



Bundesnetzagentur • Postfach 80 01 • 53105 Bonn

PER BOTE gegen Empfangsbekanntnis

DB Netz AG
Netzzugang / Regulierung



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Mein Zeichen, meine Nachricht vom Sie erreichen mich Bonn
10.040-F-11-605 Tel: 0228 [redacted] 02.04.2012
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]

**Zugang zum Bahnhof [redacted]
Bescheid nach § 14f Abs. 3 AEG**

Sehr [redacted] [redacted] [redacted]

sehr geehrte Damen und Herren,

in der oben angegebenen Angelegenheit zum Zugangsbegehren der [redacted],
H [redacted] zu der Serviceeinrichtung [redacted] [redacted] gibt es einen **umfangreichen Meinungsaustausch in verschiedenen Verfahren**, da die Angelegenheit seit Beginn 2011 Gegenstand unterschiedlicher Untersuchungen war. Zwischenzeitlich wurden zwischen den beteiligten Unternehmen Nutzungen auf Basis eines kleinsten gemeinsamen Nenners vereinbart. Eine Befriedung zwischen den Beteiligten war jedoch nicht auf gütlichem Wege zu erreichen.

In dieser Angelegenheit hat die Bundesnetzagentur gegenüber der DB Netz AG **erstmalig ein Prüfungsverfahren gemäß § 14f Abs. 2 AEG** zur Prüfung der Entscheidungen der DB Netz AG bei der Zuweisung von Nutzungskapazitäten in Serviceeinrichtungen eingeleitet. Für die umfangreichen, wenn auch in einigen Fällen nicht abschließenden Beiträge zur Sachverhaltsaufklärung bedankt sich die Bundesnetzagentur.

Die Sachverhaltsermittlung hat an einigen Stellen gezeigt, dass auch die generelle Diskussion über die Kapazitätsvergaben insbesondere in solchen Serviceeinrichtungen, die einen Engpass bilden, noch nicht abgeschlossen ist. Die Bundesnetzagentur begrüßt es, wenn der vorliegende Fall zum Anlass genommen wird, die Diskussion über die Umsetzung des Positionspapiers „Zugang zu Rangierbahnhöfen und anderen Zugbildungsanlagen“ insbesondere mit Blick auf die noch ausstehende Ausweitung von sogenannten Dispolgleisen wie auch den Einsatz von Anlagendisponenten fortzuführen.

Da in der Angelegenheit keine gütliche Einigung zwischen den Parteien möglich war, hat die Bundesnetzagentur entsprechend ihrer Ermächtigung nach § 14f Abs. 3 AEG eine Verpflichtung der DB Netz AG vorgenommen.

Bundesnetzagentur für
Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und
Eisenbahnen

Telefax Bonn
(02 28) 14-88 72

E-Mail
poststelle@bnetza.de
Internet
<http://www.bundesnetzagentur.de>

Kontoverbindung
Bundeskasse Trier
BBk Saarbrücken
(BLZ 590 000 00)
Konto-Nr. 590 010 20

Behördensitz: Bonn
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
☎ (02 28) 14-0

Die Prüfung des zu Grunde liegenden Sachverhalts hat folgende wesentliche Feststellungen ergeben:

Die DB Netz AG hat den Antrag der H [REDACTED] nicht ordnungsgemäß darauf hin geprüft, ob den beantragten Nutzungen (tatsächlich) andere Nutzungen entgegenstehen, die zeitgleich eingeplant und nicht miteinander vereinbar sind (§ 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV). Die Ermittlungen der Bundesnetzagentur haben ergeben, dass den beantragten **Nutzungen** nur zum Teil Nutzungen der D [REDACTED] entgegenstehen, die **zeitgleich** eingeplant sind. Einige Nutzungen sind aber mit den beantragten Nutzungen der [REDACTED] **vereinbar**. Im Einzelnen:

- Die D [REDACTED] ist das einzige andere Verkehrsunternehmen, das mit der der DB Netz AG Verträge über die Nutzung der Serviceeinrichtung [REDACTED] abgeschlossen hat.
- In Gleis [REDACTED] hat die D [REDACTED] keine eigenen Nutzungen entsprechend den Vorgaben der NBS 2012 angegeben. Insoweit besteht schon nach den Regelungen, die die DB Netz AG zur Konfliktlösung von Nutzungen in Serviceeinrichtungen in ihren Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS 2012) vorgibt, kein Nutzungskonflikt.
- Dementsprechend hat die DB Netz AG nach ihren NBS 2012 das Recht, weitere Nutzungen über dieses Gleis für die Fahrplanperiode abzuschließen und ist gemäß § 10 Abs. 3 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) hierzu auch verpflichtet.
- Soweit andere Verkehrsunternehmen das Gleis [REDACTED] für Zugein- und Ausfahrten nutzen, nehmen diese Unternehmen keine Nutzungen vor, die auf der Vereinbarung der Nutzung einer Serviceeinrichtung nach den Regelungen der NBS 2012 der DB Netz AG basieren. Diese Nutzungen können daher nicht berücksichtigt werden. Sie stehen den von der H [REDACTED] beantragten Nutzungen formal nicht entgegen.
- Hinsichtlich der Nutzung der **Gleisgruppe** [REDACTED] hat die Bundesnetzagentur zwar erhebliche Zweifel, ob die D [REDACTED] die gesamte Gleisgruppe zur Realisierung ihres Nutzungskonzeptes tatsächlich benötigt. Sie sieht aber kein eindeutiges Indiz für das Fehlen eines Nutzungskonfliktes.
- Eine ebensolches Ergebnis ist auch für eines der Gleise der **Gruppe** [REDACTED] zu verzeichnen. Die D [REDACTED] plant diese [REDACTED] Gleise als Reserve ein für Nutzungen, die regulär in den Gleisen [REDACTED] eingeplant sind. Die Bundesnetzagentur hat erhebliche Zweifel ob die D [REDACTED] ihre Nutzungen nicht ebenso durchführen kann, wenn sie nicht über alle [REDACTED] „Reserve“-Gleise verfügt. Sie sieht aber kein eindeutiges Indiz für das Fehlen eines Nutzungskonfliktes.
- Die Bescheidadressatin hat damit im Fall des Gleises [REDACTED] gegen ihre Pflicht verstoßen, Anträge auf Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen diskriminierungsfrei zu bearbeiten und ihnen soweit wie möglich stattzugeben (§ 14 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG); §§ 3 Abs. 1; 10 Abs. 3, Abs. 5 EIBV).
- Die Bundesnetzagentur hat im Rahmen der Auswahl der gegenüber der DB Netz AG ausgesprochenen Verpflichtung berücksichtigt, dass die Serviceeinrichtung [REDACTED] einen erheblichen Engpass bildet. Die DB Netz AG soll die Möglichkeit erhalten, die formal nicht zu beachtenden Nutzungen bei der Gestaltung des an die [REDACTED] abzugebenden Angebotes zu berücksichtigen.

Die Bescheidadressatin wiederholte die Prüfung und bat die Beteiligte zu 1 und zu 2 mit jeweiligem Schreiben vom 11.11.2011 um die Darstellung möglicher Alternativszenarien, um eine gütliche Einigung zu erreichen. Seitens der Beteiligten zu 1 wurden mit Schreiben vom 22.11.2011 zwei Alternativen zu ihrem Antrag vom 26.09.2011 vorgestellt, die aber nach der Einschätzung der Bescheidadressatin nicht zur Konfliktlösung hätten beitragen können. Die Einzelheiten erläuterte sie gegenüber der Bundesnetzagentur in einem Widerspruchsschreiben vom 25.11.2011.

Aus den Erläuterungen der Bescheidadressatin mit Schreiben vom 25.11.2011 zur Umsetzung des Bescheides der Bundesnetzagentur ergab sich, dass sie den Nutzungskonflikt weiterhin nicht abschließend geprüft hatte. Insbesondere wurden die Nutzungen der Beteiligten zu 2 nicht ausreichend auf mögliche Freiräume geprüft. Zudem teilte die Bescheidadressatin mit, dass die Beteiligte zu 2 ihr nicht die für eine derartige Prüfung benötigten Informationen zur Verfügung stelle.

Die Bundesnetzagentur ging aufgrund dieser Ausführungen davon aus, dass die Zielsetzung des Bescheides – eine zügige, rechtskonforme Entscheidung allein durch die Bescheidadressatin – in diesem Verfahren nicht mehr erreicht werden konnte und widerrief am 02.12.2011 den Bescheid vom 27.10.2011 (Aktz. 10.040-F-11-318).

Da eine Zugangsvereinbarung mit der Beteiligten zu 1 über die am 26.09.2011 beantragte oder die mit Schreiben vom 22.11.2011 vorgestellten alternativen Nutzungen bislang nicht zustande gekommen war und nicht eindeutig geklärt wurde, ob der von der Bescheidadressatin behauptete Nutzungskonflikt zwischen den von der Beteiligten zu 1 begehrten Nutzungen und den Nutzungen der Beteiligten zu 2 existiert, hat die Bundesnetzagentur zugleich dieses **Verfahren nach § 14f Abs. 2 AEG eingeleitet**.

Die Beteiligten zu 1 und 2 wurden zu diesem Verfahren hinzugezogen. Dieses Verfahren dient insbesondere der Aufklärung durch die Bundesnetzagentur, ob im vorliegenden Streitfall tatsächlich ein Nutzungskonflikt im Sinne des § 10 Abs. 5 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) vorliegt und ob das Zuweisungsverfahren in Übereinstimmung mit dem Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durchgeführt wurde. Die Untersuchung gilt insbesondere der geplanten und tatsächlichen Belegungen der Gleise durch die Beteiligten, durch fahrenden oder stehenden Verkehr, um zu überprüfen, ob durch die Verlagerung von Verkehren innerhalb der Serviceeinrichtung ■■■ Freiräume geschaffen werden können, die die von der Beteiligten zu 1 begehrten Nutzungen ermöglichen.

Mit drei **Auskunftsersuchen** vom 18.01.2012 bat die Bundesnetzagentur gemäß § 14f Abs. 2 Satz 5 AEG die Beteiligten um Sachverhaltsaufklärung bis zum 01.02.2012.

Die Bescheidadressatin hat mit Stellungnahme vom 01.02.2012 folgende Unterlagen vorgelegt:

- Bestehende Verträge über die Gleisnutzungen in der Serviceeinrichtung ■■■.
- Trassenvereinbarungen von Zügen, die in der Serviceeinrichtung ■■■ beginnen oder enden und die vor dem Antrag der Beteiligten zu 1 entweder im Netzfahrplan oder im Gelegenheitsverkehr abgeschlossen wurden.
- Sogenannte Gleisbelegungspläne, aus denen sich ergibt, welche Gleise mit der Nutzung durch welche Züge bzw. Wagen aus diesen Zügen der Beteiligten zu 2 belegt werden sollen. Diese Gleisbelegungspläne wurden nicht von der Bescheidadressatin erstellt, sondern von der Beteiligten zu 2, welche sie an die Bescheidadressatin weiter gegeben hat.
- Den sog. Fahrplan für Zugmeldestellen für die Gleise ■■■ und gesammelt ■■■, aus dem sich die Planung der Zugein- und Ausfahrten, gemessen an den zu Beginn des Netzfahrplans bekannten regelmäßig verkehrenden Zügen, ergibt.
- Eine Aufschreibung der tatsächlich ein- und ausgefahrenen Züge unter Angabe ihrer Länge und des genutzten Ein- bzw. Ausfahrgleises für die Zeiträume 11. bis 23.12.2011 und 24. bis 30.01.2012.
- Eine Übersicht von Zeitfenstern, zu denen eine Kreuzung der durch den Bahnhof verlaufenden Trassen möglich bzw. nicht möglich sein soll.

Fragen zur detaillierten Rangierplanung der nutzenden Zugangsberechtigten wurden nicht beantwortet, da die Bescheidadressatin nach eigenen Angaben derartige Daten nicht abfragt. Ebenso wenig wurden Daten über die tatsächlich vorgenommenen Rangierfahrten geliefert. Die

Bescheidadressatin wies in diesem Zusammenhang auf die Regelungen ihrer Richtlinie 408 hin, wonach die Abstimmung zwischen Fahrdienstleiter und Verkehrsunternehmen ad hoc vor Ort erfolgt.

Seitens der Beteiligten zu 1 wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- die Planungen mit Wagenzuglängen (Länge der Wagen ohne Lokomotive) für ihren Antrag und ihre Alternativen 1 und 2.
- Weiterhin überreichte sie eine Übersicht ihrer tatsächlichen Zug- und Rangierfahrten von, nach und in ■■■ in den Zeiträumen 11. bis 20.12.2011 und 24. bis 30.01.2012.

