



BK10-24-0158_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der zl-traktion GmbH, Favoritestraße 36, 76532 Baden-Baden,
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 04.06.2024 zur beabsichtigten Ablehnung von Trassenanmeldungen durch die Be-
schwerdegegnerin,

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 Dr. Hendrik Leupold

am 21.06.2024

beschlossen:

1. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.
2. Die Beschlusskammer verzichtet für die von der Beschwerdegegnerin aufgrund von Abschnitt 4.2.1.1 der Infrastrukturnutzungsbedingungen 2025 beabsichtigte Ablehnung der unter den Zugnummern 95139, 95090, 92716, 91914, 83266, 68781 zum Netzfahrplan 2024/2025 angemeldeten Zugtrassen der Beschwerdegegnerin auf Unterrichtungen gemäß § 72 Nr. 1 ERegG.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	11
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	11
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	11
II.2.1 Ermittlung des Beschwerdebegehrens	11
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	12
II.2.3 Begründetheit der Beschwerde	14
II.2.3.1 Vorgaben für den Umgang mit unplausiblen Trassenanmeldungen.....	14
II.2.3.2 Voraussetzungen der Rechtsgrundlage.....	15
II.2.3.2.1 Fehlende Plausibilität.....	15
II.2.3.2.2 Rechtmäßige, vergebliche Aufforderung zur Plausibilisierung.....	17
II.2.3.2.2.1 Richtiger Ansprechpartner	17
II.2.3.2.2.2 Ordnungsgemäße Zustellung	18
II.2.3.2.2.3 Verstreichenlassen der Frist durch die Beschwerdeführerin	19
II.2.3.2.3 Kein Anspruch auf Gleichbehandlung	19
II.2.3.2.4 Kein Anspruch auf Teilzuweisung	20
II.2.4 Unterrichtungsverzicht.....	21
Gebührenhinweis	22
Rechtsbehelfsbelehrung.....	22

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das insbesondere im Schienengüterverkehr tätig ist und die Zuweisung von Trassen auf der sog. Hunsrückquerbahn zum Netzfahrplan 2025 begehrt.

Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland. Hierzu gehört auch ein Teil der Hunsrückquerbahn.

Bei der Hunsrückquerbahn handelt es sich um die im Hunsrück gelegene Eisenbahnstrecke mit der Nr. 3021, die ursprünglich von Langenlonsheim über Stromberg, Ellern, Simmern, Büchenbeuren und Morbach nach Hermeskeil führte. In den letzten Jahren kam es immer wieder zu Problemen in Bezug auf Instandhaltung und -setzung. Die Beschwerdegegnerin hatte die Strecke aufgrund von Mängeln im Jahr 2003 gesperrt, wurde aber durch das Eisenbahnbundesamt dazu verpflichtet, den Betrieb wiederaufzunehmen. Im hiergegen gerichteten Klageverfahren der Beschwerdegegnerin bestätigte abschließend das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) mit Urteil vom 25.10.2007, Az. 3 C 51/06, die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ihre Strecken in einem betriebssicheren Zustand für den Eisenbahnverkehr vorzuhalten und nicht betriebssichere Strecken wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen.

Im Anschluss an diese Entscheidung genehmigte das Eisenbahnbundesamt die Herabsetzung der Kapazität der Strecke, so dass diese nur noch mit geringer Sollgeschwindigkeit befahren werden kann. Der Streckenabschnitt Büchenbeuren – Morbach wurde im Jahr 2014 stillgelegt, so dass die Hunsrückquerbahn (lediglich) auf der Strecke Langenlonsheim – Büchenbeuren von der Beschwerdegegnerin betrieben wird.

Im Jahr 2021 ordnete das Eisenbahnbundesamt erneut an, die Befahrbarkeit der Strecke wiederherzustellen. Das Verwaltungsgericht (VG) Koblenz bestätigte die Entscheidung mit Urteil vom 25.10.2022, Az. 1 K 36/22.KO. Die Sanierungsarbeiten dauern aktuell noch an.

Nach Abschnitt 3.2.1.1 lit. a) der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2025 der Beschwerdegegnerin wird für den Abschluss eines Einzelnutzungsvertrages (ENV) oder eines Einzelnutzungsvertrages für Serviceeinrichtungen (ENV-SE) durch die Beschwerdegegnerin nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der INB vorausgesetzt, dass der Zugangsberechtigte (ZB) folgenden Pflichten nachgekommen ist:

„a) Die ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 1 und § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG müssen einen Grundsatz-INV für Leistungen innerhalb der Netzfahrplanperiode 2025 gemäß des entsprechenden Musters der Anlage 3.2.1.1 mit der DB InfraGO AG spätestens

- bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan bis zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf gemäß Ziffer 4.2.1.3*
- [...]*

abgeschlossen haben.“

Aus Abschnitt 4.2.1.3 der INB 2025 ergibt sich eine Frist für den vorläufigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 01.07.2024.

Die Beschwerdeführerin schloss mit der Beschwerdegegnerin für das Jahr 2024 einen Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag (G-INV) ab.. Im G-INV 2024 sind u.a. folgende Regelungen enthalten:

§ 2 Gegenstand des Vertrages

Der ZB stellt auf Basis dieses Grundsatz-INV Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bzw. Nutzung von Serviceeinrichtungen oder Personenbahnhöfen für sich selbst oder ein einbezogenes EVU.

§ 7 Ansprechpartner und Kommunikation

(1) Die Parteien benennen für die Vertragsdurchführung bzw. den Vertrieb, Personen oder Stellen als Ansprechpartner, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit Entscheidungen im Namen DB InfraGO bzw. des ZB zu treffen. Die Ansprechpartner sind in Anlage 2 dieses Grundsatz-INV aufgeführt. Jede Partei ist für sich ohne Zustimmung der anderen Partei berechtigt, schriftlich neue Personen oder Stellen zu benennen, die die Ansprechpartner in Anlage 2 ersetzen.

[...]

(3) Sollte der ZB keine andere E-Mail-Adresse für den Empfang von Rechnungen (Ziffer 5.9.1 a) der NBN) angeben, ist die DB InfraGO berechtigt, für diesen Zweck die unter Anlage 2a) genannte(n) E-Mailadresse(n) zu verwenden.

§ 8 Laufzeit und Kündigung

(1) Der Grundsatz-INV hat eine feste Laufzeit. Er tritt mit Unterzeichnung in Kraft und endet am 14. Dezember 2024. Für Leistungen zum Netzfahrplan 2025 ist ein neuer Grundsatz-INV abzuschließen. [...]

[...]

Als Ansprechpartner für „Vertragsdurchführung bzw. für Vertrieb“ gab die Beschwerdeführerin sowohl im G-INV 2024 (als auch im G-INV 2025) in der jeweiligen Anlage 2a) [REDACTED] mit der Mobilnummer [REDACTED] und der E-Mail-Adresse [REDACTED]@zltraktion.de an.

Mit E-Mail vom 21.02.2024 schrieb ein Mitarbeiter der Beschwerdegegnerin an die Beschwerdeführerin unter dem Betreff „AW: Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag für die Netzfahrplanperiode 2024“ u.a.:

„Gerne möchte ich weitere parallele interne Prozesse starten, damit Ihren Bestellungen zum Netzfahrplan 2025 nichts im Wege steht und wir keine weitere Zeit verlieren.

