



BK10-26-0042_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der MSM Gruppe, Inh. Nico Maedge e.K., Kolumbastraße 5, 50667 Köln,

Beschwerdeführerin,

g e g e n

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

Beschwerdegegnerin,

vom 12.03.2026 betreffend die Durchführung eines Pilotverfahrens zur farblichen Ausdifferenzierung von Zügen auf Monitoren in Personenbahnhöfen durch die Beschwerdegegnerin,

Hinzugezogene:

1. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

3. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,

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 08.05.2026

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	9
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	9
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	9
II.2.1 Auslegung der Beschwerde.....	9
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	10
II.2.3 Unbegründetheit der Beschwerde	11
Gebührenhinweis	13
Rechtsbehelfsbelehrung.....	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „Nullmessung“	5
Abbildung 2 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „farbige Kategorien“	6
Abbildung 3 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „bunte Linienfarben“	6

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und erbringt Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Sie führt vor allem einzelne Fahrten durch, die als Partyzüge oder „Urlaubs-Express“ vermarktet werden, und nutzt für die Zugfahrten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland das Schienennetz der Beschwerdegegnerin. Die Urlaubsverkehre verkehren beispielsweise von Hamburg nach Lörrach, Innsbruck und Villach sowie von Düsseldorf zu den beiden letztgenannten Zielen. Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Das vorliegende Verfahren betrifft die Durchführung eines Pilotverfahrens der Beschwerdegegnerin, bei dem Züge auf Fahrtinformationsanzeigen in Personenbahnhöfen mit farblich unterschiedlichen Darstellungen versehen werden.

In der jüngeren Vergangenheit wurden bei Fahrscheinkontrollen von Fahrgästen des Personenfernverkehrs vermehrt Verwechslungen festgestellt. Fahrgäste fuhren mit ihren vorab erworbenen Tickets in Zügen eines anderen EVU. Die Beschwerdegegnerin entschloss sich daraufhin zu testen, ob sich mit einer farblichen Veränderung der Zuganzeigen auf Monitoren in Bahnhöfen die Orientierung der Fahrgäste verbessern ließe.

Im September 2025 startete die Beschwerdegegnerin daraufhin ein Pilotverfahren. Das Verfahren umfasst zum einen die farbliche Hervorhebung von Zügen bestimmter Anbieter im SPFV und zum anderen derjenigen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Metropolregion Berlin/Brandenburg. Dabei unterlegte sie testweise die Anzeige von Fernverkehrszügen auf Monitoren in Personenbahnhöfen farblich. Die Darstellungen unterschieden sich je nach SPFV-Unternehmen. Namentlich wurden Züge der Hinzugezogenen zu 1. in grün und Züge der DB Fernverkehr AG in weiß dargestellt. Die farbige Darstellung im SPFV basiert dabei auf zentralen Ausspielmechanismen der Reisendeninformation und ist technisch nicht auf einzelne Regionen begrenzt. Insofern kommt es dazu, dass entsprechende Darstellungen auch an Bahnhöfen außerhalb des vorgesehenen Untersuchungsgebietes sichtbar sind.

Das Pilotverfahren soll Erkenntnisse dazu liefern, ob sich durch die farbliche Hervorhebung die Anzahl der Reisenden reduziert, die irrtümlich in Züge mit einem Ticket einsteigen, welches für ein anderes EVU gültig ist (Orientierung). Daneben soll es offenbaren, ob sich die farbliche Darstellung vieler Züge an den großen Abfahrtstafeln auf die Aktualisierungsdauer der dargestellten Daten (Abfahrtszeit, Gleis etc.) auswirkt (Umsetzbarkeit). Zudem soll das Pilotverfahren Aufschluss über die Lesbarkeit der farbigen Darstellungen geben.