Die Beteiligte zu 2 verweigerte die Beantwortung der Fragen mit der Erläuterung, dass sie sich nicht zur Auskunft verpflichtet sehe, weil es der Bundesnetzagentur an der Prüfungskompetenz mangle, ihre Nutzungen in dieser Detailtiefe auf Vereinbarkeit mit weiteren Nutzungen zu prüfen. Aufgabe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, sei lediglich die Prüfung der zeitlichen Vereinbarkeit. Insbesondere Antworten, die Aufschluss darüber geben können, wie viele Wagen, von welchen Zugeinheiten, wie lange, in welchem Gleis stehen und wohin diese Wagen abgefahren werden (Wagenübergänge) hat die Beteiligte zu 2 nicht gegeben.

Demnach wurden die Fragen zu geplanten und tatsächlichen detaillierten Nutzungen in den einzelnen Gleisen von der Bescheidadressatin unvollständig, von der Beteiligten zu 2 nicht in der gesetzten Frist beantwortet. Die Beteiligte zu 2 steht auf dem Standpunkt, dass sie zu detaillierten Auskünften über ihre Nutzungen nicht verpflichtet sei. Insoweit hat sie die Beantwortung des Auskunftersuchens mit Stellungnahme vom 01.02.2012 zunächst pauschal abgelehnt.

Nach Auswertung der vorhandenen Unterlagen konnte die Bundesnetzagentur trotz der Informationslücken Erkenntnisse über die Kapazitätsauslastung in ■■■ gewinnen. Am 23.02.2012 teilte sie diese den Beteiligten zur Vorbereitung des Ortstermins mit.

Der **Ortstermin** fand am 28.02.2012 mit Vertretern der Beteiligten und Konzernvertretern ■■■ statt. Die Bundesnetzagentur wies erneut darauf hin, dass nicht alle Fragen des Auskunftersuchens beantwortet wurden und dass sie sich weitere rechtliche Schritte vorbehalte. Im Fokus stand die weitere Aufklärung des Sachverhaltes, insbesondere hinsichtlich der geplanten und tatsächlichen Nutzungen der Beteiligten zu 2 auch unter Inaugenscheinnahme der Örtlichkeiten in ■■■.

Während einer Besichtigung des Gleisfeldes in ■■■ wurde seitens der Beteiligten zu 2 erstmals dargelegt, welche Nutzungen in den einzelnen Gleisgruppen stattfinden. Sie erläuterte auch, dass in den Gleisen ■■■ viele weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Zügen ein- und ausfahren und deren Wagen teilweise in diesen Gleisen abgestellt werden. Die Abstellungen in den Gleisen ■■■ konnten am Tag der Ortsbesichtigung wie auch am Tag zuvor auch beobachtet werden. In der Gleisgruppe ■■■ standen am Tag der Ortsbesichtigung viele, am Tag vor der Ortsbesichtigung sehr wenige Wagen.

Die Beteiligte zu 1 stellte eine weitere Alternative als Angebot für eine gütliche Einigung vor.

Die Bundesnetzagentur gab den Beteiligten letztmalig bis zum 06.03.2012 Gelegenheit, zum ermittelten Sachverhalt Stellung zu nehmen. Dies nutzte die Beteiligte zu 1, um erneut ihren Nutzungsantrag sowie ihre alternativen Vorschläge kurz darzustellen.

Die Beteiligte zu 2 erläuterte erstmalig ihr Nutzungskonzept der Gleise ■■■. Sie stellte für den Zeitraum vom 25. bis 30.01.2012 für die Gleise ■■■ sowie ■■■ dar, wie viele Wagen zu welcher Zeit in welchem Gleis standen. Darüber hinaus legte sie für 4 Tage beispielhaft ihre Rangierfahrten für einen Bahnhofsteil dar (Rangierplan ■■■). Ebenso gab sie Zugfahrten an, die auf dem Gleis ■■■ in den Monaten Januar und Februar 2012 stattgefunden haben sollen. Sie sind nicht vollständig deckungsgleich mit den Aufzeichnungen der Bescheidadressatin.

Die Bescheidadressatin legte die Trassenvereinbarungen vor, die sie mit der Beteiligten zu 1 bis zum Ende der Netzfahrplanperiode (Dezember 2012) abgeschlossen hat, soweit diese Trassen in der Serviceeinrichtung ■■■■ beginnen oder enden.

In ihrer **Anhörung** vom 12.03.2012 stellte die Bundesnetzagentur ihre Schlussfolgerungen und ihre voraussichtliche Entscheidung in dem Verfahren vor und gab letztmalig Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese Gelegenheit nutzten die Bescheidadressatin und die Beteiligte zu 2. Sie legten beide umfangreiche Listen vor, aus denen sich ergab, dass Züge unterschiedlicher Unternehmen auf den von der Beteiligten zu 2 gemieteten Gleisen einfahren.

Es bleibt festzuhalten, dass die Beteiligte zu 2 und die Bescheidadressatin nach wie vor dem Auskunftersuchen vom 18.01.2012 nicht vollständig nachgekommen sind. Mit den ergänzenden Erläuterungen im Ortstermin, vom 06.03.2012 und vom 16.03.2012 lässt sich die Nutzung der Gleise jedoch teilweise nachvollziehen.

II.

Die Lage der Gleise in der Serviceeinrichtung ist in der als ■■■■ zu erkennen.

1. Die Serviceeinrichtung ■■■■ ist geprägt durch die Bedienung des Anschliefers A ■■■■ und dessen Zulieferer. Alle Zu- und Ablieferungen in und von den Produktionsstätten der A ■■■■ sind aufgrund des sog. „Just-in-time-Konzeptes“ zeitkritisch und werden allein auf den Bedarf der A ■■■■ abgestimmt. Nach Aussagen aller Beteiligten führen Verspätungen in der Zu- und Ablieferung von Wagen (Wagenumlauf) zu Störungen im Herstellungsprozess der A ■■■■ bis hin zum Stillstand der Produktion. Ein weiterer großer Anschließer ist der ■■■■, der durch die Zulieferindustrie für die A ■■■■ und ■■■■ Unternehmen geprägt ist.

2. Die Serviceeinrichtung ■■■■ besteht aus einem Bereich von Gleisen mit zweiseitiger Anbindung und Oberleitung, deren Nutzlängen zwischen ca. 200m und knapp 600m liegen. Dies sind die Gleise ■■■■. Diese Gleise führen über das Trassengleis ■ zum ■■■■.

Über Gleis ■ oder ■ ist der Gleisanschluss „A ■■■■“ zu erreichen. Dort werden vor allen Dingen Leerwagen mit ■■■■ beladen. Gleis ■ hat eine besonders hohe Nutzlänge von 631m. Darüber hinaus wird das Gleis insbesondere dann genutzt, wenn Leerwagen, die auf ■■■■ zulaufen, möglichst direkt dem Anschluss A ■■■■ zugeführt werden sollen

Eine weitere Gleisgruppe, die Gleise ■■■■, besteht aus Stumpfgleisen ohne Oberleitung. Die Nutzlängen variieren von ca. 130 bis 380m. Eine Ausnahme bildet das Gleis ■ mit einer Nutzlänge von knapp 700m.

Diese Gleise gehen von Gleis ■ ab, welches direkt zum Anschluss „■■■■“ führt. Von Gleis ■ ist ebenfalls das Gleis ■ mit einer Nutzlänge von ca. 600m mit einer zweiseitigen Anbindung zu erreichen. Unmittelbar hinter Gleis ■ bzw. ■ liegt als Verlängerung das Gleis ■ mit einer Nutzlänge von 85m.

Zwischen diesen Gleisbereichen liegen die Trassengleise ■■■■ und ■ sowie das Gleis ■, welches der Serviceeinrichtung ■■■■ zugerechnet wird.

Kreuzung der Trassengleise ■■■■ mit Rangierfahrten sind nur möglich, wenn dort keine Zugfahrten stattfinden. Die Trassengleise ■ und ■ werden insbesondere auch vom Personenverkehr genutzt.

III.

Nach Auswertung der vorhandenen Unterlagen aller Beteiligten und der Erkenntnisse aus dem Ortstermin stellt sich für die Bundesnetzagentur nachfolgender Sachverhalt dar, der Grundlage ihrer Entscheidung ist.

Die Gleise der Serviceeinrichtung sind bis auf die Gleise und an die vermietet.

2. Die Gleise und sind an die Beteiligte zu 1 vermietet.

3. Anfang 2011 hat die Beteiligte zu 1 sog. Transporte für die A übernommen. Die A wird mit Leerwagen zur Aufnahme von beliefert. Die beladenen Wagen werden abgeholt und zur Wiederverwertung des abtransportiert. Insbesondere die rechtzeitige und ausreichende Versorgung der A mit leeren Waggons und zeitgleiche Abholung der beladenen Wagen ist von Bedeutung, weil bei der Produktion anfallender sofort und verladen werden muss. Die Wagen werden über die Anschlussgrenze „A“ zugestellt und abgeholt. Dieser Verkehr war zuvor von der Beteiligten zu 2 ebenfalls in der Serviceeinrichtung realisiert worden.

4. Da weder das Gleis noch das Gleis die Wagen aus dem Zug zur entsorgung aufnehmen können, muss die Beteiligte zu 1 mehrfach am Tag in Leerwagen zustellen und beladene Wagen abfahren. Das Gleis ist nur über das von der Beteiligten zu 2 angemietete Gleis erreichbar. Das aus den Zwängen der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur und der bestehenden Vermietungssituation entstandene logistische Konzept ist extrem störanfällig. In diesem Zusammenhang erläuterte die Beteiligte zu 1 ihren Bedarf an weiteren Gleisnutzungen in unter Aufgabe des Gleises. Mit der beantragten Nutzung oder den vorgeschlagenen Alternativen 1 und 2 soll ein stabilerer Umlauf für die A geschaffen und werden.

5. Der Antrag der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011 war auf eine Nutzung eines 500m langen, Gleises, das angebunden ist, gerichtet. Hierfür ist die Beteiligte zu 1 bereit, die Nutzung des Gleises aufzugeben.

Die mit Schreiben vom 22.11.2011 vorgestellten Alternativen waren auf die Nutzung von , nicht Gleisen, kombiniert mit einer Nutzung an den Tagen gerichtet.

Alternative 1:

Alternative 2:

Im Gegenzug wollte die Beteiligte zu 1 wiederum das Gleis aufgeben.

Im Ortstermin schlug die Beteiligte zu 1 als letzte Lösung vor, das Gleis, mit einer Nutzlänge von 380m, im Austausch zu Gleis durchgehend nutzen zu wollen.

6. Die Gleise werden im Wesentlichen von ein- und ausfahrenden Zügen der Beteiligten zu 2 genutzt. Dabei werden die Wagen der eingehenden Züge insbesondere auf die Gleise zur Pufferung (Zwischenabstellung von Wagen bis zur weiteren Verwendung) verteilt. Die Beteiligte zu 2 erläuterte ihr Nutzungskonzept der Gleise dahingehend, dass eine Aufteilung der Wagen auf die einzelnen Gleise nicht sondern erfolgt. Wagen aus ankommenden Zügen werden entweder für die Zustellung zu den Anschlüssen , gesammelt oder werden in ausgehende Züge eingebunden (Wagenübergang). Die Gleise werden nicht nur für Züge zu und von den Anschlüssen genutzt, sondern auch für direkte Wagenübergänge ohne Beteiligung der Anschlüsse. Dabei plant die Beteiligte zu 2 zum Teil die Belegung von zwei Gleisen

Die Gleisbelegungspläne der Beteiligten zu 2 wie auch die tatsächlichen Aufschreibungen vom 25.01.2012 bis zum 30.01.2012 zeigen

7. Die Beteiligte zu 2 nutzt die Gleise vor allen Dingen für die Einfahrt von Zügen, die Leerwagen für die Beladung mit produzierten A bzw. die Wagen zum Abtransport bereitstellen. Diese Transporte laufen über den Anschluss. Nach Aussage der Beteiligten zu 2 ist hier auf die ständige Bereitstellung von Wagen zu achten. Etwa alle müsse eine Wagengruppe beladen mit bei A abgeholt und zeitgleich müssten leere Wagen zugeführt werden. Unter der Prämisse, dass Gleis zuerst frei gezogen wird und dass der Umfang der Rangierfahrten gering gehalten wird, entscheidet die Beteiligte zu 2 frei, welche Leerwagen sie dem Werk Audi zuführt.

8. Obwohl die Gleise ausschließlich von der Beteiligten zu 2 angemietet sind, finden auf diesen Gleisen Zugein- und -ausfahrten vieler Unternehmen statt. Neben der Beteiligten zu 2 liefern auch andere Firmen, wie die Leerwagen für die Firma A an und holen beladene Wagen ab, die von der Beteiligte zu 2 in das und aus dem Audiwerk rangiert werden. Insbesondere Gleis wird von anderen Verkehrsunternehmen genutzt, die Leerwagen für die A anliefern und mit beladene Wagen wieder abtransportieren. Diese Unternehmen bestellen, nach Aussage der Bescheidadressatin, in der Regel nur Trassen im Gelegenheitsverkehr. Ein Vertragsverhältnis über die Nutzung des Gleises als Serviceeinrichtung besteht zwischen der Bescheidadressatin und diesen Unternehmen nicht.

