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 31 ERegG Rn. 26.

Schließlich wäre auch eine Kombination beider Ansätze dergestalt denkbar, dass die Beschlusskammer auf Antrag des Betreibers der Schienenwege eine Ausnahme von der Pflicht zur Kostendeckung genehmigt, allerdings nicht in der Höhe, die benötigt würde, um den Normenkonflikt aufzulösen. Die OGK könnte dann über § 26 Abs. 1 Satz 1 ERegG bis zur neuen Untergrenze angehoben werden.

Eine nach diesen Maßgaben ermittelte Kostenunterdeckung besteht bei der Antragstellerin zu 1. nicht. Mit Schreiben vom 07.12.2023 hat die Beschlusskammer in diesem Zusammenhang die Antragstellerinnen gebeten, eine Erlös- und Kostenprognose für das Jahr 2025 zur Verfügung zu stellen. Mit Antwortschreiben vom 14.12.2023 führen die Antragstellerinnen aus, dass sie derzeit keine valide Prognose der Kosten des Mindestzugangspakets für das Jahr 2025 vornehmen könnten. Die Antragstellerinnen regen daher an, die Kostendeckung behelfsweise unter Zuhilfenahme von regulatorischen Größen zu ermitteln.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesnetzagentur eine eigene Herleitung der Kostenunterdeckung vorgenommen. Hiernach würde sich auf Basis tatsächlicher Größen und unter vereinfachenden Annahmen in der Gewinn- und Verlustrechnung ein Gewinn in Höhe von rund 705 Mio. EUR ergeben. Dieser Gewinn resultiert aus einem Prognoseerlös aus Trassenentgelten für das Jahr 2025 in Höhe von 6.915 Mio. EUR (vgl. Hilfsantrag II Anlage 7c Anhang 7 Mastermodell) und den von der Antragstellerin zu 1. unterstellten sonstigen Entgelten in Höhe von -6 Mio. EUR, reduziert um für das Jahr 2025 unterstellte Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten in Höhe von 6.205 Mio. EUR. Diese ergeben sich aus der OGK 2025 in Höhe von 6.761 Mio. EUR (vgl. Gz. BK10-23-0065\_E) zzgl. zusätzlicher Grenzkosten in Höhe von

42 Mio. EUR<sup>7</sup> aufgrund einer gestiegenen Betriebsleistung im Jahr 2025 im Vergleich zum Referenzjahr 2023 und abzgl. Eigenkapitalkosten von 598 Mio. EUR<sup>8</sup>. Insbesondere vor dem Hintergrund aktueller inflationsbedingter Kostensteigerung sind die zu erwartenden Gesamtkosten jedoch vermutlich höher und der ermittelte Gewinn entsprechend geringer.

Da sich unter den gegenwärtigen Umständen indes keine valideren Zahlen ermitteln lassen, geht die Beschlusskammer davon aus, dass die Untergrenze nach § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG für die Antragstellerin zu 1. für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 bei 6.205 Mio. EUR liegt. Diese Untergrenze der Antragstellerin zu 1. entspricht deren prognostizierten Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten für das Jahr 2025. Sie wird aller Voraussicht nach nicht unterschritten, so dass es der Zulassung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG nicht bedarf.

### **II.3.9.2 Antragstellerin zu 2.**

Die Beschlusskammer gibt dem nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG gestellten Antrag der Antragstellerin zu 2. auf Zulassung einer Kostenunterdeckung statt.

Mit Schreiben vom 14.12.2023 teilen die Antragstellerinnen – wie bereits zuvor ausgeführt – mit, dass sie derzeit keine valide Prognose der Kosten des Mindestzugangspakets für das Jahr 2025 vornehmen könnten. Die Antragstellerinnen regen daher an, die Kostendeckung behelfsweise unter Zuhilfenahme von regulatorischen Größen zu bestimmen.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesnetzagentur analog zur Antragstellerin zu 1. eine eigene Herleitung der Kostenunterdeckung für die Antragstellerin zu 2. vorgenommen. Auf Basis der maßgeblichen tatsächlichen Größen (vgl. die Ausführungen unter II.3.9.1) ergibt sich unter vereinfachenden Annahmen im Jahr 2025 in der Gewinn- und Verlustrechnung ein Verlust in Höhe von 5,9 Mio. EUR. Dieser Verlust resultiert aus einem Prognoseerlös aus Trassenentgelten für das Jahr 2025 in Höhe von 83,7 Mio. EUR (vgl. Hilfsantrag Anlage 7c Anhang 7 Mastermodell) und den von der Antragstellerin zu 2. unterstellten sonstigen Entgelten in Höhe von 0,1 Mio. EUR, reduziert um für das Jahr 2025 unterstellte Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten in Höhe von 89,6 Mio. EUR. Diese unterstellten Gesamtkosten ergeben sich wiederum aus der oben genannten maßgeblichen OGK 2025 in Höhe von 89,6 Mio. EUR zzgl. zusätzlicher Grenzkosten in Höhe von 0,3 Mio. EUR<sup>9</sup> aufgrund einer gestiegenen Betriebsleistung im Jahr 2025 sowie abzgl. Eigenkapitalkosten von 0,3 Mio. EUR<sup>10</sup>. Insbesondere vor dem Hintergrund aktueller inflationsbedingter Kostensteigerungen sind die zu erwartenden Gesamtkosten als auch die zu erwartenden Kostenunterdeckung vermutlich jedoch höher.

---

<sup>7</sup> Gegenüber dem Referenzjahr 2023 aus dem AGK-Verfahren (vgl. Gz. BK10-22-0023\_E) prognostizieren die Antragstellerinnen für das Jahr 2025 eine höhere Betriebsleistung von rund 35 Mio. Trkm (davon SGV 14 Mio. Trkm, SPFV 14 Mio. Trkm, SPNV 7 Mio. Trkm). Aus der Multiplikation dieser erhöhten Betriebsleistung mit den Grenzkosten je Trkm resultieren die zusätzlichen Grenzkosten in Höhe von 42 Mio. EUR.

<sup>8</sup> Die Eigenkapitalkosten im Jahr 2025 ergeben sich ausgehend von den Eigenkapitalkosten des Jahres 2023 für die Schienenwege in Höhe von 562 Mio. EUR (vgl. Gz. BK10-22-0023\_E) und für die Bahnsteige in Höhe von 25 Mio. EUR (vgl. Gz. BK10-23-0065\_E) unter Berücksichtigung der Inflationsentwicklung sowie des Produktivitätsfortschritts gemäß § 28 Abs. 1 und 2 ERegG.

<sup>9</sup> Gegenüber dem Referenzjahr 2023 aus dem AGK-Verfahren (vgl. Gz. BK10-22-0023\_E) prognostizieren die Antragstellerinnen für das Jahr 2025 eine höhere Betriebsleistung von rund 460 Tsd. Trkm (davon SGV -90 Tsd. Trkm, SPFV 2 Tsd. Trkm, SPNV 548 Tsd. Trkm). Aus der Multiplikation dieser erhöhten Betriebsleistung mit den Grenzkosten je Trkm resultieren die zusätzlichen Grenzkosten in Höhe von 0,3 Mio. EUR.

<sup>10</sup> Die Eigenkapitalkosten im Jahr 2025 ergeben sich ausgehend von den Eigenkapitalkosten des Jahres 2023 in Höhe von 0,3 Mio. EUR (vgl. Gz. BK10-22-0023\_E) und der Inflationsentwicklung sowie des Produktivitätsfortschritts gemäß § 28 Abs. 1 und 2 ERegG bis zum Jahr 2025.

Die genannten Verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung der Antragstellerin zu 2. werden jedoch durch ihre Muttergesellschaft, die Antragstellerin zu 1., ausgeglichen. Die Gesamtkosten werden somit in Einklang mit § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG anderweitig gedeckt, was eine Ausnahme möglich macht.

