



BK10-24-0345\_Z

## Beschluss

In dem Unterrichtsverfahren  
aufgrund der Unterrichtung

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

Betroffene,

vom 12.09.2024 über die beabsichtigte Ablehnung von Anträgen mehrerer Antragsteller auf  
Zuweisung der Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt für die Netzfahrplanperioden  
2025 - 2029,

weitere Beteiligte:

1. Mercer Holz GmbH, Goldbecker Straße 38, 39596 Arneburg,  
vertreten durch die Geschäftsführung,
2. Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH, Innsbrucker Bundesstrasse 126a,  
5020 Salzburg, Republik Österreich, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. Schwaiger Holzindustrie GmbH & Co. KG, Zum Sägewerk 9, 94491 Hengersberg,  
vertreten durch die Sägewerk Schwaiger Verwaltungs GmbH, diese vertreten durch  
die Geschäftsführung,
4. Transa Spedition GmbH, Sprendlinger Landstraße 175, 63069 Offenbach,  
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 Dr. Hendrik Leupold und  
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 26.09.2024

beschlossen:

1. Die von der Betroffenen mit Unterrichtung vom 12.09.2024 mitgeteilte beabsichtigte Ablehnung der von den Beteiligten zu 1. beantragten Nutzungsverträge für die Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt wird insoweit abgelehnt, als sie den Zeitraum vom 14.12.2025 bis zum 11.12.2027 umfasst.
2. Die von der Betroffenen mit Unterrichtung vom 12.09.2024 mitgeteilte beabsichtigte Ablehnung der von den Beteiligten zu 2. beantragten Nutzungsverträge für die Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt wird insoweit abgelehnt, als sie den Zeitraum vom 14.12.2025 bis zum 08.12.2029 umfasst.

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe .....	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit .....	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Teilweise fehlende Voraussetzungen für die beabsichtigten Ablehnungen.....	11
II.2.1.1 Netzfahrplanperiode 2024/2025 .....	11
II.2.1.2 Netzfahrplanperiode 2025/2026 und 2026/2027 .....	12
II.2.1.3 Netzfahrplanperiode 2027/2028 und 2028/2029 .....	14
II.2.2 Ermessen.....	14
Gebührenhinweis .....	15
Rechtsbehelfsbelehrung.....	15

## I. Sachverhalt

Die Betroffene ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland. Die Betroffene untergliedert die von ihr betriebenen Gleisanlagen u. a. in sog. Trassengleise und Serviceeinrichtungen. Die Trassengleise dienen im Wesentlichen der Abwicklung des laufenden Zugverkehrs auf Strecken und in Bahnhöfen. Die Serviceeinrichtungen bündeln verschiedene Funktionen, die unter anderem im Vor- oder Nachlauf zu Zugfahrten erforderlich werden können, wie beispielsweise die Abstellung von nicht benötigten Eisenbahnfahrzeugen.

Gegenstand des Verfahrens ist die Vergabe der Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 – 2028/2029. Für diese Gleise meldeten im Rahmen der Vergabe von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan die weiteren Beteiligten (im Folgenden: Beteiligte) zu 1., 2., 3. und 4. Kapazitäten an.

Die Beteiligten zu 1., 2., 3. und 4. beauftragen oder erbringen Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr. Die Gleise 22 und 23 sollen vor allem für die Verladung von Rohholz genutzt werden.

Vor Beginn einer jeden Netzfahrplanperiode können Zugangsberechtigte wie die Beteiligten bei der Betroffenen die Zuweisung Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan beantragen. Für den gesamten Prozess der Zuweisung sehen die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB 2025) der Betroffenen in Abschnitt 7.3.1.6.1 und in den folgenden Unterabschnitten bestimmte Abläufe vor.

Nach Abschnitt 7.3.1.6.1 sind Anmeldungen über das Anmeldeportal Netz (APN) vorzunehmen. Der Abschnitt 7.3.1.6.1.5 enthält die folgenden Regelungen:

### **„7.3.1.6.1.5. Zeitlicher Bezug der Anmeldung**

*Der ZB kann Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan höchstens für die nächsten fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden anmelden und zugewiesen bekommen. Einschränkend kann die Zuweisung von Kapazitäten in der **Anlage 7.3.1.6.1.5** benannten Serviceeinrichtungen und von Elektrischen Zugvorheizanlagen gem. Ziffer 7.3.1.2.4.6 längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Auch im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Höchstpreisverfahren gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) kann die Zuweisung längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Gleiches gilt für Gleise, welche gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.9 für die übernächste Netzfahrplanperiode und ggf. darüber hinaus als Eigenbedarf festgelegt sind.*

*Es gelten folgende Fristenregelungen:*

- a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 2024 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs.*
- b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2025 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.2024 und dem 31.07.2024 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.2024 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen.*

