

Quelle: <http://curia.europa.eu/>

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

28. September 2023(*)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum – Richtlinie 2012/34/EU – Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr – Art. 45 – Netzfahrplanerstellung – Art. 46 – Koordinierungsverfahren – Art. 47 – Überlastete Fahrwege – Priorisierung bestimmter Verkehrsdienste – Vorrangkriterien – Nationale Regelung, die an die Intensität der Fahrwegnutzung geknüpfte Vorrangregeln vorsieht“

In der Rechtssache C-671/21

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Lietuvos vyriausiosios administracinės teisės (Oberstes Verwaltungsgericht Litauens) mit Entscheidung vom 5. November 2021, beim Gerichtshof eingegangen am 9. November 2021, in dem Verfahren

„Gargždų geležinkelis“ UAB,

Beteiligte:

Lietuvos transporto saugos administracija,

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,

„LTG Infra“ AB,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Arabadjiev sowie der Richter P. G. Xuereb, T. von Danwitz, A. Kumin (Berichterstatter) und der Richterin I. Ziemele,

Generalanwalt: M. Campos Sánchez-Bordona,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der „Gargždų geležinkelis“ UAB, vertreten durch V. Nikitinas, Advokatas,
- der litauischen Regierung, vertreten durch K. Dieninis und S. Grigonis als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch S. L. Kalėda, P. Messina und G. Wilms als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 16. März 2023

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 45 bis 47 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. 2012, L 343, S. 32).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines von der „Gargždų geležinkelis“ UAB eingeleiteten Verfahrens. Dieses betrifft die Entscheidung der Lietuvos transporto saugos administracija (litauische Behörde für Verkehrssicherheit, Litauen) (im Folgenden: Behörde für Verkehrssicherheit), mit der die Zuteilung von Fahrwegkapazität der öffentlichen Eisenbahn an Gargždų geležinkelis abgelehnt wurde, und den Beschluss der Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (Regulierungsbehörde für das Kommunikationswesen der Republik Litauen) über die Zurückweisung der von Gargždų geležinkelis gegen diese Entscheidung eingereichten Beschwerde.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 In den Erwägungsgründen 3 und 34 der Richtlinie 2012/34 heißt es:

„(3) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems sollte unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

...

(34) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sollten alle für die Wahrnehmung der

Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. ...“

- 4 Nach Art. 3 Nr. 20 dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „überlastete Fahrwege“ einen Fahrwegteil, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann.
- 5 Bei den „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ handelt es sich gemäß Art. 3 Nr. 26 der Richtlinie um eine detaillierte Darstellung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Fahrwegkapazität benötigt werden.
- 6 Nach Art. 3 Nr. 27 der Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug innerhalb einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.
- 7 Kapitel IV der Richtlinie 2012/34 betrifft die Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr. Abschnitt 1 („Allgemeine Grundsätze“) dieses Kapitels IV umfasst u. a. die Art. 26 und 27 dieser Richtlinie.
- 8 Art. 26 („Effektive Nutzung der Fahrwegkapazität“) der Richtlinie bestimmt:
„Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.“
- 9 Art. 27 („Schienennetz-Nutzungsbedingungen“) Abs. 1 der Richtlinie sieht vor:
„Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. ...“
- 10 Abschnitt 2 („Wege- und Dienstleistungsentgelte“) des Kapitels IV der Richtlinie 2012/34 umfasst u. a. die Art. 31, 32 und 36 dieser Richtlinie.
- 11 Art. 31 („Entgeltgrundsätze“) Abs. 4 der Richtlinie bestimmt:

„Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.“

- 12 Art. 32 („Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen“) Abs. 1 Unterabs. 4 der Richtlinie lautet:

„Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.“

- 13 Art. 36 („Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität“) der Richtlinie 2012/34 sieht vor:

„Die Infrastrukturbetreiber können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Dieses Nichtnutzungsentgelt schafft Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität. Die Erhebung eines derartigen Entgelts von Antragstellern, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, ist zwingend, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. ...“

- 14 Kapitel IV Abschnitt 3 („Zuweisung von Fahrwegkapazität“) dieser Richtlinie enthält die Art. 38 bis 54 der Richtlinie.