Die Entscheidung über den Antrag der Antragstellerinnen auf Zulassung einer Ausnahme von der Kostendeckungspflicht steht nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG im Ermessen der Regulierungsbehörde. Ermessensleitend für die Entscheidung der Beschlusskammer waren dabei der Zweck der Ermächtigungsnorm sowie die gesetzlichen Ziele des ERegG, wie sie in § 3 ERegG niedergelegt sind. Dazu zählen insbesondere auch die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher und die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Eisenbahnbetriebs.

Gemessen an diesen Zielen ist die Ausnahme von der Kostendeckungspflicht ermessensgerecht. Mit Blick hierauf war insbesondere abzuwägen, ob durch die mögliche Unterschreitung der Gesamtkosten Anhaltspunkte für eine Gefahr für einen dauerhaft sicheren Eisenbahnverkehr erkennbar wären. Das ist aus Sicht der Beschlusskammer offensichtlich nicht der Fall. Die Kosten werden – so denn eine Unterschreitung tatsächlich anzunehmen wäre – in einem Umfang unterschritten, der gewährleistet, dass die Antragstellerinnen allen externen Verbindlichkeiten vollumfänglich nachkommen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausnahme beträgt für die Antragstellerin zu 2. die Untergrenze nach § 31 Abs. 2 ERegG für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 gerundet 83,7 Mio. EUR. Diese Untergrenze der Antragstellerin zu 2. entspricht deren Prognoseerlös aus Trassenentgelten für das Jahr 2025 in Höhe von 83,7 Mio. EUR und den von der Antragstellerin zu 2. unterstellten sonstigen Entgelten in Höhe von 0,1 Mio. EUR. Die Untergrenze lässt sich alternativ auch ausgehend von den für das Jahr 2025 unterstellten Gesamtkosten ohne Eigenkapitalkosten in Höhe von 89,6 Mio. EUR abzüglich der zugelassenen Kostenunterdeckung von rund 5,9 Mio. EUR ermitteln.

### **II.3.10 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 Beschlusskammer stellt fest, dass die INB 2025 der Antragstellerinnen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten 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 angewandt werden.

Die INB 2025 der Antragstellerinnen enthalten – anders als in den Vorjahren (zuletzt 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 19.10.2023 hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen zu den Gründen des Wegfalls der Ziffer angehört. Die Antragstellerinnen haben hierzu mit Schreiben vom 26.10.2023 dargelegt, dass in der Vergangenheit aufgrund stabiler äußerer Rahmenbedingungen ein angestrebter Preispfad für den Ausweis in den Nutzungsbedingungen abbildbar gewesen sei. Mit den sich in den vergangenen drei Jahren entwickelnden Rahmenbedingungen (Inflation Krieg, Materialknappheit) sei eine seriöse Prognose der zukünftigen Entgeltentwicklungen nicht möglich.

Die Ausführungen der Antragstellerinnen sind aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar. Hinzukommen dürfte zudem, dass sich mit Blick auf die Auswirkungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum weiten Nachtragshaushaltsgesetzes 2021 (Az. 2 BvF 1/22, Urteil vom 15.11.2023) auf den Klima- und Transformationsfonds und damit auch für die Finanzierungsbedingungen der Antragstellerinnen die Planungsunsicherheiten nochmals deutlich erhöht haben dürften.

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.

### **II.3.11 Widerruf einer entgegenstehenden Genehmigung**

Die mit Beschluss vom 28.09.2023 (Gz. BK10-23-0061\_E) für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 erteilte Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der DB Station&Service AG, nunmehr verschmolzen auf die Antragstellerin zu 1., wird zum Ablauf des 14.12.2024 teilweise, nämlich den Zeitraum vom 15.12.2023 bis zum 31.12.2023 betreffend, widerrufen.

Der dem Antrag der Antragstellerin zu 1. entsprechende teilweise Widerruf erfolgt rechtmäßig. Er findet seine Rechtsgrundlage in den §§ 51 Abs. 5 und 49 Abs. 1 VwVfG. Die genannten Vorschriften sind im vorliegenden Fall anwendbar (hierzu unter II.3.11.1). Die tatbestandlichen Voraussetzungen für einen Widerruf sind erfüllt (hierzu unter II.3.11.2). Das der Beschlusskammer deshalb grundsätzlich zustehende Ermessen ist vorliegend auf Null reduziert, weshalb die Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnsteige der Antragstellerin zu 1. für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 mit Ablauf des 14.12.2023 und damit teilweise zu widerrufen war. Hilfsweise hat die Beschlusskammer das ihr zustehende Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt (hierzu unter II.3.11.3). Der teilweise Widerruf erfolgt mit Wirkung für die Zukunft (hierzu unter II.3.11.4).

#### **II.3.11.1 Anwendbarkeit der Rechtsgrundlage**

§ 51 Abs. 5 VwVfG i. V. m. 49 Abs. 1 VwVfG sind vorliegend anwendbar,

s. Beschluss vom 31.03.2023, BK10-22-0354\_E, S. 120 f. (unter II.3.12.2.1).

### **II.3.11.2 Tatbestand**

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für einen Widerruf nach § 51 Abs. 5 VwVfG i. V. m. 49 Abs. 1 VwVfG liegen vor. Der Beschluss vom 28.09.2023 (Gz. BK10-23-0061\_E) ist rechtmäßig. Die Entgeltgenehmigung ist für die Antragstellerin zu 1. belastend (hierzu unter II.3.11.2.1). Hinderungsgründe für einen Widerruf bestehen nicht (hierzu unter II.3.11.2.2).

#### **II.3.11.2.1 Belastende Wirkung der Entgeltgenehmigung für die Antragstellerin zu 1.**

Der Widerruf der Entgeltgenehmigung richtet sich nach § 51 Abs. 5 VwVfG i. V. m. 49 Abs. 1 VwVfG, da die Entgeltgenehmigung als für die Antragstellerin zu 1. belastend zu werten ist.

Diese Wertung beruht auf folgender Überlegung: Wird eine Änderung eines Verwaltungsakts begehrt, kommt es vom Interessenstandpunkt des Betroffenen aus nicht darauf an, ob der zu ändernde Verwaltungsakt begünstigend oder belastend ist, sondern darauf, ob die Änderung begünstigend oder belastend wirkt. Wird ein begünstigender Verwaltungsakt in einer für den Bürger vorteilhaften Weise geändert, ist die zugunsten des Bürgers wirkende Änderung daher nach den Regeln über die Rücknahme und den Widerruf belastender Verwaltungsakte zu beurteilen,

BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, 6 C 3.11, Rn. 47 (juris) m. w. N.

Denn – so führt das BVerwG zu § 48 VwVfG aus – für die Berücksichtigung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes, dem die in § 48 Abs. 2 bis 4 VwVfG geregelten Einschränkungen des in § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG aufgestellten Grundsatzes der freien Rücknehmbarkeit von Verwaltungsakten in erster Linie Rechnung tragen sollen, besteht in diesen Fällen aus der maßgeblichen Sicht des Adressaten des Verwaltungsakts von vornherein kein Raum,

BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, 6 C 3.11, Rn. 47 (juris) m. w. N.

Diese Wertung gilt auch für das Verhältnis von § 49 Abs. 1 und 2 VwVfG. § 49 Abs. 2 VwVfG stellt an den Widerruf begünstigender Verwaltungsakte strengere Anforderungen, als es § 49 Abs. 1 VwVfG für belastende Verwaltungsakte tut.

Die begehrte Änderung wirkt für die Antragstellerin zu 1. begünstigend.

#### **II.3.11.2.2 Fehlende Hinderungsgründe für einen Widerruf**

Hinderungsgründe für einen Widerruf bestehen nicht.

