Bundesnetzagentur

Italo-Eintritt in den deutschen Fernverkehrsmarkt aus Regulierungssicht

Dr. Johannes Arnade
Symposium der Schienen-Control 2026
Wien, 18.11.2026

Agenda

I. Einleitung
II. Beschluss der Bundesnetzagentur vom 17.07.2026
III. Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom 08.10.2026
IV. Ausblick

I. Einleitung

- Bahnreform 1993
- Entwicklung des Wettbewerbs
- Rahmenverträge
- Beschwerde der Italo (BK10-26-0011_Z)

I. Einleitung – Bahnreform 1993

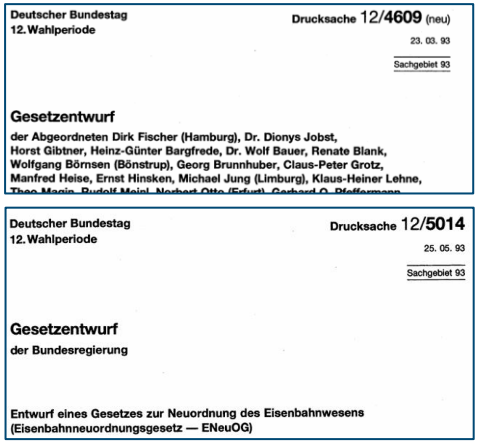


Quelle: Tagesschau vom 01.01.1994

§ 14 Allgemeines Eisenbahngesetz

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch für die Bereiche Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. […]

„§ 12 enthält eine allgemeine verkehrspolitische und eisenbahnpolitische Neuorientierung von großer Tragweite. Erstmalig wird mit der Öffnung der Schienennetze die **Möglichkeit des Wettbewerbs** auf Schienenwegen unter mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet. […]“



Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/**4609** (neu)