- 15 Art. 38 („Rechte an Fahrwegkapazität“) Abs. 1 der Richtlinie bestimmt:

„Die Fahrwegkapazität wird von einem Infrastrukturbetreiber zugewiesen. Nach der Zuweisung an einen Antragsteller kann sie von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden.“

- 16 Art. 39 der Richtlinie 2012/34 („Zuweisung von Fahrwegkapazität“) Abs. 1 sieht vor:

„Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dabei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 gewahrt wird. Es werden spezifische Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität aufgestellt. Der Infrastrukturbetreiber führt die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität durch. Insbesondere gewährleistet der Infrastrukturbetreiber, dass die Fahrwegkapazität gerecht und nichtdiskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.“

- 17 Art. 45 („Netzfahrplanerstellung“) der Richtlinie bestimmt:

„(1) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifenden Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die

Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(4) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.“

18 Art. 46 („Koordinierungsverfahren“) Abs. 1 bis 3 der Richtlinie sieht vor:

„(1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

(2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden gemäß Artikel 39 Absatz 2 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt.“

19 In Art. 47 („Überlastete Fahrwege“) der Richtlinie 2012/34 heißt es:

„(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 50 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 51 umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach Artikel 31 Absatz 4 nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

...“

20 Art. 49 („Besondere Fahrwege“) Abs. 1 und 2 der Richtlinie bestimmt:

„(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV

Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.“

21 Art. 52 („Nutzung von Zugtrassen“) Abs. 1 der Richtlinie sieht vor:

„Der Infrastrukturbetreiber legt in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.“

Litauisches Recht

22 Die Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der öffentlichen Eisenbahn sind mit dem Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 611 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ (Regierungsbeschluss Nr. 611 der Republik Litauen über die Genehmigung von Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der öffentlichen Eisenbahn) vom 19. Mai 2004 (Žin., 2004, Nr. 83-3019) in der Fassung des Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 355 (Regierungsbeschluss Nr. 355 der Republik Litauen) vom 9. April 2018 (TAR, 2018, Nr. 2018-6085) erlassen worden (im Folgenden: Zuweisungsregeln). Nr. 28 dieser Zuweisungsregeln stellt klar:

„Wenn dies möglich ist, bietet der Betreiber öffentlicher Eisenbahninfrastruktur, um Anträge miteinander in Einklang zu bringen, die die Zuweisung derselben Kapazität betreffen, den Antragstellern und/oder Wartungsunternehmen andere Kapazitäten als die von ihnen beantragten an. Lehnen die Antragsteller und/oder Wartungsunternehmen die vom Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur vorgeschlagenen Ersatzkapazitäten ab oder stehen solche nicht zur Verfügung, so wendet der Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur die Vorrangregel an, d. h., die betreffende Kapazität wird dem Antragsteller zugewiesen, der sie für die Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten auf grenzüberschreitenden Strecken nutzen wird; wird die Kapazität nicht für die Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten auf grenzüberschreitenden Strecken genutzt werden, so wird sie dem Antragsteller zugewiesen, der sie für die Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten auf örtlichen Strecken nutzen wird; wird die Kapazität weder für die Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten auf grenzüberschreitenden noch auf örtlichen Strecken genutzt werden, so wird sie dem Antragsteller oder dem Wartungsunternehmen zugewiesen, der bzw. das sie an mehr Tagen nutzen wird; ist eine Nutzung für dieselbe Anzahl von Tagen beabsichtigt, so wird die Kapazität dem

