



BK10-23-0484\_E

## Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund der Beschwerde

der Train4Train GmbH, Am Rebstock 4, 37619 Bodenwerder,  
vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin,

gegen

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

Beschwerdegegnerin,

vom 13.11.2023 über die Bewertung von Verspätungsursachen,

Hinzugezogene:

SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Rheinstraße 8, 77933 Lahr, vertreten durch die Geschäftsführung,

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 Jan Kirchhartz und  
den Beisitzer Wolfram Krick

am 14.08.2024

beschlossen:

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 02.11.2023 betreffend die Zugnummer 69633 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 48 Minuten in der Betriebsstelle Hannover Hbf auf die Verspätungsursache (VU) 92 „Zugfolge“ kodiert wird.

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe .....	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit .....	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Ermittlung des Beschwerdebegehrens .....	11
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	11
II.2.3 Begründetheit der Beschwerde .....	13
II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage .....	13
II.2.3.2 Ermessen .....	15
Gebührenhinweis .....	18
Rechtsbehelfsbelehrung.....	18

## I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welches u. a. Überführungsfahrten auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. Die Beschwerdegegnerin betreibt das größte Schienennetz Deutschlands und ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG.

Die Beschwerde betrifft die Kodierung einer Zusatzverspätung, zu der es während der von der Beschwerdeführerin am 02.11.2023 auf dem Streckennetz der Beschwerdegegnerin von Neumünster Gbf nach Eichenberg (Treysa) unter der Zugnummer 69633 durchgeführten Zugfahrt kam.

Gemäß § 39 Abs. 2 und 3 i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 zu § 36 Abs. 2 und § 39 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) 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 (Anreizsystem). In diesem Rahmen werden alle während einer Zugfahrt entstehenden Verspätungen Kategorien von Verspätungsursachen (VU) zugeordnet. Je nach Verspätungsursache ergibt sich aus der Zuordnung eine Zahlungsverpflichtung zu Lasten der Beschwerdegegnerin als Betreiberin der Schienenwege oder zu Lasten des EVU. Neutrale Verspätungsursachen führen zu keiner Strafzahlung. Die Einzelheiten der Zuordnung von Verspätungen und zur Behandlung von Streitfragen zur Zuordnung von Verspätungen regelt Abschnitt 5.7 der für die Netzfahrplanperiode 2023 gültigen und als Nutzungsbedingungen Netz (NBN) bezeichneten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) der Beschwerdegegnerin in Verbindung mit der hierzu als Anlage 5.7.2.1 geführten Richtlinie 420.9001. Abschnitt 5.7.2.2.1 der NBN regelt (Darstellung der Tabelle nur auszugsweise):

*„Im Anreizsystem werden die nachfolgenden Kodierungen berücksichtigt.*

<b>Zuständigkeit DB Netz AG</b>		<b>Zuständigkeit EVU</b>	
<b>VU-Nr.</b>	<b>Verspätungskodierung</b>	<b>VU-Nr.</b>	<b>Verspätungskodierung</b>
[...]	[...]	[...]	[...]
19	Sonstiges Betriebsdurchführung DB Netz [...]	51	Antrag EVU [...]

*Die vorstehenden Verspätungsursachen werden in der Richtlinie 420.9001 Abschnitt A02 (Anlage 5.7.2.1) näher beschrieben.*

*Alle sonstigen Kodierungen, die nicht in vorstehender Tabelle aufgelistet sind, bleiben bei der Ermittlung der Anreizentgelte unberücksichtigt.“*

Für die Erfassung von Verspätungsursachen gilt gemäß Abschnitt 5.7.2.2.3 der NBN:

*[...] „An der ersten Betriebsstelle, an der eine kodierpflichtige Zusatzverspätung auftritt, werden die Zusatzverspätungsminuten erfasst, die sich aus der Abweichung zwischen SOLL-Zeit gemäß Fahrplan und der tatsächlichen IST-Zeit ergeben. Weitere Zusatzverspätungen im Zuglauf entstehen, wenn ein Zug zwischen zwei Betriebsstellen seine Verspätung weiter erhöht.[...]"*

In Ril 420.9001 werden die Regelungen wie folgt präzisiert.

Abschnitt 2 – Regeln der Zusammenarbeit – Abs. 1 und 2:

*„Die vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligten ist eine Grundlage für den Kodierprozess, um das Kernziel, nämlich die korrekte Ermittlung der primären Ursachen für die Zusatzverspätungen von Zügen, zu erreichen. Die Prozessbeteiligten verpflichten sich deshalb, die korrekten Störursachen zu ermitteln und zur sachgerechten Kodierungszuordnung entstandener Zusatzverspätungen beizutragen.*

*Der Kodierprozess ist von aktivem, wechselseitigem Informationsaustausch geprägt. Die mit der Kodierung beauftragten Mitarbeiter ordnen auf Grundlage dieser Kommunikation Zusatzverspätungen unvoreingenommen und wahrheitsgemäß zu. Die Prozessbeteiligten unterstützen sich gegenseitig“*

Abschnitt 3 – Definition und Messkonzept – Abs. 1, 2 und 8:

*„Störungen im Betriebsablauf im Sinne dieser Richtlinie sind alle Abweichungen von Planungen und Sollzuständen. Sie treten in Prozessen, an technischen Objekten, durch Bauarbeiten oder durch äußere Einflüsse auf.“*