- c) *Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2024/2025 können ab dem 25.10.2024 12:00 Uhr in APN+ erfolgen.*
- d) *Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind bis spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn abzugeben. Sie werden nur im Rahmen freier Kapazitäten berücksichtigt. Wenn sie weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB InfraGO AG erfolgen. Ein Anspruch auf eine dispositive Vergabe einer Kapazität in einer bestimmten Serviceeinrichtung besteht nicht.*
- e) *Wenn Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 nicht oder weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen und die Vergabe dispositiv erfolgt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2), ist durch den ZB oder das einbezogene EVU der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG im Sinne von Ziffer 1.6.1 zusätzlich unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Nutzungsbeginn, die Nutzung anzuzeigen. Eine entsprechende Anzeige ist bei Nutzungsobjekten, die durch Anlagendisponenten gemäß Ziffer 7.3.1.2.3 zugewiesen wurden, nicht erforderlich.*

*Abweichend von Vorstehendem können für Investitionen auf Wunsch des ZB im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.6 Verträge abgeschlossen werden, die über fünf Netzfahrplanperioden hinaus gelten. In diesem Fall wird Ziffer 7.3.1.6.3.1 für den Zeitraum der vertraglichen Bindung nicht angewandt.“*

Abschnitt 7.3.1.6.3 regelt auszugsweise Folgendes:

#### **„7.3.1.6.3 Zuweisung von Nutzungsobjekten in Serviceeinrichtungen**

*Anmeldungen von Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung sind sowohl zum Netzfahrplan als auch zum Gelegenheitsverkehr möglich. Soweit in diesen INB nicht anders bestimmt, weist die DB InfraGO AG dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU auf Grundlage der Anmeldung ein Nutzungsobjekt innerhalb der Serviceeinrichtung zu, indem sie dem ZB bzw. einbezogenen EVU den Abschluss eines ENV-SE über ein Nutzungsobjekt anbietet (nachfolgend: Zuweisung des Nutzungsobjektes).“*

Sofern für eine Kapazität in Serviceeinrichtungen mehrere Anmeldungen vorliegen, die sich zeitlich überlagern, versucht die Betroffene zunächst, den Anträgen durch eine Koordinierung stattzugeben. Sofern eine Koordinierung scheitert, kommt ein Entscheidungsverfahren zur Anwendung, in dessen Rahmen bestimmte Vorrangkriterien zu prüfen sind.

Die Regelungen lauten auszugsweise:

#### **„7.3.1.6.3.1. Netzfahrplan**

*Das Konfliktlösungsverfahren im Netzfahrplan gliedert sich in das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren.*

*Im Rahmen dieser Verfahren sollen Unterlagen vorliegen, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu bestimmen und etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten zu ermitteln (zum Beispiel Nachweis der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse, Betriebsprogramme, Gleisbelegungspläne). Kommt aufgrund fehlender Unterlagen ein Koordinierungsergebnis nicht zustande, fordert die DB InfraGO AG die ausstehenden Unterlagen im Koordinierungsprotokoll nach. Die Unterlagen sind innerhalb 1 Arbeitstages einzureichen. Zum Nachweis der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) und b).*

#### **7.3.1.6.3.1.1 Koordinierungsverfahren**

*Liegen zum Netzfahrplan Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, wird die DB InfraGO AG durch Verhandlungen mit den ZB im Koordinierungsverfahren auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Grundlage für die Bestimmung des Konflikts ist die angemeldete Funktionalität und Produktkategorie in der jeweiligen Serviceeinrichtung. bzw. die betroffene Zusatzausstattung, wenn es ausschließlich um die gleichzeitige Nutzung dieser Zusatzausstattung geht.*

*In die Koordinierung werden erforderlichenfalls auch bestehende Einzelnutzungsverträge einbezogen und die Vertragsinhaber gebeten, wegen möglicher Nebennutzungen an der Koordinierung teilzunehmen.*

#### **7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren**

*Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Die DB InfraGO AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis d) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigen:*

*Maßgeblich für die Durchführung des Entscheidungsverfahrens ist das konfliktbehaftete angemeldete „Wunschgleis“ (vergleiche Anlage 7.3.1.6.1a).*

*Beschränkt sich der Konflikt ausschließlich auf die gleichzeitige Nutzung einer Zusatzausstattung, werden Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit a) bis c) entsprechend angewandt. Hierbei ist neben der Zusatzausstattung das gemäß Ziffer 7.3.1.1.1.4 örtlich zugehörige Gleis maßgeblich.*

*Ist nach Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis c) keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) ausschließlich für die Zusatzausstattung.*