Insbesondere müsste ein Verwaltungsakt gleichen Inhalts nicht erneut erlassen werden. Die Antragstellerin zu 1. betreibt nunmehr sowohl Schienenwege als auch Personenbahnsteige. Sie hat ihre Entgelte für die Gesamtheit ihrer Eisenbahnanlagen nach den Vorschriften über die Betreiber der Schienenwege zu ermitteln (siehe hierzu bereits unter II.3.1.2).

#### **II.3.11.3 Ermessensreduzierung auf Null**

Das der Beschlusskammer durch § 49 Abs. 1 VwVfG grundsätzlich eingeräumte Ermessen ist vorliegend auf Null reduziert.

Eine Ermessensreduzierung auf Null ist immer dann gegeben, wenn nur eine rechtmäßige Entscheidung möglich ist und jede andere Entscheidung im konkreten Einzelfall als rechtswidrig anzusehen wäre. Dies wird unter anderem durch Verfassungsgrundsätze beeinflusst,

vgl. Geis, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 3. EL August 2022, § 40 VwVfG Rn. 37.



Hier ist als Verfassungsgrundsatz der Grundsatz der Widerspruchsfreiheit der Rechtsordnung betroffen, der eine inhaltliche Ausprägung des Rechtsstaatsprinzips ist. Dieses verpflichtet alle rechtssetzenden Organe des Bundes und der Länder, die Regelungen jeweils so aufeinander abzustimmen, dass den Normadressaten nicht gegenläufige Regelungen erreichen, die die Rechtsordnung widersprüchlich machen,

BVerfG, Urteil vom 07.05.1998, Az. 2 BvR 1991/95, Rn. 58 (juris).

Damit ist der Grundsatz zwar namentlich für das Verhältnis zwischen den Regelungen verschiedener Normgeber entwickelt worden. Er muss aber erst recht für unterschiedliche – genauer: widersprüchliche – Vorschriften desselben Normgebers gelten,

vgl. *Bethge*, in: Schmidt-Bleibtreu/Klein/Bethge, BVerfGG, 62. EL Januar 2022, § 91 Rn. 67.

Eine solche Widersprüchlichkeit ist im ERegG gegeben. § 46 Abs. 4 ERegG verlangt, dass die Genehmigung der Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspakets mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen ist. Nach § 31a Abs. 2 Satz 3 Nr. 2 ERegG gelten für das Verfahren zur Genehmigung der Entgelte die Vorschriften des § 46 ERegG mit der Maßgabe entsprechend, dass in § 46 Abs. 4 ERegG an die Stelle der Netzfahrplanperiode auch das Kalenderjahr treten kann.

Wenn das Gesetz eine Entgeltgenehmigung für ein ganzes Kalenderjahr jedenfalls nicht ausgeschlossen und die Beschlusskammer deshalb auf Kalenderjahre bezogene Entgeltgenehmigungen für Betreiber von Personenbahnsteigen erteilt hat, musste es mit der erstmaligen Anwendung von § 10a Abs. 3 ERegG zwangsläufig zu dem hier bestehenden Konflikt der zeitlichen Überschneidung von Entgeltgenehmigungen kommen. Es kann der Antragstellerin zu 1. nicht zum Nachteil gereichen, dass sie nunmehr in Ansehung des § 10a Abs. 3 ERegG Trassenentgelte zur Genehmigung vorgelegt hat, bei deren Kalkulation die beim Betrieb ihrer Personenbahnsteige entstehenden Kosten Berücksichtigung fanden und mit deren Zahlung die Nutzung ihrer Personenbahnsteige mit abgegolten ist.

Für den Fall, dass eine Ermessenreduzierung auf Null nicht gegeben sein sollte, hat die Beschlusskammer das ihr eingeräumte Ermessen ordnungsgemäß dahingehend ausgeübt, die erteilte Entgeltgenehmigung wie tenoriert teilweise zu widerrufen. Die Maßnahme verfolgt das legitime Ziel, den Weg für eine den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Entgeltgenehmigung der Entgelte der Antragstellerin zu 1. frei zu machen. Er ist dazu auch geeignet, weil mit dem teilweisen Widerruf für den Zeitraum ab dem 15.12.2024 keine die neue Entgeltgenehmigung hindernde alte Entgeltgenehmigung mehr existiert. Der Widerruf ist auch erforderlich. Mildere Mittel sind nicht ersichtlich, zumal der Widerruf dem ausdrücklichen Wunsch der Antragstellerin zu 1. entspricht. Schließlich ist der Widerruf auch verhältnismäßig im engeren Sinne. Dem Schutz des Vertrauens der ZB in den Bestand der Entgeltgenehmigung kommt ein geringeres Gewicht zu als der Bedeutung einer den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Entgeltgenehmigung der Antragstellerin zu 1. Dabei erkennt die Beschlusskammer nicht, dass dem Schutz des Vertrauens der ZB in den Bestand der Entgeltgenehmigung grundsätzlich kein unerhebliches Gewicht zukommt. Dies folgt aus den Wertungen des Gesetzgebers im Hinblick auf das insoweit bestehende Interesse an Rechts- und Planungssicherheit,

zur Rechtssicherheit im Zusammenhang mit der Entgeltgenehmigung der Betreiber der Eisenbahnanlagen siehe auch *Otte/Kirchhartz*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 45 ERegG Rn. 55.

Das Interesse an Rechts- und Planungssicherheit der ZB ist im Hinblick auf den Zeitraum zwischen dem 15.12.2024 und dem 31.12.2024 betroffen, da auf die ZB in diesem Zeitraum nach dem TPS 2025 höhere Kosten für den Betrieb der Personenbahnsteige umgelegt werden. Zudem werden die ZB des SGV nach dem TPS 2025 in dem genannten Zeitraum erstmalig an den Kosten für den Betrieb der Personenbahnsteige im Rahmen der Vollkostenaufschläge beteiligt. Soweit die Personenbahnsteige entgeltseitig im TPS 2025 strukturell anders berücksichtigt werden, führt das TPS 2025 für den Zeitraum zwischen dem 15.12.2024 und dem 31.12.2024 hingegen zu keiner Benachteiligung der ZB. Die mit dem Widerruf der Entgeltgenehmigung einhergehende Belastung der ZB erscheint mit Blick auf die Bedeutung einer den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Entgeltgenehmigung jedoch hinnehmbar.

#### **II.3.11.4 Mit Wirkung für die Zukunft**

Der Widerruf erfolgt, wie § 49 Abs. 1 VwVfG dies fordert, mit Wirkung für die Zukunft, d. h., mit Blick auf einen noch bevorstehenden Zeitraum des bereits laufenden Kalenderjahres 2024, für das die erteilte Entgeltgenehmigung gilt.

#### **II.3.12 Widerrufsvorbehalt**

Die Genehmigung der Entgelte wird, wie von den Antragstellerinnen beantragt, mit einem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall einer relevanten Bundesförderung erteilt (s. Tenorziffer IV). Die tenorierte Fassung des Widerrufsvorbehalts weicht von der beantragten insofern ab, als dass es nicht „Bestätigung ... der entsprechenden Zuwendungen durch die Antragstellerin zu 1. bzw. Antragstellerin zu 2.“ heißt, sondern „Zuwendungen *an* die Antragstellerin zu 1. bzw. Antragstellerin zu 2.“ Die Präposition „an“ ist tenoriert, da sich die fraglichen Zuwendungen an die Antragstellerinnen richten. Dass die Bestätigung durch die Antragstellerinnen erfolgt, ergibt sich bereits aus dem vorherigen Satzteil der beantragten Fassung des Widerrufsvorbehalts („schriftliche Bestätigung der DB InfraGO AG bzw. DB RNI GmbH“).