Antragsteller oder dem Wartungsunternehmen zugewiesen, der bzw. das die Zuweisung von mehr Fahrten auf der betreffenden Strecke beantragt hat.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 23 Am 3. April 2019 beantragte Gargždų geležinkelis bei der Behörde für Verkehrssicherheit die Zuweisung von Fahrwegkapazität der öffentlichen Eisenbahn für Güterzüge im Rahmen des Netzfahrplans für den Zeitraum 2019/2020. Dieser Antrag wurde an den öffentlichen Infrastrukturbetreiber, nämlich die Eisenbahnfahrdirektion der „Lietuvos geležinkeliai“ AB, nunmehr LTG Infra (im Folgenden: Infrastrukturbetreiber), weitergeleitet.
- 24 Nach einer Prüfung dieses Antrags kam der Infrastrukturbetreiber zu dem Ergebnis, dass es aufgrund der begrenzten Kapazität bestimmter Abschnitte der betreffenden Eisenbahnfahrwege nicht möglich sei, im Netzfahrplan alle von den Antragstellern beantragten Kapazitäten einschließlich der von Gargždų geležinkelis beantragten zu planen, da die Anträge der Antragsteller teilweise miteinander konkurrierten. Zum Vorbringen von Gargždų geležinkelis, dass die Überlastung dieser Eisenbahnfahrwege möglicherweise künstlich sei, da Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität von verschiedenen Antragstellern gestellt worden seien, um im Netzfahrplan ein und dieselbe Fracht zu befördern, wies der Infrastrukturbetreiber darauf hin, dass diese Zuteilungsanträge keine Informationen über die vorgesehenen Frachten enthielten und er daher nicht in der Lage sei, diese Behauptung zu bestätigen.
- 25 Obgleich ein Koordinierungsverfahren zur Beilegung der Streitigkeit eingeleitet worden war, verweigerte einer der Antragsteller, bei dem es sich nicht um Gargždų geležinkelis handelte, die Teilnahme daran, und der Infrastrukturbetreiber war nicht in der Lage, diesem Unternehmen andere als die in seinem Antrag genannten Kapazitäten anzubieten. Außerdem stellte der Infrastrukturbetreiber fest, dass er am Ende dieses Koordinierungsverfahrens aufgrund unzureichender Fahrwegkapazität nicht allen gestellten Anträgen habe nachkommen können, und erklärte die Fahrwege auf den betreffenden Abschnitten für überlastet.
- 26 In der Folge übermittelte der Infrastrukturbetreiber im September 2019 der Behörde für Verkehrssicherheit einen geänderten Netzfahrplanentwurf im Hinblick auf den Erlass der Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie Informationen über die tatsächliche Kapazität der betreffenden Abschnitte, die auf der Grundlage der eingegangenen Anträge bestimmt wurde.
- 27 Am 30. September 2019 wandte sich Gargždų geležinkelis im Hinblick darauf an die Behörde für Verkehrssicherheit.

- 28 Mit Beschluss vom 15. Oktober 2019 entschied die Behörde für Verkehrssicherheit, dass der Infrastrukturbetreiber bei der Prüfung und Koordinierung der bei ihm gestellten Anträge in Übereinstimmung mit den Anforderungen der geltenden Rechtsvorschriften gehandelt und weder die Rechte noch die berechtigten Interessen von Gargždų geležinkelis verletzt habe.
- 29 Außerdem entschied der Direktor der Behörde für Verkehrssicherheit mit Entscheidung vom 17. Oktober 2019, der Gargždų geležinkelis die von dieser beantragten Kapazitäten nicht zuzuteilen, und führte zur Begründung aus, dass diese nicht existierten. Diese Kapazitäten seien anderen Unternehmen in Anwendung der Vorrangregel zugeteilt worden, die sich aus Nr. 28 der Zuteilungsregeln ergebe. In dieser Entscheidung hieß es, dass es nicht möglich gewesen sei, Ersatzkapazitäten anzubieten, weil der betreffende Teil der öffentlichen Eisenbahnfahrwege ebenfalls überlastet sei.
- 30 Mit Beschluss vom 13. Februar 2020 stellte der Direktor der Regulierungsbehörde für das Kommunikationswesen der Republik Litauen fest, dass die von Gargždų geležinkelis gegen die Entscheidung vom 17. Oktober 2019 eingelegte Verwaltungsbeschwerde unbegründet sei, und wies diese Beschwerde daher zurück.
- 31 Nachdem die von Gargždų geležinkelis beim Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionalverwaltungsgericht Vilnius, Litauen) gegen den Beschluss vom 13. Februar 2020 erhobene Klage mit Urteil vom 22. Oktober 2020 ebenfalls abgewiesen worden war, legte das Unternehmen gegen dieses Urteil Berufung beim Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht Litauens), dem vorlegenden Gericht, ein.
- 32 Das vorliegende Gericht hält es in zweierlei Hinsicht für fraglich, ob die nationalen Vorschriften über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der öffentlichen Eisenbahn mit der Richtlinie 2012/34 vereinbar sind.
- 33 Zum Ersten weist es darauf hin, dass während des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Zeitraums die einzige Lösung für das Problem der Überlastung der betreffenden Fahrwege die Anwendung der in Nr. 28 der Zuteilungsregeln aufgestellten Vorrangregel gewesen sei. Da Art. 47 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34 es den Mitgliedstaaten erlaube, Prioritäten für die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der Art der erbrachten Verkehrsdienste festzulegen, hält das vorliegende Gericht das erste und das zweite in dieser Nr. 28 vorgesehene Kriterium, wonach der eingeräumte Vorrang gerade mit der Art der Verkehrsdienste zusammenhänge, die der Antragsteller zu erbringen beabsichtige, für mit dieser Bestimmung vereinbar.
- 34 Dagegen gäben das dritte und das vierte Kriterium, wonach die Kapazitätszuweisung von der Intensität der Nutzung des betreffenden Schienennetzes abhängen, Anlass zu Zweifeln. Das vorliegende Gericht führt in