- a) *Anmeldungen, die notwendige Folge einer in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung angemeldeten und vertraglich vereinbarten Zugtrasse sind und der in Ziffer 7.3.1.1 ausgewiesenen Funktionalität entsprechen, wird bei der Vergabe Vorrang gewährt. Der ZB hat hierfür auf Anfrage der DB InfraGO AG auf Grund der geschlossenen Einzelnutzungsverträge über die Nutzung von Zugtrassen darzustellen, dass die Nutzung der Serviceeinrichtung in zeitlicher und räumlicher Hinsicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist. Das heißt, der ZB hat die Zugtrasse oder Zugtrassen zu benennen, die für die*

*Bestimmung der notwendigen Folge einer Zugtrasse maßgeblich sein sollen (maßgebliche Zugtrasse/maßgebliche Zugtrassen).“*

Für die in Konflikt stehenden Anmeldungen von Mehrjahresverträgen sieht Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 die folgenden Regelungen vor:

**„7.3.1.6.3.1.3 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren von Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden**

*Gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.5 kann der ZB Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan höchstens für die nächsten fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden anmelden und zugewiesen bekommen. Unter Berücksichtigung der in Ziffer 7.3.1.6.1.5 beschriebenen Regelungen werden Anmeldungen über mehrere Netzfahrplanperioden wie folgt koordiniert:*

**a) Anmeldung für mehrere Netzfahrplanperioden im Konflikt mit Anmeldung für eine Netzfahrplanperiode (Koordinierungsverfahren)**

*Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, die sich im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Satz 1 mit Anmeldungen für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode im Konflikt befinden, werden ausschließlich im Hinblick auf die jeweils folgende Netzfahrplanperiode koordiniert. Für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden erfolgt eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung, auch wenn der ZB zwecks Lösung des Konflikts für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode auf einen Teil der angemeldeten Kapazitäten verzichtet.*

**b) Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden im Konflikt mit anderer Anmeldung für mehrere Netzfahrplanperioden (Koordinierungsverfahren)**

*Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, die sich im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Satz 1 mit anderen Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, jedoch bezogen auf weniger Netzfahrplanperioden, im Konflikt befinden, werden ausschließlich im Hinblick auf die konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden koordiniert. Für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden erfolgt eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung an den ZB mit der Anmeldung für die größere Anzahl an Netzfahrplanperioden, auch wenn dieser im Hinblick auf die konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden zwecks Lösung des Konflikts auf einen Teil der angemeldeten Kapazitäten verzichtet.*

*Für den Fall, dass ein ZB mit seiner Anmeldung auf einen Mehrjahresvertrag zwecks Lösung des Konflikts im Sinne der vorstehenden lit a) und b) auf einen Teil der angemeldeten Kapazität verzichtet, kann dieser Nutzungsanteil mit der Zustimmung des betroffenen ZB, für die nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden fortgeschrieben werden. Sein ENV-SE wird entsprechend der Konfliktlösung angepasst.*

**c) Umgang mit Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden im Entscheidungsverfahren**

*Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren im Sinne der vorstehenden lit. a) und lit. b) nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Die*

*DB InfraGO AG wird das Entscheidungsverfahren aus Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 auf Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden übertragen, die mit Anmeldungen für eine oder mehrere Netzfahrplanperioden in Konflikt stehen.*

*Die Anmeldungen werden nach der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis e) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigt.*

*Dabei gelten folgende Besonderheiten:*

*Für den Fall eines Regelentgeltvergleichs gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. c) werden lediglich die Entgelte für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode gegenübergestellt und derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die das höhere Entgelt zu erzielen ist.*

*Für den Fall eines Höchstpreisverfahrens gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) wird die DB InfraGO AG die ZB auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Nutzungsentgelt anzubieten, das (sic!) über dem Nutzungsentgelt liegt, welches auf Grundlage der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre.*

*Im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Höchstpreisverfahren gilt Ziffer 7.3.1.6.1.5 Satz 3.“*

Bezüglich der Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt beantragte die Beteiligte zu 1. einen Mehrjahresvertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren ab dem 15.12.2024. Die Beteiligte zu 2. beantragte einen Mehrjahresvertrag mit einer Laufzeit vom 15.12.2024 bis zum 08.12.2029. Die Beteiligten zu 3. und 4. beantragten jeweils einen Nutzungsvertrag für die Netzfahrplanperiode 2025.

Die Betroffene führte bezogen auf die Netzfahrplanperiode 2024/2025 ein Koordinierungsverfahren durch. Die Beteiligte zu 4. erklärte dabei, dass sie die Gleise ganzjährig benötige, während die Beteiligten zu 1., 2. und 3. erklärten, dass sie gegenüber den Anmeldungen den Bedarf noch konkretisieren könnten. Die Betroffene führte daraufhin das Entscheidungsverfahren durch. Im Ergebnis beabsichtigt sie für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 eine Zuweisung beider Gleise an die Beteiligte zu 4., weil allein diese das Vorrangkriterium „notwendige Folge einer Zugtrasse“ erfülle.