9. Die Gleise werden darüber hinaus genutzt, wenn dies wegen erforderlich wird.

B.) Rechtslage

I. Ermächtigungsgrundlage § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG

Die Entscheidung der Bundesnetzagentur beruht auf § 14f Abs. 3 Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

II. Formelle Rechtmäßigkeit / Zuständigkeit und Verfahren

Gemäß § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) ist die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde für die Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zuständig. § 14b Abs. 1 AEG weist die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, der Regulierungsbehörde und damit der Bundesnetzagentur zu. Hierzu gehört gemäß § 14b Abs. 1 Nr. 3 AEG auch die Überprüfung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen und den damit verbundenen Leistungen.

Nach § 14f Abs. 2, Satz 5 AEG hat die Bundesnetzagentur die Beteiligten aufzufordern, innerhalb einer Frist von längstens 2 Wochen alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die entsprechenden Auskunftersuchen hat sie mit Schreiben vom 18.01.2012 an die jeweiligen Beteiligten versandt. Die Auskunftersuchen wurden bis zum Fristende am 01.02.2012 teilweise beantwortet. Die Beteiligte zu 2 wie die Bescheidadressatin sind den Auskunftersuchen vom 18.01.2012 nicht bzw. nicht vollständig nachgekommen. Mit den ergänzenden Erläuterungen im Ortstermin,

vom 06.03.2012 und vom 16.03.2012 lässt sich die Nutzung der Gleise jedoch teilweise und bewertbar nachvollziehen. Soweit Fragen aus den Auskunftersuchen nicht beantwortet worden sind, hat die Bundesnetzagentur den Sachverhalt soweit wie möglich ermittelt. Im Zweifel gehen offen gebliebene Fragen zu Lasten der säumig gebliebenen Beteiligten.

Die Bescheidadressatin sowie die Beteiligten erhielten entsprechend den Maßgaben des § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) mehrfach die Gelegenheit, zum Sachverhalt und den Ausführungen der Bundesnetzagentur Stellung zu nehmen. Hiervon haben die Beteiligten im Ortstermin und in unterschiedlichen Schreiben, zuletzt am 16.03.2012, Gebrauch gemacht.

Die Bundesnetzagentur hat das Bundeskartellamt im Rahmen von § 14b Abs. 2 AEG über die in diesem Bescheid getroffenen Entscheidungen informiert.

III. Materielle Rechtmäßigkeit

Die Anordnung der Bundesnetzagentur ist materiell rechtmäßig, da eine Beeinträchtigung des Zugangsrechts der Beteiligten zu 1 zur Eisenbahninfrastruktur der Bescheidadressatin i.S.d. § 14f Abs. 3 AEG aufgrund der Weigerung der Bescheidadressatin, einen Nutzungsvertrag abzuschließen, vorliegt, und die gewählte Maßnahme zur Abwendung der Beeinträchtigung geeignet, erforderlich und angemessen ist.

Gemäß § 14f Abs. 2 AEG kann die Bundesnetzagentur, wenn eine Vereinbarung über den Zugang nach § 14 Abs. 6 AEG nicht zustande kommt, die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf fristgerechten Antrag eines Zugangsberechtigten oder von Amts wegen überprüfen. Hierbei kann sie insbesondere gemäß § 14f Abs. 2 Satz 4 Nr. 2 AEG das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis überprüfen. (Hierzu unter 2.)

Beeinträchtigt die Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, muss die Bundesnetzagentur das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung verpflichten oder die Vertragsbedingungen festlegen, über die Geltung des Vertrages entscheiden und entgegenstehende Verträge für unwirksam erklären (vgl. § 14f Abs. 3 AEG). (Hierzu unter 3.)

1. Nichtzustandekommen einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG

Zwischen der Bescheidadressatin und der Beteiligten zu 1 ist bis zum heutigen Tag keine Nutzungsvereinbarung zustande gekommen, die dem Antrag vom 26.09.2011 oder den von der Beteiligten zu 1 vorgeschlagenen Alternativen entspricht.

Soweit die Bescheidadressatin und die Beteiligte zu 2 teilweise auf die schon bestehenden Nutzungsverträge über die Gleise ■■■ und ■■■ verweisen, entspricht keines der Gleise den im Antrag oder in den Alternativlösungen dargestellten Parametern. Die Beteiligte zu 1 hat die begehrte Nutzungsvereinbarung über die beantragten oder in den Alternativlösungen dargestellten Nutzungen immer als Ergänzung oder im Austausch zu ihren bestehenden Nutzungen verstanden.

Soweit teilweise gefordert wird, dass insbesondere bei einer Verfahrenseinleitung von Amts wegen für die Bundesnetzagentur die Gewissheit über das Scheitern der Vertragsverhandlungen besteht (vgl.: *Gerstner, in Beck'scher AEG Kommentar, zu § 14f, Rz. 35, 51*), weist die Bundesnetzagentur darauf hin, dass sie den Beteiligten mehrfach den Hinweis gegeben hat, dass sie bei einer Einigung der Parteien, auch wenn diese vom Verfahrensgegenstand abweichen, dieses Verfahren nach § 14f Abs. 2 AEG einstellen würde. Eine Einigung der Parteien ist der Bundesnetzagentur nicht mitgeteilt worden.

2. Überprüfung der Entscheidungen der Bescheidadressatin

Die Aufgabe der Bundesnetzagentur im Rahmen des Verfahrens nach § 14f Abs. 2 AEG umfasst die Überprüfung der Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit Blick auf das Nichtzustandekommen der Nutzungsvereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG. Hierbei prüft sie insbesondere das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnisse (§ 14 Abs. 2 Satz 5 Nr. 2 AEG).

a. Umfang der Prüfung

Die Überprüfung des Zuweisungsverfahrens umfasst nicht nur den ursprünglichen Antrag der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011, sondern auch die von ihr eingebrachten Alternativlösungen.

Das Verfahren nach § 14f Abs. 2 AEG dient der Überprüfung der Gründe, warum eine Nutzungsvereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG nicht zustande gekommen ist.

Vereinbarungen nach § 14 Abs. 6 AEG über Nutzungen in Serviceeinrichtungen kommen durch das Angebot des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die Annahme des Angebotes durch den Zugangsberechtigten zustande (§ 10 Abs. 7 i.V.m. § 11 Abs. 1 EIBV). Der Abgabe des Angebotes durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist das sogenannte Zuweisungsverfahren vorgeschaltet, welches dazu beiträgt, den eisenbahnregulatorischen Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang durchzusetzen. Für das Zustandekommen von Nutzungsverträgen in Serviceeinrichtungen gelten hierfür die Regelungen des § 10 EIBV. Das Zuweisungsverfahren geht davon aus, dass der Zugangsberechtigte in einer Anfrage, dem Antrag nach § 10 Abs. 2 i.V.m. § 6 EIBV, sein Nutzungsbegehren gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorträgt. Diesem Antrag muss der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, soweit möglich, entsprechen (§ 10 Abs. 3 EIBV). Andernfalls muss er Verhandlungen über eine gütliche Einigung [über alternative Nutzungen] aufnehmen (§ 10 Abs. 5 EIBV). Das **Zuweisungsverfahren** beschränkt sich also **nicht nur auf die Nutzungen, die ein Zugangsberechtigter beantragt hat**, sondern umfasst auch andere Nutzungen, die anstelle der beantragten Nutzung aufgrund gütlicher Einigung im Koordinierungsverfahren Gegenstand der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG werden können. Entscheidend ist dabei, dass die Antragstellerin eindeutig erkennen lässt, dass sie diese Nutzung als Ersatz für die beantragte Nutzung ansieht. Dies ist eine Kernaufgabe des Koordinierungsverfahrens nach § 10 Abs. 5 EIBV. Erst wenn hier keine Einigung zu erzielen ist, muss der Eisenbahninfrastrukturbetreiber eine Entscheidung im Sinne von § 10 Abs. 6 EIBV treffen.

Vorliegend hat die Beteiligte zu 1 im Rahmen des vorangegangenen Verfahrens (10.040-F-11-318) – und somit auch mit Bezug zum Antrag vom 26.09. 2011– mit Schreiben vom 22.11.2011 der Bescheidadressatin zwei alternative Nutzungskonzepte vorgestellt. Diese sind von der Bescheidadressatin jedoch, wie sie in ihrem Widerspruch vom 25.11.2011 dargelegt hat, als nicht durchsetzbar verworfen worden. Diese **Alternativen sind Bestandteile des als Einheit zu betrachtenden Zuweisungsverfahrens**. Die Entscheidungsfindung der Bescheidadressatin, mit der Beteiligten zu 1 keine Vereinbarung im Sinne von § 14 Abs. 6 AEG über weitere Nutzungen in der Serviceeinrichtung ■ abzuschließen, endete nicht mit der beabsichtigten Ablehnung des Antrages, sondern mit der von der Bundesnetzagentur durch Bescheid erzwungenen erneuten Durchführung des Zuweisungsverfahrens und der Entscheidung, auch die Alternativlösungen als nicht durchführbar zu bewerten.

Soweit die Beteiligte zu 1 als weitere, **letzte Alternative** zur gütlichen Einigung mit E-Mail vom 06.03.2012 die Nutzung des Gleises ■ vorgestellt hat, ist diese Alternative nicht mehr Bestandteil des Zuweisungsverfahrens der Bescheidadressatin geworden. Diese Alternativnutzung kann von der Bundesnetzagentur daher unmittelbar nicht zum Bestandteil der Rechtmäßigkeitsüberprüfung nach § 14f Abs. 2 AEG gemacht werden. Die Charakteristika des Gleises ■ sind jedoch als **Minus in den Parametern des mit dem Antrag vom 26.09.2011 abstrakt beschriebenen Gleises** enthalten. Die Bundesnetzagentur hat dies im Rahmen ihrer Entscheidung berücksichtigt.

b. Überprüfung des Zuweisungsverfahrens und dessen Ergebnisse; § 14f Abs. 2 Satz 4 Nr. 2 AEG

Aus den oben genannten Gründen betrachtet die Bundesnetzagentur im Folgenden den Antrag der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011 sowie die mit Schreiben vom 22.11.2011 vorgetragenen Alternativlösungen gleichermaßen bei der Überprüfung der Entscheidungen der Bescheidadressatin im Zuweisungsverfahren.

aa. **Prüfung, ob ein Nutzungskonflikt vorliegt;**

§ 10 Abs. 5 Satz 1 und Abs 3 Satz 2 EIBV

Die Bescheidadressatin ist nach § 10 Abs. 3 EIBV verpflichtet, soweit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen stattzugeben. Liegen mehrere Nutzungswünsche vor, muss sie in Anwendung des § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV zunächst feststellen, dass zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vorliegen.

(1) Aufgabe des Eisenbahninfrastrukturbetreibers

Bei der Prüfung, ob mehrere Nutzungswünsche in einer Serviceeinrichtung nicht miteinander zu vereinbaren sind, kommt es nicht nur auf das **zeitliche Übereintreffen** an, sondern auch darauf, ob die Nutzungen **tatsächlich nicht miteinander** vereinbar sind. Anders als bei der Konstruktion von Trassen auf einem Schienenweg, ist es in einer Serviceeinrichtung möglich, nicht nur eine Nutzung zeitgleich zuzulassen. Da eine Serviceeinrichtung in der Regel mehrere Gleise zur Nutzung bietet, können zeitgleich mehrere Nutzungen in einer Serviceeinrichtung erfolgen. Insofern ist die zeitliche Überlappung von Nutzungen zwar die erste Voraussetzung für die Bestimmung eines Nutzungskonfliktes, erlaubt aber noch kein abschließendes Urteil.

Die Frage, ob mehrere zeitgleiche Nutzungen miteinander nicht zu vereinbaren sind, hängt von den tatsächlichen Voraussetzungen in der Serviceeinrichtung ab. Solange freie Kapazität in einer Serviceeinrichtung vorhanden ist, sind zeitgleiche Nutzungen generell möglich, und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann § 10 Abs. 3 Satz 1 EIBV durch entsprechende Angebote genügen.

Je **stärker die Auslastung** einer Eisenbahninfrastruktur ist, **desto höher ist dabei der Aufwand**, um dem Anspruch gerecht zu werden, dem ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber genügen muss, um zu prüfen, ob tatsächlich ein Nutzungskonflikt vorliegt. Bei knappen Infrastrukturen ist eine optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazität insbesondere dann erfolgskritisch, wenn andernfalls die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG gefährdet wird. Auch wenn die Erstellung von verkehrslogistischen Konzepten für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine Pflichtleistung ist, ist es aber mindestens seine Pflicht, die (zeitgleichen) **Nutzungen** eines Zugangsberechtigten auf **Plausibilität** zu prüfen. Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst nicht weiß, welche Nutzungen auf seiner Infrastruktur tatsächlich durchgeführt werden und insoweit hierfür Kenntnisse aus Unterlagen und Betriebsverfahren des jeweiligen Zugangsberechtigten erforderlich sind, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sich diese durch entsprechende Nachfrage zu beschaffen. Es kann dabei auch auf Erläuterungen des Zugangsberechtigten zurückgreifen.