1. Ansprechpartner: Ich übersende Ihnen eine Kommunikationsmatrix, in welcher ich Sie bitte relevante Namen und E-Mail-Adressen zu hinterlegen. Damit möchte ich sicherstellen, dass wichtige Informationen unsererseits auch die richtigen Stellen bei Ihnen erreichen. Falls manche Zeilen bei Ihnen keine Anwendung finden, dann einfach leer lassen.

[...]“

Daraufhin übersandte die Beschwerdeführerin der Beschwerdegegnerin mit E-Mail vom 28.02.2024 eine Kommunikationsmatrix mit dem Dateinamen „Kopie von 2024_Kommunikationsmatrix.xlsx“, die als Ansprechpartner für „Vertragsdurchführung bzw. für Vertrieb“ dieselben Angaben wie in der Anlage 2a) zum GIN-V 2024 enthielt. Die E-Mail-Adresse [REDACTED]@zl-traktion.de“ wurde hingegen für die Bereiche „Bau- und Informationsdialog regional“, „Bau- und Informationsdialog zentral“ und „ZvF (Zusammenstellung vertrieblicher Folgen, Baufahrplan)“ vermerkt.

Am 02.04.2024 bestellte die Beschwerdeführerin u.a. Trassen von Bingen (FBGK) über Langenlonsheim (SLN), Stromberg (SST), Ellern (SELN), Simmern (SSIM), Kirchberg (SKIR) und Büchenbeuren (SBBN) nach Morbach (SMO) auf der Hunsrückquerbahn für den Verkehrszeitraum 01.02.2025 - 13.12.2025. In dem Feld „Kunde, Bevollmächtigter laut ABN“ vermerkte sie „zl-traktion GmbH [REDACTED]“ sowie die Telefonnummer [REDACTED] und die E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“. Außerdem merkte sie in dem Feld „weitere Kundenwünsche“ jeweils an:

bzgl. der Zugnummer [REDACTED]
[REDACTED]

bzgl. der Zugnummer [REDACTED]
[REDACTED]

bzgl. der Zugnummer [REDACTED]
[REDACTED]

bzgl. der Zugnummer [REDACTED]
[REDACTED]

bzgl. der Zugnummer [REDACTED]
[REDACTED]

Am 03.04.2024 unterzeichnete die Beschwerdeführerin den G-INV 2025. Der G-INV 2025 regelt im Wesentlichen inhaltsgleich den Ansprechpartner und die Kommunikation in § 6 und die Laufzeit und die Kündigung in § 7. Nach § 7 Abs. 1 Satz 2 G-INV 2025 tritt der G-INV mit Unterzeichnung in Kraft und endet am 13.12.2025.

In Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 ist folgende Regelung zur Zurückweisung von Trassenanmeldungen enthalten:

„Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch die DB InfraGO AG zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb von drei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die

innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erfolgt eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. [...]“

Die Beschwerdegegnerin bewertete die Trassenanmeldungen aufgrund der Stilllegung des Streckenabschnitts Büchenbeuren – Morbach als nicht plausibel. Sie kontaktierte die Beschwerdeführerin mit E-Mails vom 16.04.2024 (unter Fristsetzung bis zum 19.04.2024) und 23.04.2024 (unter Fristsetzung bis zum 24.04.2024) unter der E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zltraktion.de“ und forderte sie auf, ihre Trassenanmeldungen zu plausibilisieren, indem sie die Streckenstilllegung berücksichtige. Mit E-Mail vom 02.05.2024 bot die Beschwerdegegnerin der Beschwerdeführerin nochmals an, die Anpassungen an den Trassenanmeldungen für die Beschwerdeführerin unter Berücksichtigung der Streckenstilllegungen entsprechend räumlich vorzunehmen. Sie wies darauf hin, dass dies zur Folge hätte, dass die Trassenanmeldungen nur teilweise zurückgewiesen würden. Dabei setzte sie eine Frist bis zum 03.05.2024 und wies für den Fall, dass die Beschwerdeführerin dies nicht wünsche oder auf diese E-Mail nicht reagiere, darauf hin, dass die Trassenanmeldungen gesamthaft zurückgewiesen würden und die Bundesnetzagentur über die beabsichtigte Ablehnung unterrichtet werde.

Die Beschwerdeführerin antwortete auf keine der E-Mails fristgemäß. Am 13.05.2024 teilte die Beschwerdeführerin der Beschwerdegegnerin mit, die E-Mails der Beschwerdegegnerin seien an diesem Tag

„aus dem Anti-Phishing-System bei Microsoft gezogen“

worden. Dies sei hinsichtlich des Umstands zu berücksichtigen, dass die erbetene Rückmeldung erst jetzt erfolge. Inhaltlich sei bei den Trassenanmeldungen zu berücksichtigen, dass dort vermerkt sei, dass die Züge aus fremder Infrastruktur auf die Infrastruktur der Beschwerdegegnerin übergingen. Die Anmeldungen dürften zudem auf den von der Beschwerdegegnerin betriebenen Teil der von der Trassenanmeldung betroffenen Infrastruktur eingekürzt werden.

Die Beschwerdegegnerin lehnte die Rückmeldung als verfristet ab und wies darauf hin, dass sie die Trassenanmeldung gesamthaft zurückweisen und die Bundesnetzagentur über die beabsichtigte Ablehnung unterrichten werde.

Mit E-Mail vom 22.05.2024 wandte sich die Beschwerdeführerin erstmals und mit der Bitte um Aufklärung des Sachverhalts an die Bundesnetzagentur.

Die Bundesnetzagentur leitete unter dem Geschäftszeichen 10.030-F-24-997 ein Vorermittlungsverfahren ein. Im Rahmen dieses Verfahrens gab die Beschwerdegegnerin eine Stellungnahme ab.

Mit E-Mail vom 04.06.2024 wandte sich die Beschwerdeführerin erneut an die Bundesnetzagentur. Damit verfolgte sie weiterhin das Ziel, den Sachverhalt aufzuklären. Zusätzlich beehrte sie eine Entscheidung dazu, ob ihre Trassenanmeldungen bei der Erstellung des Netzfahrplans zu berücksichtigen sind.

Nach Eingang der Eingaben hat die Beschlusskammer das vorliegende Verfahren unter Beziehung der Unterlagen aus dem Vorverfahren mit dem Geschäftszeichen 10.030-F-24-997 eröffnet und die Einleitung am 06.06.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei zugleich auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, die Trassenanmeldung sei nicht unplausibel, da alle Angaben korrekt seien, inklusive der Angabe, dass die stillgelegte Strecke bis zur Verkehrsaufnahme durch [REDACTED] in Betrieb gehen werde. Für den Fall, dass diese Angabe falsch sei, liege das Risiko bei dem jeweiligen EVU, das die Angabe gemacht habe, also bei der Beschwerdeführerin, und dieses müsse die Stornierungskosten auf der bestellten Trasse tragen. Es sei der Frage nachzugehen, ob die Beschwerdegegnerin nicht jedenfalls verpflichtet wäre, ein Trassenangebot für den ihre Infrastruktur betreffenden Teil der Schienenwege anzugeben, wenn diesbezüglich alle Angaben plausibel wären.