Am 12.09.2024 unterrichtete die Betroffene die Beschlusskammer darüber, dass sie beabsichtige, die Anmeldung der Beteiligten zu 3. sowie die auf Mehrjahresverträge gerichteten Anmeldung der Beteiligten zu 1. und 2. abzulehnen.

Die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur hat daraufhin das hiesige Verfahren eröffnet und auf ihren Internetseiten eine Information über die Einleitung des Verfahrens veröffentlicht.

In dem unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0332\_Z geführten Verfahren hat die Beschlusskammer am 16.09.2024 die von der Betroffenen beabsichtigte Ablehnung einer Anmeldung von Mehrjahresverträgen abgelehnt, soweit die beantragten Netzfahrplanperioden nicht konfliktbehaftet sind. In dem Verfahren stand der Anmeldung eines Mehrjahresvertrages die bereits erfolgte Zuweisung eines Mehrjahresvertrages mit geringerer Laufzeit gegenüber. Bei der Übersendung des Beschlusses hat die Beschlusskammer darauf hingewiesen, dass unter anderem im vorliegenden Verfahren eine ähnliche Konstellation besteht, dies sich vor allem durch das Vorliegen mehrerer Anmeldungen von dem genannten Verfahren unterscheidet.

Bezogen auf die Konstellation, in der mehrere Anmeldungen von Mehrjahresverträgen vorliegen, hat die Beschlusskammer darauf hingewiesen, dass nach ihrer Einschätzung dem Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 nicht oder nicht hinreichend deutlich zu entnehmen sei, dass kein Mehrjahresvertrag zuzuweisen sei, wenn für die erste Netzfahrplanperiode keine Zuweisung erfolge.

In ihrer Stellungnahme vom 18.09.2024 ist die Betroffene auf die Frage, ob nach den INB auch dann eine Zuweisung für weitere Netzfahrplanperioden zu erfolgen hat, wenn sich mehrere Anmeldungen gegenüberstehen, nicht weiter eingegangen.

Die Beteiligte zu 2. vertritt die Auffassung, dass die Beteiligte zu 4. die Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 250m für eine Nutzung im Einzelwagenverkehr angemeldet habe. Durch eine Verladung in wenige Güterwagen werde die Infrastruktur nicht effektiv genutzt. Sie stellt zudem in Frage, ob die nachgewiesenen Zugtrassen für die Nutzung der Gleise 22 und 23 erforderlich und bestimmt seien.

Die Beteiligte zu 4. weist darauf hin, dass sie über die Gleise in Arnstadt größere Mengen Holz verladen wolle und die Gleise dafür auch in der Vergangenheit bereits genutzt habe. Die angemeldeten Trassen seien für die Nutzung der Gleise 22 und 23 im Einzelwagenverkehr bestimmt.

Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass Regulierungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt sind, ist die Entscheidung behördenintern abgestimmt worden.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Ausführungen unter Ziffer II. sowie auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

## II. Gründe

Die von der Betroffenen beabsichtigten Ablehnungen der Anmeldungen für die Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt wird hinsichtlich der Beteiligten zu 1. für den Zeitraum vom 14.12.2025 bis zum 12.12.2027 sowie hinsichtlich der Beteiligten zu 2. für den Zeitraum vom 14.12.2025 bis zum 08.12.2029 abgelehnt.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 73 Abs. 1 Nr. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) i. V. m. § 72 Satz 1 Nr. 3 ERegG. Danach kann die Regulierungsbehörde nach Eingang einer Unterrichtung nach § 72 ERegG innerhalb von zehn Arbeitstagen die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nr. 3 ERegG ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigte Entscheidung nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügt.

Der Beschluss ergeht sowohl formell (hierzu unter II.1) als auch materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

### II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig. Er ergeht insbesondere unter Wahrung der Vorschriften über Zuständigkeit und Verfahren.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit für die Ablehnung von beabsichtigten Ablehnungen durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die den Zugang zu Serviceeinrichtungen betreffen, 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 73 Abs. 1 Nr. 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 16.09.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Eine öffentliche mündliche Verhandlung war nicht durchzuführen. Eine solche war weder von Amts wegen nach pflichtgemäßer Ausübung des diesbezüglich eingeräumten Ermessens geboten noch wurde dies von einem Beteiligten beantragt (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG). Maßgeblich für das Absehen von der Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung war die kurze Prüffrist und der Umstand, dass der Fall gleichzeitig eine geringe Komplexität aufweist.

Die Entscheidung wurde zudem mit der zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt.