*„Eine Verspätung ergibt sich aus der Differenz zwischen einer im Fahrplan festgelegten Soll-Zeit und einer gemessenen IST-Zeit (Relativzeit  $\Delta t$ ). Der Vergleich erfolgt in der Leittechnik. Ist die Differenz positiv, spricht man von einer Verspätung.“*

*„Erreicht eine Zusatzverspätung einen Wert von mindestens 90 Sekunden, so muss ihr eine Verspätungskodierung zugeordnet werden. Zusatzverspätungen kleiner 90 Sekunden werden nicht kodiert. Die Zuordnung einer Verspätungskodierung erfolgt zu dem Fahrtzeitmesspunkt, an dem eine Zusatzverspätung ermittelt wird. Zugewiesen werden Primär- oder Sekundärkodierungen.“*

Abschnitt 3 Abs. 9:

*„Primärkodierungen werden für Zusatzverspätungen durch Störungen im Betriebsablauf (siehe Abschnitt 3, Punkt 1) angewendet. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 10 bis 85 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.“*

Abschnitt 3 Abs. 10:

*„Sekundärkodierungen werden für Zusatzverspätungen angewendet, die Folgen von Störungen im Primärursachenbereich gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 sind oder keiner Primärursache zugeordnet werden können. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 90 bis 96 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.“*

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 1:

*„Zusatzverspätungen werden entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse mit den in der Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02 vorgegebenen Verspätungskodierungen kodiert. Die Kodierungen erfolgt im direkten Bezug auf die gestörten oder in der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen*

*bei Zügen verursachen. Es erfolgt keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip). Zusatzverspätungen durch externe Einflüsse auf den Betriebsablauf werden mit den dafür vorgesehenen Verspätungskodierungen erfasst.“*

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 3:

*„Anmerkung: Zusatzverspätungen werden im weiteren Zuglauf, nach dem Passieren des Störungsortes, den sekundären Kodierungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 10 zugeordnet, sofern keine erneuten Primärstörungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 vorliegen. Das gilt auch für Verspätungsübertragungen auf andere, nicht direkt von einer Störung betroffene Züge.“*

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 6:

*„Die Zuordnung der Zusatzverspätungen zu den Primärkodierungen erfolgt so lange, bis Staueffekte beseitigt sind und geplante Trassen wieder uneingeschränkt belegt werden können (Störungsende). Nach dem Störungsende können Zusatzverspätungen noch bis zu vier Stunden einer Primärursache zugewiesen werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Störung stehen. Zusatzverspätungen, die darüber hinaus weiterhin auftreten, können nicht mehr der ursächlichen Störung zugewiesen werden und werden mit der dann wirkenden Ursache kodiert.“*

Abschnitt 5 – Kodierungsprozess – Abs. 1:

*„Verantwortlich für die Erstkodierung von Zusatzverspätungen ist grundsätzlich der Fdl. Die erforderlichen Informationen erhält er durch Anzeigen der technischen Anlagen, eigene Wahrnehmungen und durch Kommunikation im Rahmen seiner fahrdienstlichen Aufgaben. Bei komplexen Störungen, deren Hintergründe dem Fdl nicht im Detail bekannt sind, erfolgt die Erstkodierung ggf. in der BZ.“*

Richtlinie 420.9001A02 regelt für die streitgegenständlichen Verspätungsursachen (VU) auszugsweise:

„19 – Sonstiges Betriebsdurchführung DB Netz

*Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Störungen in der Betriebsdurchführung, die nicht den Kodierungen 10 bis 18 zuzuordnen sind.*

[...]

51 – Antrag EVU

*Anmerkung: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die durch Anträge der EVU an DB Netz bezüglich Änderungen geplanter Fahr- und Aufenthaltszeiten oder für außerplanmäßige Zugbehandlungen entstehen. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.“*

[...]

92 – Zugfolge - betroffener Zug war verspätet

*Anmerkung: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Zugfolgeregeln, wenn der betroffene Zug auf Grund seiner eigenen Verspätung (>3 Minuten) durch*

*Warten nochmals verspätet wird. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.*

*Hinweis: Mit der Kodierung 92 werden auch zugfolgebedingte Zusatzverspätungen vor und in Bauarbeiten kodiert, die im Netzfahrplan ausgeregelt sind (siehe auch Ril 420.9001A05). Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben. Außerdem werden hierunter Zusatzverspätungen durch verspätetes Eintreffen der Züge an Verkehrskreuzungspunkten kodiert (BÜ, Klappbrücken).*

[...]

Die beschwerdegegenständliche Zugfahrt diente der Überführung zweier Lokomotiven. Eine der Lokomotiven sollte in Hannover-Hainholz abgesetzt werden. Für die Absetzung der überführten Lokomotive sah der Fahrplan einen Aufenthalt in der Betriebsstelle Hannover-Hainholz von 16:57 bis 17:36 Uhr vor. Die Beschwerdeführerin wollte die Lokomotive in einem Abstellgleis einer Werkstatt absetzen.

Während der Zugfahrt kam es zu einer Vielzahl von Verspätungen, u. a. zu einer 97-minütigen Zusatzverspätung aufgrund von Bauarbeiten an der Betriebsstelle Wrist. Wrist lag auf dem Laufweg der beschwerdegegenständlichen Zugfahrt vor Hannover. Abgesehen von der beschwerdegegenständlichen Kodierung wurden keine Zusatzverspätungen zu Lasten der Beschwerdeführerin kodiert.