Die Beschwerdeführerin sei nie auf dem korrekten Weg über die richtige E-Mail-Adresse angeschrieben worden, und somit seien bislang (E-Mail vom 22.05.2024) keine rechtlich berücksichtigungsfähigen Schreiben bei ihr eingegangen.

Die Mailadresse und die Telefonnummer im Trassenportal (TPN) würden bei der Beschwerdegegnerin mittels „Leporello“ an alle ausstehenden Dienststellen der Beschwerdegegnerin gesandt. In der Vergangenheit sei es dadurch vorgekommen, dass die Sachbearbeiter der Fahrplanbestellung mitten in der Nacht aus dem Bett geklingelt worden seien und Nachfragen von Mitarbeitern der Stellwerke erfolgt seien. Um zu vermeiden, dass es bei der vertraglich verantwortlichen Stelle im Netzfahrplan 2025 immer wieder zu Nachfragen komme, seien EVU gezwungen, hier die E-Mail-Adressen und Telefonnummern zu hinterlegen, die durchaus auch nachts angerufen werden könnten.

Außerdem habe die Beschwerdegegnerin einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine vierwöchige Plausibilisierungsfrist eingeräumt. Im Sinne der Gleichbehandlung aller ZB müsse bei der Plausibilisierung entweder für alle EVU eine Frist von vier Wochen eingeräumt werden, oder das fehlerhafte Verhalten einzelner Mitarbeiter der Beschwerdegegnerin hätte im Sinne der Gleichbehandlung aller ZB korrigiert werden müssen.

In diesem Verhalten der Beschwerdegegnerin sei zu erkennen, dass diese sich ihre Regelwerke und Gesetze zurechtlege, wie sie es am besten gebrauchen könne. Diesem vertragswidrigen und willkürlichen Verhalten müsse Einhalt geboten werden.

Die Beschwerdeführerin ist ferner der Auffassung, es sei grundsätzlich geklärt, dass der Infrastrukturbetreiber, der eine vorhandene und zu betreibende Infrastruktur vorhalte, eine Trasse vollständig zu bearbeiten habe, die auf eine benachbarte Infrastruktur bzw. noch stillgelegte, aber im Reaktivierungsprozess befindliche Infrastruktur übergehe. Das Risiko obliege dem bestellenden EVU und nicht dem benachbarten Infrastrukturbetreiber.

Weiter verstehe sie die Trassenanmeldungen als Anzeige nach § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) mit Aufforderung um Berücksichtigung, so dass mit der Trassenanmeldung auch ein anschließendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen bekannt sei.

Im Übrigen müsse die Beschwerdegegnerin für Anmeldungen zum Netzfahrplan 2025 entsprechende Angebote machen und Verträge eingehen, da sie die Strecke nur bis zum 14.12.2024 gesperrt habe. Die Betriebspflicht für den betriebenen Streckenabschnitt erlösche nicht durch Bauarbeiten zur Instandsetzung einer Strecke.

Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, ihre Trassenanmeldungen zu berücksichtigen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerde abzulehnen.

Die Beschwerdegegnerin ist der Ansicht, durch die Verwendung der E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“ im Rahmen der Trassenanmeldung habe die Beschwerdeführerin selbst die gegenseitige Geschäftskommunikation über diese E-Mail-Adresse eröffnet. Insofern verweise sie entsprechend auch auf Ziffer 3.2.1.1 lit. c) der INB 2025, wonach mit der Anmeldung geeignete Ansprechpartner insbesondere für Fälle fehlender oder nicht plausibler Angaben i. S. d. Ziffer 4.2.1.1 (bzw. 4.2.2.2) der INB 2025 oder für die Durchführung des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7 der INB 2025 zu benennen seien.

Die Beschwerdeführerin habe mit der Anmeldung der Trassen die E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“ verwendet, womit sie der Beschwerdegegnerin konkludent mitgeteilt habe, dass das Verfahren der Trassenanmeldung über diesen Kommunikationsweg erfolgen könne. Denn nur wenn die Angaben bei der Anmeldung diesen Erklärungsinhalt hätten, könne sie überhaupt davon ausgehen, dass eine Anmeldung der Beschwerdeführerin vorliege. Die Beschwerdeführerin selbst habe mit ihrer Anmeldung über diese E-Mail-Adresse den Kommunikationsweg darüber eröffnet. Sie müsse sich daher daran festhalten lassen, über diesen Kommunikationsweg auch kontaktiert zu werden. Sollte dagegen dem Vortrag der Beschwerdeführerin gefolgt werden, läge bereits keine korrekte Trassenanmeldung vor.

Sofern die Beschwerdeführerin diese E-Mail-Adresse nach ihrem eigenen Vortrag nicht aktiv überwacht habe, stelle dies ein bei ihr vorliegendes Organisationsverschulden dar. Dass die E-Mails der Beschwerdegegnerin im Spam-Ordner gelandet sein sollen, ändere hieran auch nichts. Eine E-Mail gelte selbst dann als zugestellt, wenn diese in einem Spam-Ordner lande.

Die gegenständlichen Trassenanmeldungen seien aufgrund der Streckenstilllegung nicht plausibel gewesen. Da keine fristgerechte Rückmeldung erfolgt sei, seien die Ausführungen der Beschwerdeführerin vom 13.05.2024 nicht mehr zu berücksichtigen gewesen.

Hinsichtlich der von der Beschwerdeführerin gerügten Ungleichbehandlung bei der Plausibilisierungsfrist führt sie aus, im Rahmen eines Plausibilisierungsschreiben bei einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sei ein Tippfehler aufgetreten. Anstelle einer Fristsetzung zum 15.05.2024 sei die Frist versehentlich auf den 23.05.2025 (Anm.: gemeint ist vermutlich der 23.05.2024) gelegt worden. Der Fehler habe darin bestanden, dass bei der Fristsetzung die maßgebliche Kalenderwoche verwechselt worden sei. Die Beschwerdegegnerin habe den ZB unverzüglich nach Feststellung des Fehlers informiert. Der ZB habe nach der Information noch vor Ablauf des fehlerhaft gesetzten Datums bereits am 21.05.2024 geantwortet. Dieser Fehler habe dem betroffenen ZB nicht zu Last gelegt werden können. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass nach der ersten Aufforderung ohnehin noch die Nachforderung erfolgt wäre. Dieser unterlaufene Fehler sei misslich, sei jedoch mitgeteilt worden, und zudem sei eine Sensibilisierung zum genauen Setzen der Fristen erfolgt. Insofern lasse sich hieraus jedenfalls kein Anspruch ableiten, entgegen den in Ziffer 4.2.1.1 der INB 2025 festgelegten Fristen längere Fristen zu gewähren.

Ergänzend merke sie an, dass sie grundsätzlich Trassenanmeldungen nur für ihr Schienennetz bearbeite. Sie stehe dabei im Austausch mit angrenzenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wobei Trassenkonstruktionen und/oder Veröffentlichungen von Fahrplanunterlagen über Leistungsvereinbarungen geregelt werden könnten. Für die hier gegenständlichen Trassenanmeldungen sei der Beschwerdegegnerin jedoch ein angrenzendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab Büchenbeuren nicht bekannt. Es sei auch nicht möglich, ein Anschlussbegehren in Trassenanmeldungen zu äußern.