Die Entscheidung ergeht auch innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Prüffrist. Die hier streitgegenständliche Unterrichtung ist am 12.09.2024 bei der Bundesnetzagentur eingegangen. Die Frist von zehn Arbeitstagen gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG endet am 26.09.2024.

### II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht zudem materiell rechtmäßig. Die beabsichtigte Ablehnung der Anträge auf Zuweisung der Kapazität Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt wird im tenorierten Umfang abgelehnt, da sie den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt (hierzu unter II.2.1). Die Entscheidung der Beschlusskammer ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung (hierzu unter II.2.2).

## **II.2.1 Teilweise fehlende Voraussetzungen für die beabsichtigten Ablehnungen**

Die beabsichtigten Ablehnungen genügen im tenorierten Umfang nicht den gesetzlichen Vorgaben des § 13 Abs. 5 Satz 1 und § 1 Abs. 19 ERegG i. V. m. Art. 3 Nr. 3 und Art. 4 Abs. 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1) (DVO (EU) 2017/2177).

Gemäß den o. g. unionsrechtlichen Vorschriften erstellen die Betreiber von Serviceeinrichtungen für die Serviceeinrichtungen und Leistungen, für die sie zuständig sind, eine sog. „Beschreibung der Serviceeinrichtung“, d. h. ein Dokument mit genauen Informationen, die für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen erforderlich sind. Der nationale Gesetzgeber setzt diese Beschreibung der Serviceeinrichtung gleich mit den „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ (NBS). Die NBS wiederum enthalten zusätzlich zu den gemäß der DVO (EU) 2017/2177 erforderlichen Mindestinhalten die nach § 13 Abs. 6 und den §§ 21, 34 Abs. 2, § 39 Abs. 2 und 4 und § 47 Abs. 9 ERegG geforderten Bedingungen.

Nach hergebrachter Rechtsprechung entfalten die NBS hinsichtlich ihrer zugangsrelevanten Regelungen gesetzessgleiche Wirkung,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.10.2014, Az. 6 B 47.14, Rn. 6.

Diese Wirkung beruht wesentlich auf der Vereinheitlichungs- und Rechtsgewährleistungsfunktion der NBS,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.10.2014, Az. 6 B 47.14, Rn. 7 f.

Hierauf nimmt etwa auch die Vorschrift des § 13 Abs. 6 ERegG Bezug, wenn sie hervorhebt, dass in den NBS Leistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, die dem Personenverkehr dienen, in verschiedener Hinsicht „verbindlich“ zu beschreiben sind. Gleichzeitig ergibt sich eine Parallele zu den zugangsrelevanten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, für die das BVerwG erst kürzlich unter Bezugnahme u. a. auf die o. g. Rechtsprechung (erneut) festgestellt hat, dass sie bereits aufgrund des gesetzlichen Anwendungsbefehls und nicht erst infolge ihrer Einbeziehung in einen Nutzungsvertrag Geltung beanspruchen,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, Az. 6 B 2.24, Rz. 12 f. (m. w. N.).

Ein Verstoß gegen zugangsrelevante NBS-Regelungen stellt somit zugleich einen Verstoß gegen § 13 Abs. 5 Satz 1 und § 1 Abs. 19 ERegG i. V. m. Art. 3 Nr. 3 und Art. 4 Abs. 1 DVO (EU) 2017/2177 dar.

Der Vollständigkeit halber ist zunächst festzuhalten, dass nach diesen Maßstäben die beabsichtigten Ablehnungen nicht gegen die INB und damit die Vorgaben des Eisenbahnrechts verstoßen, soweit sie die Vergabe für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 betreffen (dazu unter II.2.1.1). Die beabsichtigten Ablehnungen für die Netzfahrplanperioden 2025/2026 und 2026/2027 (dazu unter II.2.1.2) sowie 2027/2028 und 2028/2029 (dazu unter II.2.1.3) verstoßen indes gegen die INB und die Vorgaben des Eisenbahnrechts.

### **II.2.1.1 Netzfahrplanperiode 2024/2025**

Die von der Betroffenen hinsichtlich der Netzfahrplanperiode 2024/2025 beabsichtigte Ablehnung der Anmeldungen der Beteiligten zu 1., 2. und 3. entspricht den INB sowie den Vorgaben des Eisenbahnrechts.

Gemäß Abschnitt 7.3.1.6.3 Satz 2 INB-Haupttext weist die Betroffene dem Zugangsberechtigten auf der Grundlage der Anmeldung ein Nutzungsobjekt innerhalb der Serviceeinrichtung zu, indem sie dem Zugangsberechtigten den Abschluss eines Einzelnutzungsvertrages anbietet, soweit die INB keine anderweitigen Regelungen enthalten.

Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 des INB-Haupttexts enthält in lit. a) eine Regelung für den Fall, dass Anmeldungen auf Mehrjahresverträge mit Anmeldungen für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode im Konflikt stehen. Die Regelung lautet, dass für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung erfolgt, auch wenn der Zugangsberechtigte zwecks Lösung des Konflikts für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode auf einen Teil der angemeldeten Kapazität verzichtet. Diese Konstellation liegt im vorliegenden Verfahren vor. Die Beteiligten zu 1. und 2. haben jeweils Mehrjahresverträge angemeldet, während die Beteiligten zu 3. und 4. jeweils einen Jahresvertrag beantragt haben.

Die Betroffene hat in Übereinstimmung mit Abschnitt 7.3.1.6.3.1.1 INB den Versuch unternommen, die Anmeldungen zu koordinieren. Nachdem dabei keine Einigung erzielt werden konnte, hat die Betroffene in Übereinstimmung mit Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. c) das Entscheidungsverfahren gemäß Abschnitt 7.3.1.6.3.1.2 der INB durchgeführt. Dabei hat sie im Fall der Beteiligten zu 4. das Vorrangkriterium „Notwendige Folge einer Zugtrasse“ zu Recht bejaht. Die Beteiligte zu 4. verwies darauf, dass sie für die Bedienung der Güterverkehrsstelle Arnstadt die Trassen mit den Zugnummern 53206/53207 sowie 53204/53205 angemeldet habe.

Entgegen der Auffassung der Beteiligten zu 2. stehen diese Zugtrassen auch in einem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit der angemeldeten Nutzung der Gleise 22 und 23 in der Betriebsstelle Arnstadt, Abschnitt 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) der INB. Die vorliegende Trassenanmeldung mit der Zugnummer 53206 ist mit der Zuggattung EZK für die gesamte Netzfahrplanperiode und dem Laufweg von Erfurt Gbf nach Arnstadt Hbf angemeldet. Dabei passen die Zuggattung „EZK“ (Einzelwagenzug Nahbereich) sowie die Relation zu einer Bedienung der Gleise 22 und 23 im Einzelwagenverkehr. Auch die Konkretisierung des zeitlichen und räumlichen Zusammenhangs nach Abschnitt 7.3.1.6.3.1.2 der INB liegt damit vor.

Die weiteren von der Beteiligten zu 2. vorgebrachten Argumente sind dagegen unbeachtlich. Die Beteiligte zu 4. ist nach den INB und den eisenbahnrechtlichen Vorgaben nicht dazu verpflichtet, die Gleise hinsichtlich der verfügbaren Länge und der möglichen Ladevorgänge optimal zu nutzen. Ebenso ist es unerheblich, wenn die Beteiligte zu 4. neben den dargelegten Trassen noch andere Verkehre abwickelt. Auch ein späterer Entfall der Zugleistungen an einzelnen Verkehrstagen würde zum jetzigen Zeitpunkt keinen Verstoß gegen die INB begründen, wobei die Beteiligte zu 4. allerdings gemäß Art. 9 Abs. 8 der DVO (EU) 2017/2177 zur Freimeldung nicht benötigter Kapazitäten verpflichtet wäre.

## **II.2.1.2 Netzfahrplanperiode 2025/2026 und 2026/2027**

Die beabsichtigte Ablehnung widerspricht jedoch den in Abschnitt 7.3.1.6.3 Satz 2 i. V. m. 7.3.1.6.1.5 Satz 1 und 7.3.1.6.3.1.3 lit. b) INB-Haupttext vorfindlichen zugangsrelevanten NBS, soweit sie die Netzfahrplanperioden 2025/2026 und 2026/2027 betrifft.

Gemäß Abschnitt 7.3.1.6.3 Satz 2 INB-Haupttext weist die Betroffene dem Zugangsberechtigten auf der Grundlage der Anmeldung ein Nutzungsobjekt innerhalb der Serviceeinrichtung zu, indem sie dem Zugangsberechtigten den Abschluss eines Einzelnutzungsvertrages anbietet, soweit die INB keine anderweitigen Regelungen enthalten.

Dem Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. b) der INB 2025 lässt sich indes nicht entnehmen, dass keine Zuweisung erfolgen soll. Die Regelung sieht vor, dass Anmeldungen auf Mehrjahresverträge,

die sich im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Satz 1 mit anderen Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, jedoch bezogen auf weniger Netzfahrplanperioden, im Konflikt befinden, ausschließlich im Hinblick auf die konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden koordiniert werden. Dieser Fall liegt bezogen auf die Netzfahrplanperioden 2026 ff. vor, weil die Beteiligten zu 1. und 2. jeweils Mehrjahresverträge angemeldet haben, die nur hinsichtlich der Laufzeit divergieren. Nach Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. b) war die Betroffene zur Koordinierung der genannten Anmeldungen verpflichtet.