Parallel zur vorgenannten Pilotierung im SPFV führte die Beschwerdegegnerin Gespräche mit Aufgabenträgern zu der Frage, wie eine farbige Darstellung von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Monitoren aussehen könnte. Eine farbige Darstellung sollte in diesem Segment der besseren Orientierung bzw. Wiedererkennbarkeit von Linien und nicht der Identifikation des EVU dienen.

In Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) beschloss die Beschwerdegegnerin, in dessen Gebiet mit Hilfe einer Marktforschung unterschiedliche Ansätze bei der Darstellung des SPNV zu verproben.

Die Beschwerdegegnerin will auch den Mehrwert der farbigen Darstellung im SPFV empirisch untersuchen und der Frage nachgehen, ob eine stärkere farbliche Differenzierung die Orientierung der Reisenden verbessert oder bei zu hoher Farbenvielfalt eher nachteilig wirkt. Ziel

soll es sein, auf Basis der Ergebnisse ein Gesamtkonzept für den Schienenpersonenverkehr zu entwickeln.

Teil des Pilotverfahrens ist die Befragung von Reisenden zu Marktforschungszwecken an vier Bahnhöfen im Gebiet des VBB. Diese begann am 02.03.2026. Zusätzlich fanden in den KW 10 und 11 Online-Interviews mit Reisenden statt, die die vier ausgewählten Bahnhöfe mindestens einmal pro Woche besuchen. Zu den vier ausgewählten Bahnhöfen zählen Berlin Hbf, Potsdam Hbf, Oranienburg und Griebnitzsee. Die Fokussierung auf die vorgenannten Bahnhöfe im Gebiet des VBB erfolgte, da dort bereits ein etabliertes und konsistentes Linienfarb-system im SPNV vorliegt. Dieses soll einen Referenzrahmen bieten, um die Wirkung zusätzlicher farbiger Differenzierungen im SPFV valide bewerten zu können.

Die Befragung fand in drei Erhebungswellen unter Erprobung verschiedener Konzepte statt:

- KW 10 + KW 11 (02.03. bis 15.03.): Erprobung des Konzepts „Nullmessung“ (Abb. 1)
- KW 12 + KW 13 (16.03. bis 29.03.): Erprobung des Konzepts „farbige Kategorien“ (Abb. 2)
- KW 14 + KW 15 (30.03. bis 12.04.): Erprobung des Konzepts „bunte Linienfarben“ (Abb. 3)

Das Konzept der sog. „Nullmessung“ beinhaltete die Darstellung aller Züge im SPFV und SPNV ohne farbliche Hervorhebungen. Die Darstellung entspricht damit der in der Vergangenheit üblichen Form.

Abbildung 1 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „Nullmessung“

Zeit / Time	Zug / Train	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Track
14:00	RE 20 / 18516	Bln Südkreuz - Flughafen BER - Königs Wusterh.	Lübbenau	2 B-E
14:00	ICE 1042	Hannover Hbf	Bremen Hbf	6 B-E
14:07	FEX 21887	Bln Potsdamer Pl - Bln Südkreuz	Flughafen BER	1 B-E
14:07 14:12	RE 4 / 3172	Bln Südkreuz - Ludwigsfelde - Trebbin - Luckenwalde	Jüterbog	2 B-E
14:08 14:12	FLX 10 / 1238	Stendal Hbf	Hamburg Hbf	5
14:14 14:17	RB 10 / 62067	Bln Potsdamer Pl - Bln Südkreuz - Blankenfelde	Rangsdorf	1 B-D
14:14 14:19	RE 5 / 3511	Bln Potsdamer Pl	Berlin Südkreuz	4 C-D
14:16 14:19	ICE 142	Hannover Hbf - Osnabrück Hbf - Deventer - Amersfoort	Amsterdam Centraal	14 C-F
14:21	RE 8 / 62021	Bln Jungfernh. - Bln Spandau - Bln-Straaken - Dallgow-Döb.	Elstal	7 A-D
14:22	FEX 21889	Bln Potsdamer Pl - Bln Südkreuz	Flughafen BER	1 B-E
14:23	RE 3 / 3350	Bln Gesundbr. - Bernau - Eberswalde - Britz - Angermünde	Schwedt (Oder)	6 CE
14:24	RE 1 / 73776	Bln-Wannsee - Potsdam Hbf - Pdm P. Sanssouci - Werder	Brandenburg Hbf	14 C-E