Durch die verspätete Ankunft in der Betriebsstelle Hannover-Hainholz konnte die Beschwerdeführerin die Fahrzeuge nicht im Abstellgleis der vorgesehenen Werkstatt absetzen, da das Abstellgleis aufgrund der mittlerweile geschlossenen Werkstatt nicht mehr erreichbar war. Als Ersatzabstellort buchte die Beschwerdeführerin kurzfristig über das Anlagenportal Netz (APN) ein als frei gekennzeichnetes Abstellgleis in der Betriebsstelle Hannover Hbf. Das vermeintlich freie Abstellgleis war vor Ort allerdings mit einem Güterwagen belegt. Die Beschwerdeführerin musste daher – um in das Gleis zu gelangen – zusätzlich rangieren. Die Beschwerdegegnerin kodierte die dort entstandene Zusatzverspätung mit VU 51 „Antrag EVU“.

Die Beschwerdeführerin stellte für die vorgenannte Verspätungskodierung Umkodierungsanträge bei der Beschwerdegegnerin. Hinsichtlich der Zusatzverspätung in der Betriebsstelle Hannover beantragte die Beschwerdeführerin, die Verspätungen mit VU 19 „Sonstiges Betriebsdurchführung DB Netz“ zu kodieren und begründete dies mit:

*„Aufgrund der durch die DB Netz verursachten Verspätung war eine Abstelkung [sic] in HHZ nicht mehr möglich, da die Werkstatt HHAW bereits geschlossen war. Wir übernehmen hierfür keine Maluszahlungen.“*

Die Beschwerdegegnerin lehnte den Umkodierungsantrag mit folgender Begründung ab:

*„Unter der Kodierung VU 19 werden Zusatzverspätungen durch Störungen in der Betriebsdurchführung erfasst, die nicht den Kodierungen VU 10 bis VU 18 zuzuordnen sind. Dieses ist hier nicht gegeben - es sind in den Leitsystemen der BZ Hannover in der genannten Betriebsstelle keine Störungen in der Betriebsdurchführung festzustellen. Die in der Begründung genannten Hinweise stellen keine Störung in der Betriebsdurchführung dar. Zusatzverspätungen werden entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse mit den in der Richtlinie 420.9001A01 und Richtlinie 420.9001A02 vorgegebenen Verspätungskodierungen kodiert. Die Kodierung erfolgt im direkten Bezug auf die ge-*

*störten oder in der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen bei Zügen verursachen. Es erfolgt keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip). Dementsprechend muss der in der genannten Betriebsstelle außerplanmäßige Lokführererholungsaufenthalt / Personalwechsel als personalbedingte Ursache seitens des EVU angesehen werden. Diese Verspätungsursache fällt mit der Antragstellung für den genannten außerplanmäßigen Halt typisierend in die Risikosphäre des EVU und ist unter der Kodierung VU 51 (Antrag EVU) zu erfassen. Dementsprechend ist die Erstkodierung plausibel und nachvollziehbar; eine Änderung ist in den Leitsystemen der BZ Hannover nicht erforderlich. Unter der Kodierung VU 51 werden Zusatzverspätungen, die durch Anträge der EVU an die DB Netz AG bezüglich Änderungen geplanter Fahr- und Aufenthaltszeiten oder für außerplanmäßige Zugbehandlungen entstehen, erfasst. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.“*

Nach Ablehnung des Umkodierungsantrags beantragte die Beschwerdeführerin erneut, die Zusatzverspätung mit VU 19 „Sonstiges Betriebsdurchführung DB Netz“ zu kodieren, und begründete dies mit:

*„Aufgrund der durch die DB Netz verursachten Verspätung war eine Abstellung in HHZ nicht mehr möglich, da die Werkstatt HHAW bereits geschlossen war. Wir übernehmen hierfür keine Maluszahlungen. NEU: Wie bereits beschrieben, haben wir im Bft HHZ einen Absetzhalt eingeplant. An diesem Halt sollte uns ein Werkstattmitarbeiter das Fahrzeug abnehmen. Da die Zugfahrt bis Hannover durch mangelhaften Zustand der Infrastruktur durch die DB Netz AG massiv verspätet war, war der Mitarbeiter im Feierabend. NEU 2: wir akzeptieren die Entscheidung nicht! Es kann nicht dem EVU zugeschrieben werden, wenn wir aufgrund der massiven Verspätung nicht ankommen können. Wir sind vor Plan in Neumünster losgefahren und die ganze Verspätung wurde von der Seite DB Netz verursacht.“*

*Als Alternativlösung wurde das freie Gleis via APN in HH gebucht, welches im System frei und buchbar war, aber mit einem Fahrzeug besetzt war. Diese Verspätungsursache ist bei der DB Netz AG zu suchen. Bitte berücksichtigen Sie dies bei der Umkodierung, bevor wir den Fall anderenfalls an die BNetzA übergeben müssen.“*

Die Beschwerdegegnerin lehnte auch den zweiten Umkodierungsantrag ab. Als Begründung führt sie aus:

*„Die Kodierung erfolgt im direkten Bezug auf die gestörten oder der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen bei Zügen verursachen. Es erfolgt keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip).“*

Mit ihrer Beschwerde vom 13.11.2023 verfolgt die Beschwerdeführerin weiterhin das Ziel, eine Umkodierung herbeizuführen. Mit Schreiben vom 17.11.2023 hat die Beschlusskammer der Beschwerdegegnerin die Beschwerde übersandt und eine Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Bundesnetzagentur hat zudem am selben Tag die Einleitung des Verfahrens auf ihrer Internetseite bekannt und Gelegenheit zu einer Hinzuziehung zum Verfahren gegeben.



Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, dass sie aufgrund der von der Beschwerdegegnerin verursachten Zusatzverspätungen nicht mit einer Negativkodierung belastet werden darf.

Die Beschwerdeführerin beantragt – unter Berücksichtigung der gebotenen Auslegung ihres Vortrags – sinngemäß, die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die

auf VU 51 „Antrag EVU“ kodierte Verspätung in Höhe von 48 Minuten in der Betriebsstelle Hannover Hbf betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 69633 für den VT 02.11.2023 bei der Ermittlung des Anreizentgelts unberücksichtigt zu lassen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin trägt vor, dass die Kodierung korrekt beschieden wurden. Die Verspätung in Hannover Hbf sei gemäß der vorliegenden Fplo aufgrund eines außerplanmäßigen Halts entstanden und wurde somit korrekt mit der VU 51 „Antrag EVU“ kodiert. Die Beschwerdeführerin habe den Halt selbst beantragt. Mit der VU 51 würden Zusatzverspätungen kodiert, die durch Anträge der EVU an die Beschwerdegegnerin bezüglich Änderungen geplanter Fahr- und Aufenthaltszeiten oder für außerplanmäßige Zugbehandlungen entstehen.

Die Kodierung sei im direkten Bezug auf die gestörten oder in der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen bei Zügen verursachen, erfolgt. Es erfolge keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Ausführungen unter II. und die Verfahrensakte verwiesen.

## II. Gründe

Der Beschwerde wird stattgegeben. Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 02.11.2023 betreffend die Zugnummer 69633 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 48 Minuten in der Betriebsstelle Hannover Hbf auf die Verspätungsursache (VU) 92 „Zugfolge“ kodiert wird.

Die Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG.

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

### II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des hiesigen Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 und § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG bei einer Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen, zuständig.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 17.11.2023 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit zur Hinzuziehung hingewiesen. Die Beschlusskammer hat dem Hinzuziehungsantrag der Hinzugezogenen stattgegeben. Weitere Hinzuziehungsanträge wurden nicht gestellt.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. In pflichtgemäßer Ausübung des ihr dadurch eingeräumten Ermessens hat die Beschlusskammer auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. In die Ermessensausübung ist ferner eingegangen, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

### II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Die Rechtsgrundlage für die Entscheidung bildet § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG.

Nach Auslegung des von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgten Begehrens (hierzu unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) erweist sich die Beschwerde als zulässig (hierzu unter II.2.2) und begründet (hierzu unter II.2.3).

### **II.2.1 Ermittlung des Beschwerdebegehrens**

Das Begehren der Beschwerdeführerin ist so zu verstehen, dass sie betreffend die unter der Zugnummer 69633 am 02.11.2023 durchgeführte Zugfahrt die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin begehrt, dass die Zusatzverspätung in der Betriebsstelle Hannover Hbf mit der Kodierung VU 51 „Antrag EVU“ nicht zu ihren Lasten gehen darf.

Das von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgte Begehren ist auslegungsbedürftig, weil die Beschwerdeführerin keine konkreten Anträge gestellt hat. Die Beschwerdeführerin hat vielmehr nach Schilderung des aus ihrer Sicht maßgeblichen Sachverhalts um die „Übernahme zur Regulierung“ gebeten. Zur Formulierung eines konkreten Antrags war die Beschwerdeführerin auch nicht verpflichtet. Das Beschwerdeverfahren hat vielmehr nur eine Anstoßfunktion, die es den Zugangsberechtigten ermöglichen soll, die Regulierungsbehörde mit der Überprüfung eines Verhaltens eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu befassen, um die Wahrung ihrer Rechte bzw. die Beseitigung einer Diskriminierung zu erreichen,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 19 (juris).

Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es maßgeblich auf das Vorbringen der Beschwerdeführerin im Beschlusskammerverfahren an. Wie bei der Auslegung eines konkret formulierten Antrags kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklärenden, sondern darauf an, wie die Erklärung aus Sicht des Empfangenden bei objektiver Betrachtungsweise zu verstehen ist. Dabei tritt der Wortlaut einer Äußerung hinter ihren Sinn und Zweck zurück. Maßgebend ist der geäußerte Wille des Erklärenden, wie er sich aus der Erklärung und sonstigen Umständen für den Empfangenden erkennbar wird. Maßgeblich für den Inhalt eines Antrags ist daher, wie die Behörde ihn unter Berücksichtigung aller erkennbaren Umstände nach Treu und Glauben zu verstehen hat. Dabei muss sich die Auslegung auf das schriftliche Vorbringen in seiner Gesamtheit und das mit ihm erkennbar verfolgte Rechtsschutzziel beziehen. Bei der Ermittlung des wirklichen Willens ist nach anerkannter Auslegungsregel zugunsten der Beschwerdeführerin davon auszugehen, dass sie denjenigen Antrag stellen will, der nach Lage der Sache ihren Belangen entspricht und eingelegt werden muss, um den erkennbar angestrebten Erfolg zu erreichen,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.2001, Az. 8 C 17.01, Rn. 40 (juris).