Die Aufnahme des Widerrufsvorbehalts erfolgt auf Antrag der Antragstellerinnen. Die mit der Aufnahme des Widerrufsvorbehalts einhergehende geminderte Rechts- und Planungssicherheit entspricht dem Willen der Antragstellerinnen. Da der Widerrufsvorbehalt eine Absenkung der Entgelte erleichtern soll und die ZB begünstigt, steht der Aufnahme des Widerrufsvorbehalts auch nicht das Interesse der ZB an Rechts- und Planungssicherheit entgegen. Ob ein solcher Widerrufsvorbehalt auf der Grundlage des § 36 Abs. 1 Alt. 2 VwVfG ergehen könnte, kann vorliegend offen bleiben.

### **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](mailto:GebuehrenEisenbahn@BNetzA.de) gerichtet werden.

**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln erhoben werden.

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer



Dr. Geers

Krick

Kirchhartz

1 Anlagen

## Anlage 1 – Genehmigte Entgelte

### a) DB InfraGO AG

Segment SGV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard	3,73	0,04	0,37	0,50	0,99	1,74	2,98	4,96
Sehr schwer	5,36	0,04	0,42	0,56	1,11	1,95	3,34	6,70
Gefahrgutganzzug	4,66	0,04	0,51	0,68	1,36	2,39	4,09	6,82
Güternahverkehr	2,12	0,04	0,23	0,30	0,61	1,06	1,82	3,03
Lokfahrt	2,12	0,04	0,23	0,31	0,62	1,08	1,85	3,09
Standard Z-Flex	3,53	0,04	0,34	0,46	0,91	1,60	2,74	4,56
Sehr schwer Z-Flex	5,16	0,04	0,39	0,52	1,03	1,81	3,10	6,45
Gefahrgutganzzug Z-Flex	4,46	0,04	0,48	0,64	1,28	2,25	3,85	6,42
Güternahverkehr Z-Flex	1,92	0,04	0,20	0,26	0,53	0,92	1,58	2,63
Standard R-Flex	3,53	0,04	0,34	0,46	0,91	1,60	2,74	4,56
Sehr schwer R-Flex	5,16	0,04	0,39	0,52	1,03	1,81	3,10	6,45
Gefahrgutganzzug R-Flex	4,46	0,04	0,48	0,64	1,28	2,25	3,85	6,42
Güternahverkehr R-Flex	1,92	0,04	0,20	0,26	0,53	0,92	1,58	2,63
Standard Express	5,93	0,04	0,70	0,94	1,87	3,28	5,62	9,36
Gefahrgutganzzug Express	6,86	0,04	0,84	1,12	2,24	3,93	6,73	11,22
Güternahverkehr Express	4,32	0,04	0,56	0,74	1,49	2,60	4,46	7,43

Segment SGV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard Schnell	4,33	0,04	0,46	0,62	1,23	2,16	3,70	6,16
Gefahrgutganzzug Schnell	5,26	0,04	0,60	0,80	1,60	2,81	4,81	8,02
Güternahverkehr Schnell	2,72	0,04	0,32	0,42	0,85	1,48	2,54	4,23
Standard Z-Flex Express	5,73	0,04	0,67	0,90	1,79	3,14	5,38	8,96
Gefahrgutganzzug Z-Flex Express	6,66	0,04	0,81	1,08	2,16	3,79	6,49	10,82
Güternahverkehr Z-Flex Express	4,12	0,04	0,53	0,70	1,41	2,46	4,22	7,03
Standard Z-Flex Schnell	4,13	0,04	0,43	0,58	1,15	2,02	3,46	5,76
Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell	5,06	0,04	0,57	0,76	1,52	2,67	4,57	7,62
Güternahverkehr Z-Flex Schnell	2,52	0,04	0,29	0,38	0,77	1,34	2,30	3,83
Standard R-Flex Express	5,73	0,04	0,67	0,90	1,79	3,14	5,38	8,96
Gefahrgutganzzug R-Flex Express	6,66	0,04	0,81	1,08	2,16	3,79	6,49	10,82
Güternahverkehr R-Flex Express	4,12	0,04	0,53	0,70	1,41	2,46	4,22	7,03
Standard R-Flex Schnell	4,13	0,04	0,43	0,58	1,15	2,02	3,46	5,76
Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell	5,06	0,04	0,57	0,76	1,52	2,67	4,57	7,62
Güternahverkehr R-Flex Schnell	2,52	0,04	0,29	0,38	0,77	1,34	2,30	3,83

Segment SPNV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Lastfahrt Baden-Württemberg	6,143	0,04	0,11	1,11	2,21	3,87	5,53	8,29
Lastfahrt Bayern	5,952	0,04	0,11	1,07	2,13	3,73	5,33	8,00
Lastfahrt Berlin	6,866	0,04	0,12	1,25	2,50	4,37	6,25	9,37
Lastfahrt Brandenburg	6,613	0,04	0,12	1,20	2,40	4,20	6,00	8,99
Lastfahrt Bremen	6,610	0,04	0,12	1,20	2,40	4,19	5,99	8,99
Lastfahrt Hamburg	6,078	0,04	0,11	1,09	2,18	3,82	5,46	8,19
Lastfahrt Hessen	5,920	0,04	0,11	1,06	2,12	3,71	5,30	7,95
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	6,539	0,04	0,12	1,18	2,37	4,15	5,92	8,88
Lastfahrt Niedersachsen	6,160	0,04	0,11	1,11	2,22	3,88	5,54	8,31
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,972	0,04	0,11	1,07	2,14	3,75	5,35	8,03
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	6,125	0,04	0,11	1,10	2,20	3,86	5,51	8,26
Lastfahrt Saarland	6,268	0,04	0,11	1,13	2,26	3,96	5,65	8,48
Lastfahrt Sachsen	6,324	0,04	0,11	1,14	2,28	3,99	5,71	8,56
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	6,159	0,04	0,11	1,11	2,22	3,88	5,54	8,31
Lastfahrt Schleswig-Holstein	6,245	0,04	0,11	1,13	2,25	3,94	5,63	8,44
Lastfahrt Thüringen	6,232	0,04	0,11	1,12	2,25	3,93	5,61	8,42

Segment SPNV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
				bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,352	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,16
Leerfahrt Bayern	3,351	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,16
Leerfahrt Berlin	3,459	0,04	0,06	0,58	1,15	2,02	2,88	4,32
Leerfahrt Brandenburg	3,647	0,04	0,06	0,61	1,23	2,15	3,07	4,60
Leerfahrt Bremen	3,596	0,04	0,06	0,60	1,21	2,11	3,02	4,53
Leerfahrt Hamburg	3,311	0,04	0,05	0,55	1,09	1,91	2,73	4,10
Leerfahrt Hessen	3,392	0,04	0,06	0,56	1,13	1,97	2,81	4,22
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,504	0,04	0,06	0,59	1,17	2,05	2,93	4,39
Leerfahrt Niedersachsen	3,655	0,04	0,06	0,62	1,23	2,15	3,08	4,62
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,359	0,04	0,06	0,56	1,11	1,95	2,78	4,17
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,330	0,04	0,06	0,55	1,10	1,93	2,75	4,13
Leerfahrt Saarland	2,843	0,04	0,05	0,45	0,91	1,59	2,27	3,40
Leerfahrt Sachsen	3,379	0,04	0,06	0,56	1,12	1,96	2,80	4,20
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,443	0,04	0,06	0,57	1,15	2,01	2,87	4,30
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,403	0,04	0,06	0,57	1,13	1,98	2,83	4,24
Leerfahrt Thüringen	3,449	0,04	0,06	0,57	1,15	2,01	2,87	4,31