Sie halte vollumfänglich an ihrem Vorgehen fest und werde dieses auch umsetzen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte und die Ausführungen unter II. Bezug genommen.

II. Gründe

Die zulässige, aber unbegründete Beschwerde wird zurückgewiesen. Auf eine Ablehnungsunterrichtung der unter den Zugnummern 95139, 95090, 92716, 91914, 83266, 68781 zum Netzfahrplan 2024/2025 angemeldeten Zugtrassen der Beschwerdegegnerin wird verzichtet.

Rechtsgrundlagen der Entscheidung sind § 66 Abs. 3 i. V. m. § 68 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) sowie hinsichtlich des Unterrichtungsverzichts § 73 Abs. 4 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 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 06.06.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 20.06.2024 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Die Anhörung ist im Rahmen des Vorermittlungsverfahrens (10.030-F-24-997) erfolgt. 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. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer dagegen im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Die Beschwerde erweist sich nach Ermittlung des Beschwerdebegehrens (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3). Der Unterrichtungsverzicht erfolgte rechtmäßig (hierzu unter II.2.4).

II.2.1 Ermittlung des Beschwerdebegehrens

Der Antrag der Beschwerdeführerin war dahingehend auszulegen, dass sie eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit der von der Beschwerdegegnerin erklärten beabsichtigten Ablehnung der Trassenanmeldung vom 02.04.2024 begehrt. Die Stellungnahme der Beschwerdegegnerin war so zu verstehen, dass die Beschwerde aus ihrer Sicht abzulehnen ist.

Die Eingaben der Beschwerdeführerin bedürfen der Auslegung. Die Beschwerdeführerin führt im Nachgang zu dem Vorermittlungsverfahren insgesamt fünf Fragen auf, die von der Bundesnetzagentur „zu beantworten wären“. Außerdem enthält ihre E-Mail die folgende Bitte:

„Könnten Sie hierzu bitte Stellung beziehen, im Idealfall mit einem Verwaltungsbescheid, der entsprechend Widerspruchsberechtigt ist.“

Zur Formulierung eines konkreten Antrags war die Beschwerdeführerin nicht verpflichtet. Denn nach der Spruchpraxis der Beschlusskammer,

vgl. etwa Beschluss vom 29.09.2023, Geschäftszeichen BK10-22-0311_Z, S. 8 f.,

sowie einschlägiger Rechtsprechung,

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

kommt dem Beschwerdeverfahren eine Anstoßfunktion zu, die es den ZB ermöglichen soll, die Regulierungsbehörde mit der Überprüfung des Verhaltens eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu befassen, um die Wahrung ihrer Rechte bzw. die Beseitigung einer Diskriminierung zu erreichen.

Die Bundesnetzagentur ist nach § 24 Abs. 1 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) nicht an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten gebunden.

Die Eingaben sind als eine – auf den konkreten im Vorverfahren geschilderten Fall bezogene – Beschwerde zu verstehen. Das ergibt sich insbesondere aus dem Schlussteil, dass die Beschlusskammer „im Idealfall mit einem Verwaltungsbescheid, der entsprechend [w]iderspruchsberechtigt ist“, Stellung beziehen soll.

Die Beschlusskammer legt die Beschwerde dahingehend aus, dass die Beschwerdeführerin die Überprüfung begehrt, ob die Zurückweisung der Trassenanmeldungen vom 02.04.2024 durch die Beschwerdegegnerin rechtmäßig war.

Innerhalb dieser Prüfung sind insbesondere die von der Beschwerdeführerin aufgeworfenen Fragen, ob die Beschwerdegegnerin dann, wenn sich der letzte angemeldete Trassenabschnitt auf einer noch stillgelegten Strecke befindet, eine Teilzuweisung veranlassen müsste (Frage 1), ob die Plausibilisierung ordnungsgemäß angefordert wurde (Frage 2) sowie, ob aus der seitens der Beschwerdegegnerin fehlerhaft verlängerten Plausibilisierungsfristsetzung im Falle eines anderen EVU ein Anspruch auf eine verlängerte Fristsetzung bestand (Frage 3), zu überprüfen. Mangels Sachzusammenhangs wertet die Beschlusskammer die vierte Frage, wieso akzeptiert werden müsse, dass die Kontaktdaten im Trassenportal von jedem Mitarbeiter der Beschwerdegegnerin ganzjährig genutzt würden, „auch von Fahrdienstleitern, um 24 Stunden für diese Dienste zur Verfügung zu stehen“, nicht als eigenständigen Beschwerdeantrag.

Auch die Stellungnahme der Beschwerdegegnerin ist auslegungsbedürftig, weil kein konkreter Antrag gestellt wird. Die Stellungnahme lässt aber erkennen, dass das Vorbringen der Betroffenen zurückgewiesen wird und die Beschwerdegegnerin nicht dazu verpflichtet werden möchte, die Trassenanmeldung als plausibel zu behandeln. Daher ist der Vortrag als Antrag auf Zurückweisung der Beschwerde zu verstehen.

II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig. Insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 66 Abs. 3 ERegG.

Kommt gemäß § 66 Abs. 3 ERegG eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen Rahmenvertrag nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde auf Antrag des ZB oder von Amts wegen überprüft werden. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach § 13 Absatz 1 Satz 2 oder § 54 Satz 3 ERegG angenommen werden kann.

§ 66 Abs. 3 ERegG ist im vorliegenden Fall einschlägig. Zwar sprechen der Wortlaut der Vorschrift in Satz 1 „kommt eine Vereinbarung über den Zugang nicht zustande“ sowie der Verweis auf die Fristen der §§ 13 Absatz 1 Satz 2, 54 Satz 3 ERegG dafür, nur endgültige Ablehnungen von Trassenanmeldungen in den Anwendungsbereich der Vorschrift aufzunehmen. Ein solches Verständnis dürfte allerdings jedenfalls in Fällen, in denen eine Trassenablehnung aufgrund mangelnder Plausibilität beabsichtigt ist und diese Absicht dem Zugangsberechtigten bereits mitgeteilt wurde, dem Sinn und Zweck der Norm widersprechen. Die Beschlusskammer lässt offen, ob in anderen Fällen zunächst der Netzfahrplanentwurf oder der endgültige Netzfahrplan abzuwarten ist.

§ 66 Abs. 3 ERegG verfolgt den Zweck, dass ZB die Regulierungsbehörde anrufen können, um schnellstmöglich eine Überprüfung der Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie in begründeten Fällen Abhilfe verlangen können, um ihr Recht auf Zugang zu sichern. Im Regelfall fügt sich die Frist wie folgt in ein von engen Fristen geprägtes Gefüge aus Netzfahrplanerstellung und Vertragsschluss ein: Zunächst erstellt der Betreiber der Schienenwege den sogenannten Netzfahrplanentwurf (§ 53 Abs. 1 ERegG). Hier sind auch die Gründe anzugeben, aus denen ggf. eine Ablehnung erfolgt. Hierzu haben alle Beteiligten die Möglichkeit, innerhalb eines Monats Stellungnahmen abzugeben. Der Betreiber der Schienenwege berücksichtigt berechnete Beanstandungen am Netzfahrplanentwurf und finalisiert den Netzfahrplan (§ 53 Abs. 3 ERegG). Steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest, hat der Betreiber der Schienenwege bei Zuweisung von Trassen unverzüglich die entsprechenden Angebote zum Abschluss von Trassennutzungsverträgen abzugeben, bzw. die Trassenablehnung mitzuteilen. Die abgegebenen Angebote können innerhalb einer Frist von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

Anträge gemäß § 66 Abs. 3 ERegG betreffen Fälle, in denen eine Trassenzuweisung nicht erfolgt. Im Regelfall bedeutet das, dass anderen Nutzungswünschen Vorrang gegeben wurde. Die kurze Antragsfrist im Umfang mit der Frist zur Angebotsannahme stellt sicher, dass die Trassenvergabe umgehend geprüft werden kann. Hierdurch wird einerseits vermieden, dass Nutzer, denen ein Angebot unterbreitet wurde, auf den Bestand des Angebots vertrauen. Andererseits wird auch sichergestellt, dass kurzfristige Rechtssicherheit über den Netzfahrplan besteht.