23. 03. 93

Sachgebiet 93

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne,

Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/**5014**

25. 05. 93

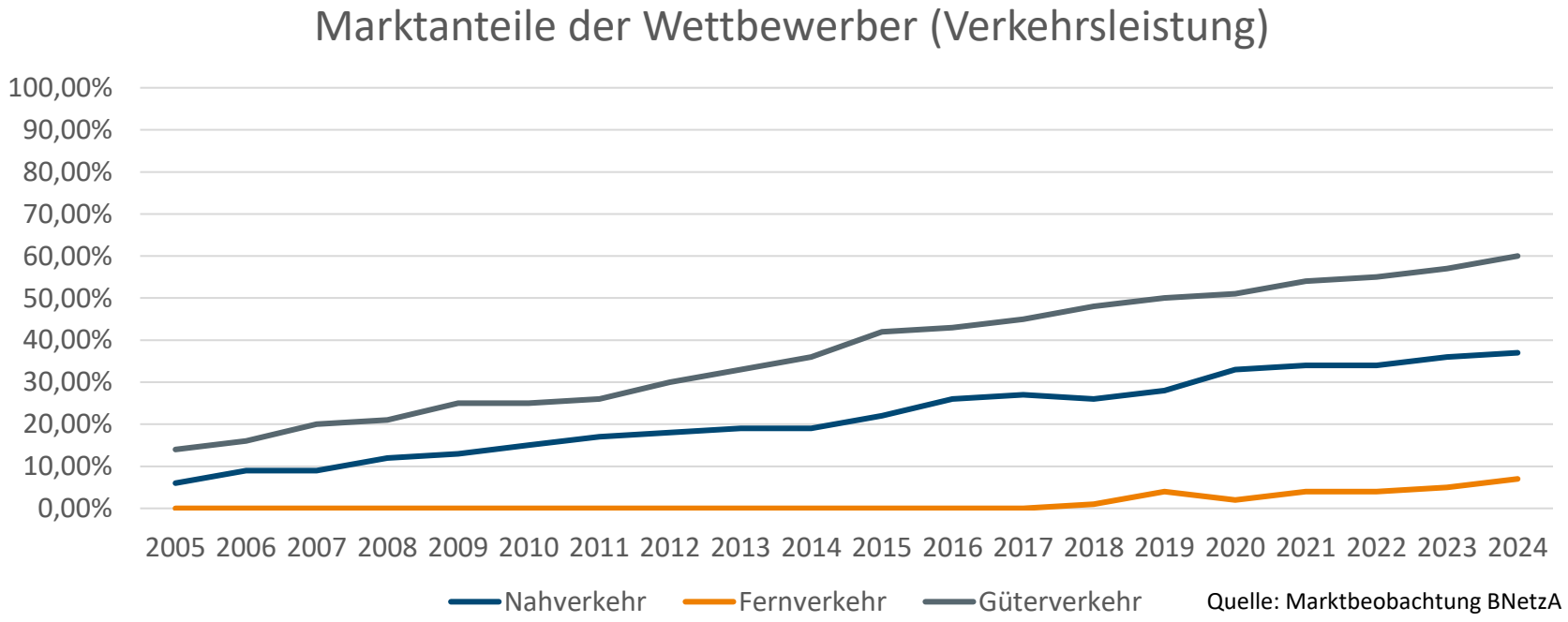
Sachgebiet 93

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)

I. Einleitung – Entwicklung des Wettbewerbs



I. Einleitung – Rahmenverträge (1)

Instrument zur langfristigen Sicherung von Kapazität (nicht Zugtrassen) (Art. 42 RL 2012/34/EU – § 49 ERegG – DVO (EU) 2016/545)

„Die Antragsteller benötigen Gewißheit über die Art ihrer Rechte und Aufschluß darüber, mit welcher Sicherheit ihnen diese Rechte zur Verfügung stehen und für einen künftigen Zeitraum genutzt werden können. Die Unternehmen sind darauf angewiesen, um Kunden zu gewinnen und halten zu können. Ferner wird dadurch ihre Fähigkeit gestärkt, Investitionen durchzuführen, so in Ausrüstungen und beim Ausbau des Verkehrsdienstes.“

➔ Begründung KOM zu Art. 17 der RL 2001/14/EG

P: Freiwilliges Instrument

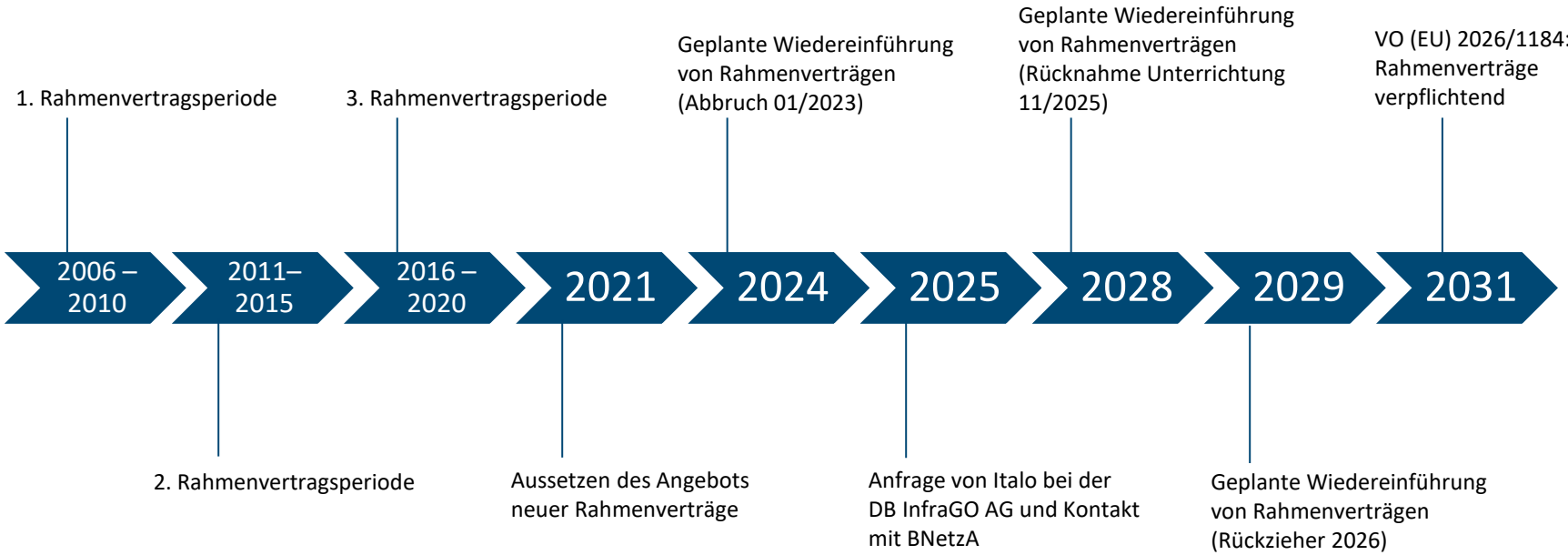
„Um in Dienstleistungen zu investieren, die spezialisierte Infrastrukturen wie etwa Hochgeschwindigkeitsstrecken nutzen, brauchen die Antragsteller in An-betracht der umfangreichen langfristigen Investition-en Rechtssicherheit.“