Ausgehend von diesen Maßstäben ist das Begehren der Beschwerdeführerin dahingehend auszulegen, dass sie betreffend die unter der Zugnummer 69633 am 02.11.2023 durchgeführte Zugfahrt die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin begehrt, dass die Zusatzverspätung in der Betriebsstelle Hannover Hbf mit der Kodierung VU 51 „Antrag EVU“ nicht zu ihren Lasten gehen darf. Sie hat ausführlich geschildert, wie sie den betrieblichen Ablauf am streitgegenständlichen Tag wahrgenommen hat und warum sie die getroffene Kodierungsentscheidung für unzutreffend hält. Des Weiteren hat die Beschwerdeführerin deutlich gemacht, dass sie mit der Ablehnung des Umkodierungsantrags nicht einverstanden ist. An dem im Umkodierungsverfahren verfolgten Ziel einer Kodierung auf VU 19 „Sonstiges Betrieb Netz“ hält die Beschwerdeführerin hingegen nicht fest.

### **II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde**

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig, insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 66 Abs. 4 Nr. 6 § 68 Abs. 3 ERegG.

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihrer Beschwerde auf die Änderung der streitigen Kodierungsentscheidung der Beschwerdegegnerin für den Verkehrstag 02.11.2023 und damit letztlich auf die Pflicht, ein Anreizentgelt leisten zu müssen, ab. Für diese Anliegen ist § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG als Ermächtigungsgrundlage einschlägig.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG, verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen. Zu diesen Maßnahmen gehören gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 6 ERegG die Höhe und die Struktur der Wegeentgelte, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte,

siehe hierzu näher Beschluss vom 29.09.2023, BK10-22-0165\_Z, S. 8 ff.

Mit § 68 Abs. 3 ERegG steht eine taugliche Ermächtigungsgrundlage für Abhilfemaßnahmen zur Verfügung. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft (in der hier relevanten Variante) zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten kann, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen. § 68 Abs. 3 ERegG nimmt also seinerseits Bezug auf die in § 66 Abs. 4 ERegG genannten Maßnahmen. Die „Maßnahme“, die Gegenstand der regulierungsbehördlichen Änderungsvorgabe wäre, wäre mit Blick auf das erste Beschwerdebegehren das aufgrund der Kodierungsentscheidung zu leistende Anreizentgelt, sowie mit Blick auf das zweite Beschwerdebegehren das Anreizentgelt, das die Beschwerdeführerin zu zahlen hätte, wenn die Beschwerdegegnerin das Umkodierungsverfahren weiterhin unverändert handhabt, hilfsweise die Handhabung des Umkodierungsverfahrens selbst. Die Änderung kann mit Wirkung für die Zukunft vorgenommen werden, weil die hier fragliche Entscheidung nicht rückwirkend die Rechtsregelungen umgestalten, sondern vielmehr die Beschwerdegegnerin zum Vollzug der bereits ursprünglich bestehenden Regelungen anhalten soll. Selbst wenn man dies anders sähe, wäre zu berücksichtigen, dass die Beschränkung der regulierungsbehördlichen Befugnisse auf ein Handeln mit Wirkung für die Zukunft mit dem Unionsrecht unvereinbar ist,

vgl. EuGH, Urteil vom 27.10.2022, Rs. C-721/20, DB Station & Service AG ./.  
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Rn. 74 (juris).

Unschädlich ist in diesem Zusammenhang, dass die Beschwerdegegnerin eine eigene Streit-schlichtungsstelle für im Rahmen des Anreizsystems entstehende Konflikte eingerichtet hat. Denn die Einrichtung des Streitbeilegungssystems erfolgt „[...]unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66“, vgl. § 39 Abs. 3 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. g) Satz 1 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG.

Dabei sieht die Beschlusskammer auch keinen Anlass, von einer Verwirkung des Antragsrechts auszugehen. Zwar weist § 39 Abs. 3 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. g) zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG deutlich darauf hin, dass der Gesetzgeber eine zügige Aufarbeitung von Verspätungsfällen vor Augen hatte. Dies ist auch naheliegend, weil bei der Vielzahl von Zugfahrten, die jeden Tag durchgeführt werden, nicht sichergestellt werden kann, dass nach Ablauf längerer Fristen der Sachverhalt noch aufgeklärt werden kann. Jedenfalls dann aber, wenn, wie im vorliegenden Fall, der Zugangsberechtigte einerseits den leichteren Rechtsbehelf der Anwendung des Streitbeilegungsverfahrens gewählt hat und zugleich auch keine längere als

eine der in Anlage 7 Nr. 2 lit. g) zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Zeitdauer entsprechende Zeit zwischen Entscheidung der Streitbeilegungsstelle und Beschwerde bei der Regulierungsstelle verstrichen ist, kommt eine Verwirkung des Beschwerderechts nicht in Betracht. Es fehlt sowohl am Zeitpunkt der Verwirkung als auch an besonderen Umständen, die eine spätere Geltendmachung als Verstoß gegen Treu und Glaube erscheinen lassen.

### II.2.3 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist begründet.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer sind vorliegend gegeben (hierzu unter II.2.3.1). Auf Rechtsfolgenseite ergeht die Entscheidung in ordnungsgemäßer Ausübung des der Beschlusskammer durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumten Ermessens (hierzu unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

#### II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Handeln nach § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG sind vorliegend gegeben.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG, also gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 6 ERegG auch zur Änderung der Höhe und Struktur der Weegeentgelte verpflichten, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen.

Mit Blick auf den vorliegenden Streitgegenstand zu prüfen ist maßgeblich ein Verstoß gegen § 23 Abs. 2 Satz 1 Hs. 2 ERegG. Danach hat ein Betreiber der Schienenwege zu gewährleisten, dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den SNB vorgesehenen Regelungen entsprechen.