diesem Zusammenhang aus, dass solche Vorrangregeln nach Ansicht von Gargždų geležinkelis die Beachtung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung nicht gewährleisten, da sie einem bereits auf dem Markt tätigen Beförderungsunternehmen einen ungerechtfertigten Vorteil verschafften. Dagegen mache der Infrastrukturbetreiber geltend, dass die Priorisierung der intensiveren Nutzung des Schienennetzes auf einem Kriterium der effizienten Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beruhe.

- 35 Insofern weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass die Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten nach Art. 47 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34 ergreifen könnten, unter nicht diskriminierenden Bedingungen getroffen werden müssten.
- 36 Außerdem habe der Gerichtshof im Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien (C-483/10, EU:C:2013:114), den Inhalt der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. 2001, L 75, S. 29) geprüft. Diese Richtlinie sei durch die Richtlinie 2012/34 aufgehoben und ersetzt worden.
- 37 In dem genannten Urteil habe der Gerichtshof in Bezug auf eine spanische Rechtsvorschrift entschieden, dass das Kriterium der tatsächlichen Nutzung des Schienennetzes als Kriterium für die Zuweisung von Fahrwegkapazität insoweit diskriminierend ist, als es, wenn sich die Anträge für dieselbe Fahrplantrasse überschneiden oder wenn das Netz überlastet ist, dazu führt, dass die Vorteile für die bereits auf dem Markt tätigen Nutzer aufrechterhalten werden und der Zugang zu den attraktivsten Trassen für neue Marktteilnehmer blockiert wird. Außerdem habe der Gerichtshof die Stichhaltigkeit des Rechtfertigungsgrundes, den der betroffene Mitgliedstaat insoweit auf die Gewährleistung einer effizienteren Nutzung der Fahrwege stütze, nicht anerkannt, da er festgestellt habe, dass es zur Erreichung dieses Ziels keineswegs erforderlich sei, zwischen den das Schienennetz nutzenden Wirtschaftsteilnehmern eine Diskriminierung zu schaffen oder den Zugang neuer Marktteilnehmer zu diesem Netz zu blockieren.
- 38 Was das Ausgangsverfahren angeht, führt das vorlegende Gericht vier besondere Umstände an.
- 39 Erstens betreffe im Unterschied zu dem Fall, den der Gerichtshof im Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien (C-483/10, EU:C:2013:114), geprüft habe, die durch die nationale Vorrangregel, d. h. Nr. 28 der Zuteilungsregeln, eröffnete Möglichkeit, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität die Intensität der Nutzung der Fahrwege zu berücksichtigen, nicht die in der Vergangenheit liegende, sondern die künftige Nutzung dieser Fahrwege.