➔ 24. Erwägungsgrund der RL 2012/34/EU

„Die Einführung neuer Schienenverkehrsdienste erfordert […] die Beschaffung von Fahrzeugen […], was eini-ge Jahre in Anspruch nehmen kann. Investoren benö-tigen Gewissheit im Hinblick auf die verfügbaren Kapa-zität, bevor sie über solche Investitionen entscheiden.“

➔ 7. Erwägungsgrund der DVO (EU) 2016/545

I. Einleitung – Rahmenverträge (2)



I. Einleitung – Beschwerde der Italo (BK10-26-0011_Z)



Eingelegt am 19.01.2026

Antrag auf *„Überprüfung der INB 2027 auf ihre Vereinbarkeit mit dem nationalen und europäischen Rechtsrahmen, insbesondere im Hinblick auf das Fehlen einer Regelung, die eine Benachteiligung von neuen Marktteilnehmern bei der Anwendung vorhandener Vorrangregelungen im Rahmen der Trassenanmeldung für die jeweilige Netzfahrplanperiode verhindert“.*

„Die Antragstellerin beantragt daher, in die INB 2027 eine Regelung aufzunehmen, die sicherstellt, dass neue Marktteilnehmer bei der Zuweisung von Trassen jedenfalls in der Netzfahrplanperiode 2028 nicht gegenüber eta-blierten Unternehmen benachteiligt werden.“

Forderung: Garantiert mindestens 30 % der Gesamtkapazität in jedem beantragten Kapazitätsabschnitt im stündlichen Intervall, mindestens eine Verbindung pro Stunde.

II. Beschluss der BNetzA vom 17.07.2026

- Wettbewerberklausel
- Flächen für den Fahrscheinverkauf und Lounges

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (1)

1 WENN

Kumulativ:

- Konflikt zwischen SPFV
- Strecke mit ausgewiesenem Kapazitätslimit je Verkehrsart bzw. Dienstleistungsart
- Beteiligt: DB Fernverkehr AG und ein Taktverkehr eines Wettbewerbers

2 DANN

- Deckel: Max. 60 – 75 % der Kapazität für SPFV
- Mindestens: Verfügbare Kapazität nach Bearbeitung anderer Anmeldungen für Taktverkehre
- Zeiträume: Bis zwei Stunden zusammenfassbar

3 AUSNAHME

0 oder 1

SPFV-Kapazitäten im Zeitraum

Deckel gilt nicht

100 % der SPFV-Kapazität im Zeitraum

bis 60 % einem Anbieter in jedem Fall zuweisbar	Deckel 60 – 75 %	75 – 100 % nicht zuweisbar

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (2)

FRAGE

Warum darf die Bundesnetzagentur der DB InfraGO AG die Aufnahme einer Wettbewerberklausel in ihre Infrastrukturnutz-ungsbedingungen (INB) vorschreiben?

ANTWORT

Die Zuweisungsregeln haben eine unangemessene Lücke: Wettbewerber im Taktverkehr erhalten keine verfestigten Kapazitätsaussichten.



II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (3)

Rechtsgrundlage: § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG

VORAUSSETZUNG

Verstoß gegen das ERegG

→

HIER

Unangemessene Regelungslücke in den INB

→

FOLGE

Pflicht, die Nutzungsbedingungen zu ändern

Kein Vollzugsdefizit

Abstrakte Wirkung der INB; Lücke liegt im Regelwerk selbst, nicht in der Anwendung

Hilfsweise

§ 67 Abs. 1 Satz 1 ERegG
Verhütung künftiger Verstöße

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (4)