Soweit die Bescheidadressatin in ihren Stellungnahmen immer wieder ausführt, dass sie nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG lediglich ihre Infrastruktur zur Verfügung zu stellen habe und keinerlei Verantwortung dafür trage, ob und wie diese Infrastruktur bedarfsgerecht und angebotsoptimiert genutzt wird, verkennt sie die Bedeutung ihrer Aufgabe als Infrastrukturbetreiberin.

Nach § 10 Abs. 3 EIBV obliegt ihr eben nicht nur die diskriminierungsfreie „Abarbeitung“ von Anträgen, wie es Satz 2 vorschreibt, sondern ihr wird in Satz 1 der Auftrag erteilt, „soweit wie möglich“ allen Anträgen stattzugeben.

Der Ordnungsgeber hat den Infrastrukturbetreibern schon im Wortlaut des § 10 Abs. 3 EIBV mehr **Verantwortung bei der Bearbeitung von Anträgen und Prüfung von Nutzungsmöglichkeiten** aufgegeben. Dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Verantwortung für eine am Bedarf aller Kunden orientierte Bewirtschaftung seiner Infrastruktur hat, zeigt sich auch an anderer Stelle der Verordnung. So muss Infrastruktur, die zwar vertraglich vergeben wurde, aber nicht genutzt wird, dem Markt wieder zur Nutzung zur Verfügung gestellt werden (§ 12 EIBV). So muss der Betreiber von Schienenwegen Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr

freihalten (§ 14 Abs. 4 EIBV). Da fast jede Nutzung eines Schienenweges auch die Nutzung einer Serviceeinrichtung bedingt, muss für den Betreiber von Serviceeinrichtungen eine vergleichbare Verantwortung gegenüber dem Gelegenheitsverkehr bestehen.

Dies zeigt, dass für den Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur mit der Verfügungsgewalt auch eine Verantwortung verbunden ist. Diese Verantwortung ist gleichsam die Kehrseite der unternehmerischen Freiheit, die einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen in § 14 Abs. 6 AEG durch das Primat des Vertrages gegeben wurde.

Weder reicht es aus, schlicht darauf zu verweisen, dass die begehrten Gleise in einer Serviceeinrichtung bereits vermietet sind (§ 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV stellt nicht auf „Vereinbarungen“, sondern auf die eigentlichen „Nutzungen“ ab), noch wäre es ausreichend, bei einer umfassend vermieteten Infrastruktur den Nutzungskonflikt nur im Hinblick auf das im engeren Sinne konfliktbehaftete Gleis zu prüfen.

Der bloße Blick auf den Vermietungsstatus der fraglichen Eisenbahninfrastruktur, mit dem Ergebnis, dass allein wegen der Vermietung aller Gleise ein weiterer Antrag nur im Koordinierungs- und Konfliktlösungsverfahren Beachtung finden kann, wird § 10 Abs. 5 i.V.m. § 10 Abs. 3 EIBV nicht gerecht.

Überprüft ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einem Nutzer, der mehrere (unterschiedliche) Gleise in einer Serviceeinrichtung nutzt oder nutzen möchte, im Rahmen der Koordinierung und Konfliktlösung nur die unter enger Bezugnahme auf die Parameter der Anmeldung konkret konfliktbehafteten Gleise und nicht alle genutzten oder nutzbaren Gleise, könnte im schlimmsten Fall sogar ein leerstehendes Gleis unbetrachtet bleiben. Dies deshalb, weil nicht geprüft würde, ob Nutzungen, die auf einem Gleis mit den konfliktbehafteten Parametern stattfinden, auf ein Gleis ausweichen können, das zwar nicht selbst die begehrten Parameter besitzt, aber Nutzungen eines solchen Gleises aufnehmen könnte. Aus diesem Grund muss ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einem Nutzer, der mehrere Gleise nutzt oder nutzen will, das Gesamtkonzept auf Plausibilität überprüfen.

(2) Prüfung der Entscheidungen der Bescheidadressatin

Aus diesem Grund hat die Bundesnetzagentur bei der Überprüfung der Entscheidungen im Zuweisungsverfahren verschiedene Prüfungsstufen nachvollzogen. Dabei musste sie der Besonderheit Rechnung tragen, dass hier auf Basis von mehrjährigen Verträgen schon vereinbarte Nutzungen der Beteiligten zu 2 mit den hinzutretenden Nutzungen der Beteiligten zu 1 auf einen möglichen Nutzungskonflikt in der Zukunft untersucht werden müssen.

Die Bescheidadressatin hat in ihren derzeit gültigen und für dieses Verfahren geltenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (**NBS 2012**) verschiedene **Regelungen zur Durchführung des Zuweisungsverfahrens** getroffen. So muss der sogenannte Hauptnutzer gemäß Ziffer 3.3.4 Satz 1 lit. a) und lit. b) der NBS 2012 15 Arbeitstage (Mitte November) vor Beginn einer neuen Netzfahrplanperiode (ab dem 2. Sonntag im Dezember) melden, welche Nutzungen er auf den ihm vertraglich langfristig zur Nutzung überlassenen Gleisen in der kommenden Fahrplanperiode vornehmen wird. Dabei hat er zwischen Nutzungen, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind, und anderweitigen Nutzungen zu unterscheiden. Auf Basis der Meldungen nach lit. a) und lit. b) kann die Bescheidadressatin dann Nutzungskonflikte entscheiden bzw. Vereinbarungen über weitere Nutzungen abschließen, wenn keine Meldung für ein Gleis abgegeben wurde. Nach dem Verständnis der Bescheidadressatin und der Beteiligten zu 2 dienen die sogenannten „Gleisbelegungspläne“ der Beteiligten zu 2 der Meldung nach Ziffer 3.3.4. Satz 1 lit. a) und lit. b). (vgl. *Ziffer 3 des Koordinierungsgesprächs vom 07.10.2011, Bl 10 des VV 10.040-F-11-318*)

Diese Gleisbelegungspläne dokumentieren somit diejenigen Nutzungen, die den von der Beteiligten zu 1 beantragten Nutzungen ggf. entgegen stehen. Die Bundesnetzagentur hat daher die Gleisbelegungspläne hinsichtlich einzelner Gleise in der Serviceeinrichtung ■■■■■ überprüft. Er gibt sich aus den (von der Beteiligten zu 2 selbst erstellten) Gleisbelegungsplänen kein Nutzungskonflikt gemäß § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV, hätte die Bescheidadressatin nach den gesetzlichen Vorgaben und ihren geltenden NBS der Beteiligten zu 1 ein Vertragsangebot unterbreiten

müssen. Ergeben sich aus den Gleisbelegungsplänen zunächst Nutzungen, die mit den Nutzungen des Antrags zeitgleich und nicht vereinbar sind, hat die Bundesnetzagentur diese **Planungen** mit den überlassenen, stichprobenartigen Aufzeichnungen von **tatsächlichen Nutzungen** in der Vergangenheit **verglichen**. Hierzu hat sie auch die weiteren unterschiedlichen Darlegungen der Beteiligten herangezogen. Die Bundesnetzagentur hat so die Gleisbelegungspläne auf Plausibilität in Stichproben überprüft.

(a) Gleis ■

Das Gleis ■ besitzt eine Nutzlänge von 555m, ist beidseitig angebunden und mit einer Oberleitung überspannt. Es entspricht also dem Nutzungsantrag der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011.

(aa) Nutzungsanzeige der Beteiligten zu 2

Für das Gleis ■ weisen die Gleisbelegungspläne der Beteiligten zu 2 sowohl für das Fahrplanjahr bis Dezember 2011 (Fahrplan 2011), wie sie im Verfahren 10.040-F-11-318 vorlagen, als auch für das Fahrplanjahr bis Dezember 2012 (Fahrplan 2012), welche die Bescheidadressatin in ihrer Stellungnahme zum Auskunftersuchen vorgelegt hat, aus, dass **dieses Gleis nicht für Zugein- oder Ausfahrten der Beteiligten zu 2 genutzt wird.**

(bb) Plausibilisierung

Lediglich im Zusammenhang mit einer Zugeinfahrt um ■ (Mo ■ Di-Fr: ■) plant die Beteiligte zu 2 eine Nutzung des Gleises ■. Die Gleisbelegungspläne weisen aber auch aus, dass diese Züge auf Gleis ■ einfahren sollen. Die Nutzung von 2 Gleisen wäre dann plausibel, wenn die Züge derart lang wären, dass die Belegung nur eines Gleises nicht ausreicht.

Die geplanten Wagenzüge besitzen laut den Trassenvereinbarungen eine Länge von ca. ■. Es besteht also keine Notwendigkeit, diese Züge auf zwei Gleise aufzuteilen.

Auch tatsächlich liegen die Zuglängen innerhalb der Nutzlänge eines Gleises (■). Der Vergleich mit den **tatsächlichen** Einfahrten in der Zeit vom 11. bis 23.12.2011 und vom 24. bis 30.01.2012 zeigt dies deutlich.

An/Abfahrt	Betriebsfahrt	Zug Nr	Ist-Zeit	ZL in m
Ankunft	Montag, 12. Dezember 2011	■	11:48:10	■
Ankunft	Dienstag, 13. Dezember 2011	■	04:17:29	■
Ankunft	Mittwoch, 14. Dezember 2011	■	16:15:03	■
Ankunft	Donn., 15. Dezember 2011	■	03:56:57	■
Ankunft	Freitag, 16. Dezember 2011	■	04:56:07	■
Ankunft	Montag, 19. Dezember 2011	■	08:30:46	■
Ankunft	Dienstag, 20. Dezember 2011	■	07:45:44	■
Ankunft	Montag, 30. Januar 2012	■	10:22:32	■

(Auszug aus den Aufzeichnungen der Bescheidadressatin vom 01.02.2012)

Mit Schreiben vom 16.03.2012 erläuterte die DB Netz AG erstmals, dass der Zug mit der Nr. ■ aufgrund von Baustellenkorridoren unter der Nr. ■ geführt wird. Aber auch hier zeigen die tatsächlichen Zugeinfahrten in den Belegungszeiträumen, dass die Länge beider Gleise nicht benötigt wird.

Ankunft/Abfahrt	Betriebstag	ZugNr.	Istzeit	Zuglänge in m
Ankunft	Dienstag, 24. Januar 2012	■	11:40:22	■
Ankunft	Mittwoch, 25. Januar 2012	■	09:42:42	■
Ankunft	Donnerstag, 26. Januar 2012	■	09:54:47	■
Ankunft	Freitag, 27. Januar 2012	■	14:47:02	■

(Auszug aus den Aufzeichnungen der Bescheidadressatin vom 01.02.2012)

Hinsichtlich der **tatsächlichen Nutzung** wurde im Ortstermin und auch in den nachfolgenden Schreiben erläutert, dass das Gleis ■ tatsächlich nur unwesentlich von der Beteiligten zu 2 genutzt wird, sondern im Wesentlichen von drei **weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen**, die

für den Anschließter A ■ Leerwagen nach ■ anliefern. Man habe sich aber darauf geeinigt, dass diese Unternehmen **keine eigenen Nutzungsverträge** mit der Bescheidadressatin abschließen, sondern die Beteiligte zu 2 die Einfahrten auf dem von ihr angemieteten Gleis dulde.

Nach den Darlegungen der Bescheidadressatin und der Beteiligten zu 2 fahren drei weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Basis von kurzfristigen oder auch langfristig angemeldeten Zugtrassen auf Gleis ■ ein. Insgesamt ist anhand der Aufschreibung der tatsächlichen Zugfahrten für alle Gleise, auf denen Züge ein- und ausfahren können (Gleise ■), festzustellen, dass unabhängig davon, dass die Beteiligte zu 2 über die Gleise dauerhafte Nutzungsverträge abgeschlossen hat, viele Zugangsberechtigte auf den Gleisen ein- und ausfahren.

Diese Zugangsberechtigten haben aber keine Nutzungsvereinbarungen. (weder als sog. Haupt- noch als sog. Nebennutzer) über Gleis ■ abgeschlossen. Ihre Nutzungen werde von der Beteiligten zu 2 (Hauptnutzerin) geduldet.

Aber selbst wenn man die Nutzungen der weiteren Zugangsberechtigten als Nebennutzung im Sinne der Ziffer 3.3.4 Satz 2 lit. b) der NBS 2012 auf dem jeweiligen Gleis für das kurze Zeitfenster der Ein- bzw. Ausfahrt ansehen möchte, müssten diese Nebennutzungen, um im Konflikt mit dem Antrag der Beteiligten zu 1 Beachtung finden zu können, vor dem 26.09.2011 vereinbart worden sein.