Das Konzept der „farbigen Kategorie“ beinhaltete, dass im SPFV Züge der Hinzugezogenen zu 1. und der DB Fernverkehr AG sowie Züge der S-Bahnen farbiger dargestellt wurden. Weitere Züge im SPNV wurden gesamthaft in grau dargestellt.

Abbildung 2 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „farbige Kategorien“

Zeit / Time	Zug / Train	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Track
14:00	RE 20 / 18516	Bln Südkreuz – Flughafen BER – Königs Wusterh.	Lübbenau	2 B-E
14:00	ICE 1042	Hannover Hbf	Bremen Hbf	6 B-E
14:07	FEX 21887	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz	Flughafen BER	1 B-E
14:07	RE 4 / 3172	Bln Südkreuz – Ludwigsfelde – Trebbin – Luckenwalde	Jüterbog	2 B-E
14:08	FLX 10 / 1238	Stendal Hbf	Hamburg Hbf	5
14:14	RB 10 / 62067	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz – Blankenfelde	Rangsdorf	1 B-D
14:14	RE 5 / 3511	Bln Potsdamer Pl	Berlin Südkreuz	4 GO
14:16	ICE 142	Hannover Hbf – Osnabrück Hbf – Deventer – Amersfoort	Amsterdam Centraal	14 CF
14:21	RE 8 / 62021	Bln Jungfernh. – Bln Spandau – Bln Staaken – Dallgow-Döb.	Elstal	7 A-D
14:22	FEX 21889	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz	Flughafen BER	1 B-E
14:23	RE 3 / 3350	Bln Gesundbr. – Bernau – Eberswalde – Britz – Angermünde	Schwedt (Oder)	6 CE
14:24	RE 1 / 73776	Bln Wannsee – Potsdam Hbf – Ptm P. Sanssouci – Werder	Brandenburg Hbf	14 CE

Das Konzept der „bunten Linienfarben“ beinhaltet, dass SPNV Züge der Hinzugezogenen zu 1. und der DB Fernverkehr AG sowie Züge der S-Bahnen farbiger dargestellt wurden. Weitere Züge im SPNV wurden farbiger dargestellt, wobei Züge einer Linie dieselbe Farbe erhielten. Letzteres orientierte sich an den Linienfarben, die bereits in den digitalen Kanälen des Verkehrsverbunds und Linienplänen zum Einsatz kamen.

Abbildung 3 Beispiel Abfahrtstafel Berlin Hauptbahnhof „bunte Linienfarben“

Zeit / Time	Zug / Train	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Track
14:00	RE 20	Bln Südkreuz – Flughafen BER – Königs Wusterh.	Lübbenau (Spreewald)	2
14:00	ICE 1042	Hannover Hbf	Bremen Hbf	6
14:07	FEX 21887	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz	Flughafen BER	1
14:07	RE 4 / 3172	Bln Südkreuz – Ludwigsfelde – Trebbin	Jüterbog	2
14:08	FLX 10	Stendal Hbf	Hamburg Hbf	5
14:14	RB 10	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz – Blankenfelde	Rangsdorf	1
14:14	RE 5 / 3511	Bln Potsdamer Pl	Berlin Südkreuz	4
14:16	ICE 142	Hannover Hbf – Deventer – Amersfoort	Amsterdam Centraal	14
14:21	RE 8	Bln Spandau – Bln Staaken – Dallgow-Döb.	Elstal	7 A-D
14:22	FEX 21889	Bln Potsdamer Pl – Bln Südkreuz	Flughafen BER	1
14:23	RE 3 / 3350	Bln Gesundbr. – Bernau – Eberswalde – Angermünde	Schwedt (Oder)	6
14:26	ICE 2179	Flughafen BER – Elsterwerda – Dresden-Neustadt	Dresden Hbf	4

Die Beschwerdegegnerin beteiligte nach diesem Schema neben der Hinzugezogenen zu 1. und der DB Fernverkehr AG alle EVU im SPNV, die im besagten Zeitraum an einem der vier Bahnhöfe Zughalte durchführten.