Gesetzliche Zuweisungsregeln: starr und flexibel

§ 52 Abs. 7 und 8 ERegG

- Reihenfolge:
  - 1. vertakteter und ins Netz eingebundener Verkehr,
  - 2. grenzüberschreitender Verkehr,
  - 3. Güterverkehr
- Bei Gleichrang: Regelentgeltvergleich
- Notfalls: Höchstpreisverfahren
- Weitgehend der Disposition entzogen, Abweichung nur von Reihenfolge möglich

§ 55 Abs. 4 und 5 ERegG

- Vorrangkriterien auf überlasteten Schienenwegen, wenn Betreiber sie einführt
- Maßstab: gesellschaftlicher Nutzen; Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit SPNV; Bedeutung SGV zu berücksichtigen
- Doppelfunktion: Verteilung auf Verkehrsarten und Entscheidung zwischen einzelnen Trassenanmeldungen

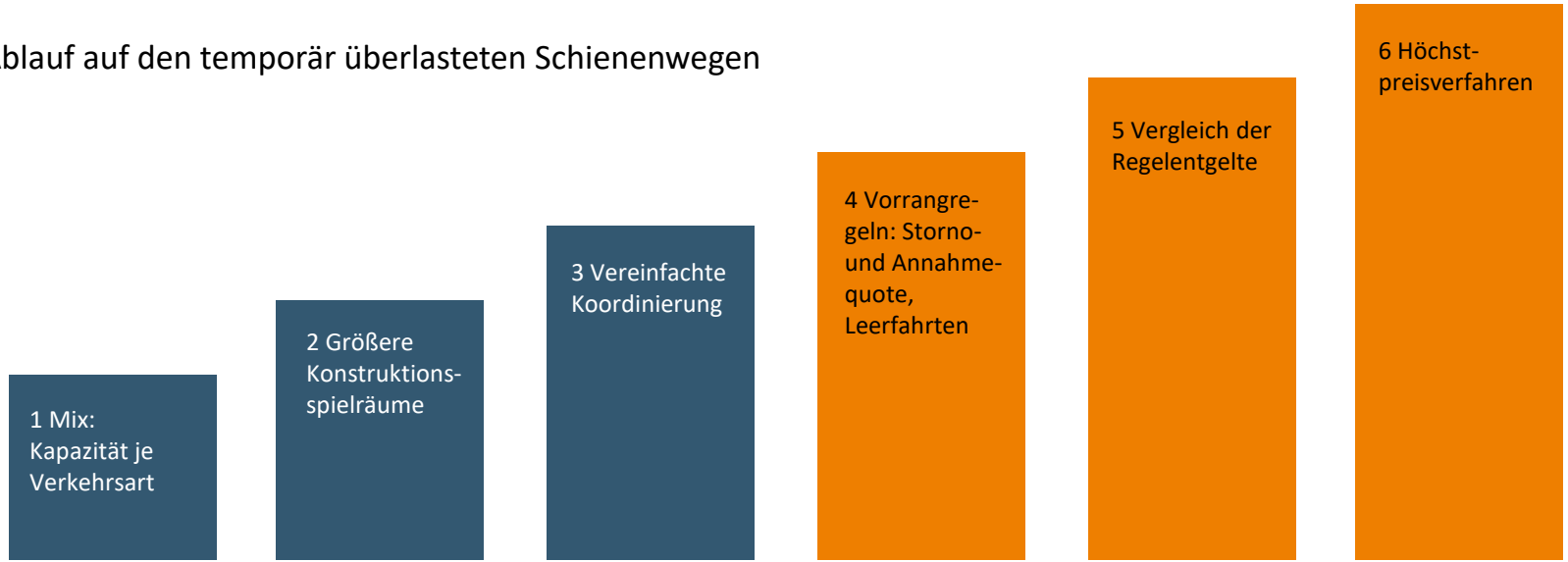
Anhang VII Nr. 17 RL 2012/34/EU

- Baubetroffene Strecken bei langer Dauer und erheblichen Einschränkungen (mehr als 30 aufeinanderfolgende Tage, mehr als 50 % des Verkehrsaufkommens betroffen)
- Kriterien für die Umleitung von Zügen jeder Verkehrsart
- Vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (5)

Lösung von Konflikten nach den INB der DB InfraGO AG

Ablauf auf den temporär überlasteten Schienenwegen



II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (6)