Es gilt bei der Betrachtung des Nutzungskonfliktes, die beantragte mit den zum Antragszeitpunkt ebenfalls beantragten sowie schon vereinbarten Nutzungen zu vergleichen. Auch wenn die möglichen Konflikte der Nutzungen in der Zukunft liegen, muss für die Bestimmung, welche Nutzungen bei der Konfliktbetrachtung einbezogen werden, der Zeitpunkt des Antrags maßgeblich sein. Andernfalls ginge die Dauer des Verfahrens zu Lasten des Zugangsberechtigten, der eine Nutzung beantragt. Es bestünde die Gefahr, dass während des laufenden Verfahrens Nutzungsvereinbarungen geschlossen werden, die dann der beantragten Nutzung entgegen stünden. Da der beantragende Zugangsberechtigte die Verfahrensdauer nicht selbst beeinflussen kann, wäre dies eine unzulässige Behinderung seines Zugangsrechts.

Betrachtet man die Trassenvereinbarungen, die vor dem Antrag der Beteiligten zu 1 vereinbart wurden, ist festzustellen, dass die Bescheidadressatin mit anderen Zugangsberechtigten keine Vereinbarungen mit Bezug zu einer Nutzung von Gleis ■ geschlossen hat.

Ausgehend davon, dass die **Beteiligte zu 2**, wie oben dargestellt, keine eigene Nutzung nach Ziffer 3.3.4 lit. a) oder lit. b) der NBS 2012 angemeldet hat und tatsächlich auch **keine eigenen Nutzungen** stattfinden, sieht die Bundesnetzagentur für Gleis ■ keine Nutzungen der Beteiligten zu 2, die mit den angemeldeten Nutzungen der Beteiligten zu 1 nicht miteinander zu vereinbaren (§ 10 Abs. 5 EIBV) wäre.

Insofern stand es der Bescheidadressatin frei, weitere Nutzungsverträge (sogenannte Nebennutzungen) mit anderen Zugangsberechtigten abzuschließen. Aufgrund des bestehenden Antrags war sie hierzu auch verpflichtet (§ 10 Abs. 3 Satz 1 EIBV).

(b) Gleisgruppe ■:

Die Gleisgruppe ■ bis ■ besteht aus einseitig angebundenen Gleisen ohne Oberleitung. Die Nutzlängen variieren von ca. 130 bis 380m. Eine Ausnahme bildet das Gleis ■ mit einer Nutzlänge von knapp 700m. Dementsprechend erfüllt keines der Gleise dem Antrag der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011. Auf den Gleisen ■ ließen sich die Alternativlösungen der Beteiligten zu 1 realisieren.

(aa) Nutzungsanzeige der Beteiligten zu 2

Nach den Gleisbelegungsplänen, und damit der Anzeige im Sinne der Ziffer 3.3.4 lit. a) und lit. b) der NBS 2012, nutzt die Beteiligte zu 2 diese Gleisgruppe im Wesentlichen, ■. Nach ihrem Nut-

zungskonzept ordnet die Beteiligten zu 2 [REDACTED] zu. Nach diesem Konzept sollen in dem jeweiligen Gleis [REDACTED] werden. Durch **mehrfaches Abfahren an einem Tag** kann die Beteiligte zu 2 die Gleise mit einer **höheren Menge an Wagenlängen** nutzen als dies der **tatsächlichen Gleislänge** entspricht. Für die Gleispaare [REDACTED]

[REDACTED] Im Vergleich zu den am 06.03.2012 vorgelegten Übersichten der Rangiertätigkeiten ergeben sich aber einige Unregelmäßigkeiten.

Soweit für den Antrag oder die Alternativen der Beteiligten zu 1 die Nutzung dieser Gleisgruppe in Betracht gezogen wird, könnte auf den ersten Blick ein Nutzungskonflikt (zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen) vorliegen.

(bb.) Plausibilisierung

Vor einer abschließenden Bewertung muss jedoch noch geprüft werden, ob die geplanten Nutzungen plausibel sind oder ob eine räumliche Verlagerung von Nutzungen möglich ist.

Aus diesem Grund muss zur Bestimmung, ob die von der Beteiligten zu 1 begehrten Nutzungen tatsächlich nicht mit den vorhandenen Nutzungen der Beteiligten zu 2 vereinbar sind (§ 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV), geprüft werden, ob Nutzungen in weniger Gleisen als geplant realisiert werden können (Nutzungen verdichten), und so weitere Nutzungen auf den Gleisen stattfinden können. Dabei orientiert sich die Bundesnetzagentur, soweit sie ihr bekannt gegeben wurde, an dem von den Beteiligten vorgelegten Nutzungskonzepten. So ist zu berücksichtigen, dass tatsächlich Schwankungen zwischen der maximal geplanten und der niedrigsten tatsächlichen Kapazitätsausnutzung bestehen, die bei der Berechnung des Kapazitätsbedarfs mit einem Sicherheitszuschlag berücksichtigt werden. Auch das allgemeine Nutzungskonzept der Beteiligten zu 2, wonach jedem Gleis eine eigene Bedeutung zukommt, darf nicht außer Acht gelassen werden. Dies macht es erforderlich, die Kapazität der Gleise entsprechend der einzelnen Nutzungskonzepte je Gleis zu betrachten.

Auch unter Berücksichtigung der Konzeption der Beteiligten zu 2, die für jedes Gleis eine Destination vorsieht und deshalb eine Zusammenlegung der Nutzungen nicht in Betracht kommt, bleibt das Ergebnis, dass die **Planungen für die Gleisbelegung die tatsächliche Nutzung weit übersteigen**.

Im ersten Schritt geht die Bundesnetzagentur von einer **Gesamtbetrachtung der Gleisgruppe** aus. Dabei zeigt der Vergleich der vereinbarten Wagenzuglängen der Ein- und Ausgangszüge mit der tatsächlichen Gesamtnutzlänge von ca. 2900m, bezogen auf die Gleise [REDACTED] bis [REDACTED], in welchen die Züge aufgelöst bzw. gebildet werden, dass die Gleisgruppe tageweise mit einer Auslastung von teilweise über 300% [REDACTED] je nach Wochentag) beplant wird (**Anlage 2, Belegung der Gleise [REDACTED] diesem Bescheid beigelegt**). Zur Ermittlung dieser Werte hat die Bundesnetzagentur die aus den Trassenvereinbarungen erkennbar geplanten Wagenzuglängen entsprechend den Gleisbelegungsplänen auf die Gleise verteilt, auf denen die entsprechende Zugnummer eingetragen war. Zum Teil werden Züge auf bis zu [REDACTED] Gleise verteilt. Im Mittel beträgt die planerische Auslastung ca. 282%. Diese Auslastung ist durch den kontinuierlichen Abfluss von Wagen durch Überführung zu den Anschließern oder den Übergang auf ausgehende Züge zu erreichen. Die Berechnung der tatsächlichen Belegung der Gleise [REDACTED] auf der Basis der tatsächlichen Wagenzuglängen, wie sie sich aus den von der Bescheidadressatin für die Erhebungszeiträume vorgelegten Unterlagen ergeben, führt dagegen zu dem Ergebnis, dass eine Auslastung im Beobachtungszeitraum mit weniger als 200%

(zwischen ca. [REDACTED] im Durchschnitt der Tage Montag bis Samstag) stattgefunden hat.

Im Ortstermin erläuterte ein Vertreter der Beteiligten zu 2, dass die Auslastung einer Serviceeinrichtung je nach Rangierkonzept elastisch ist. Wie stark die Auslastung gesteigert werden kann, hänge auch vom Rangieraufwand ab, den ein Verkehrsunternehmen bereit sei, vorzunehmen. Um im vorliegenden Fall keinen übermäßigen, nicht geplanten Rangieraufwand von der Beteiligten zu 2 zu fordern, geht die Bundesnetzagentur deshalb als Berechnungsgröße der Gesamtkapazität in der Gleisgruppe [REDACTED] von den seitens der **Beteiligten zu 2 selbst geplanten ca. 319%** (bezogen auf die Gesamtnutzlänge der Gleisgruppe) aus. Damit besteht für die Beteiligte zu 2 je nach Wochentag rechnerisch eine Kapazitätsreserve in dieser Gleisgruppe, die sich in der Größenordnung zwischen ca. [REDACTED] m als der kleinsten, genutzten Gleislänge und ca. [REDACTED] m als Obergrenze bemisst.

Eine weitere Eingrenzung war der Bundesnetzagentur auf Basis der Unterlagen nicht möglich. Die Beteiligte zu 2 legte zwar am 06.03.2012 für die Zeit vom 25. bis 30.01.2012 eine Übersicht über die tatsächliche Belegung der Gleise [REDACTED] bis [REDACTED] vor. Diese zeichnet das Bild einer Momentaufnahme von einer weniger gleichmäßigen und wechselnden Verteilung der Gleisbelegung als die Auswertung der Bundesnetzagentur, die auf ermittelten durchschnittlichen Werten basiert. Diese unterschiedliche Datenbasis lässt eine detailliertere Bewertung nicht zu. Insbesondere lässt sich aus den Aufzeichnungen der Beteiligten zu 2 nicht erkennen, welche Wagen aus einem eingehenden Zug zum Übergang auf einen abfahrenden Zug gepuffert werden und welche Wagen für die Versorgung des Werks der A [REDACTED] bereit gestellt werden.

Soweit die Beteiligte zu 2 in ihrer Stellungnahme vom 16.03.2011 vorträgt, dass es sich bei den Monaten Januar und Februar 2012 um äußerst auslastungsschwache Monate handle und auch in der von ihr vorgelegten Statistik im Vergleich eine geringere Auslastung gezeigt wird, ist dem entgegen zu halten, dass die ebenfalls von ihr vorgelegte Aufstellung über die Anzahl von Wagen in Eingangs- und Ausgangszügen im Zeitraum vom 24. bis 30. Januar 2012 für die Gleise [REDACTED] eine insgesamt überdurchschnittliche Auslastung ([REDACTED] Wagen über der Planung) belegen. Die Auslastungsschwäche dürfte im Wesentlichen durch die Werksferien bis 09. Januar 2012 bedingt sein.

Soweit in den Gleisen [REDACTED] die Bildung [REDACTED] stattfindet, erlaubt die Auswertung der tatsächlichen Zugfahrten die Annahme, dass die Gleise tatsächlich in dieser Form zu bestimmten Zeiten am Tag genutzt werden. Eine Zusammenlegung von Gleisnutzungen erscheint hier nicht denkbar. Da nach dem Konzept der Beteiligten zu 2 Wagen aus unterschiedlichen, nacheinander eingehenden Zügen [REDACTED]

Anders als in den Gleisen [REDACTED] werden in den Gleisen [REDACTED] keine [REDACTED] planmäßig [REDACTED], sondern [REDACTED]. Da hier [REDACTED] stattfinden, müssen die Gleise auch nicht [REDACTED] gefüllt bleiben. Vielmehr hat die Beteiligte zu 2 es durch die Anzahl der Rangierfahrten selbst in der Hand, durch Häufigkeit [REDACTED] ein Gleis mehrfach auszulasten. Wie oben dargestellt, ist ihre Planung auf die im Durchschnitt [REDACTED] fache Auslastung der Nutzlänge der Gleisgruppe ausgelegt. Würde die Beteiligte zu 2 die von ihr geplanten [REDACTED] fahrten in der tatsächlichen Anzahl durchführen, könnte sie mit der Mehrfachbelegung wahrscheinlich ein Gleis frei machen.

Hinsichtlich der Nutzung der Gleise [REDACTED], die planerisch mehrfach täglich durch Rangierfahrten frei gezogen werden sollen, fällt auf, dass die **geplante Auslastung von [REDACTED]** tatsächlich im Beobachtungszeitraum **nicht erreicht** wurde, sondern jedes Gleis, selbst bei proportionaler Aufteilung, nur zu ca. [REDACTED] ausgelastet ist. In der proportionalen Betrachtung hat die Bundesnetzagentur bei der Aufteilung von Wagenzuglängen auf die von der Beteiligten zu 2 geplanten Gleise die unterschiedlichen Gleislängen berücksichtigt. Dementsprechend hat sie

längeren Gleisen anteilig die Pufferung einer höheren Wagenzuglänge unterstellt. Die von der Beteiligten zu 2 im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 16.03.2012 für drei Schichten vorgelegten Erfassungen von Rangiertätigkeiten der Rangierabteilung [REDACTED] zeigen ebenfalls, dass nicht alle geplanten [REDACTED] fahrten der Gleisanschlüsse „[REDACTED]“ aus der Gleisgruppe [REDACTED] tatsächlich durchgeführt wurden.

Hinzu kommt, dass der notwendige Nutzungsumfang des Gleises [REDACTED] in diesem Ausmaß und in der Kombination mit der Nutzung der Gleise [REDACTED] fraglich erscheint. Diese Gleise will die Beteiligte zu 2 gemäß ihren Gleisbelegungsplänen insgesamt zur Pufferung von Wagen für [REDACTED] nutzen. Die Kombination aus dieser umfangreichen Pufferung auf insgesamt 4 Gleisen für den Anschluss „[REDACTED]“ ist nicht nachvollziehbar.