Zur Durchführung der Pilotierung wurden die initial einbezogenen Verkehre insbesondere anhand der folgenden Kriterien ausgewählt:

- eine hinreichende Fahrtenfrequenz zur Generierung belastbarer Erkenntnisse,

- eine stabile und konsistente Datenverfügbarkeit über die relevanten Informationssysteme hinweg,
- eine ausreichende Präsenz in den untersuchten Nutzungskontexten sowie
- eine klare Wiedererkennbarkeit der verprobten Darstellungslogik für die Reisenden.

Hinsichtlich der Reisenden, die irrtümlich Züge eines anderen Anbieters besteigen, wurde in den ersten drei Monaten des Pilotverfahrens seitens der Hinzugezogenen zu 1. eine Reduzierung um █████ festgestellt. Hinsichtlich der Umsetzbarkeit führte die Darstellung dazu, dass sich die Aktualisierung dargestellter Daten auf den Anzeigemonitoren verlangsamte und eine technische Anpassung erforderlich machte. Um die Lesbarkeit bei einem EVU zu verbessern, musste dessen Farbe abgedunkelt und der Kontrast erhöht werden.

Die Online-Befragung legte dabei eine Präferenz der Befragten für die Konzepte mit farbiger Gestaltung gegenüber der monochromen Abbildung nahe. Gleichwohl lieferte die bisherige Marktforschung noch keine Antwort auf die Frage, ob durch eine farbige Darstellung einzelner Linien im restlichen SPNV eine zu große Farbvielfalt entsteht und diese somit für eine bessere Orientierung der Reisenden eher hinderlich wäre.

Mit E-Mail vom 12.03.2026 erhob die Beschwerdeführerin Beschwerde bei der Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat das Beschwerdeverfahren am selben Tag eingeleitet, hierüber am 13.03.2026 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Von dieser Möglichkeit haben insgesamt drei EVU und Verbände Gebrauch gemacht.

Mit der Beschwerde verfolgt die Beschwerdeführerin das Ziel, die Durchführung des Pilotverfahrens überprüfen zu lassen. Sie macht dabei geltend, an dem Pilotversuch nicht beteiligt und insofern gegenüber den anderen Anbietern im Schienenpersonenfernverkehr diskriminiert worden zu sein. Ihr sei an den Hauptbahnhöfen in Bremen, Düsseldorf, Hamburg und München die testweise Farbgestaltung von Zugfahrten anderer EVU aufgefallen. Im Gegensatz zu den Zügen der Hinzugezogenen zu 1. und der S-Bahnen seien die Züge der Beschwerdeführerin in einem kaum wahrzunehmenden Grau-Ton dargestellt worden. Es ergebe sich insofern eine Ungleichbehandlung innerhalb der Pilotierung „Farbliche Hervorhebung von SPFV-Anbietern“, die auch bei der Pilotierung „Farbliche Hervorhebung im SPNV in Berlin/Brandenburg“ fortbestehe.

Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, es zu unterlassen, das Pilotverfahren zur farblichen Hervorhebung von Zügen auf Anzeigemonitoren in Bahnhöfen ohne Beteiligung der Züge der Beschwerdeführerin durchzuführen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin macht geltend, dass es sich bei dem bisherigen Pilotverfahren nur um einen Test handele. Die Beteiligung in den jeweiligen Segmenten ergebe sich aus dem konkreten Untersuchungsdesign der Marktforschung und sei nicht als dauerhafte Differenzierung zwischen einzelnen EVU zu verstehen. Soweit das EVU der Beschwerdeführerin nicht Bestandteil der initialen Pilotkonfiguration sei, beruhe dies nicht auf einer grundsätzlichen Nichtberücksichtigung, sondern darauf, dass die Pilotierung mit einer begrenzten, für die Evaluation geeigneten Ausgangskonfiguration durchgeführt worden sei.

Die Einbeziehung der Hinzugezogenen zu 1. und der DB Fernverkehr AG beruhe auf den oben genannten Kriterien. So würden sie beispielsweise zahlenmäßig an den Abfahrtstafeln regelmäßig mehrfach dargestellt, weil diese Unternehmen deutlich mehr Zugfahrten durchführten. Die Hinzugezogene zu 1. habe im Jahr 2025 [REDACTED] Stationshalte durchgeführt. Die DB Fernverkehr AG habe [REDACTED] Halte durchgeführt. Züge der Beschwerdeführerin hätten im selben Zeitraum [REDACTED] an den Stationen der Beschwerdegegnerin gehalten. Im Planungs- und Betrachtungszeitraum habe die Beschwerdeführerin [REDACTED] im Testgebiet des VBB angemeldet.

Ab Ende April 2026 werde auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Ergebnisse bewertet, ob und in welcher Ausprägung eine farbliche Darstellung den Erwartungen der Reisenden entspreche und umgesetzt werden könne. Beim weiteren Vorgehen werde die Beschwerdegegnerin sämtliche Zugangsberechtigten, auch die Beschwerdeführerin, einbinden. Das übergeordnete Ziel bei der Ausgestaltung der Reisendeninformation sei es, dass sie für die Reisenden einen handlungsleitenden Charakter habe.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 8 Eisenbahnregulierungsgesetz (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 i. V. m. § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 8 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 13.03.2026 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). 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 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 Auslegung (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung der Beschwerde

Die Beschwerde ist so auszulegen, dass die Beschwerdeführerin beantragt, die Beschwerdegegnerin zur Unterlassung der weiteren Durchführung des Pilotverfahrens zu verpflichten, solange es ohne Beteiligung der Beschwerdeführerin durchgeführt wird.

Das von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgte Begehren ist auslegungsbedürftig. Die Beschwerdeführerin hat zwar ihr Beschwerdeziel präzisiert und dafür teilweise Anträge formuliert, allerdings ist die Beschlusskammer an den Wortlaut dieser Anträge nicht gebunden. Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es vielmehr maßgeblich auf das gesamte Vorbringen im Beschlusskammerverfahren an. Bei der Auslegung von Beschwerdeanträgen kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklärenden, sondern darauf an, wie die Erklärung aus Sicht des Empfangenden bei objektiver Betrachtungsweise zu verstehen ist.

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

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

Von diesen Maßstäben ausgehend ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin darauf abzielt, die Fortführung des Pilotverfahren ohne ihre Beteiligung zu unterbinden. Die Beschwerdegegnerin soll durch behördliche Maßnahmen dazu gebracht werden, die Beschwerdeführerin mit ihren Zügen in das Pilotverfahren einzubeziehen oder andernfalls das Verfahren zur Farbgestaltung zu stoppen.