Prüfungsmaßstab: drei Ebenen greifen ineinander

ZUWEISUNGSREGELN § 55 Abs. 4 Satz 1 ERegG Anhang VII Nr. 17 zur RL 2012/34/EU	Vorrangkriterien müssen dem gesellschaftlichen Nutzen Rechnung tragen. Bei langen Baumaßnahmen mit großen Auswirkungen sind Umleitungskriterien festzulegen und eine vorläufige Zuweisung für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten vorzunehmen.
ANGEMESSENHEITSGEBOT § 44 Abs. 1 Satz 1 ERegG	Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Verfahrens muss angemessen sein: Abwägung -> gute Erfüllung der Regulierungsziele (§ 3 ERegG)
KARTELLRECHT Art. 102 AEUV • § 19 GWB	Fließt in die Abwägung mit ein: Behinderungsmissbrauch auf dem nachgelagerten Markt durch ein auf dem vorgelagerten Markt beherrschendes Unternehmen.

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (7)

Prüfschema: drei Schritte zur unangemessenen Lücke

1

Marktbeherrschung

Betreiber der Schienenwege gegenüber Zugangs-berechtigten

→

2

Behinderung

Wettbewerber erhalten keine verfestigten Kapazi-tätsaussichten

→

3

Unbilligkeit

Gesamtwürdigung aller Interessen nach Regulierungszielen

Ergebnis: unangemessene Lücke in den INB der DB InfraGO AG

Verstoß gegen § 55 Abs. 4 Satz 1 und Anhang VII Nr. 17 jeweils i. V. m. § 44 Abs. 1 Satz 1 ERegG

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (8)

Schritt 1: Der Betreiber ist strukturell marktbeherrschend

Natürliches Monopol

71. Erwägungsgrund der RL 2012/34/EU

- § 18 Abs. 1 GWB regelt Fälle der Marktbeherrschung; § 18 Abs. 4 GWB enthält Vermutung der Marktbeherrschung bei Marktanteil von 40 %.

ABER:

- Die Kapazität ist begrenzt. Zugangsberechtigte müssen die Zeitfenster nutzen, die der Betreiber ihnen zuweist.
- Daraus folgt eine beherrschende Stellung (EuGH, Urt. vom 27.10.2022, C-721/20, DB StuS ./. ODEG, Rn. 58).
- Auch das Bundeskartellamt sieht die DB InfraGO AG als marktbeherrschend

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (9)

Schritt 2: Behinderung wegen fehlender Kapazitätsaussichten

Marktsegment

- Vertaktete SPF-Verkehre als Teil des bundesweiten SPFV-Marktes
- Takt braucht mehr Zugläufe und mehr Material, also mehr Investitionen
- Endkundenmarkt im Segment ist stark vermachtet

Bedarf

- Verfestigte Kapazitätsaussichten sind von herausgehobener Bedeutung, um in wirksamen Wettbewerb zu treten
- Sie stützen Investitionen in Fahrzeuge und Personal, beim Markteintritt wie beim Ausbau bestehender Angebote

Befund

- Rahmenverträge: Werden aktuell nicht angeboten und scheiden als Planungsgrund-lage aus
- Vorrangregeln, Beratung und Studien: bieten keine verfestigte Aussicht
- Auch die Reserve für den Gelegenheitsverkehr ändert das nicht.

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (10)

Schritt 3: Unbilligkeit – berücksichtigte Interessen

Wettbewerber im vertakteten SPFV	DB InfraGO AG	DB Fernverkehr AG
Verfestigte Kapazitätsaussichten	Möglichst freie Gestaltung des Netzfahrplans; rechtzeitige Erstellung innerhalb der gesetzlichen Fristen	Ausreichende Kapazität; abgestimmte Taktlagen; Anschlüsse und bundesweite Erreichbarkeit
SPNV und Aufgabenträger	**Übrige Anbieter im SPFV**	**Güterverkehr**
Kapazität für öffentliche Dienstleistungsaufträge und die Daseinsvorsorge	Eigene Trassen erhalten und nicht von vertakteten Verkehren verdrängt werden	Trassen für das Kundenangebot; flexibler bei Zeiten und Laufweg

Öffentliche Interessen: Regulierungsziele des § 3 ERegG

Nr. 1: Verkehrsanteil der Schiene • Nr. 2: wirksamer Wettbewerb und Wahrung Verbraucherinteressen • Nr. 3: Investitionen und Innovationen

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (11)

EuGH: Garantien für neue Marktteilnehmer

Urt. vom 28.09.2023, C-671/21, Rn. 85

Vorrang nach geplanter Nutzung nur mit Garantien

Art. 47 Abs. 3 und 4 RL 2012/34/EU: Kriterium muss mit Garantien verbunden sein, dass es nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer wirkt.