Eine **Verlagerung der Nutzungen von Gleis [REDACTED]** auf ein anderes oder mehrere andere Gleise erscheint nach dem dargelegten Sachverhalt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Zugfahrten im Beobachtungszeitraum und der von der Beteiligten zu 2 am 06.03.2012 gelieferten Aufzeichnungen nach stichprobenartiger Überprüfung **nicht gänzlich ausgeschlossen**. Gerade das Gleis 40 ist, selbst unter Berücksichtigung der Gleislänge, mit nur [REDACTED] ausgelastet, obwohl die Gesamtplanung von fast [REDACTED] ausgeht. Hier fällt auch noch auf, dass in den am 06.03.2012 gelieferten Unterlagen zu [REDACTED] [REDACTED], welche dem angezeigten Nutzungskonzept ([REDACTED]) der Beteiligten zu 2 entspricht. Die einzige Aufzeichnung betrifft wie das Gleis [REDACTED] nur generell die Zustellung zum Anschluss „[REDACTED]“

Zwischenergebnis

Die **Zusammenlegung** einzelner Gleisnutzungen, die nach Ansicht der Bundesnetzagentur insbesondere mit Blick auf die Gleise [REDACTED] **und weiteren Gleisen** außerhalb dieser Gruppe **denkbar** erscheint, erfordert in der Gleisgruppe [REDACTED] eine Veränderung des Nutzungskonzeptes der Beteiligten zu 2. Die Bundesnetzagentur hat erhebliche Zweifel, ob die Nutzungen der Beteiligten zu 2 tatsächlich mit den beantragten Nutzungen unvereinbar sind. Die Plausibilisierung des Nutzungskonzeptes der Beteiligten zu 2 zeigt Ansätze für eine mögliche Zusammenlegung von Nutzungen. Allerdings hat sich eine zweifelsfreie Lösung in diesem Verfahren nicht ergeben.

Deshalb kann die Bundesnetzagentur für die Gleise [REDACTED], selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die fehlende Sachverhaltsaufklärung zu Lasten der Informationsverpflichteten gehen, einen Nutzungskonflikt zwischen der Beteiligten zu 1 und zu 2 nicht ausschließen.

(c) Gleise [REDACTED]

Die Gleise [REDACTED] liegen im Gegensatz zu der bisher beschriebenen Gleisgruppe [REDACTED] östlich der Trassengleise und des Gleises [REDACTED], die die Serviceeinrichtung [REDACTED] teilen. Es handelt sich um zweiseitig angebundene, mit Oberleitung überspannte Gleise, in die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer Zugfahrt ein- und ausfahren können. Die Nutzlänge der Gleise variiert zwischen 200m und 318m, auch wenn die Baulängen der Gleise [REDACTED] mit 511m bzw. 615m deutlich länger ausgewiesen sind. Im Ortstermin wurde erläutert, dass die Baulänge der Gleise nicht vollständig ausgenutzt werden kann, weil die angrenzenden Gleise blockiert würden, wenn die Nutzlänge überschritten wird. Dies deshalb, weil die Züge bei einem Überschreiten der Nutzlänge über die Weichen, die auch zu den anderen Gleisen führen, hinausragen.

Diese Gleise erfüllen laut Gleislageplan zwar nicht die Anforderungen des Antrags der Beteiligten zu 1 vom 26.09.2011. Jedoch zeigen die Angaben zur tatsächlichen Durchführung der Zugfahrten in den Zeiträumen vom 11. bis 23.12.2011 und vom 24. bis 30.01.2012, dass diese Gleise zeitweise für die Ein- oder Ausfahrt von Zügen genutzt wurden, die mit ca. 550m länger waren, als der Nutzungsantrag der Beteiligten zu 1 zugrunde legt. Der nachfolgend aufgeführte Auszug soll insoweit als Beispiel dafür dienen, das zumindest zeitweise die Belegung des Gleises [REDACTED] mit einem Zug, der weit über die Nutzlänge hinaus geht, möglich ist:

Ankunft/Abfahrt	Betriebstag	ZugNr.	Istzeit	IstGl. lt. Internetplan	Zuglänge ges.
Ankunft	15.12.2011	██████	18:30:47	12	██████
Ankunft	16.12.2011	██████	14:05:36	12	██████
Ankunft	19.12.2011	██████	14:39:56	12	██████
Ankunft	24.01.2012	██████	14:29:40	12	██████
Ankunft	25.01.2012	██████	14:43:42	12	██████
Ankunft	26.01.2012	██████	14:39:29	12	██████

Inwieweit diese Nutzungen dann auch zu einer Blockade angrenzender Gleise geführt haben, kann nur vermutet werden. Auf jeden Fall könnten die Gleise, auch im Zusammenhang mit einer Nutzung von Gleis ██████ Teil der Alternativszenarien 1 und 2 sein. Denn die Gleise haben eine Nutzlänge von mehr als 150m bzw. 300m.

(aa) Nutzungsanzeige der Beteiligten zu 2

Die Beteiligte zu 2 plant diese drei Gleise laut Gleisbelegungsplan für die Abstellung von Wagen zu nutzen, welche die ██████, z.B. ██████. Diese Wagen kommen aus Eingangszügen, die laut Gleisbelegungsplan auf den Gleisen ██████ einfahren sollen und deren Wagen grundsätzlich auf den Gleisen ██████ werden sollen.

Im Weiteren sind nach den vorgelegten Gleisbelegungsplänen Zugnummern von Zügen auf den Gleisen ██████ verzeichnet, deren Einfahrten und daran anschließende Zugaufösungen auf den Gleisen ██████ und ██████ eingeplant werden. Aus dem Gleisbelegungsplan ergibt sich nicht unmittelbar, dass diese Züge (auch oder anschließend) auf den Gleisen ██████ aufgelöst werden sollen, da sie nicht entsprechend in den Gleisbelegungsplänen gelb markiert sind.

(bb) Plausibilisierung

Der Nutzungszweck dieser Gleise steht auch im Zusammenhang mit den geplanten Nutzungen auf Gleis ██████. Von dort aus wird den Gleisbelegungsplänen zufolge ebenfalls der Anschluss „█████“ bedient. Neben dem Gleis ██████ nutzt die Beteiligte zu 2 demnach weitere ██████ Gleise ██████. Wie oben dargestellt, ist schon die Belegung der Gleisgruppe ██████ gemessen an den tatsächlichen Nutzungen großzügig geplant. Der **zusätzliche Bedarf auf den Gleisen ██████** ist bei der oben dargestellten Kapazitätsberechnung für die Gleise ██████ nicht eingerechnet. Das Verhältnis der Nutzlängen von 326m in Gleis ██████ für die Bedienung der A ██████ zu ca. 750m (Gleis ██████) für die Pufferung von Wagen, infolge von ██████, ist dementsprechend **nicht nachvollziehbar**.

Die Beteiligte zu 2 plant für sich eine Kapazitätsreserve des ██████ fachen für die auf Gleis ██████ eingeplanten Nutzungen – und dies obwohl die Sachverhaltsermittlung gezeigt hat, dass auf Gleis ██████ selbst die vorhandene Kapazität nicht ausgeschöpft wird. Diese Kapazitätsreserve ist – bei aller zu berücksichtigenden Sensibilität des Produktions- und Logistikkonzepts der A ██████ – erkennbar sehr groß bemessen.

Dabei ist noch zusätzlich zu berücksichtigen, dass die in den Gleisbelegungsplänen als mittelbare Folge von Zugtrassen angezeigten Nutzungen auf Zugeinfahrten aus den Gleisen ██████ und ██████ basieren. Wie die Beteiligte zu 2 im Ortstermin ausgeführt hat, vermeidet sie Trassenkreuzungen im Bahnhof. Für eine ██████ von Wagen aus Zügen, die in den Gleisen ██████ und ██████ einfahren, auf den Gleisen ██████ ist aber genau diese Trassenkreuzung erforderlich. Es ist also davon auszugehen, dass die Pufferungen nur im Notfall, und damit sehr unregelmäßig, vorgenommen werden.

Insbesondere weisen auch die Unterlagen über die **tatsächlichen Nutzungen auf keinen entsprechenden Bedarf hin**. Die Unterlagen der Bescheidadressatin und die Unterlagen der Beteiligten zu 2 geben keinen Hinweis darauf, dass in den Gleisen die in den Gleisbelegungsplänen angezeigte Nutzung tatsächlich stattfindet.

Hingegen zeigen die tatsächlichen Nutzungen aus dem Zeitraum 11.12. bis 23.12.2011 und 24.01. bis 30.01.2012, dass die anderen Züge mit den Nummern, [REDACTED] tatsächlich in den geplanten Längen verkehrt sind.

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen kann nicht zweifelsfrei aufgeklärt werden, ob diese Züge nur teilweise, vollständig oder gar nicht in den Gleisen [REDACTED] gepuffert werden. Da Standzeiten auch in anderen Gleisen, hier insbesondere [REDACTED] und [REDACTED], geplant sind, muss nicht davon ausgegangen werden, dass eine der Gleisgruppe [REDACTED] bis [REDACTED] entsprechende tägliche Auflösung und Sortierung der genannten Züge stattfindet. Die Aussagen auf den Gleisbelegungsplänen und die tatsächlichen Zugeinfahrten deuten eher darauf hin, dass die [REDACTED] für diese Züge auch als eine **zusätzliche „Reserve“** eingeplant werden, für den Fall, dass [REDACTED] eine zeitnahe Zustellung der Wagen nicht zulässt. Auch die Tatsache, dass die Aufschreibungen für die Zeiträume 11. bis 23. 12.2011 und 24. bis 30.01.2012 zahlreiche Zugein- und Ausfahrten unterschiedlicher Unternehmen aufzeigen, deutet eher darauf, dass diese Gleise als reine Reserve dienen sollen. Dabei fällt auch auf, dass die Züge, die im Aufschreibungszeitraum eingefahren sind, den geplanten Längen zum großen Teil auch entsprechen.

Am Tag des Ortstermins und am Tag vor dem Ortstermin waren die Gleise zum Teil belegt. Inwieweit die Belegungen die angezeigten Nutzungen widerspiegeln, ist nicht bekannt.

Die Bundesnetzagentur entnimmt den Indizien aus den bekannten Unterlagen nicht, dass eine Sicherheitsreserve [REDACTED] zusätzlich zu dem Gleis [REDACTED] und den Gleisen [REDACTED] und [REDACTED] gänzlich unnötig wäre. Jedoch hat sie erhebliche Zweifel, ob die [REDACTED] Gleise tatsächlich erforderlich sind, um eine zusätzliche Reserve für die Abstellung von Wagen zu schaffen, deren Pufferung schon auf anderen Gleisen geplant ist.

Zwischenergebnis

Die Mieterin der [REDACTED] plant [REDACTED] Sicherheitsreserve für Nutzungen ein, die regulär auf den Gleisen [REDACTED] stattfinden. Dieser **Puffer ist großzügig bemessen**, da er offensichtlich **nur eine zusätzliche Reserve** darstellt und **nicht die tägliche Nutzung**.

Die Bundesnetzagentur hat erhebliche Zweifel, ob die Nutzungen der Beteiligten zu 2 tatsächlich mit den beantragten Nutzungen unvereinbar sind. Die Plausibilisierung des Nutzungskonzepts der Beteiligten zu 2 zeigt Ansätze für eine mögliche Zusammenlegung von Nutzungen. Allerdings hat sich eine zweifelsfreie Lösung in diesem Verfahren nicht ergeben.

Deshalb kann die Bundesnetzagentur für die Gleise [REDACTED] selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die fehlende Sachverhaltsaufklärung zu Lasten der Informationsverpflichteten geht, einen Nutzungskonflikt zwischen der Beteiligten zu 1 und zu 2 nicht ausschließen.

Ergebnis der Überprüfung der Entscheidungen im Nutzungskonflikt

Für die Gleisgruppe [REDACTED] bis [REDACTED] ebenso wie für die Gleise [REDACTED] bestehen nach Ansicht der Bundesnetzagentur Möglichkeiten, die Gleisnutzung durch Abbau von Sicherheitsreserven zu straffen und so Nutzungen weiterer Zugangsberechtigter zu ermöglichen. Die Bundesnetzagentur ist insoweit jedoch nicht zu dem gesicherten Ergebnis gelangt, dass die dort durchgeführten Nutzungen der Beteiligten zu 2 mit den beantragten Nutzungen vereinbar sind.

Im Ergebnis besteht für das **Gleis [REDACTED]** nicht der von der Bescheidadressatin vorgetragene Nutzungskonflikt. An dieser Stelle des Zuweisungsverfahrens hat die Bescheidadressatin entgegen der verordnungsrechtlichen Vorgaben des § 10 Abs. 3 EIBV der Beteiligten zu 1 kein Angebot auf Nutzung gemacht, sondern hat einen Nutzungskonflikt angenommen.