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten	Stornierungsentgelt					
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Basic	6,32	0,03	0,11	1,08	2,16	3,77	5,39	8,08
Basic Express	8,52	0,03	0,15	1,52	3,04	5,31	7,59	11,38
Nacht	3,28	0,03	0,05	0,47	0,94	1,65	2,35	3,53
Nacht Express	5,48	0,03	0,09	0,91	1,82	3,19	4,55	6,83
Charter/Nostalgie	3,38	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,15
Punkt-zu-Punkt	4,73	0,03	0,08	0,76	1,52	2,66	3,80	5,71
Leer-/Lokfahrt	3,28	0,03	0,05	0,47	0,94	1,65	2,35	3,53
Leer-/Lokfahrt Express	5,48	0,03	0,09	0,91	1,82	3,19	4,55	6,83
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	7,18	0,03	0,12	1,25	2,50	4,37	6,25	9,37
Metro Tag Mittel (101 km/h)	7,34	0,03	0,13	1,28	2,57	4,49	6,41	9,62
Metro Tag Mittel (102 km/h)	7,51	0,03	0,13	1,32	2,63	4,61	6,58	9,87
Metro Tag Mittel (103 km/h)	7,67	0,03	0,13	1,35	2,70	4,72	6,74	10,12
Metro Tag Mittel (104 km/h)	7,84	0,03	0,14	1,38	2,76	4,84	6,91	10,36
Metro Tag Mittel (105 km/h)	8,00	0,03	0,14	1,41	2,83	4,95	7,07	10,61
Metro Tag Mittel (106 km/h)	8,17	0,03	0,14	1,45	2,90	5,07	7,24	10,86
Metro Tag Mittel (107 km/h)	8,33	0,03	0,15	1,48	2,96	5,18	7,40	11,11
Metro Tag Mittel (108 km/h)	8,50	0,03	0,15	1,51	3,03	5,30	7,57	11,35
Metro Tag Mittel (109 km/h)	8,66	0,03	0,15	1,55	3,09	5,41	7,73	11,60
Metro Tag Mittel (110 km/h)	8,82	0,03	0,16	1,58	3,16	5,53	7,90	11,85
Metro Tag Mittel (111 km/h)	8,99	0,03	0,16	1,61	3,23	5,64	8,06	12,09
Metro Tag Mittel (112 km/h)	9,15	0,03	0,16	1,65	3,29	5,76	8,23	12,34
Metro Tag Mittel (113 km/h)	9,32	0,03	0,17	1,68	3,36	5,87	8,39	12,59
Metro Tag Mittel (114 km/h)	9,48	0,03	0,17	1,71	3,42	5,99	8,56	12,84



Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						
		bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (115 km/h)	9,65	0,03	0,17	1,74	3,49	6,11	8,72	13,08
Metro Tag Mittel (116 km/h)	9,81	0,03	0,18	1,78	3,56	6,22	8,89	13,33
Metro Tag Mittel (117 km/h)	9,98	0,03	0,18	1,81	3,62	6,34	9,05	13,58
Metro Tag Mittel (118 km/h)	10,14	0,03	0,18	1,84	3,69	6,45	9,22	13,83
Metro Tag Mittel (119 km/h)	10,31	0,03	0,19	1,88	3,75	6,57	9,38	14,07
Metro Tag Mittel (120 km/h)	10,47	0,03	0,19	1,91	3,82	6,68	9,55	14,32
Metro Tag Mittel (121 km/h)	10,64	0,03	0,19	1,94	3,88	6,80	9,71	14,57
Metro Tag Mittel (122 km/h)	10,80	0,03	0,20	1,98	3,95	6,91	9,88	14,82
Metro Tag Mittel (123 km/h)	10,97	0,03	0,20	2,01	4,02	7,03	10,04	15,06
Metro Tag Mittel (124 km/h)	11,13	0,03	0,20	2,04	4,08	7,14	10,21	15,31
Metro Tag Mittel (125 km/h)	11,30	0,03	0,21	2,07	4,15	7,26	10,37	15,56
Metro Tag Mittel (126 km/h)	11,46	0,03	0,21	2,11	4,21	7,38	10,54	15,81
Metro Tag Mittel (127 km/h)	11,63	0,03	0,21	2,14	4,28	7,49	10,70	16,05
Metro Tag Mittel (128 km/h)	11,79	0,03	0,22	2,17	4,35	7,61	10,87	16,30
Metro Tag Mittel (129 km/h)	11,96	0,03	0,22	2,21	4,41	7,72	11,03	16,55
Metro Tag Mittel (130 km/h)	12,12	0,03	0,22	2,24	4,48	7,84	11,20	16,79
Metro Tag Mittel (131 km/h)	12,29	0,03	0,23	2,27	4,54	7,95	11,36	17,04
Metro Tag Mittel (132 km/h)	12,45	0,03	0,23	2,31	4,61	8,07	11,53	17,29
Metro Tag Mittel (133 km/h)	12,62	0,03	0,23	2,34	4,68	8,18	11,69	17,54
Metro Tag Mittel (134 km/h)	12,78	0,03	0,24	2,37	4,74	8,30	11,86	17,78
Metro Tag Mittel (135 km/h)	12,95	0,03	0,24	2,40	4,81	8,41	12,02	18,03
Metro Tag Mittel (136 km/h)	13,11	0,03	0,24	2,44	4,87	8,53	12,19	18,28
Metro Tag Mittel (137 km/h)	13,28	0,03	0,25	2,47	4,94	8,65	12,35	18,53

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten	Stornierungsentgelt					
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
			[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (138 km/h)	13,44	0,03	0,25	2,50	5,01	8,76	12,52	18,77
Metro Tag Mittel (139 km/h)	13,61	0,03	0,25	2,54	5,07	8,88	12,68	19,02
Metro Tag Mittel (140 km/h)	13,77	0,03	0,26	2,57	5,14	8,99	12,85	19,27
Metro Tag Mittel (141 km/h)	13,94	0,03	0,26	2,60	5,20	9,11	13,01	19,52
Metro Tag Mittel (142 km/h)	14,10	0,03	0,26	2,64	5,27	9,22	13,18	19,76
Metro Tag Mittel (143 km/h)	14,27	0,03	0,27	2,67	5,34	9,34	13,34	20,01
Metro Tag Mittel (144 km/h)	14,43	0,03	0,27	2,70	5,40	9,45	13,51	20,26
Metro Tag Mittel (145 km/h)	14,60	0,03	0,27	2,73	5,47	9,57	13,67	20,51
Metro Tag Mittel (146 km/h)	14,76	0,03	0,28	2,77	5,53	9,68	13,83	20,75
Metro Tag Mittel (147 km/h)	14,93	0,03	0,28	2,80	5,60	9,80	14,00	21,00
Metro Tag Mittel (148 km/h)	15,09	0,03	0,28	2,83	5,67	9,92	14,16	21,25
Metro Tag Mittel (149 km/h)	15,26	0,03	0,29	2,87	5,73	10,03	14,33	21,49
Metro Tag Mittel (150 km/h)	15,42	0,03	0,29	2,90	5,80	10,15	14,49	21,74
Metro Tag Mittel (151 km/h)	15,59	0,03	0,29	2,93	5,86	10,26	14,66	21,99
Metro Tag Mittel (152 km/h)	15,75	0,03	0,30	2,96	5,93	10,38	14,82	22,24
Metro Tag Mittel (153 km/h)	15,92	0,03	0,30	3,00	6,00	10,49	14,99	22,48
Metro Tag Mittel (154 km/h)	16,08	0,03	0,30	3,03	6,06	10,61	15,15	22,73
Metro Tag Mittel (155 km/h)	16,25	0,03	0,31	3,06	6,13	10,72	15,32	22,98
Metro Tag Mittel (156 km/h)	16,41	0,03	0,31	3,10	6,19	10,84	15,48	23,23
Metro Tag Mittel (157 km/h)	16,58	0,03	0,31	3,13	6,26	10,95	15,65	23,47
Metro Tag Mittel (158 km/h)	16,74	0,03	0,32	3,16	6,33	11,07	15,81	23,72
Metro Tag Mittel (159 km/h)	16,91	0,03	0,32	3,20	6,39	11,19	15,98	23,97
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	17,07	0,03	0,32	3,23	6,46	11,30	16,14	24,22