→

ÜBERTRAGUNG

Das Regelentgeltverfahren stellt ebenfalls auf die geplante Nutzung ab

→

ERGEBNIS

Garantien fehlen

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (12)

Schritt 3: Die Abwägung ergibt eine unbillige Behinderung

Für die Annahme einer Unbilligkeit

- Interesse an verfestigten Kapazitätsaussichten ist abgebildet in § 3 Nr. 3 ERegG: Unterstützt Investitionen
- Bei vermachtetem Endkundenmarkt im vertakteten SPFV können Regulierungsziele nicht vollständig verwirklicht werden
- Fehlende Garantien für neue Marktteilnehmer bei Anwendung des Regelentgeltverfahrens (EuGH-Rspr.)
- DB InfraGO AG hätte es in der Hand gehabt, rechtzeitig verfestigte Kapazitätsaussichten durch das Angebot von Rahmenverträgen zu schaffen, jedenfalls ab Netzfahrplanperiode 2029

Geprüfte Einwände

- Gestaltungsspielraum der DB InfraGO AG
  - ➔ Besteht nur innerhalb der gesetzlichen Grenzen, Gefahr eines Zirkelschlusses
  - ➔ DB InfraGO AG sollte alles unternehmen, um möglichst vielen Zugangsberechtigten die Betätigung im vertakteten SPFV zu ermöglichen
- Fristgerechte Netzfahrplanerstellung
  - ➔ Kein unmittelbarer Zusammenhang; entscheidend ist, wie Interesse an verfestigten Kapazitätsaussichten befriedigt wird
- Übrige SPFV- und SGV-Zugangsberechtigte
  - ➔ Interessen überwiegen nicht

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Wettbewerberklausel (13)

Rechtsfolge: Ermessen; hier Verhältnismäßigkeit

1

Legitimer Zweck

Fehlendes Angebot von Rahmenverträgen so weit wie möglich kompensieren

§ 3 Nr. 2 ERegG
§ 3 Nr. 3 ERegG

2

Geeignetheit

Wettbewerberklausel bringt für vertaktete SPF-Verkehre Aussicht auf ein gewisses Mindestmaß an Kapazität

§ 3 Nr. 1 ERegG
§ 3 Nr. 2 ERegG
§ 3 Nr. 3 ERegG

3

Erforderlichkeit

Mildestes Mittel

Keine Optionen:

- Nur Regelentgeltverfahren nicht anwenden
- Verpflichtung zum Anbieten von Rahmenverträgen

4

Angemessenheit

Nur Maßgaben

Abwägung der Interessen; Überwiegen des Interesses an Wettbewerberklausel

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Flächen in Bahnhöfen (1)

PFLICHT

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ändern

Regelung der Bedingungen, unter denen Zugang zu Flächen in Personenbahnhöfen gewährt wird

Vorgabe von Eckpunkten

a) Personenbedienter Fahrscheinverkauf

b) Lounges

einschließlich darin etwaig erbrachter Leistungen

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Flächen in Bahnhöfen (2)

Rechtsgrundlage: § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 2 ERegG

VORAUSSETZUNG

Verstoß gegen das ERegG

→

HIER

§§ 10 Abs. 3, 11 Abs. 2 ERegG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 und 5 DVO (EU) 2017/2177

→

FOLGE

Pflicht, die Nutzungs-bedingungen zu ändern

Fahrscheinverkauf: ausdrücklich erfasst

- Anlage 2 Nr. 2 lit. a) ERegG nennt „geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf“
- Keine Regelungen in INB zum Zugang
- DB InfraGO AG erkennt das im Kern an

Lounges: Auslegungsfrage

- Sind Lounges „sonstige Einrichtungen“ im Personenbahnhof?
- Die Beschlusskammer hat das bejaht
- Es fehlen Regeln zum Zugang in den INB

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Flächen in Bahnhöfen (3)