Auch wenn der fehlende Nutzungskonflikt auf Gleis [REDACTED] ausreicht, um die Tatbestandsvoraussetzung des § 14f Abs. 2 AEG zu erfüllen, prüft die Bundesnetzagentur der Vollständigkeit halber die weiteren Schritte des Zuweisungsverfahrens.

bb. Hinwirken auf eine einvernehmliche Lösung: § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV

Selbst wenn man – wie die Bescheidadressatin – die Verpflichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 10 Abs. 5 Satz 1 i.V.m. § 10 Abs. 3 EIBV allein auf die Überprüfung zeitlicher Kompatibilität von Nutzungen reduzieren würde, muss ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen spätestens in der Verhandlung nach § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV die oben genannte Prüfung vornehmen.

Es ist seine Pflicht, auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Der Wortlaut „auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken“ stellt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Anforderung, nicht nur eine Verhandlung zu moderieren, sondern zielgerichtet eine Lösung anzustreben. Die Lösung, auf die hinzuwirken ist, ist die Auflösung des Konfliktes. Insoweit ist auch hier § 10 Abs. 3 Satz 1 EIBV als Zielbestimmung und Wertungsvorgabe für den Prozess zu sehen. Es gilt, soweit wie möglich, allen Anträgen stattzugeben.

Dieser **aktiven Rolle** kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur gerecht werden, wenn es zumindest alle naheliegenden Lösungsmöglichkeiten in Betracht zieht. Insbesondere bei einer starken Auslastung der Infrastruktur darf sich der Infrastrukturbetreiber nicht mit der Aussage eines Nutzers begnügen, eine Optimierung der Nutzung der vorhandenen Kapazität sei nicht möglich. Hier muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst prüfen.

Sollte er das Fehlen eines Nutzungskonfliktes für eine Nutzung erkennen, die nicht dem Antrag des Zugangsberechtigten entspricht, fordert diese aktive Rollen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese Nutzung als Alternative im Rahmen der gütlichen Einigung nach § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV anbietet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass in den Gleisgruppen ■ bis ■ die Realisierbarkeit weiterer Nutzungen vermutet werden kann, ist es Aufgabe der Bescheidadressatin entsprechende Unterlagen zu plausibilisieren. Bei der Vereinbarung von Nutzungen, die von der beantragten Nutzung abweichen, bedarf es für eine gütliche Einigung nur des gemeinsamen Verständnisses zwischen der Beteiligten zu 1 und der Bescheidadressatin, wenn von Seiten der Beteiligten zu 2 keine Zustimmung erforderlich ist. Dies ist dann der Fall, wenn die Nutzungen, die abweichend vom Antrag vereinbart werden, nicht mit Nutzungen der Beteiligten zu 2 kollidieren.

Die Bundesnetzagentur kann jedoch aus den Unterlagen keine abschließende Schlussfolgerung ableiten, welche konkreten Lösungsansätze die Bescheidadressatin der Beteiligten, insbesondere mit Blick auf die Gleise ■ bis ■ anbieten muss. Da es keinerlei Hinweise darauf gibt, dass sich eine gütliche Einigung zwischen der Beteiligten zu 1 und der Bescheidadressatin bei Einbindung der Beteiligten zu 2 abzeichnet, geht die Bundesnetzagentur unter der Annahme, dass ein Nutzungskonflikt zwischen dem Nutzungsbegehren und den schon vereinbarten Nutzungen bestünde, davon aus, dass die Koordinierungsmöglichkeiten gemäß § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV erschöpft sind.

**cc. Vorrang für die Nutzung, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist:
§ 10 Abs 6 EIBV i.V.m. Ziffer 3.3.4. der NBS 2012**

Selbst wenn man den oben dargestellten fehlenden Nutzungskonflikt nicht annehmen wollte, wäre für das Gleis ■ jedoch im Konfliktlösungsverfahren der Vorrang für die Beteiligte zu 2 nicht anzunehmen.

(1) Aufgabe des Eisenbahninfrastrukturbetreibers

Gemäß § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Fall, dass eine Einigung i.S.d. § 10 Abs. 5 Satz 1 EIBV nicht zustande kommt, dem Nutzer Vorrang zu gewähren, dessen Nutzung notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist.

(2) Prüfung der Entscheidung der Bescheidadressatin

Die Bundesnetzagentur überprüft die Konfliktlösung zunächst anhand der Gleisbelegungspläne, da diese nach Aussage der Bescheidadressatin im Verfahren 10.040-F-11-318 die Meldung des

Hauptnutzers nach Ziffer 3.3.4, Satz 1 der NBS 2012 widerspiegeln. Im nächsten Schritt sind diese geplanten Nutzungen dann mit Hilfe der tatsächlichen Nutzungen zu plausibilisieren.

(a) Gleise [REDACTED]

Die Nutzung der Gleise [REDACTED] bis [REDACTED] ist nicht unmittelbar auf die Ein- oder Ausfahrt von Zügen, d.h. auf vereinbarte Zugtrassen zurückzuführen. Vielmehr werden die Wagen der Züge, deren Zugnummern im Gleisbelegungsplan dargestellt sind, in diese Gleise nach Beenden der Zugtrasse bzw. vor deren Beginn in bzw. aus diesen Gleisen rangiert.

Soweit auf diesen **Gleisen nicht unmittelbar Zugtrassen enden oder beginnen**, kommt es in Betracht, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse durch die Ein- oder Ausfahrt von Zügen auf anderen Gleisen, hier der Gleise [REDACTED] zu begründen. Dies ist insbesondere bei der Zugbildung im Einzelwagenverkehr der Fall.

Dehnt man den Begriff der Notwendigkeit der Folge einer vereinbarten Zugtrasse i.S.d. § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV soweit aus, dass auch Nutzungen in anderen Gleisen hiervon erfasst werden, ist ein **Korrektiv gegen eine Aushöhlung des § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV** erforderlich. Könnte allein die Tatsache, dass eine Abstellung von Wagen aus einer bestimmten Zugtrasse folgt, ausreichend sein, um den Vorrang zu begründen, wäre es möglich, durch einen einfahrenden Zug mit 20 Wagen eine Anzahl von 20 Gleisen als notwendige Folge dieser Zugtrasse zu belegen, selbst wenn das Betriebskonzept eine derartige Ausdehnung gar nicht erfordert. Es würden unnötig Gleise blockiert.

Deshalb muss es eine **logische Verknüpfung zwischen der vereinbarten Zugtrasse und der vereinbarten Nutzung** geben, die am Bedarf des Nutzers orientiert, die Notwendigkeit der Nutzung in genau diesem Umfang belegt. Nur dann kann die Nutzung auch notwendige Folge sein.

Bei der Prüfung der Vorrangskriterien zählt nicht nur die zeitliche Komponente, sondern auch der Nutzungsumfang zu den Bewertungskriterien. Insbesondere die Nutzungen in den Gleisen [REDACTED] bis [REDACTED] und [REDACTED] basieren nach dem Nutzungskonzept der Beteiligten zu 2 auf einer derart mittelbaren Folge einer vereinbarten Zugtrasse und müssen kritisch auf die Notwendigkeit der Folge aus einer Zugfahrt geprüft werden. Die Prüfung deckt sich im Wesentlichen mit der Prüfung, ob ein Nutzungskonflikt besteht, da in beiden Fällen der Prüfungsansatz vom wirklichen Bedarf des Nutzers ausgeht.

Auch wenn nach Ansicht der Bundesnetzagentur erhebliche Zweifel bestehen, dass die Nutzung der gesamte Gleisgruppe als mittelbare Folge der im Gleisbelegungsplan aufgezeigten Zügen wirklich in der Ausdehnung genutzt wird, geht sie mangels eindeutiger Indizien davon aus, dass das in dem Belegungsplan aufgezeigte Nutzungskonzept notwendige Folge von vereinbarten Zugtrassen auf den Gleisen [REDACTED] im Sinne von § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV ist.

(c) Gleise [REDACTED]

Die zu den Gleisen [REDACTED] bis [REDACTED] angestellten Überlegungen gelten im gleichen Maße auch für die Gleise [REDACTED].

(b) Gleis [REDACTED]

Ausgehend von den Gleisbelegungsplänen der Beteiligten zu 2 soll also der Eintrag einer Zugnummer als Beleg dafür gelten, dass die Nutzung auf der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse basiert. Hiernach gibt es für Gleis [REDACTED] **keine eigene originäre Nutzung der Beteiligten zu 2**. Vielmehr geht sie selbst von der Nutzung durch ein anderes Unternehmen aus, das aber keinen Nutzungsvertrag über die Nutzung des Gleises [REDACTED] als Serviceeinrichtung geschlossen hat.

Die Züge [REDACTED] der Beteiligten zu 2 werden auf Gleis [REDACTED] einfahrend geplant. Keiner der geplanten Züge besitzt eine Wagenzuglänge, die über die Nutzlänge (d.h. die für einen Zug

tatsächlich nutzbare Gesamtlänge eines Gleises) von Gleis ■ oder ■ hinausgeht. Es besteht also keine Notwendigkeit den Zug auf zwei Gleise aufzuteilen. Auch tatsächlich liegen die Wagenzuglängen im Rahmen der Nutzlänge eines Gleises. Also kann auch keine wie oben für die Gleise ■ dargelegte mittelbare Folge einer Zugtrasse den Vorrang nach § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV begründen, weil Zugteile von Gleis ■ auf Gleis ■ verlagert werden müssten, weil die Gleislänge nicht ausreicht, den ganzen Zug aufzunehmen.

Die weiteren Firmen können, da sie keinen Vertrag mit der Bescheidadressatin über die Nutzung einer Serviceeinrichtung abgeschlossen haben, bei der Konfliktbetrachtung nicht berücksichtigt werden.

Ergebnis der Überprüfung der Entscheidungen im Konfliktlösungsverfahren

Für das Gleis ■ kann die Beteiligte zu 2 sich nicht auf einen Vorrang im Sinne des § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV berufen. Demgegenüber hat die Bundesnetzagentur keinen Zweifel gewinnen können, dass die von der Beteiligten zu 1 beantragten Nutzungen – jedenfalls in der Ausgestaltung der Alternativkonzepte – notwendige Folge beantragter Zugtrassen sind. Damit hätte die Bescheidadressatin einen – von ihr angenommenen – Nutzungskonflikt gem. § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV zu Gunsten der Beteiligten zu 1 entscheiden müssen und ein entsprechendes Vertragsangebot unterbreiten müssen.

Gesamtergebnis bei der Überprüfung des Zuweisungsverfahrens

Die Überprüfung des Zuweisungsverfahrens ergibt, dass die Bescheidadressatin zu **Unrecht entschieden hat, dass hinsichtlich des Gleises ■ ein Nutzungskonflikt besteht**. Weiterhin ist festzuhalten, dass der Vorrang der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse für Gleis 13 nicht bei der Beteiligten zu 2.

Damit hätte die Bescheidadressatin dem **Antrag der Beteiligten zu 1** oder einer der Alternativlösungen gemäß § 10 Abs. 3 EIBV **durch ein Angebot entsprechen müssen**.

Das oben dargestellte Angebot kann die Bescheidadressatin im Rahmen des Angebotes eines sogenannten Nebennutzervertrages nach Ziffer 3.3.4 Satz 2 lit. b) der NBS 2012 gegenüber der Beteiligten zu 1 aussprechen, ohne dass die Verträge der Beteiligten zu 2 aufgehoben werden müssten.

3. Verpflichtung der Bescheidadressatin

Auf der Grundlage des oben dargestellten Ergebnisses muss die Bundesnetzagentur nach § 14f Abs. 3 AEG entweder nach § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG die Bescheidadressatin zur Änderung ihrer Entscheidungen verpflichten oder nach § 14f Abs. 3 Nr. 2 AEG die Vertragsbedingungen festlegen bzw. über die Geltung des Vertrages entscheiden oder entgegenstehende Verträge für unwirksam erklären, wenn durch die Entscheidungen der Bescheidadressatin die Beteiligte zu 1 in ihren Zugangsrechten beeinträchtigt ist.

a. Beeinträchtigung des Zugangsrechts der Beteiligten zu 1

Die Weigerung der Bescheidadressatin, der Beteiligten zu 1 ein Angebot über Nutzungen entsprechend ihrem Angebot oder den vorgeschlagenen Alternativen zu machen, beeinträchtigt die Beteiligte zu 1 in ihrem Zugangsrecht nach § 14 Abs. 1 AEG, § 3 Abs. 1 EIBV. Die Bescheidadressatin ist nach § 10 Abs. 3 EIBV verpflichtet, soweit wie möglich allen Anträgen stattzugeben (§ 10 Abs. 3 EIBV), soweit nicht ein Nutzungskonflikt vorliegt. Ebenso muss sie den Vorrang für die Beteiligte zu 1 aussprechen, wenn deren Nutzungen im Gegensatz zu denen der Beteiligten zu 2 notwendige Folge einer Zugtrasse sind.