Auch der gleichlautenden Formulierung in Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. a), nach der eine Koordinierung „ausschließlich im Hinblick auf die jeweils folgende Netzfahrplanperiode“ erfolgt, lässt sich nicht entnehmen, dass vorliegend keine Zuweisung erfolgen soll. Es ist nach dem Wortlaut nicht eindeutig geregelt, ob in der vorliegenden Konstellation mit Anmeldungen über ein, drei und fünf Jahre Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. a) oder b) Anwendung finden soll. Insoweit erscheint Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. b) jedoch als die speziellere Regelung. Für diese Sichtweise spricht, dass die Regelungen in Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. a) und b) jeweils eine Koordinierung der konfligierenden sowie eine Zuweisung der nicht konfliktbehafteten Anmeldungen vorsehen.

Schließlich lässt sich auch Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. c) INB 2025 nicht entnehmen, dass in der vorliegenden Konstellation keine Prüfung und erforderlichenfalls eine Zuweisung erfolgt. Die Regelung sieht vielmehr vor, dass ein Entscheidungsverfahren durchzuführen ist. Dabei wird das ansonsten in Abschnitt 7.3.1.6.3.1.2 INB 2025 geregelte Entscheidungsverfahren nach Maßgabe der in Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. c) INB 2025 genannten Punkte modifiziert. Für das insoweit hinsichtlich des konfligierenden Zeitraums zwischen den Anmeldungen der Beteiligten zu 1. und 2. nach den INB 2025 möglicherweise erforderliche Regelentgeltverfahren findet sich zwar die Konkretisierung, dass lediglich die Entgelte für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode betrachtet werden. Daraus ergibt sich allerdings nicht, dass eine Zuweisung generell ausgeschlossen wird. Insoweit kann als Entscheidungskriterium das Höchstpreisverfahren Anwendung finden, wobei allerdings Abschnitt 7.3.1.6.1.5 Satz 3 der INB 2025 eine Vergabe von Mehrjahresverträgen ausschließt. Die erforderlichen Prüfungen hat die Betroffene nachzuholen.

Obwohl die Anmeldungen der Beteiligten zu 1. und 2. den vorgenannten Voraussetzungen entsprachen, hat die Betroffene eine Koordinierung der Anträge unterlassen. Die Beteiligten hatten die Anträge fristgerecht über das APN abgegeben. Die Anträge betrafen die Anmeldung von Mehrjahresverträgen mit Laufzeiten von drei bzw. fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden. Eine der in Abschnitt 7.3.1.6.1.5 Sätze 2 bis 4 INB-Haupttext geregelten Fallkonstellationen liegt nicht vor. In diesem Fall ergibt sich aus den o. g. INB-Bestimmungen grundsätzlich ein Anspruch auf Zuweisung der Kapazität, soweit diese verfügbar ist. Das gilt auch dann, wenn die beantragte Kapazität für die anfängliche und ggf. darauf folgende Netzfahrplanperioden bereits vergeben ist.

Anderes folgt namentlich nicht aus dem in Abschnitt 7.3.1.6.1.5 Satz 1 INB-Haupttext enthaltenen Zusatz: „und zugewiesen bekommen.“ Mit dieser Passage wird nicht geregelt, dass eine Zuweisung für spätere Netzfahrplanperioden zu unterbleiben habe, wenn eine Zuweisung in den vorangegangenen Netzfahrplanperioden ausscheidet. Zudem liegt eben auch kein Zuweisungsausschluss nach Abschnitt 7.3.1.6.1.5 Sätze 2 bis 4 INB-Haupttext vor.

Die Beschlusskammer muss sich vorliegend nicht dazu verhalten, ob es mit den gesetzlichen Vorgaben in Einklang stünde, sollte die Betroffene die INB-Regelungen etwa in Abschnitt 7.3.1.6.1.5 Sätze 2 bis 4 INB-Haupttext dahingehend ändern wollen, dass auch in Konstellati-

onen wie der hiesigen eine Zuweisung späterer Kapazitäten ausgeschlossen wäre. In der derzeitigen Fassung ist eine solche Zuweisung jedenfalls nicht ausgeschlossen, sondern vielmehr vorgesehen.

### **II.2.1.3 Netzfahrplanperiode 2027/2028 und 2028/2029**

Die beabsichtigte Ablehnung verstößt auch insoweit gegen die INB, als sie die Netzfahrplanperioden 2027/2028 und 2028/2029 umfasst.