Lounges als „sonstige Einrichtungen“ des Personenbahnhofs

Wortlaut	„Einrichtung“ kann technische Vorrichtung/Anlage oder öffentlich genutzte Einrichtung bedeuten.	unergiebig
Entstehung	Maßstab war früh die Funktion als Zugangsstelle zum Personenverkehr.	offen
Systematik	Der Gesetzgeber regelt viele Bahnhofsfunktionen; „geeignete Örtlichkeit“ ist nicht auf Bestand beschränkt.	spricht dafür
Sinn und Zweck	Gleichbehandlung: Ein konzernverbundenes EVU betreibt schon Lounges. Nur Einordnung als Einrichtung sichert gleichwertigen Zugang.	spricht dafür

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Flächen in Bahnhöfen (4)

Rechtsfolge: Ein Verfahren für die Vergabe von Flächen

1

Anfrage

Bedarf melden, ab 13.12.2026

2

Nutzungsplan

Erstellung je Station binnen sechs Monaten, Flächen nutzbar binnen zwei Jahren; mit Reserveflächen

3

Stellungnahme

Plan vorab Interessierten vorlegen, etwa im Internet

4

Vergabe

Nach objektiven Kriterien, ohne Diskriminierung, z. B. Zahl der Zugfahrten

Warum Eckpunkte?

Bloße Pflicht zur Regelaufstellung würde voraussichtlich zu Verzögerungen führen

Spielraum der DB InfraGO AG

Eckpunkte können durch gleichwertiges Verfahren ersetzt werden

II. Beschluss vom 17.07.2026 – Flächen in Bahnhöfen (5)

Rechtsfolge: Ermessen; hier Verhältnismäßigkeit

1

Legitimer Zweck

§ 3 Nr. 2 ERegG (Wettbewerb und Verbraucher)

§ 3 Nr. 3 ERegG (Investitionen)

transparente, diskriminierungsfreie Flächenvergabe

2

Geeignetheit

Das Verfahren schafft Klarheit

3

Erforderlichkeit

Abwarten genügt nicht: DB InfraGO AG hat lange keine nennenswerten Flächen angeboten

Kündigung als ultima ratio ebenfalls erforderlich wegen langlaufender Verträge

4

Angemessenheit

Es überwiegen Interessen der Zugangsberechtigten

Interessen der Verbraucher

Wenig Aufwand

Nur wenige der rd. 5.400 Stationen betroffen

Nachweise und Sicherheiten denkbar

Vorlauf von 2 Jahren

III. Beschluss des VG Köln vom 08.10.2026 – Az. 18 L 2186/26

- Darstellung der Entscheidung
- Kritikpunkte des Vortragenden

III. Beschluss vom 08.10.2026 – Entscheidung

Wettbewerberklausel

Anordnung der Wettbewerberklausel rechtswidrig

- Kein Verstoß gegen Eisenbahnregulierungsrecht
  ➔ Keine rechtswidrige Lücke in den INB der DB InfraGO AG
- Ermessensfehler
  ➔ Der Wettbewerberklausel fehlt es an der Eignung, das verfolgte Ziel zu erreichen

Flächen für Lounges in Bahnhöfen

Pflicht zur Änderung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen rechtswidrig

- Kein Verstoß gegen Eisenbahnregulierungsrecht
  ➔ Lounges sind keine Serviceeinrichtungen

III. Beschluss vom 08.10.2026 – Wettbewerberklausel (1)

Prüfungsansatz: Ein Maßstab oder einzelne Elemente?

Beschlusskammer: ein gesamthafter Maßstab

Regeln auf überlasteten Schienenwegen und baubetroffenen Strecken

ausgelegt mit dem Angemessenheitsgebot

ausgefüllt mit kartellrechtlichen Wertungen

VG Köln: vier getrennte Prüfungen

a)
Regeln auf überlasteten Schienenwegen (ÜLS)

b)
Ausgestaltung des Verfahrens auf ÜLS

c)
Regeln für baubetroffene Strecken

d)
Zuweisungsverfahren nicht unangemessen ausgestaltet

Jeder Teil für sich: keine Pflicht zur Klausel

Kritik*: Die Angemessenheit ist gerade im Zusammenwirken der Regelungen zu beurteilen. Das geht verloren, wenn man den Maßstab zerlegt.