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	9,38	0,03	0,17	1,69	3,38	5,91	8,45	12,67
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	9,54	0,03	0,17	1,72	3,45	6,03	8,61	12,92
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	9,71	0,03	0,18	1,76	3,51	6,15	8,78	13,17
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	9,87	0,03	0,18	1,79	3,58	6,26	8,94	13,42
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	10,04	0,03	0,18	1,82	3,64	6,38	9,11	13,66
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	10,20	0,03	0,19	1,85	3,71	6,49	9,27	13,91
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	10,37	0,03	0,19	1,89	3,78	6,61	9,44	14,16
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	10,53	0,03	0,19	1,92	3,84	6,72	9,60	14,41
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	10,70	0,03	0,20	1,95	3,91	6,84	9,77	14,65
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	10,86	0,03	0,20	1,99	3,97	6,95	9,93	14,90
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	11,02	0,03	0,20	2,02	4,04	7,07	10,10	15,15
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	11,19	0,03	0,21	2,05	4,11	7,18	10,26	15,39
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	11,35	0,03	0,21	2,09	4,17	7,30	10,43	15,64
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	11,52	0,03	0,21	2,12	4,24	7,41	10,59	15,89
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	11,68	0,03	0,22	2,15	4,30	7,53	10,76	16,14
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	11,85	0,03	0,22	2,18	4,37	7,65	10,92	16,38
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	12,01	0,03	0,22	2,22	4,44	7,76	11,09	16,63
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	12,18	0,03	0,23	2,25	4,50	7,88	11,25	16,88
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	12,34	0,03	0,23	2,28	4,57	7,99	11,42	17,13
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	12,51	0,03	0,23	2,32	4,63	8,11	11,58	17,37
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	12,67	0,03	0,23	2,35	4,70	8,22	11,75	17,62
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	12,84	0,03	0,24	2,38	4,76	8,34	11,91	17,87
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	13,00	0,03	0,24	2,42	4,83	8,45	12,08	18,12

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	13,17	0,03	0,24	2,45	4,90	8,57	12,24	18,36
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	13,33	0,03	0,25	2,48	4,96	8,68	12,41	18,61
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	13,50	0,03	0,25	2,51	5,03	8,80	12,57	18,86
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	13,66	0,03	0,25	2,55	5,09	8,92	12,74	19,11
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	13,83	0,03	0,26	2,58	5,16	9,03	12,90	19,35
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	13,99	0,03	0,26	2,61	5,23	9,15	13,07	19,60
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	14,16	0,03	0,26	2,65	5,29	9,26	13,23	19,85
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	14,32	0,03	0,27	2,68	5,36	9,38	13,40	20,09
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	14,49	0,03	0,27	2,71	5,42	9,49	13,56	20,34
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	14,65	0,03	0,27	2,75	5,49	9,61	13,73	20,59
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	14,82	0,03	0,28	2,78	5,56	9,72	13,89	20,84
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	14,98	0,03	0,28	2,81	5,62	9,84	14,06	21,08
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	15,15	0,03	0,28	2,84	5,69	9,95	14,22	21,33
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	15,31	0,03	0,29	2,88	5,75	10,07	14,39	21,58
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	15,48	0,03	0,29	2,91	5,82	10,19	14,55	21,83
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	15,64	0,03	0,29	2,94	5,89	10,30	14,72	22,07
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	15,81	0,03	0,30	2,98	5,95	10,42	14,88	22,32
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	15,97	0,03	0,30	3,01	6,02	10,53	15,05	22,57
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	16,14	0,03	0,30	3,04	6,08	10,65	15,21	22,82
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	16,30	0,03	0,31	3,08	6,15	10,76	15,38	23,06
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	16,47	0,03	0,31	3,11	6,22	10,88	15,54	23,31
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	16,63	0,03	0,31	3,14	6,28	10,99	15,71	23,56
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	16,80	0,03	0,32	3,17	6,35	11,11	15,87	23,81

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						
		bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	16,96	0,03	0,32	3,21	6,41	11,22	16,03	24,05
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	17,13	0,03	0,32	3,24	6,48	11,34	16,20	24,30
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	17,29	0,03	0,33	3,27	6,55	11,46	16,36	24,55
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	17,46	0,03	0,33	3,31	6,61	11,57	16,53	24,79
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	17,62	0,03	0,33	3,34	6,68	11,69	16,69	25,04
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	17,79	0,03	0,34	3,37	6,74	11,80	16,86	25,29
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	17,95	0,03	0,34	3,40	6,81	11,92	17,02	25,54
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	18,12	0,03	0,34	3,44	6,88	12,03	17,19	25,78
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	18,28	0,03	0,35	3,47	6,94	12,15	17,35	26,03
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	18,45	0,03	0,35	3,50	7,01	12,26	17,52	26,28
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	18,61	0,03	0,35	3,54	7,07	12,38	17,68	26,53
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	18,78	0,03	0,36	3,57	7,14	12,49	17,85	26,77
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	18,94	0,03	0,36	3,60	7,21	12,61	18,01	27,02
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	19,11	0,03	0,36	3,64	7,27	12,73	18,18	27,27
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	19,27	0,03	0,37	3,67	7,34	12,84	18,34	27,52

**b) DB RegioNetz Infrastruktur GmbH**

Segment SGV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
		bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard	3,73	0,04	0,37	0,50	0,99	1,74	2,98	4,96
Sehr schwer	5,36	0,04	0,42	0,56	1,11	1,95	3,34	6,70
Gefahrgutganzzug	4,66	0,04	0,51	0,68	1,36	2,39	4,09	6,82
Güternahverkehr	2,12	0,04	0,23	0,30	0,61	1,06	1,82	3,03
Lokfahrt	2,12	0,04	0,23	0,31	0,62	1,08	1,85	3,09
Standard Z-Flex	3,53	0,04	0,34	0,46	0,91	1,60	2,74	4,56
Sehr schwer Z-Flex	5,16	0,04	0,39	0,52	1,03	1,81	3,10	6,45
Gefahrgutganzzug Z-Flex	4,46	0,04	0,48	0,64	1,28	2,25	3,85	6,42
Güternahverkehr Z-Flex	1,92	0,04	0,20	0,26	0,53	0,92	1,58	2,63
Standard R-Flex	3,53	0,04	0,34	0,46	0,91	1,60	2,74	4,56
Sehr schwer R-Flex	5,16	0,04	0,39	0,52	1,03	1,81	3,10	6,45
Gefahrgutganzzug R-Flex	4,46	0,04	0,48	0,64	1,28	2,25	3,85	6,42
Güternahverkehr R-Flex	1,92	0,04	0,20	0,26	0,53	0,92	1,58	2,63
Standard Express	5,93	0,04	0,70	0,94	1,87	3,28	5,62	9,36
Gefahrgutganzzug Express	6,86	0,04	0,84	1,12	2,24	3,93	6,73	11,22
Güternahverkehr Express	4,32	0,04	0,56	0,74	1,49	2,60	4,46	7,43

Segment SGV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard Schnell	4,33	0,04	0,46	0,62	1,23	2,16	3,70	6,16
Gefahrgutganzzug Schnell	5,26	0,04	0,60	0,80	1,60	2,81	4,81	8,02
Güternahverkehr Schnell	2,72	0,04	0,32	0,42	0,85	1,48	2,54	4,23
Standard Z-Flex Express	5,73	0,04	0,67	0,90	1,79	3,14	5,38	8,96
Gefahrgutganzzug Z-Flex Express	6,66	0,04	0,81	1,08	2,16	3,79	6,49	10,82
Güternahverkehr Z-Flex Express	4,12	0,04	0,53	0,70	1,41	2,46	4,22	7,03
Standard Z-Flex Schnell	4,13	0,04	0,43	0,58	1,15	2,02	3,46	5,76
Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell	5,06	0,04	0,57	0,76	1,52	2,67	4,57	7,62
Güternahverkehr Z-Flex Schnell	2,52	0,04	0,29	0,38	0,77	1,34	2,30	3,83
Standard R-Flex Express	5,73	0,04	0,67	0,90	1,79	3,14	5,38	8,96
Gefahrgutganzzug R-Flex Express	6,66	0,04	0,81	1,08	2,16	3,79	6,49	10,82
Güternahverkehr R-Flex Express	4,12	0,04	0,53	0,70	1,41	2,46	4,22	7,03
Standard R-Flex Schnell	4,13	0,04	0,43	0,58	1,15	2,02	3,46	5,76
Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell	5,06	0,04	0,57	0,76	1,52	2,67	4,57	7,62
Güternahverkehr R-Flex Schnell	2,52	0,04	0,29	0,38	0,77	1,34	2,30	3,83