Soweit die Bescheidadressatin und auch die Beklagte zu 2 verschiedentlich eingewendet haben, dass der Beteiligten zu 1 die Nutzungen in den Gleisen ■■■ und ■■■ gewährt worden seien, ist dem zunächst entgegen zu halten, das jedes Nutzungsbegehren für sich genommen zu prüfen ist. Soweit auch der Bedarf der Beteiligten zu 1 einer kritischen Prüfung zu unterziehen ist, wird auf das nachfolgende Auswahlermessen unter b.) verwiesen.

b. Wahlrecht zwischen § 14f Abs. 3 Nr. 1 oder Nr. 2 AEG

Die Bundesnetzagentur hat sich zu der Anordnung in dem aus dem Tenor zu 1 ersichtlichen Umfang entschieden.

Liegt eine Beeinträchtigung i.S.d. § 14f Abs. 3 AEG vor, verpflichtet die Bundesnetzagentur entweder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung (vgl. § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG) oder legt die Vertragsbedingungen fest, entscheidet über die Geltung des Vertrages und erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam (vgl. § 14f Abs. 3 Nr. 2 AEG). Ein Ermessen kommt ihr nur insoweit zu, dass sie bei einer Beeinträchtigung des Zugangsrechts eine Anordnung aufgrund von § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG oder aufgrund von § 14f Abs. 3 Nr. 2 AEG treffen kann.

aa. Geeignet

Um die Beeinträchtigung des Zugangsrechtes der Beteiligten zu 1 für die Zukunft abzustellen und die Mängel im Zuweisungsverfahren auszugleichen, sind beide Maßnahmen nicht vollständig geeignet, da der Antrag der Beteiligten zu 1 auf eine unbegrenzte Nutzung gerichtet ist. Das Ergebnis, dass die Nutzungen beider Beteiligten, wie oben dargestellt, miteinander vereinbar sind, gilt aber unter Berücksichtigung der Regelungen der NBS 2012 zunächst nur für diese Netzfahrplanperiode. Dementsprechend ist auch die Verletzung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben und die damit einhergehende Beeinträchtigung des Zugangsrechts zunächst nur für diese Netzfahrplanperiode nachgewiesen.

Insofern kann die Bundesnetzagentur **keine Vertragsersetzung** im Sinne von § 14f Abs. 3 Nr. 2 AEG entsprechend dem Antrag der Beteiligten zu 1 vornehmen. Es verbleibt damit die Ermächtigung der Bundesnetzagentur nach § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG, die Bescheidadressatin zur Abgabe eines Angebotes zu verpflichten.

bb. Erforderlich

Es stellt sich im Weiteren die Frage, ob es erforderlich und angemessen ist, seitens der Bundesnetzagentur die Bescheidadressatin zur Abgabe eines Vertragsangebotes über die Nutzung eines bestimmten Gleises – hier des Gleises ■■■ – zu verpflichten.

Bei der Bewertung, ob es erforderlich ist, dieses Gleis zuzuweisen, muss das Nutzungskonzept der Beteiligten zu 1 einfließen.

Da die Infrastruktur in der **Serviceeinrichtung ■■■ stark ausgelastet** ist, muss auch das **Nutzungsbegehren der Beteiligten zu 1** im Rahmen der Konfliktbetrachtung auf **Optimierungspotenzial geprüft** werden und müssen ihre begehrten Nutzungen plausibilisiert werden. Ihr Potenzial, Nutzungen zu optimieren, ist aber gemessen an der Beteiligten zu 2 geringer, da ihr nicht das Ausmaß an Gleisen zur Verfügung steht.

Das Nutzungskonzept der Beteiligten zu 1 sieht laut Antrag die ■■■ Nutzung eines ■■■, ■■■ langen Gleises vor.

Tatsächlich zeigen aber insbesondere die Alternativkonzepte, dass die Nutzung der gesamten Gleislänge nur ■■■ erforderlich wäre. In diesen Zeitfenstern finden Zugbildung bzw. -auflösung vor bzw. nach der Zugfahrt statt. Dabei werden die gesamten ■■■ Länge des Gleises mit ■■■ deshalb benötigt, weil neben den abzufahrenden beladenen ■■■ wagen noch ■■■ abgeholt werden, bis zur ausfahrenden Zugfahrt ■■■ werden müssen.

Es ist aber auf den ersten Blick nicht nachvollziehbar, warum dieses Gleis ■■■. Für ■■■

die Abstellung der [REDACTED] benötigt die Beteiligte zu 1 im Fall der Alternative 1 nur ein [REDACTED] Gleis und ein [REDACTED] langes Gleis, [REDACTED]. Hinsichtlich der Alternativen ist zur Sicherstellung des Umlaufsystems [REDACTED] die Notwendigkeit von zwei ausreichend langen Gleisen nachvollziehbar, ebenso wie die Notwendigkeit, [REDACTED].

Die Konzeption, [REDACTED]

[REDACTED] (weitere Alternative gemäß E-Mail vom 06.03.2012), ist insoweit plausibel und nachvollziehbar.

Soweit aber keine 2 ausreichend langen Gleise [REDACTED] kann die Sortierung [REDACTED] mit einem größeren Rangieraufwand auf einem zweiseitig angebundenen Gleis jeweils von einer Seite erreicht werden.

Die Beteiligte zu 1 hat mit ihren immer wieder neuen Angeboten zu alternativen Lösungen gezeigt, dass sie bereit ist, auf die begrenzten Nutzungsmöglichkeiten in der Serviceeinrichtung [REDACTED] Rücksicht zu nehmen.

Aus dieser Sicht ist also die **Zuweisung explizit des Gleises** [REDACTED] **nicht erforderlich**. Die Beschweradressatin kann das nach ihrer Einschätzung am besten geeignete Gleis, das die im Tenor erkennbaren Eigenschaften aufweist, auswählen. Dies kann – in Absprache mit den Beteiligten – auch ein anderes Gleis als Gleis [REDACTED], z.B. Gleis [REDACTED], sein.

cc. Angemessen

Bei der Frage, ob es angemessen ist, dass die Bundesnetzagentur ein bestimmtes Gleis zuweist (einen Vertragsschluss im Sinne von § 14f Abs. 3 Nr. 2 AEG ersetzt), sind auch die Interessen der unterschiedlichen Beteiligten und die Verkehrssituation in der Serviceeinrichtung [REDACTED] zu beachten. Die Bundesnetzagentur berücksichtigt hier auch die tatsächlichen Nutzungen der anderen Eisenbahnunternehmen, die bei der formalen Betrachtung des Zuweisungsverfahrens nicht beachtet wurden.

Ausgehend davon, dass die **Beteiligte zu 1 vor allen Dingen den ungehinderten Wagenumlauf von** [REDACTED] für die A [REDACTED] realisieren muss, ist ihr vorrangiges Interesse darin zu sehen, dass sie ohne Störungen [REDACTED] anliefern und [REDACTED] kann. Des

Weiteren muss sicher gestellt werden, dass die [REDACTED] Wagen, die [REDACTED] in einem Gleis mit ausreichender Länge [REDACTED] gepuffert werden. Da die Wagen über den Anschluss „ [REDACTED]“ geführt werden, bietet sich eine Realisierung dieses Konzeptes in der Gleisgruppe [REDACTED] an, aus der der Anschluss „ [REDACTED]“ direkt erreicht werden kann. Hier konnte die Bundesnetzagentur jedoch nicht zweifelsfrei das Fehlen eines Nutzungskonfliktes oder den Vorrang der Beteiligten zu 1 feststellen. Die Bundesnetzagentur ist aber davon überzeugt, dass eine Realisierung dieses Wagenumlaufes in der Gleisgruppe [REDACTED] möglich ist, da die Verkehre zuvor von der Beteiligten zu 2 realisiert wurden und entsprechend bei der Nutzung der Gleise Berücksichtigung gefunden haben muss. Es ist schlicht nicht verständlich, warum der Verkehr von einem anderen Verkehrsunternehmen nicht in gleicher Weise realisiert werden kann.

Auf der anderen Seite steht für das Gleis [REDACTED] fest, dass ein **Nutzungskonflikt** nach den verordnungsrechtlichen Vorgaben für das Zuweisungsverfahren und auch nach den Regelungen der NBS 2012 **nicht vorliegt**. Jedoch sind diese Gleise für die Realisierung des Konzeptes der Beteiligten zu 1 aufgrund der notwendigen Trassenkreuzungen, um den Anschluss „ [REDACTED]“ zu erreichen, nicht gleichermaßen gut geeignet. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die Gleise von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich zur Anlieferung und Pufferung von Wagen genutzt werden. Auch wenn diese Nutzungen im Zuweisungsverfahren formal nicht berücksichtigt werden können, **erkennt die Bundesnetzagentur die geübte Praxis**. Sie bildet tatsächlich eine flexible Nutzung von Gleisen durch unterschiedliche Verkehrsunternehmen, die im Wettbewerb zueinander stehen, und damit eine aus regulatorische Sicht wünschenswerte Nutzung ab. Sie ist aber mit verordnungsrechtlichen Vorgaben zum Zuweisungsverfahren der

EIBV nicht vereinbar, solange sie auf intransparenten, bilateralen Absprachen zwischen den Verkehrsunternehmen basiert und nicht auf in den NBS 2012 abgebildeten Regelungen, denen eine Vereinbarung mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen folgt.

Um der Bescheidadressatin aber die Möglichkeit zu geben, das Angebot an die Beteiligten zu 1 entsprechend der Verpflichtung aus § 10 Abs. 3 und Abs. 5 EIBV abzugeben und dabei trotzdem die in der Praxis bestehenden Nutzungen zu berücksichtigen, verpflichtet die Bundesnetzagentur sie nur in dem im Tenor genannten Umfang.

Aus diesem Grund nimmt die Bundesnetzagentur davon Abstand, ein bestimmtes Gleis vertragsersetzend zuzuweisen, und gibt der Bescheidadressatin die Möglichkeit, die geübte Praxis mit ihrer Verpflichtung, auf den Antrag der Beteiligten zu 1 ein Angebot abzugeben, in Einklang zu bringen.

Der Tenor entspricht insoweit dem geringsten Nutzungsbegehren der Beteiligten zu 1.

dd. Fristsetzung zur Angebotsabgabe

Die Fristsetzung soll dabei der Bescheidadressatin die Möglichkeit geben, einen angemessenen Interessensausgleich zwischen den Beteiligten herzustellen. Sie berücksichtigt aber auch die fortgeschrittene Zeit in der Angelegenheit insgesamt.

Hinweis

Soweit die Parteien eine andere als die im Tenor verpflichtenden Einigung über eine Nutzung der Beteiligten zu 1 finden, die mit den Nutzungen der Beteiligten zu 2 vereinbar ist, bittet die Bundesnetzagentur um kurzfristigen Hinweis, damit sie die Erledigung des Verfahrens prüfen kann.

Zwangsgeldandrohung

Die Zwangsgeldandrohung beruht auf § 14c Abs. 4 AEG i.V.m §§ 6 Abs. 1, 11, 13 Verwaltungsvollstreckungsgesetz (VwVG).

Die Bescheidadressatin hat auch in der vorangegangenen Bearbeitung des Nutzungswunsches der Beteiligten zu 1 nur eine Prüfung der zeitlichen Kollisionen vorgenommen. Die Frage, ob eine weiter optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazität durch die Beteiligte zu 2 in Betracht kommt, hat sie nicht beantwortet. Die Bescheidadressatin hat schon in ihren Stellungnahmen deutlich darauf hingewiesen, dass sie der Ansicht ist, ihr obliege eine derartige Verpflichtung nicht.

Durch die Androhung des Zwangsgeldes wird die Bescheidadressatin angehalten, ihrer Verpflichtung zur zeitnahen Entscheidung unter Berücksichtigung der Begründung der Bundesnetzagentur nachzukommen.

Die Höhe des Zwangsgeldes orientiert sich an der doppelten Jahresmiete eines Gleises in der Serviceeinrichtung ■■■■, welches dem Antrag der Beteiligten zu 1 entsprechen könnte.

Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 VwVG wurde der Bescheidadressatin zur Erfüllung ihrer Pflicht eine angemessene Frist gesetzt.

Kosten

Gemäß § 4 Abs. 6 BEVVG i.V.m. §§ 1; 2 Abs. 1 i. V. m. der Anlage 1, Teil 2, Nr. 7 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) erhebt die Bundesnetzagentur Kosten für ihren Entscheidung nach § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG. Die Geltendmachung der entstandenen Höhe der Kosten erfolgt in einer gesonderten Entscheidung der Bundesnetzagentur.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Bundesnetzagentur, Tulpfeld 4, 53113 Bonn, einzulegen. Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz zu versehen.

Hinweis

Gemäß § 37 AEG haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach den §§ 14c, 14e und 14f AEG keine aufschiebende Wirkung. Um die aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs bzw. einer Anfechtungsklage gegen die vorliegende behördliche Maßnahme herbeizuführen, kann die Anordnung der aufschiebenden Wirkung beim zuständigen Verwaltungsgericht beantragt werden.

Im Auftrag