* Persönliche Meinung des Vortragenden

III. Beschluss vom 08.10.2026 – Wettbewerberklausel (2)

	Aussage VG Köln	Kritik*
Vorrangkriterium?	Die Klausel ist eine reine Ergebniskorrektur am Ende des Verfahrens. Sie knüpft an die Marktposition an und deckelt eine Zuweisung statt Verkehre zu priorisieren.	Wo die Klausel greift, setzt sie Verkehre der Wettbewerber vor diejenigen der DB Fernverkehr AG. Das späte Eingreifen folgt aus dem Ziel, so wenig wie möglich einzugreifen.
EuGH, V-Mixe, Wettbewerberklausel	Der EuGH betrifft Vorrangkriterien. Verkehrsartenmixe sind keine. Die Wettbewerberklausel ist auch kein Vorrangkriterium. Also lässt sich die Rechtsprechung nicht übertragen.	Die Wettbewerberklausel setzt die V-Mixe nur voraus. Sie ersetzt in bestimmten Fällen den Regelentgeltvergleich, der unstreitig zu Vorrangentscheidungen führen kann. Dazu sagt das VG Köln nichts.

* Persönliche Meinung des Vortragenden

III. Beschluss vom 08.10.2026 – Wettbewerberklausel (3)

	Aussage VG Köln	Kritik*
Angemessenheit	Wer die gesetzlichen Regelungen 1:1 umsetzt, schafft keine unangemessene Lage. Das Angemessenheitsgebot korrigiert nicht den Gesetzgeber.	Das VG Köln prüft nur den Bestand, nicht eine Pflicht zum Abweichen. Zum Kartellrecht sagt es nichts, obwohl dieses den Maßstab ausfüllt.
Rahmenverträge	Rahmenverträge sind nicht zwingend anzubieten. Der Verzicht auf das Angebot ist angemessen und muss nicht ausgeglichen werden.	Das Wahlrecht ist nicht per se unangemessen, kann aber in besonderen Lagen Anlass zum Handeln geben. Die Klausel ersetzt Rahmenverträge nicht, erhöht aber Planungssicherheit.
Eignung der Klausel	Der Wirkungskreis ist zu klein. Niemand investiert allein wegen der Klausel; andere haben auch ohne sie investiert.	Es ging nicht nur um Investitionsförderung, sondern insgesamt darum, Wettbewerbern ein Agieren auf dem Endkundenmarkt zu erleichtern und damit den Wettbewerb zu fördern.

* Persönliche Meinung des Vortragenden

III. Beschluss vom 08.10.2026 – Flächen für Lounges

	Aussage VG Köln	Kritik*
Betriebsbezug	Es gilt ein funktionaler Begriff: Lounge-Leistungen haben keinen Bezug zum Eisenbahnbetrieb. Ein Angebot für zahlungsbereite Fahrgäste schafft allein keinen Bezug zum Eisenbahnbetrieb.	Lounges haben einen Betriebsbezug. Der Zugang hängt an der Beförderung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Anders als Cafés stehen sie nicht allen offen.
Erforderlichkeit	Keine Lounge-Leistung ist für den Eisenbahnbetrieb erforderlich. Alle sind durch Dritte ersetzbar.	Darauf kommt es nicht an. Sonst wären auch die Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf keine Serviceeinrichtungen, obwohl das Gesetz sie ausdrücklich als solche nennt.
Wer bietet an?	Entscheidend ist der Inhalt der Leistung, nicht der Anbieter.	Der Anbieter spielt auch eine Rolle. Zugang haben nur Zugangsberechtigte. Ein Unternehmen ohne Eisenbahnbezug hat diesen Anspruch nicht.

* Persönliche Meinung des Vortragenden

IV. Ausblick

- Wie geht es weiter?

IV. Ausblick

Wie geht es weiter?

Italo hat investiert und will weiter in den SPFV-Markt einsteigen

Zuweisung zum Netzfahrplan 2028 erfolgt nach den bisherigen Regelungen

Möglicherweise anderes Ergebnis im Hauptsacheverfahren

Verfestigte Kapazitätsaussichten spätestens ab Wirken der VO (EU) 2026/1184 zum Netzfahrplan 2031

Veränderungen bis dahin sind Sache des Gesetzgebers

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit und auf eine gute Diskussion!

Kontakt

Dr. Johannes Arnade
Johannes.Arnade@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de
Tel. +49 228 14 7211

Bundesnetzagentur