Innerhalb der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vorliegend die Regelungen der als Anlage 5.7.2.1 zu den NBN 2023 geführten Ril 420.9001 betreffend die Kodierung von Verspätungsursachen relevant. Denn: Die NBN 2023 im Allgemeinen und die Richtlinie 420.9001 im Speziellen stellen Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Sinne von § 19 Abs. 1 ERegG dar. SNB sind gemäß § 1 Abs. 18 ERegG eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Kapazität in Eisenbahnanlagen benötigt werden,

vgl. VG Köln, Urteil vom 17.05.2022, Az. 18 K 5867/21, Rn. 33 f. (juris).

Hinsichtlich des Beschwerdeantrags konzentriert sich die zu beantwortende Rechtsfrage darauf, ob die in VU 51 vorausgesetzte Kausalität zwischen dem Antrag des EVU und der Zusatzverspätung auch dann vorliegt, wenn der Antrag allein eine Reaktion auf Zusatzverspätungen darstellt, die dem EVU nicht zuzuordnen sind.

Bei richtigem Verständnis sind in dieser Konstellation die Voraussetzungen der Verspätungskodierung 51 letztlich nicht gegeben.

Die Verspätungskodierung 51 – Antrag EVU – stellt eine Untergruppe der Verspätungen der Kategorie „Verkehrliche Durchführung“ von Zügen dar. In den spezifizierenden Ausführungen des Leitfadens für die Zuordnung von Verspätungskodierungen (Richtlinie 420.9001A02) findet sich die Anmerkung, dass die Kodierung für Zusatzverspätungen durch Anträge der EVU

an die Beschwerdegegnerin bezüglich Änderungen geplanter Fahr- und Aufenthaltszeiten oder für außerplanmäßige Zugbehandlungen entstehen, zu verwenden ist. Feinkodierungsoptionen sind u.a. „Außerplanmäßige Zugbehandlung unterwegs“ und „Sonstiges – Antrag EVU“.

Die Regelung definiert nicht ausdrücklich, welche Anforderungen an den Kausalzusammenhang zwischen dem Antrag des EVU und der Zusatzverspätung zu stellen sind. Die damit erforderliche Auslegung der Regelung erfolgt anhand der gängigen zivilrechtlichen Auslegungsmethoden, da die NBN in Gänze als Allgemeine Geschäftsbedingungen einzuordnen sind,

vgl. BVerwG, Urteil vom 29.09.2011, Az. 6 C 17.10, Rn. 28 (juris),

und als solche der Auslegung nach den gängigen zivilrechtlichen Auslegungsmethoden zugänglich sind,

vgl. OVG NRW, Urteil vom 17.11.2020, Az. 13 A 1319/19, Rn. 105 (juris).

Dem Grunde nach ist damit bei der Auslegung der wirkliche Wille der Parteien zu erforschen (§ 133 Bürgerliches Gesetzbuch – BGB) und den Erfordernissen von Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu folgen (§§ 157, 242 BGB). Zweifel bei der Auslegung Allgemeiner Geschäftsbedingungen gehen zu Lasten des Verwenders (§ 305c Abs. 2 BGB).

Im Rahmen der Auslegung sind insbesondere drei Aspekte maßgeblich. Zum einen ist auf das gesetzliche Leitbild zurückzugreifen. Zum zweiten ist der Regelungskontext in Blick zu nehmen. Drittens gehen Auslegungszweifel zu Lasten der Beschwerdegegnerin. Alle drei Aspekte führen dazu, dass die für die Anwendung von VU 51 – Antrag EVU – maßgebliche Verantwortung so auszulegen ist, dass das EVU eine Verantwortung für bei außerplanmäßigen Halten auftretende Zusatzverspätungen in der Weise tragen muss, dass sich die Zusatzverspätung aus einer Verzögerung ergibt, die das EVU willentlich beeinflussen kann.

Diese enge Auslegung hinsichtlich des Kausalzusammenhangs zwischen Antrag und Zusatzverspätung ergibt sich zunächst aus dem gesetzlichen Leitbild. Nach dem Leitbild von § 39 Abs. 3 i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. c) Ziffer 5 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG muss es sich bei entsprechend kategorisierten Verspätungen um dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen handeln. Die maßgebliche Unterkategorie wären Ursachen bei Anträgen des Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Ursachen grenzen sich ab zur Kategorie „Sekundäre Ursachen, die weder dem Betreiber von Eisenbahnanlagen noch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreiben sind“ (Anlage 7 Nr. 2 lit. c) Ziffer 7 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG). Es ist also eine Abgrenzung zwischen einer kommerziellen Primärstörung und einer Sekundärstörung vorgesehen. Dabei stellen sich Primärstörungen als (neue) Störungen im Betriebsablauf dar. Sekundärkodierungen werden für Zusatzverspätungen angewendet, die Folgen von Störungen im Primärursachenbereich sind. Ursachen, die auf vorgelagerten Primärstörungen basieren, stellen keine kommerziellen Ursachen dar.