Segment SPNV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Lastfahrt Baden-Württemberg	5,956	0,04	0,11	1,07	2,14	3,74	5,34	8,01
Lastfahrt Bayern	5,820	0,04	0,10	1,04	2,08	3,64	5,20	7,80
Lastfahrt Hessen	5,687	0,04	0,10	1,01	2,03	3,55	5,07	7,60
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,797	0,04	0,10	1,04	2,07	3,63	5,18	7,77
Lastfahrt Sachsen	6,125	0,04	0,11	1,10	2,20	3,86	5,51	8,26
Lastfahrt Thüringen	6,088	0,04	0,11	1,09	2,19	3,83	5,47	8,21
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,352	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,16
Leerfahrt Bayern	3,351	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,16
Leerfahrt Hessen	3,392	0,04	0,06	0,56	1,13	1,97	2,81	4,22
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,359	0,04	0,06	0,56	1,11	1,95	2,78	4,17
Leerfahrt Sachsen	3,379	0,04	0,06	0,56	1,12	1,96	2,80	4,20
Leerfahrt Thüringen	3,449	0,04	0,06	0,57	1,15	2,01	2,87	4,31



Segment SPfV	Entgelt	Fahrplankosten	Stornierungsentgelt					
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Basic	6,32	0,03	0,11	1,08	2,16	3,77	5,39	8,08
Basic Express	8,52	0,03	0,15	1,52	3,04	5,31	7,59	11,38
Nacht	3,28	0,03	0,05	0,47	0,94	1,65	2,35	3,53
Nacht Express	5,48	0,03	0,09	0,91	1,82	3,19	4,55	6,83
Charter/Nostalgie	3,38	0,04	0,06	0,55	1,11	1,94	2,77	4,15
Punkt-zu-Punkt	4,73	0,03	0,08	0,76	1,52	2,66	3,80	5,71
Leer-/Lokfahrt	3,28	0,03	0,05	0,47	0,94	1,65	2,35	3,53
Leer-/Lokfahrt Express	5,48	0,03	0,09	0,91	1,82	3,19	4,55	6,83
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	7,18	0,03	0,12	1,25	2,50	4,37	6,25	9,37
Metro Tag Mittel (101 km/h)	7,34	0,03	0,13	1,28	2,57	4,49	6,41	9,62
Metro Tag Mittel (102 km/h)	7,51	0,03	0,13	1,32	2,63	4,61	6,58	9,87
Metro Tag Mittel (103 km/h)	7,67	0,03	0,13	1,35	2,70	4,72	6,74	10,12
Metro Tag Mittel (104 km/h)	7,84	0,03	0,14	1,38	2,76	4,84	6,91	10,36
Metro Tag Mittel (105 km/h)	8,00	0,03	0,14	1,41	2,83	4,95	7,07	10,61
Metro Tag Mittel (106 km/h)	8,17	0,03	0,14	1,45	2,90	5,07	7,24	10,86
Metro Tag Mittel (107 km/h)	8,33	0,03	0,15	1,48	2,96	5,18	7,40	11,11
Metro Tag Mittel (108 km/h)	8,50	0,03	0,15	1,51	3,03	5,30	7,57	11,35
Metro Tag Mittel (109 km/h)	8,66	0,03	0,15	1,55	3,09	5,41	7,73	11,60
Metro Tag Mittel (110 km/h)	8,82	0,03	0,16	1,58	3,16	5,53	7,90	11,85
Metro Tag Mittel (111 km/h)	8,99	0,03	0,16	1,61	3,23	5,64	8,06	12,09
Metro Tag Mittel (112 km/h)	9,15	0,03	0,16	1,65	3,29	5,76	8,23	12,34
Metro Tag Mittel (113 km/h)	9,32	0,03	0,17	1,68	3,36	5,87	8,39	12,59
Metro Tag Mittel (114 km/h)	9,48	0,03	0,17	1,71	3,42	5,99	8,56	12,84

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten		Stornierungsentgelt				
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (115 km/h)	9,65	0,03	0,17	1,74	3,49	6,11	8,72	13,08
Metro Tag Mittel (116 km/h)	9,81	0,03	0,18	1,78	3,56	6,22	8,89	13,33
Metro Tag Mittel (117 km/h)	9,98	0,03	0,18	1,81	3,62	6,34	9,05	13,58
Metro Tag Mittel (118 km/h)	10,14	0,03	0,18	1,84	3,69	6,45	9,22	13,83
Metro Tag Mittel (119 km/h)	10,31	0,03	0,19	1,88	3,75	6,57	9,38	14,07
Metro Tag Mittel (120 km/h)	10,47	0,03	0,19	1,91	3,82	6,68	9,55	14,32
Metro Tag Mittel (121 km/h)	10,64	0,03	0,19	1,94	3,88	6,80	9,71	14,57
Metro Tag Mittel (122 km/h)	10,80	0,03	0,20	1,98	3,95	6,91	9,88	14,82
Metro Tag Mittel (123 km/h)	10,97	0,03	0,20	2,01	4,02	7,03	10,04	15,06
Metro Tag Mittel (124 km/h)	11,13	0,03	0,20	2,04	4,08	7,14	10,21	15,31
Metro Tag Mittel (125 km/h)	11,30	0,03	0,21	2,07	4,15	7,26	10,37	15,56
Metro Tag Mittel (126 km/h)	11,46	0,03	0,21	2,11	4,21	7,38	10,54	15,81
Metro Tag Mittel (127 km/h)	11,63	0,03	0,21	2,14	4,28	7,49	10,70	16,05
Metro Tag Mittel (128 km/h)	11,79	0,03	0,22	2,17	4,35	7,61	10,87	16,30
Metro Tag Mittel (129 km/h)	11,96	0,03	0,22	2,21	4,41	7,72	11,03	16,55
Metro Tag Mittel (130 km/h)	12,12	0,03	0,22	2,24	4,48	7,84	11,20	16,79
Metro Tag Mittel (131 km/h)	12,29	0,03	0,23	2,27	4,54	7,95	11,36	17,04
Metro Tag Mittel (132 km/h)	12,45	0,03	0,23	2,31	4,61	8,07	11,53	17,29
Metro Tag Mittel (133 km/h)	12,62	0,03	0,23	2,34	4,68	8,18	11,69	17,54
Metro Tag Mittel (134 km/h)	12,78	0,03	0,24	2,37	4,74	8,30	11,86	17,78
Metro Tag Mittel (135 km/h)	12,95	0,03	0,24	2,40	4,81	8,41	12,02	18,03
Metro Tag Mittel (136 km/h)	13,11	0,03	0,24	2,44	4,87	8,53	12,19	18,28
Metro Tag Mittel (137 km/h)	13,28	0,03	0,25	2,47	4,94	8,65	12,35	18,53