Dies geht aus der Beschwerde hervor. Darin kritisiert die Beschwerdeführerin einerseits die auffällige Farbgestaltung auf Anzeigemonitoren, die im Bundesgebiet uneinheitlich wirke. Andererseits beschwert sie sich darüber, dass sich die Farbgestaltung trotz ihrer Bemühungen um Einbeziehung auf die Hinzugezogene zu 1. und die DB Fernverkehr AG beschränkt. Die Beschwerdeführerin trägt vor, dass sie sich durch Nichtbeteiligung in dem Verfahren diskriminiert sehe. Grundsätzlich begrüßt sie aber die Verbesserung von Darstellungen von Zügen in den Bahnhöfen. Sie will mit der Beschwerde nicht jedwede Einführung von Farbgestaltungen unterbinden, sondern allein solche, bei denen sie nicht beteiligt wird. In diesem Sinne ist auch ihre Forderung zu verstehen die „willkürlich wirkende Farbgestaltung umgehend einzustellen“. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Aspekt der angeblichen Diskriminierung, die sie mit behördlicher Hilfe abgestellt wissen will.

II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig. Sie ist insbesondere statthaft. Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG. .

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen. Die Beschlusskammer kann die Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnregulierungsrecht prüfen. Zudem kann sie Maßnahmen anordnen, um Verstöße für die Zukunft zu unterbinden.

Nach § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG können die Zugangsregelungen nach den §§ 10, 11 und 13 Gegenstand der Beschwerde sein. Mit Zugangsregelungen sind die Bedingungen gemeint, zu denen Zugangsberechtigten das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen gewährt wird, vgl. §§ 10 Abs. 3, 11 Abs. 2 ERegG. Die von § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG adressierten Regelungen sind insofern Bedingungen, als EIU Zugangsberechtigten nur zu den von ihnen getroffenen Regelungen Zugang gewähren. Regelungen im Sinne von § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG können sowohl abstrakt genereller Art als auch konkret individuell sein,

Beschluss vom 09.07.2025, BK10-24-0184_Z, S. 10.

Indem die Beschwerdegegnerin den Kreis der am Pilotverfahren Beteiligten festlegt, bestimmt sie zugleich über die Bedingungen für den Zugang zur Anzeige von Reisendenauskünften als Bestandteil des Zugangsrechts zu Personenbahnhöfen aus § 10 Abs. 3 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nummer 2 zu den §§ 10 bis 14 ERegG.

Zu dem Zugangsrecht gehört auch die Darstellung auf Anzeigemonitoren in den Personenbahnhöfen. Dies wird deutlich anhand der Auflistung in Anlage 2 Nr. 2 lit. a) zu den §§ 10 bis 14 ERegG. Danach umfasst das Recht auf Zugang zu Serviceeinrichtungen auch Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften. Das Recht, Fahrgäste informieren zu dürfen, ist unabdingbarer Bestandteil des Zugangsrechts und umfasst in gleicher Weise sowohl diejenigen Fahrgäste, die sich am Bahnsteig befinden und auf den Zug warten, als auch die im Zug befindlichen Fahrgäste,

vgl. VG Köln, Urteil vom 20.08.2010, Az. 18 K 3807/07, Rn. 92 (juris).

Die Darstellung von Zügen auf den Anzeigemonitoren in Personenbahnhöfen ist Teil der Interaktion und Kommunikation zwischen EVU und den Fahrgästen. Sie hilft den Kunden bei der Orientierung innerhalb der Verkehrsstationen und informiert über aktuelle Entwicklungen bei den Abfahrtszeiten. Gleichzeitig stellt die Anzeige auch einen Teil der Außendarstellung eines EVU dar, da Fahrgäste darüber auch mit der Marke des EVU in Kontakt kommen. Eine Darstellung mit hohem Wiedererkennungswert kann damit auf Seiten der Fahrgäste nicht nur das Auffinden der Informationen oder der Abfahrtsbahnsteige erleichtern, sondern auch die Wahrnehmung des EVU im Wettbewerb mit anderen beeinflussen. Nur die am Pilotverfahren Teilnehmenden werden farblich besonders dargestellt.

Eine Betroffenheit in eigenen Rechten ist bei Beschwerden, die auf Maßnahmen nach § 68 Abs. 3 ERegG abzielen, im Grundsatz nicht erforderlich,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 20 (NRW-E), offen gelassen von VG Köln, Beschluss vom 08.06.2022, Az. 18 L 2262/21, Rn. 11 (juris).