Ergänzend zu den bereits unter II.2.1.2 genannten INB-Bestimmungen enthält Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. a) die Vorgabe, dass für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung erfolgt, auch wenn der ZB zwecks Lösung des Konflikts für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode auf einen Teil der angemeldeten Kapazitäten verzichtet. Die Voraussetzungen dieser Regelung sind im vorliegenden Verfahren erfüllt. Bezogen auf die gesamte Konfliktsituation zwischen den Beteiligten zu 1., 2., 3. und 4. liegen Anmeldungen auf Einjahresverträge sowie Anmeldungen auf Mehrjahresverträge vor. Dabei ergibt sich unmittelbar aus der Regelung, dass die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden zuzuweisen sind. Eine im wesentlichen gleichlautende Regelung findet sich im Übrigen auch in Abschnitt 7.3.1.6.3.1.3 lit. b) der INB, so dass man auch dann zum gleichen Ergebnis käme, wenn man isoliert auf die Anmeldungen der Beteiligten zu 1. und 2. für die Netzfahrplanperioden 2026 ff. abstellen würde.

## **II.2.2 Ermessen**

Die Beschlusskammer entscheidet auf Rechtsfolgenseite, die beabsichtigten Ablehnungen von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im tenorierten Umfang abzulehnen.

Das der Bundesnetzagentur zustehende Ermessen wird vorliegend pflichtgemäß ausgeübt.

Gemäß § 40 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.

Zweck der in § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG ausgesprochenen gesetzlichen Ermächtigung ist es, dass die Bundesnetzagentur mit der Ablehnung beabsichtigter eisenbahnrechtswidriger Maßnahmen einer drohenden Verletzung der in § 3 ERegG genannten Regulierungsziele entgegenwirken kann. Im vorliegenden Fall von besonderer Relevanz sind die Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 ERegG. Danach sollen die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Verbraucherinteressen gewahrt werden.

Die getroffene Entscheidung der Beschlusskammer ist geeignet und erforderlich, um den dargestellten Zweck zu erreichen. Die getroffene Maßnahme ist zunächst geeignet, die in § 3 Nr. 2 ERegG formulierten Ziele zu erreichen. Durch die Maßnahme wird sichergestellt, dass bei der Anmeldung von Mehrjahresverträgen die tatsächlich verfügbaren Kapazitäten den Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt werden.

Die Anordnung ist zudem erforderlich, da alternative Handlungsoptionen der Regulierungsbehörde nicht ersichtlich sind. Sofern die Regulierungsbehörde bei der Überprüfung von beabsichtigten Kapazitätsablehnungen Rechtsverstöße feststellt, verdichtet sich das Ermessen, weil nur durch ein Einschreiten die Rechte der beteiligten Zugangsberechtigten geschützt werden können.

Die Entscheidung der Bundesnetzagentur ist letztlich auch verhältnismäßig/angemessen im engeren Sinne. Es sind keine Einwirkungen dieser Anordnung auf private oder öffentliche Belange ersichtlich, die in der Abwägung die behördliche Ablehnung der beabsichtigten Ablehnungen unzulässig erscheinen ließen.

Die Betroffene hat aus freier Entscheidung, aber sicherlich auch mit Blick auf eine entsprechende Nachfrage von Zugangsberechtigten Mehrjahresverträge für Serviceeinrichtungen eingeführt. Davon dürfte sie sich eine gewisse Vereinfachung erhofft haben, weil sie eine relevante Zahl an Kapazitäten nicht von Jahr zu Jahr neu vergeben muss. Dies geht nach den geltenden INB damit einher, dass die Betroffene bei der Beantragung von Mehrjahresverträgen einen erhöhten Aufwand leisten und Zuweisungen für mehrere Netzfahrplanperioden vornehmen muss.

Die tenorierte Entscheidung bringt keine unzumutbare Belastung für die Betroffene mit sich, da sie letztlich nur die bestehenden Konflikte zwischen den Anmeldungen der Beteiligten zu 1. und 2. in den Netzfahrplanperioden 2025/2026 und 2026/2027 koordinieren und ggf. über sie entscheiden muss sowie eine Zuweisung für die nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden 2027/2028 und 2028/2029 vorzunehmen hat.

Die Entscheidung berührt zudem keine schutzwürdigen Interessen der Beteiligten zu 3. und 4. Letztere haben für den Zeitraum vom 14.12.2025 bis zum 08.12.2029 keine Nutzungen beantragt.

Die Folgen der behördlichen Anordnung sind in § 73 Abs. 3 Nr. 1 ERegG gesetzlich geregelt. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesnetzagentur auf eine Vorgabe verzichtet, wem die Kapazität zuzuweisen ist. Die Betroffene hat insoweit die Anträge der Beteiligten zu 1. und zu 2. auf Kapazitätzuweisung im tenorierten Umfang erneut zu bearbeiten und ggf. weitere Konflikte zu prüfen.

### **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, 50667 Köln erhoben werden.

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Leupold

Dr. Arnade

Der Beisitzer Dr. Arnade war zum Zeitpunkt der Unterzeichnung abwesend. Er hat an der Entwurfsfassung mitgewirkt.