Dabei erscheint grundsätzlich denkbar, dass Beschwerden erst nach Fertigstellung des Netzfahrplans zulässig sind. Denn grundsätzlich ist der maßgebliche Zeitpunkt für die Überprüfung der Sach- und Rechtslage der Zeitpunkt der (finalen) Entscheidung des Betreibers der Schienenwege. Mit Blick darauf, dass die Aufstellung von Netzfahrplanentwurf und das dazugehörige Stellungnahmeverfahren der Selbstkontrolle des Betreibers der Schienenwege dient und berechtigten Beanstandungen abzuwehren ist, dürfte die finale Entscheidung grundsätzlich erst mit Finalisierung des Netzfahrplans getroffen sein.

Im vorliegenden Fall hat die Beschwerdegegnerin jedoch der Beschwerdeführerin bereits die Gründe mitgeteilt, aus denen eine Ablehnung beabsichtigt ist. Die Beschwerdeführerin hat

hieraufhin die Entscheidung beanstandet. Die Beschwerdegegnerin hat die Beanstandung geprüft und entschieden, ihr nicht abzuweichen. Da es vorliegend aus Sicht der Beschwerdegegnerin bereits an einem regelkonformen Antrag fehlt, besteht auch keine Aussicht, dass dem Begehren der Beschwerdeführerin im weiteren Verlauf des regulären Fahrplanerstellungsverfahrens (einschließlich des Vortrags berechtigter Beanstandungen) etwa aufgrund des Wegfalls einer konfligierenden Trasse oder eines höheren Rangs in der Vorrangprüfung noch zum Erfolg verholfen werden könnte.

Zugleich würde ein Zuwarten mit einer Überprüfung dazu führen, dass es für die Beschwerdegegnerin mit einem höheren Aufwand verbunden wäre, die beantragte Trasse nachträglich zu berücksichtigen. Denn in einem bereits weitgehend fertig gestellten Netzfahrplanentwurf sind nachträgliche Änderungen in der Regel nur mit einem hohen Aufwand und auch mit einem Qualitätsverlust umzusetzen. Zwar wirkt die Entscheidung, eine Trasse wegen mangelnder Plausibilität abzulehnen, zunächst nur gegen den Antragsteller. Ist die Trasse aber zuzuweisen, steht sie ggf. mit anderen Trassen in Konflikt, und es bedarf der Koordinierung und ggf. Streitentscheidung.

Ein Zuwarten auf den finalisierten Netzfahrplan würde mithin nicht zu einer verbesserten Selbstkontrolle, wohl aber zu einem höherem Aufwand bei entsprechenden Berichtigungen führen. Da diese Folge den Regelungszielen zuwider läuft, ist es geboten, die Zulässigkeit für Beschwerden nach § 66 Abs. 3 ERegG jedenfalls bei als unplausibel abzulehnenden Trassen weit auszulegen.

II.2.3 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist jedoch unbegründet.

Gemäß § 68 Abs. 2 ERegG verpflichtet die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung einer Entscheidung oder entscheidet die Regulierungsbehörde über die Geltung eines Vertrags, wenn die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Fall des § 66 Abs. 3 ERegG das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt.

Die Zurückweisung der Trassenanmeldung durch die Beschwerdegegnerin beeinträchtigt jedoch das Recht der Beschwerdeführerin auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht.

Die Ablehnung der Trassenanmeldung verstößt insbesondere nicht gegen § 19 Abs. 1 und 5 Satz 2 ERegG, wonach die veröffentlichten Nutzungsbedingungen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren für Trassen der folgenden Netzfahrplanperiode dienen. Denn die beabsichtigte Ablehnung basiert auf den Vorgaben der Nutzungsbedingungen. Die entsprechenden Vorgaben zum Umgang mit unplausiblen Trassenanmeldungen finden sich in Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 (hierzu unter II.2.3.1). Die dort geregelten Voraussetzungen für die Trassenablehnung sind erfüllt (hierzu unter II.2.3.2).

II.2.3.1 Vorgaben für den Umgang mit unplausiblen Trassenanmeldungen

Grundlage für die Zurückweisung der Trassenanmeldung aufgrund nicht plausibler Angaben ist Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025:

„Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch die DB

InfraGO AG zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb von drei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erfolgt eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. [...]“

Diese Vorschrift stimmt auch mit den Vorgaben von Art. 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 der Kommission vom 06.01.2015 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 überein.

Danach darf der Infrastrukturbetreiber Anträge auf Zuweisung einer bestimmten Zugtrasse nur dann aufgrund der Tatsache ablehnen, dass er sich keine Gewissheit über die Fähigkeit zur Abgabe eines konformen Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 41 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU verschaffen konnte, wenn a) der Antragsteller zwei aufeinander folgenden Aufforderungen zur Bereitstellung der fehlenden Informationen nicht nachgekommen ist oder wiederholt in einer Weise geantwortet hat, die nicht den Anforderungen entspricht, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Art. 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Anhang IV der genannten Richtlinie hinsichtlich der Antragsverfahren für Zugtrassen festgelegt sind, und b) der Infrastrukturbetreiber der Aufsichtsbehörde auf deren Anforderung und zu deren Zufriedenheit nachweisen kann, dass er alle angemessenen Schritte unternommen hat, um die korrekte und rechtzeitige Abgabe der Anträge zu unterstützen.

II.2.3.2 Voraussetzungen der Rechtsgrundlage

Die Voraussetzungen für die Zurückweisung der Trassenanmeldungen liegen vor.

Die Trassenanmeldung war nicht plausibel (hierzu unter II.2.3.2.1). Die Beschwerdegegnerin hat die Beschwerdeführerin ordnungsgemäß unter zweimaliger Fristsetzung vergeblich zur Plausibilisierung aufgefordert (hierzu unter II.2.3.2.2). Es bestand auch kein Anspruch gegen die Beschwerdegegnerin auf eine Verlängerung der Fristen aufgrund einer etwaigen Ungleichbehandlung im Vergleich mit anderen ZB (hierzu unter II.2.3.2.3) oder auf Teilzuweisung der das Netz der Beschwerdegegnerin betreffenden Trassenanmeldungen (hierzu unter II.2.3.2.4).

II.2.3.2.1 Fehlende Plausibilität

Die Trassenanmeldung war nicht plausibel.

Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 regelt, wann Angaben nicht plausibel sind:

„Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.“

Die Trassenanmeldung der Beschwerdeführerin vom 02.04.2024 enthielt u.a. Trassen von Bingen (FBGK) über Langenlonsheim (SLN), Stromberg (SST), Ellern (SELN), Simmern (SSIM), Kirchberg (SKIR) und Büchenbeuren (SBBN) nach Morbach (SMO) auf der Hunsrückquerbahn für den Verkehrszeitraum 01.02.2025 - 13.12.2025.

Jedoch ist der Abschnitt Büchenbeuren – Morbach stillgelegt. Ein angrenzendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab Büchenbeuren ist der Beschwerdegegnerin auch nicht bekannt.

Zwar trägt die Beschwerdeführerin vor, dass [REDACTED] die Unternehmensgenehmigung nach § 6c AEG beantragt habe und eine Inbetriebnahme bis zum Start im Januar 2025 beabsichtigt sei. Das geht auch zum Teil aus ihren unter den Zugnummern 95139, 95090 (bzgl. dieser Zugnummer fehlt eine entsprechende Angabe), 92716, 91914, 83266, 68781 angemeldeten Zugtrassen vom 02.04.2024 aus dem Feld „weitere Kundenwünsche“ hervor. Dies ist jedoch unbeachtlich, da der Streckenabschnitt unstreitig noch nicht betrieben wird und der potenzielle Betreiber noch keinen Antrag auf Anschluss an das Netz der Beschwerdegegnerin gestellt hat. Trassenanmeldungen über eine stillgelegte Infrastruktur oder eine Infrastruktur, für die kein Anschlussvertrag besteht, sind unplausibel, weil eine Trassenkonstruktion in solchen Fällen nicht möglich ist.

Die Rechtsprechung ordnet die vertragliche Beziehung zwischen der Beschwerdegegnerin und den ihr Schienennetz nutzenden ZB regelmäßig als Mietvertrag ein,

vgl. bereits KG Berlin, Urteil vom 09.04.2009, Az. 19 U 21/08, Rn. 16 (juris); ferner OLG Frankfurt, Urteil vom 12.03.2020, Az. 16 U 158/18, Rn. 52 f. (juris), bestätigt durch BGH, Urteil vom 03.02.2021, Az. XII ZR 29/20, Rn. 13 ff. (juris).

Würde die Beschwerdegegnerin der Beschwerdeführerin trotz der Stilllegung ein Angebot zum Abschluss eines Mietvertrags unterbreiten, welches die Beschwerdeführerin annehmen würde, und bliebe die Strecke stillgelegt, so wäre es der Beschwerdegegnerin im Rahmen des Mietvertrages unmöglich, der Beschwerdeführerin die Strecke zur Verfügung zu stellen. Ebenso wenig ist die Vermittlung eines Vertragsschlusses zur anschließenden Bahn möglich, wenn aufgrund eines fehlenden Anschlussvertrages keine Regelungen für die Abstimmung bestehen (können).

Ergänzend weist die Beschlusskammer darauf hin, dass es sich bei der von der Beschwerdeführerin begehrten Trassenanmeldung nicht um einen Antrag auf Anschluss an das Netz der Beschwerdegegnerin nach § 13 AEG handelt.

Nach § 13 AEG hat jede Eisenbahn angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen zu gestatten. Die anschlussgewährende Eisenbahn muss die dafür erforderliche Anschlusseinrichtung an der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur errichten und betreiben. Die Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes, insbesondere die Vorschriften zu Zugangsrechten, bleiben unberührt.

Die Verpflichtung zum Anschluss an eine Infrastruktur ist von der Verpflichtung, auf dem angebotenen Netz oder Anschluss den Netzzugang zu gewähren und die dafür erforderlichen Leistungen zu erbringen, abzugrenzen. Aus § 13 AEG folgt vielmehr ein Recht auf technisch-baulichen Anschluss, was durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht wird. Hingegen ergibt sich das Zugangsrecht aus dem ERegG; die Regulierungsbehörde ist für die Überwachung des Netzzugangs zuständig,

vgl. zu dem Abschnitt *Schmitz*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, § 13 AEG, Rn. 7.

Der Anschluss kann aber nur von demjenigen gestellt werden, der die anzuschließende Infrastruktur betreibt. Dabei ist vorliegend unstreitig, dass die Infrastruktur nicht von der Beschwerdeführerin betrieben wird.

Die Beschwerdeführerin stellt darauf ab, dass in der Literatur vertreten werde, dass auch EVU antragsberechtigt nach § 13 AEG seien. Das ist richtig, jedoch stellt selbst die zitierte Quelle darauf ab, dass EVU in „Sonderkonstellationen“, in der sie eine Verbindung „von einer gemieteten nicht angebundene Anlage ins übergeordnete Netz“ forderten, antragsberechtigt seien,

vgl. *Schmitz*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, § 13 AEG, Rn. 22.

Die Beschwerdeführerin hat vorliegend aber keine nicht an das übergeordnete Netz angebundene Anlage gemietet, die sie – gleich einem Betreiber – an das Netz anschließen lassen könnte.

II.2.3.2.2 Rechtmäßige, vergebliche Aufforderung zur Plausibilisierung

Die Beschwerdegegnerin hat die Beschwerdeführerin ordnungsgemäß, aber vergeblich zur Plausibilisierung aufgefordert.

Die Beschwerdegegnerin hat die beabsichtigte Ablehnung der Trassenanmeldung und die Aufforderung zur Plausibilisierung an den zuständigen Ansprechpartner versendet (hierzu unter II.2.3.2.2.1). Die E-Mails sind der Beschwerdeführerin auch zugestellt worden (hierzu unter II.2.3.2.2.2). Die Beschwerdeführerin hat die gesetzten Fristen verstreichen lassen (hierzu unter II.2.3.2.2.3).

II.2.3.2.2.1 Richtiger Ansprechpartner

Die Beschwerdegegnerin hat sich per E-Mail an den zuständigen Ansprechpartner gewandt.

Abschnitt 3.2.1.1 der INB 2025 regelt die Pflichten, die bis zum Abschluss eines Einzelnutzungsvertrags zu beachten sind. Aus Abschnitt 3.2.1.1 lit. c) der INB 2025 folgt:

„Weiterhin sind mit der Anmeldung geeignete Ansprechpartner insbesondere für Fälle fehlender oder nicht plausibler Angaben i.S.d Ziffer 4.2.1.1 (bzw. 4.2.2.2) oder für die Durchführung des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7 zu benennen.“

Indem die Beschwerdeführerin in der Trassenanmeldung vom 02.04.2024 die allgemeine geschäftliche E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“ in dem Feld „E-Mail“ neben den Angaben „Kunde, Bevollmächtigter laut ABN zl-traktion GmbH [REDACTED], Telefonnummer: [REDACTED] eingetragen und die Trassenanmeldung über diese E-Mail-Adresse versendet hat, hat sie einen individuell für diese Trassenanmeldung zuständigen und bestimmten Ansprechpartner angegeben.