Unabhängig davon bestehen vorliegend aber auch keine Zweifel, dass die Beschwerdeführerin eine hinreichende Betroffenheit vorgetragen hat. Es ist nicht auszuschließen, dass die Beschwerdeführerin durch die angegriffene Maßnahme in ihren Rechten, insbesondere dem Zugangsrecht gemäß § 10 Abs. 3 ERegG, beeinträchtigt sein könnte.

II.2.3 Unbegründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist unbegründet. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Auferlegung von Maßnahmen durch die Beschlusskammer auf der Grundlage des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG liegen nicht vor. Namentlich ist ein Rechtsverstoß in Form einer Diskriminierung i. S. d. § 10 Abs. 3 ERegG nicht ersichtlich.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen. Nach § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere Zugangsregelungen nach den §§ 10, 11, und 13 ERegG überprüft werden.

Der für ein Einschreiten nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 8 ERegG erforderliche Gesetzesverstoß ist hinsichtlich der Durchführung des Pilotverfahrens zur farblichen Darstellung von Zügen auf Anzeigemonitoren in Personenbahnhöfen nicht zu erkennen. Es liegt insbesondere keine Diskriminierung i. S. d. § 10 Abs. 3 ERegG vor.

Eine Diskriminierung liegt dann vor, wenn wesentlich gleiche Sachverhalte ungleich behandelt werden oder wesentlich ungleiche Sachverhalte gleich behandelt werden und dafür keine sachliche Rechtfertigung besteht. Die Rechtsprechung hat dazu klargestellt, dass das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot eine Ungleichbehandlung von im Wettbewerb stehenden Zugangsberechtigten erfordert,

vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.2015, Az. 6 C 58.14, Rn. 38 f. (juris).

Im Hinblick auf die Durchführung des Pilotverfahrens erkennt die Beschlusskammer an, dass es sich lediglich um eine begrenzte Erprobung handelt. Eine solche ist vornehmlich auf die effiziente Erzielung aussagekräftiger Ergebnisse ausgerichtet. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass nur eine örtlich, zeitlich und personell begrenzte Stichprobe gefertigt werden kann. Damit unterscheidet sich ein vorgelagerter Test von einer tatsächlichen Markteinführung.

Entscheidend bei der Stichprobe ist dabei, dass der Infrastrukturbetreiber objektive Maßstäbe wählt, anhand derer er eine diskriminierungsfreie Durchführung sicherstellt. Diese Entscheidung sowie die konkrete Durchführung erfolgten seitens der Beschwerdegegnerin zur Überzeugung der Beschlusskammer diskriminierungsfrei.

Die Beschwerdegegnerin trägt vor, dass sie die Durchführung ihres Pilotverfahrens an vier objektiven Kriterien ausgerichtet habe. Zu diesen zählten eine hinreichende Fahrtenfrequenz zur Generierung belastbarer Erkenntnisse, eine stabile und konsistente Datenverfügbarkeit über die relevanten Informationssysteme hinweg, eine ausreichende Präsenz in den untersuchten Nutzungskontexten sowie eine klare Wiedererkennbarkeit der verprobten Darstellungslogik für die Reisenden. Nach diesen Kriterien bestimmte sich die Art und Weise des Vorgehens einschließlich die Auswahl der beteiligten Akteure.

Diese Kriterien sind geeignet, eine diskriminierungsfreie Durchführung des Pilotverfahrens zu gewährleisten. Die Beschwerdeführerin, die mit ihrem Unternehmen nicht in die Gruppe der am Testverfahren beteiligten EVU einbezogen wurde, wurde nicht diskriminiert.