Auch der Regelungskontext spricht im Ergebnis dafür, dass bei einer Anwendung von VU 51 – Antrag EVU – das EVU eine Verantwortung für außerplanmäßig auftretende Zusatzverspätungen tragen muss, dabei aber nicht für fortwirkende vorherige Primärstörungen haften soll. Mit Blick auf den Regelungskontext ist zunächst in den Blick zu nehmen, dass die Beschwerdegegnerin in Umsetzung von § 39 Abs. 3 i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. c) Satz 1 ERegG zu § 36 Abs. 2 und 39 ERegG wohl alle Verspätungen einer Verspätungsursache zuordnen

will (vgl. z. B. Abschnitt 3 Abs. 8 der Ril 420.9001). Hieraus dürfte auch der Vortrag der Beschwerdegegnerin resultieren, der primär darauf abstellt, dass andere Verspätungsursachen – wie beispielsweise VU 19 – nicht einschlägig wären.

Für die Verspätung in Hannover Hbf ist eine Kodierung auf VU 51 zu Unrecht erfolgt. In der Betriebsstelle Hannover Hbf ist keine Zusatzverspätung entstanden, die der Primärverspätungsursache VU 51 „Antrag EVU“ zugeordnet werden könnte. Die Beschwerdeführerin trägt keine (isolierte) Verantwortung für den außerplanmäßigen Halt. Die zusätzliche Verspätung ist auf VU 92 „Zugfolge – betroffener Zug war verspätet“, Feinkodierung „sonstiges – Zugfolge“ zu kodieren. Einer Kodierung auf VU 92 könnte zwar entgegenstehen, dass die zusätzliche Verspätung nicht unmittelbar durch eine Streckenbelegung (so der Normtext von Anlage 7 Nr. 2c) Ziffer 9.2) ausgelöst wurde. „Belegt“ im Sinne von „nicht befahrbar“ ist im vorliegenden Fall das nicht zur Strecke zugehörige Abstellgleis der Werkstatt in Hannover-Hainholz. Es liegt also keine Streckenbelegung vor, aber eine vergleichbare Störung, die sich auf die Zugtrasse auswirkt, weil der Abstellvorgang inmitten einer Trasse eingeplant wurde. Es konnte also eine bei Planung der Zugtrasse zugrunde liegende betriebliche Handlung aufgrund der Verspätung nicht realisiert werden. Die Nichterreichbarkeit der Werkstatt ist (erst) durch das Störungsgeschehen aufgetreten. Für die aus dieser ursprünglichen Störung resultierende zusätzliche Verspätung aufgrund der Nichterreichbarkeit des Abstellgleises ist die Beschwerdeführerin nicht verantwortlich. Vielmehr hat die Beschwerdeführerin durch den zusätzlichen Halt zur Abstellung der Lokomotive versucht, den Betrieb sachgerecht aufrecht zu halten. Die Kodierung auf VU 92 ist somit sachdienlich.

### **II.2.3.2 Ermessen**

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 02.11.2023 betreffend die Zugnummer 69633 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 48 Minuten in der Betriebsstelle Hannover Hbf auf die Verspätungsursache (VU) 92 „Zugfolge“ kodiert wird.

Diese Entscheidung ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung.

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

§ 68 Abs. 3 ERegG räumt der Regulierungsbehörde zunächst grundsätzlich ein Aufgreifermessen ein. Im Falle einer Beschwerde entfällt dieses jedoch, vielmehr ist die die Regulierungsbehörde dann zur Überprüfung verpflichtet,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 15 (juris);  
VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 20 (juris).

In einem zweiten Schritt räumt die Vorschrift des § 68 Abs. 3 ERegG der Regulierungsbehörde sodann ein Entschließungsermessen im Hinblick darauf ein, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen zu einer Änderung der überprüften Maßnahme verpflichtet bzw. ob diese für ungültig erklärt werden soll,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 11 ff. (juris), wobei zum Zeitpunkt der Entscheidung § 68 Abs. 3 ERegG noch auf „Regelungen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG“ Bezug nahm.

Drittens steht der Behörde, sofern sie sich zum Erlass eines Verwaltungsaktes entschlossen hat, ein Auswahlermessen bezüglich der konkreten Maßnahme zu.

Die Beschlusskammer übt das ihr zustehende Entschließungsermessen dahingehend aus, dass Maßnahmen nur ergriffen werden, soweit sie die begehrte Umkodierung betreffen. Beim Entschließungsermessen geht es um das Ob des Handelns. Die Behörde kann nach ihrem Ermessen entscheiden, ob sie überhaupt handeln will,

*Heßhaus*, in: BeckOK VwVfG, Bader/Ronellenfitsch, 58. Edition, Stand 01.01.2023, § 22 VwVfG Rn. 3.

Die Beschlusskammer berücksichtigt bei ihrer Ermessensentscheidung, dass ein legitimes Interesse für Abhilfemaßnahmen gegeben ist. Zwar würde der wirtschaftliche Wert des Streitgegenstandes für sich genommen die Entscheidung über ein Ergreifen hoheitlicher Abhilfemaßnahmen möglicherweise nicht zwingend tragen und rechtfertigen können. Die Bedeutung des wirtschaftlichen Wertes kann aber letztlich dahinstehen, weil die Entscheidung insofern über den Einzelfall hinausweist, als sie den Umgang mit außerplanmäßigen Halten im Anreizsystem betrifft.

Das Auswahlermessen wird dahingehend ausgeübt, dass die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 02.11.2023 betreffend die Zugnummer 69633 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 48 Minuten in der Betriebsstelle Hannover Hbf auf die Verspätungsursache (VU) 92 „Zugfolge“ kodiert wird.. Diese Maßnahmenauswahl ist ebenfalls ermessensgerecht.