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem G-INV 2025. § 6 G-INV 2025 i.V.m. Anlage 2 regelt zwar den Ansprechpartner und die Kommunikation. Nach § 6 Abs. 1 G-INV 2025 benennen die Parteien für die Vertragsdurchführung bzw. den Vertrieb Personen oder Stellen als Ansprechpartner, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit Entscheidungen im Namen der Beschwerdegegnerin bzw. des ZB zu treffen. Die Ansprechpartner sind in Anlage 2 des G-INV aufgeführt. Jede Partei ist für sich ohne Zustimmung der anderen Partei berechtigt, schriftlich neue Personen oder Stellen zu benennen, die die Ansprechpartner in Anlage 2 ersetzen. Die Beschwerdeführerin hat in Anlage 2a) als „Ansprechpartner für die Vertragsdurchführung bzw. den Vertrieb“ zwar folgendes angegeben: „Kontakt: [REDACTED], Mobil: [REDACTED], E-Mail: [REDACTED]@zl-traktion.de“.

Die Beschwerdegegnerin durfte sich allerdings darauf verlassen, dass die von der Beschwerdeführerin explizit in der Trassenanmeldung eingetragene E-Mail-Adresse die einzig relevante

war. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass der G-INV 2025 bei der Trassenanmeldung am 02.04.2024 noch gar nicht zwischen der Beschwerdeführerin und der -gegnerin geschlossen war. Auf den G-INV 2024 kann die sich Beschwerdeführerin ebenfalls nicht stützen, da nach § 8 Abs. 1 G-INV 2024 für Leistungen zum Netzfahrplan 2025 ein neuer G-INV abzuschließen ist.

Auch aus der von der Beschwerdeführerin am 28.02.2024 an die Beschwerdegegnerin übersandten Kommunikationsmatrix folgt nichts anderes. Zwar enthält diese Matrix als Ansprechpartner für „Vertragsdurchführung bzw. für Vertrieb“ dieselben Angaben, wie in der Anlage 2a) aufgeführt. Die E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“ ist hingegen für die Bereiche „Bau- und Informationsdialog regional“, „Bau- und Informationsdialog zentral“ und „ZvF (Zusammenstellung vertrieblicher Folgen, Baufahrplan)“ vermerkt. Allerdings trägt die Kommunikationsmatrix den Dateinamen „Kopie von 2024_Kommunikationsmatrix.xlsx“, obwohl die Beschwerdegegnerin für Bestellungen zum Netzfahrplan 2025 um die Übersendung der Matrix gebeten hatte, um

„sicher[zu]stellen, dass wichtige Informationen unsererseits [der Beschwerdegegnerin] auch die richtigen Stellen bei Ihnen [bei der Beschwerdeführerin] erreichen. [...].“

Da es in der zuvor geführten E-Mail-Korrespondenz um die Unterzeichnung des G-INV 2024 ging, spricht aus sich der Beschlusskammer viel dafür, dass sich die Kommunikationsmatrix auf Anmeldungen für den Netzfahrplan 2024 beziehen sollte. Hierauf kommt es aber gar nicht entscheidend an. Denn die Übermittlung von Ansprechpartnern über eine Kommunikationsmatrix führt nicht dazu, dass die einmalige Festlegung als verbindlich zu betrachten ist. Wie bereits oben ausgeführt, war allein die explizite Angabe der E-Mail-Adresse durch die Beschwerdeführerin in der Trassenanmeldung ausschlaggebend. Die Beschwerdegegnerin durfte sich darauf verlassen, dass Anliegen betreffend die konkrete Anmeldung über die E-Mail-Adresse „[REDACTED]@zl-traktion.de“ abgewickelt werden sollten. Es obliegt allein der Beschwerdeführerin, in der Trassenanmeldung einen besonderen Ansprechpartner für die jeweilige Anmeldung zu bestimmen. Die Angabe des Ansprechpartners für die Trassenanmeldung verfolgt genau den Zweck, einen konkreten Ansprechpartner für diese konkrete Trassenanmeldung zu benennen. Bis zu einer schriftlichen Änderung des Ansprechpartners muss sich die Beschwerdeführerin für Kontaktversuche seitens der Beschwerdegegnerin bezüglich der konkreten Trassenanmeldung jedenfalls an den von ihr getätigten Angaben festhalten lassen. Anderes gilt allenfalls für allgemeine Fragen, die nichts mit der konkreten Trassenanmeldung zu tun haben.

II.2.3.2.2 Ordnungsgemäße Zustellung

Darüber hinaus ist auch die Zustellung der E-Mails ordnungsgemäß erfolgt.

Bei einer E-Mail im unternehmerischen Geschäftsverkehr erfolgt der Zugang bereits dann, wenn diese innerhalb der üblichen Geschäftszeiten auf dem Mailserver des Empfängers abrufbereit zur Verfügung gestellt wird. Es ist nicht erforderlich, dass der Empfänger die E-Mail tatsächlich abgerufen und zur Kenntnis genommen hat,

BGH, Urteil vom 06.10.2022, Az. VII ZR 895/21, Rn. 19 (juris).

Dies gilt auch für den Fall, dass die E-Mail im Spam-Ordner des Empfängers liegt. Denn den Empfänger trifft die Verantwortung dafür, bei einem geschäftlichen E-Mail-Konto und der Verwendung eines Spam-Filters den Spam-Ordner täglich zu überprüfen,

LG Bonn, Urteil vom 10.01.2014, Az. 15 O 189/13, Rn. 59 (juris).

II.2.3.2.2.3 Verstreichenlassen der Frist durch die Beschwerdeführerin

Die Beschwerdeführerin hat die von der Beschwerdegegnerin nach Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 gesetzten Fristen verstreichen lassen.

Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 stellt folgende Fristenregelungen auf:

„Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch die DB InfraGO AG zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb von drei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erfolgt eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. [...]“

Im vorliegenden Fall war die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan bereits verstrichen, als die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführerin erstmalig zur Plausibilisierung aufforderte, sodass nach Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 zunächst eine Frist von drei Arbeitstagen und sodann eine Frist von einem weiteren Arbeitstag gewährt werden musste.

Denn für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung ergibt sich die Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan 2025 aus Abschnitt 4.2.1.3 der INB 2025. Die Frist beginnt danach am 11.03.2024 und endet am 08.04.2024.

Im vorliegenden die Beschwerdeführerin betreffenden Fall war die Fristsetzung durch die Beschwerdegegnerin in der ersten E-Mail vom 16.04.2024 mit Frist bis zum 19.04.2024 sowie in der zweiten E-Mail vom 23.04.2024 mit Frist bis zum 24.04.2024 rechtmäßig.

Die E-Mail der Beschwerdeführerin vom 13.05.2024 war daher verfristet. Diese Verfristung hat sie auch zu vertreten (vgl. dazu die Ausführungen unter II.2.3.2.2.2). Vor diesem Hintergrund liegt auch eine – ohnehin nicht explizit geltend gemachte – Wiedereinsetzung der Beschwerdeführerin in den vorherigen Stand fern.

II.2.3.2.3 Kein Anspruch auf Gleichbehandlung

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass die Beschwerdegegnerin im Falle einer Trassenanmeldung durch ein anderes EVU aufgrund eines Tippfehlers entgegen Abschnitt 4.2.1.1 der INB 2025 verlängerte Plausibilisierungsfristen gewährt hat. Ein Anspruch auf Gleichbehandlung besteht nicht.

Denn aus der fehlerhaften Anwendung der INB 2025 folgt kein Anspruch der Beschwerdeführerin – insbesondere auch nicht aus Gleichbehandlungsgründen –, ebenfalls von den INB abweichende Fristen gesetzt zu bekommen. Im Verwaltungsrecht gilt der Grundsatz, dass ein Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht nicht besteht,

BVerwG, Urteil vom 14.09.2023, Az. 3 C 2/23, Rn. 32 (juris).