Segment SPfV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (138 km/h)	13,44	0,03	0,25	2,50	5,01	8,76	12,52	18,77
Metro Tag Mittel (139 km/h)	13,61	0,03	0,25	2,54	5,07	8,88	12,68	19,02
Metro Tag Mittel (140 km/h)	13,77	0,03	0,26	2,57	5,14	8,99	12,85	19,27
Metro Tag Mittel (141 km/h)	13,94	0,03	0,26	2,60	5,20	9,11	13,01	19,52
Metro Tag Mittel (142 km/h)	14,10	0,03	0,26	2,64	5,27	9,22	13,18	19,76
Metro Tag Mittel (143 km/h)	14,27	0,03	0,27	2,67	5,34	9,34	13,34	20,01
Metro Tag Mittel (144 km/h)	14,43	0,03	0,27	2,70	5,40	9,45	13,51	20,26
Metro Tag Mittel (145 km/h)	14,60	0,03	0,27	2,73	5,47	9,57	13,67	20,51
Metro Tag Mittel (146 km/h)	14,76	0,03	0,28	2,77	5,53	9,68	13,83	20,75
Metro Tag Mittel (147 km/h)	14,93	0,03	0,28	2,80	5,60	9,80	14,00	21,00
Metro Tag Mittel (148 km/h)	15,09	0,03	0,28	2,83	5,67	9,92	14,16	21,25
Metro Tag Mittel (149 km/h)	15,26	0,03	0,29	2,87	5,73	10,03	14,33	21,49
Metro Tag Mittel (150 km/h)	15,42	0,03	0,29	2,90	5,80	10,15	14,49	21,74
Metro Tag Mittel (151 km/h)	15,59	0,03	0,29	2,93	5,86	10,26	14,66	21,99
Metro Tag Mittel (152 km/h)	15,75	0,03	0,30	2,96	5,93	10,38	14,82	22,24
Metro Tag Mittel (153 km/h)	15,92	0,03	0,30	3,00	6,00	10,49	14,99	22,48
Metro Tag Mittel (154 km/h)	16,08	0,03	0,30	3,03	6,06	10,61	15,15	22,73
Metro Tag Mittel (155 km/h)	16,25	0,03	0,31	3,06	6,13	10,72	15,32	22,98
Metro Tag Mittel (156 km/h)	16,41	0,03	0,31	3,10	6,19	10,84	15,48	23,23
Metro Tag Mittel (157 km/h)	16,58	0,03	0,31	3,13	6,26	10,95	15,65	23,47
Metro Tag Mittel (158 km/h)	16,74	0,03	0,32	3,16	6,33	11,07	15,81	23,72
Metro Tag Mittel (159 km/h)	16,91	0,03	0,32	3,20	6,39	11,19	15,98	23,97
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	17,07	0,03	0,32	3,23	6,46	11,30	16,14	24,22

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	9,38	0,03	0,17	1,69	3,38	5,91	8,45	12,67
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	9,54	0,03	0,17	1,72	3,45	6,03	8,61	12,92
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	9,71	0,03	0,18	1,76	3,51	6,15	8,78	13,17
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	9,87	0,03	0,18	1,79	3,58	6,26	8,94	13,42
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	10,04	0,03	0,18	1,82	3,64	6,38	9,11	13,66
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	10,20	0,03	0,19	1,85	3,71	6,49	9,27	13,91
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	10,37	0,03	0,19	1,89	3,78	6,61	9,44	14,16
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	10,53	0,03	0,19	1,92	3,84	6,72	9,60	14,41
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	10,70	0,03	0,20	1,95	3,91	6,84	9,77	14,65
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	10,86	0,03	0,20	1,99	3,97	6,95	9,93	14,90
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	11,02	0,03	0,20	2,02	4,04	7,07	10,10	15,15
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	11,19	0,03	0,21	2,05	4,11	7,18	10,26	15,39
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	11,35	0,03	0,21	2,09	4,17	7,30	10,43	15,64
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	11,52	0,03	0,21	2,12	4,24	7,41	10,59	15,89
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	11,68	0,03	0,22	2,15	4,30	7,53	10,76	16,14
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	11,85	0,03	0,22	2,18	4,37	7,65	10,92	16,38
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	12,01	0,03	0,22	2,22	4,44	7,76	11,09	16,63
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	12,18	0,03	0,23	2,25	4,50	7,88	11,25	16,88
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	12,34	0,03	0,23	2,28	4,57	7,99	11,42	17,13
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	12,51	0,03	0,23	2,32	4,63	8,11	11,58	17,37
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	12,67	0,03	0,23	2,35	4,70	8,22	11,75	17,62
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	12,84	0,03	0,24	2,38	4,76	8,34	11,91	17,87
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	13,00	0,03	0,24	2,42	4,83	8,45	12,08	18,12

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten	Stornierungsentgelt					
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	No-Cancel
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	13,17	0,03	0,24	2,45	4,90	8,57	12,24	18,36
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	13,33	0,03	0,25	2,48	4,96	8,68	12,41	18,61
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	13,50	0,03	0,25	2,51	5,03	8,80	12,57	18,86
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	13,66	0,03	0,25	2,55	5,09	8,92	12,74	19,11
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	13,83	0,03	0,26	2,58	5,16	9,03	12,90	19,35
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	13,99	0,03	0,26	2,61	5,23	9,15	13,07	19,60
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	14,16	0,03	0,26	2,65	5,29	9,26	13,23	19,85
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	14,32	0,03	0,27	2,68	5,36	9,38	13,40	20,09
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	14,49	0,03	0,27	2,71	5,42	9,49	13,56	20,34
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	14,65	0,03	0,27	2,75	5,49	9,61	13,73	20,59
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	14,82	0,03	0,28	2,78	5,56	9,72	13,89	20,84
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	14,98	0,03	0,28	2,81	5,62	9,84	14,06	21,08
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	15,15	0,03	0,28	2,84	5,69	9,95	14,22	21,33
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	15,31	0,03	0,29	2,88	5,75	10,07	14,39	21,58
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	15,48	0,03	0,29	2,91	5,82	10,19	14,55	21,83
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	15,64	0,03	0,29	2,94	5,89	10,30	14,72	22,07
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	15,81	0,03	0,30	2,98	5,95	10,42	14,88	22,32
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	15,97	0,03	0,30	3,01	6,02	10,53	15,05	22,57
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	16,14	0,03	0,30	3,04	6,08	10,65	15,21	22,82
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	16,30	0,03	0,31	3,08	6,15	10,76	15,38	23,06
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	16,47	0,03	0,31	3,11	6,22	10,88	15,54	23,31
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	16,63	0,03	0,31	3,14	6,28	10,99	15,71	23,56
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	16,80	0,03	0,32	3,17	6,35	11,11	15,87	23,81

Segment SPFV	Entgelt	Fahrplankosten						
		Stornierungsentgelt						No-Cancel
			bis 30 Tage	5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h	+ 20h	
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	16,96	0,03	0,32	3,21	6,41	11,22	16,03	24,05
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	17,13	0,03	0,32	3,24	6,48	11,34	16,20	24,30
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	17,29	0,03	0,33	3,27	6,55	11,46	16,36	24,55
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	17,46	0,03	0,33	3,31	6,61	11,57	16,53	24,79
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	17,62	0,03	0,33	3,34	6,68	11,69	16,69	25,04
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	17,79	0,03	0,34	3,37	6,74	11,80	16,86	25,29
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	17,95	0,03	0,34	3,40	6,81	11,92	17,02	25,54
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	18,12	0,03	0,34	3,44	6,88	12,03	17,19	25,78
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	18,28	0,03	0,35	3,47	6,94	12,15	17,35	26,03
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	18,45	0,03	0,35	3,50	7,01	12,26	17,52	26,28
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	18,61	0,03	0,35	3,54	7,07	12,38	17,68	26,53
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	18,78	0,03	0,36	3,57	7,14	12,49	17,85	26,77
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	18,94	0,03	0,36	3,60	7,21	12,61	18,01	27,02
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	19,11	0,03	0,36	3,64	7,27	12,73	18,18	27,27
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	19,27	0,03	0,37	3,67	7,34	12,84	18,34	27,52