§ 68 Abs. 3 ERegG soll der Regulierungsbehörde ein „flexibles Handeln“ ermöglichen. Sie soll insbesondere befähigt werden, ein eisenbahnregulierungsrechtswidriges Verhalten unabhängig von der Frage einer gegenwärtigen Zugangsrechtsverletzung sofort oder mit Wirkung für die Zukunft zu untersagen,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 6 ff. (juris).

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen.

§ 68 Abs. 3 ERegG lässt sich keine Präferenz des Gesetzgebers für eine der beiden Möglichkeiten erkennen. Die Bundesnetzagentur kann daher frei darüber entscheiden, welche Möglichkeit sie wählt,

vgl. *Kühling/Rummel*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 68 ERegG Rn. 38 und Rn. 43.

Vorliegend hat sich die Beschlusskammer für eine Vorgabe zur Änderung von bereits getroffenen Entscheidungen / Maßnahmen verpflichtet.



Die Bundesnetzagentur verfolgt mit der Entscheidung einen legitimen Zweck. Zweck der in §§ 68 Abs. 3 ERegG ausgesprochenen gesetzlichen Ermächtigung ist es, dass die Bundesnetzagentur den Betreiber der Schienenwege zur Anpassung von Maßnahmen und Entscheidungen verpflichten kann, wenn diese nicht mit den rechtlichen Vorgaben in Einklang stehen. Die SNB bilden die Grundlage einer Zugangsvereinbarung. Sie dienen der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG. Auf der Grundlage der SNB können die Zugangsberechtigten ihre Nutzungsansprüche gegenüber den Infrastrukturbetreibern durchsetzen. Es besteht in diesem Zusammenhang Anlass, die Maßnahmen bzw. Entscheidungen der Beschwerdegegnerin zu ändern. Denn vorliegend erfüllt die Beschwerdegegnerin die Vorgaben ihrer Nutzungsbedingungen nicht, sodass deren Funktion nicht erfüllt wird. Durch die Verpflichtung zur Änderung ihres Verhaltens können die Nutzungsbedingungen ihrer Funktion wieder gerecht werden. Die Entscheidung trägt dem in § 3 Satz 1 Nr. 2 ERegG genannten Ziel der Regulierung Rechnung. Die Einhaltung der Nutzungsbedingungen führt dazu, dass den Zugangsberechtigten ein faires und transparentes Streitbeilegungsverfahren gewährt wird. Hierdurch werden ihre Interessen auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gewahrt.

Die im Tenor ausgesprochene Verpflichtung ist geeignet, den derzeitigen Verstoß gegen die Regelungen des ERegG abzustellen, da die Beschwerdegegnerin ihr fehlerhaftes Verhalten korrigieren muss. Hierdurch wird der Verstoß gegen § 23 Abs. 2 Satz 1 Hs. 2 ERegG beseitigt.

Die ausgesprochene Verpflichtung ist zudem erforderlich. Mildere Mittel mit gleicher Schutzwirkung für das dargelegte Ziel sind nicht ersichtlich. Dabei hat die Beschlusskammer auch erwogen, die Beschwerdegegnerin unter „Aufhebung“ der getroffenen Kodierungsentscheidung zur Neuentscheidung zu verpflichten. Ein solcher Ausspruch könnte regelmäßig nahe liegen, wenn der Sachverhalt noch weiterer Ermittlungen bedarf. Wenn aber, wie vorliegend, der Sachverhalt schon erschöpfend ausermittelt ist, führt die Verpflichtung zur Neuentscheidung lediglich zu unnötigen zusätzlichen Verfahrensschritten und ist inhaltlich nicht „milder“ als die unmittelbare Verpflichtung zur konkreten Änderung.

Die ausgesprochene Verpflichtung ist schließlich auch verhältnismäßig bzw. angemessen im engeren Sinne. Bei Abwägung der Interessen der Beschwerdegegnerin sowie der Interessen der Beschwerdeführerin und der Zugangsberechtigten sind die jeweiligen Vor- und Nachteile zu betrachten.

Die Beschwerdeführerin und die Zugangsberechtigten haben ein Interesse daran, keine Zahlung leisten zu müssen, die sie nicht verantwortlich verursacht haben. Auch mit Blick auf die Ziele des Anreizsystems, Störungen zu vermeiden, ist die korrekte Allokation von Zahlungen von großer Bedeutung. Insofern ist es letztlich auch das System der leistungsabhängigen Entgeltregelungen selbst, das vorliegend schutzwürdig ist. Denn es unterstützt ein leistungsfähiges und zuverlässiges Eisenbahnsystem. Die Interessen der Zugangsberechtigten korrespondieren daher auch mit dem öffentlichen Interesse sowie den Zielen des Gesetzes, dass ein unparteiisches Streitbeilegungsverfahren zu gewährleisten ist.

Hinsichtlich der Interessen der Beschwerdegegnerin kann allenfalls festgestellt werden, dass bezogen auf den hier streitgegenständlichen Fall kein schützenswertes Interesse erkennbar ist, den Fall zu Lasten der Zugangsberechtigten im Anreizsystem abzurechnen.

Bei der Abwägung zwischen den Belangen der Zugangsberechtigten und der Beschwerdegegnerin ist für den streitgegenständlichen Fall den Belangen der Zugangsberechtigten Vorrang einzuräumen. Dafür sprechen die gesetzlich verankerten Rechte hinsichtlich der Streitbeilegung sowie das in § 3 Satz 1 Nr. 2 ERegG definierte Ziel der Regulierung.

#### **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

Kirchhartz

Krick