Dieser Grundsatz gilt auch im vorliegenden Fall. Ansonsten würde jede fehlerhafte Anwendung der INB anderen EVU ein Recht auf denselben Fehler einräumen. Dies würde zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen. Darüber hinaus fällt die hier gewährte verlängerte Frist auch deshalb nicht allzu stark ins Gewicht, weil die Beschwerdegegnerin ohnehin noch eine erneute Plausibilisierungsaufforderung an das andere EVU versandt hätte – wenngleich auch mit insgesamt kürzerer als der letztendlich gewährten Frist.

II.2.3.2.4 Kein Anspruch auf Teilzuweisung

Der Beschwerdeführerin stand auch kein Anspruch gegen die Beschwerdegegnerin dahingehend zu, dass diese von sich aus ein Angebot bis zur letzten betriebenen Betriebsstelle machen musste, wenn bis dahin alle Angaben plausibel sind.

Zwar besteht eine Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Vornahme von Teillablehnungen/Teilzuweisungen bezüglich Teillaufwegen,

vgl. zur Herleitung Beschluss vom 09.04.2020, Gz. BK10-19-0295, S. 14 f.

Die Beschwerdegegnerin kann eine entsprechende Erklärung des antragstellenden ZB zur Voraussetzung einer Teilzuweisung machen. Andernfalls bestünde die Gefahr der Konstruktion und vorläufigen Zuweisung von Teilen eines Antrags, an denen kein Interesse der ZB bestünde,

so Beschluss vom 09.04.2020, Gz. BK10-19-0295, S. 18.

In dem vorgenannten Verfahren hat die Bundesnetzagentur beschlossen, dass die Beschwerdegegnerin den ZB zumindest bis zum Ablauf der in Ziffer 6 Abs. 7 der Richtlinie 402.0203 benannten Frist zur Bestätigung des Koordinierungsergebnisses Gelegenheit zu geben bzw. die Möglichkeit einzuräumen hat, ihr Interesse an einer nur teilweisen Zuweisung zu bekunden. Eine entsprechende Interessenbekundung muss im Rahmen des Koordinierungsverfahrens bzw. im unmittelbaren Anschluss an dieses möglich sein. Denn erst im Rahmen des Koordinierungsverfahrens werden den ZB die relevanten Konflikte bekannt, so dass die ZB auch erst dann beurteilen können, ob der konkret mögliche konfliktfreie Trassenteil für sie wirtschaftlich, verkehrlich und betrieblich sinnvoll ist,

so Beschluss vom 09.04.2020, Gz. BK10-19-0295, S. 18.

Eine entsprechende Regelung findet sich aktuell in Abschnitt 4.2.1.8 Abs. 2 der INB 2025.

Das vorgenannte Verfahren unterscheidet sich jedoch von dem vorliegenden Fall in dem Punkt, dass es hier schon im Rahmen der Plausibilisierung um eine Teillablehnung/Teilzuweisung geht. Ist eine Trassenanmeldung aber schon aufgrund einer Streckenstilllegung unplausibel, so bedarf es einer entsprechenden Interessenbekundung durch den ZB um zu vermeiden, dass Trassen konstruiert werden, an denen der ZB kein Interesse hat. Denn die Beschwerdegegnerin kann nicht wissen, ob die Beschwerdeführerin auch mit einer Zuweisung nur nach Büchenbeuren einverstanden ist.

Da die Beschwerdeführerin auf keine der Aufforderungen der Beschwerdegegnerin fristgemäß reagiert hat, besteht demnach kein Anspruch auf eine Teilzuweisung.

II.2.4 Unterrichtungsverzicht

Der Unterrichtungsverzicht für die beabsichtigte Ablehnung der unter den Zugnummern 95139, 95090, 92716, 91914, 83266, 68781 zum Netzfahrplan 2024/2025 angemeldeten Zugtrassen der Beschwerdegegnerin erfolgt rechtmäßig.

Gemäß § 73 Abs. 4 ERegG kann die Regulierungsbehörde auf eine Unterrichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 72 ERegG ganz oder teilweise im Voraus verzichten, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die beabsichtigte Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung nicht zu erwarten ist.

Die Tatbestandsvoraussetzungen liegen vor. Es liegt eine Unterrichtungspflicht nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG vor. Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch einen Verzicht auf die Unterrichtungspflicht ist nicht zu erwarten. Die Entscheidung ergeht ermessensfehlerfrei. Im Einzelnen:

Gemäß § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich über die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich des Mindestzugangspakets zu unterrichten, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen.

Dabei ist auch die Zurückweisung unplausibler Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zum Netzfahrplan eine Ablehnung. Das ergibt sich unter anderem aus dem Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 der DVO (EU) 2015/10. Die Vorgabe regelt, welches Verfahren Infrastrukturbetreiber bei der „Ablehnung“ von Trassen einzuhalten haben, wenn sie sich (wie im vorliegenden Fall) keine Gewissheit über die Fähigkeit zur Abgabe eines konformen Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 41 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU verschaffen konnten.

Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs ist vorliegend nicht zu besorgen, weil die Prüfung gezeigt hat, dass die beabsichtigten Trassenablehnungen regelkonform erfolgen und das Recht der Beschwerdeführerin auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht beeinträchtigt wird.

Die Entscheidung gegenüber der Beschwerdegegnerin, auf eine Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG über die beabsichtigte Trassenablehnung zu verzichten, ergeht ermessensfehlerfrei. Die Vorschrift des § 73 Abs. 4 ERegG dient der Verwaltungsvereinfachung und der Entlastung betroffener Unternehmen von Bürokratieaufwand. Das Vorab-Prüfungsverfahren, welches mit der Unterrichtung der Bundesnetzagentur nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG eingeleitet wird, dient dazu, dass der Bundesnetzagentur die Möglichkeit eröffnet wird, die beabsichtigte Entscheidung zur Ablehnung von Zugtrassen zur Kenntnis zu nehmen, zu prüfen und ggf. durch eine Ablehnung gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG zu verhindern, dass rechtswidrige Trassenablehnungen ausgesprochen werden und zu Wettbewerbsbeeinträchtigungen führen.

In Fällen, in denen die Rechtmäßigkeit der Ablehnungsentscheidung bereits geprüft wurde, ist der Nutzen einer (erneuten) Überprüfung im ex-ante-Verfahren erheblich reduziert. Das führt dazu, dass die Unterrichtungspflicht aus § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG ihren Zweck nicht (voll) entfalten kann. Der Verzicht auf die Unterrichtungspflicht stellt sich daher im vorliegenden Fall als geeignet und erforderlich dar, um die Verwaltungsvereinfachung und Entlastung betroffener Unternehmen von Bürokratieaufwand zu bewirken.

Der Verzicht ist in seiner konkreten Anwendung auch angemessen. Insbesondere ist er auf die bereits geprüften beabsichtigten Trassenablehnungen aus Plausibilitätsgründen limitiert.

Unberührt von dem Verzicht bleibt hingegen die Unterrichtungspflicht über beabsichtigte sonstige Ablehnungen.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Kirchhartz

Dr. Leupold