Als Vergleichsgruppe für die Betrachtung der Diskriminierung sind die EVU des Schienenpersonenfernverkehrs heranzuziehen, die im Geltungsbereich des VBB im maßgeblichen Untersuchungszeitraum Verkehre anboten und durchführten. Zu diesen EVU zählten die Hinzugezogene zu 1. und die DB Fernverkehr AG. Die Beschwerdeführerin war mit ihren Zügen im zeitlich und örtlich maßgeblichen Testgebiet nicht mit ihren Zügen vertreten. Sie ist damit nicht Teil der maßgeblichen Vergleichsgruppe.

Die Vergleichsgruppe ist auch nicht umfassender im Sinne von EVU des SPFV zu verstehen. Die Ausgestaltung der Vergleichsgruppe richtet sich nach den konkreten Parametern des Pilotverfahrens.

Entscheidend für einen aussagekräftigen Testlauf ist, dass Verkehre im Untersuchungsgebiet mit ausreichender Frequenz stattfinden, um eine Wahrnehmung und Wiedererkennung bei den Reisenden zu ermöglichen. Nur wenn die Befragten die Möglichkeit zur eingehenden Interaktion mit den geänderten Darstellungen haben, können sie sich eine repräsentative Meinung zu deren Nutzen bilden. Erst dadurch ergibt sich eine Möglichkeit, die Effekte einer farblichen Hervorhebung mithilfe der Befragungen nachvollziehen zu können.

Soweit die Beschwerdeführerin rügt, dass auch außerhalb des VBB-Gebietes die Anzeigemonitore eine farbliche Darstellung enthielten, ist dies nach Angaben der Beschwerdegegnerin technisch bedingt. Es handelt sich nicht um eine beabsichtigte Ausdehnung des vorgesehenen Testgebiets.

Die örtliche Auswahl des Testgebietes war sachgerecht. Die Beschränkung auf die vorgenannten Bahnhöfe im Gebiet des VBB erfolgte, da dort bereits ein etabliertes und konsistentes Linienfarbsystem im SPNV vorliegt, das als Referenzrahmen dienen kann. Erst dadurch lässt sich die Wirkung zusätzlicher farbiger Differenzierungen im SPFV valide bewerten. Berücksichtigt werden die so strukturiert erhobenen Ergebnisse aus dem definierten Untersuchungsgebiet, da nur dort vergleichbare und kontrollierte Rahmenbedingungen vorliegen.

Demnach ist es sachgerecht, dass Zugfahrten der Beschwerdeführerin nicht farblich hervorgehoben wurden, weil ihre Züge nicht in dem nach sachlichen Gründen definierten Testgebiet verkehrten und keinen messbaren Effekt auf die Wahrnehmung durch die Fahrgäste erreichen konnten.

Eine abweichende Einschätzung würde sich im Übrigen auch dann nicht ergeben, wenn man für eine bundesweite Darstellung von Zugfahrten im SPFV eine Vergleichsgruppe bilden würde. Dabei wären wiederum die Anzahl der von der Beschwerdeführerin, der Hinzugezogenen zu 1. und der DB Fernverkehr AG durchgeführten Zugfahrten zu berücksichtigen. Die Hinzugezogenen zu 1. und die DB Fernverkehr AG führen bedeutend mehr Zugfahrten durch als die Beschwerdeführerin. Zudem handelt es sich nach Angaben der Beschwerdegegnerin um einen zeitlich befristeten Pilotversuch. Daneben sieht die Beschlusskammer die Betroffenheit der Beschwerdeführerin durch eine unterbliebene farbliche Hervorhebung als vergleichsweise untergeordnet an. Es ist weder ersichtlich noch von der Beschwerdeführerin vorgetragen, dass die farbliche Hervorhebung wirtschaftliche Auswirkungen gehabt hätte. Die genannten Gesichtspunkte kämen voraussichtlich als Rechtfertigungsgründe für eine Ungleichbehandlung in Betracht, wenn man insoweit auf die deutschlandweite Darstellung abstellen würde.

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

Dr. Leupold

Dr. Arnade