- 40 Zweitens räumten die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, insbesondere deren Art. 45 und 46, dem Infrastrukturbetreiber ein weites Ermessen ein, um etwaige Streitigkeiten über konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Einzelfall beizulegen.
- 41 Drittens sei der Infrastrukturbetreiber nach Art. 52 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 berechtigt, dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen Rechnung zu tragen.
- 42 Viertens behaupte Gargždų geležinkelis, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrwege, was ihren eigenen Antrag betreffe, nicht wirklich überlastet seien, da sie zu einem anderen Unternehmen hinsichtlich derselben Frachten im Wettbewerb stehe. Die Frage der Überschneidung von Fahrwegkapazität sei nur dadurch im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens, die in den Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34 vorgesehen seien, zu lösen, dass die Vorrangregeln unangewendet blieben, um den Wirtschaftsteilnehmer, dem diese Regeln zugutekämen, nicht zum Missbrauch des Rechts auf Beantragung von Fahrwegkapazität zu verleiten.
- 43 In Anbetracht dieser Erwägungen fragt sich das vorliegende Gericht, ob Art. 47 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34 dem Erlass einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der im Fall einer Überlastung der Eisenbahnfahrwege die Intensität der Nutzung dieser Fahrwege bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität berücksichtigt werden kann.
- 44 Zum Zweiten die Koordinierung der Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Überlastung von Fahrwegen betrifft, weist das vorliegende Gericht darauf hin, dass der Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2012/34 zunächst nach Eingang aller Anträge versuchen müsse, diese zu koordinieren, bevor er gegebenenfalls feststelle, dass die Fahrwege überlastet seien, und bevor er Maßnahmen zur Lösung des Problems der Überlastung dieser Fahrwege anwende, zu denen die Vorrangregeln gehörten.
- 45 So gehe aus Art. 47 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 hervor, dass die Vorrangregeln nur zur Anwendung kämen, wenn die Fahrwege für überlastet erklärt worden seien. Nach Art. 45 Abs. 2 dieser Richtlinie dürfte der Infrastrukturbetreiber jedoch im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens speziellen Verkehrsarten Vorrang einräumen. Die Richtlinie lasse daher Priorisierungen zu, bevor die Fahrwege für überlastet erklärt würden.
- 46 Das vorliegende Gericht fragt sich, was die Verpflichtung zur Koordinierung der Anträge und zur Konsultation der Antragsteller gemäß Art. 47 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34, bevor die Fahrwege für überlastet erklärt würden, beinhalte. Was das Ausgangsverfahren betreffe, stehe Gargždų geležinkelis nämlich

offenbar in Wettbewerb zu einem anderen Eisenbahnunternehmen, da beide Unternehmen Anträge für zum Teil identische Kapazitäten gestellt hätten.

- 47 Wenn mehrere Unternehmen für die Beförderung derselben Frachten in Wettbewerb stünden, seien die Fahrwege, technisch gesehen, nicht überlastet, da die betreffende Fracht jedenfalls von nur einem dieser Unternehmen befördert werde. Daher fragt sich das vorlegende Gericht, ob der Infrastrukturbetreiber nachweisen müsse, dass die Frachten mehrerer Eisenbahnunternehmen möglicherweise identisch seien, bevor er die Fahrwege für überlastet erklären könne.
- 48 Unter diesen Umständen hat der Lietuvos vyriausiosios administracinės teismas (Oberstes Verwaltungsgericht Litauens) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
1. Ist Art. 47 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen, dass er eindeutig die Schaffung einer nationalen gesetzlichen Regelung verbietet, die vorsieht, dass bei überlasteten Fahrwegen zum Zeitpunkt der Zuweisung von Fahrwegkapazität die Intensität der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden kann? Ist es für diese Beurteilung von Bedeutung, ob der Nutzungsgrad der Eisenbahninfrastruktur an die tatsächliche Nutzung dieser Infrastruktur in der Vergangenheit oder an die geplante Nutzung während der Gültigkeitsdauer des betreffenden Fahrplans geknüpft ist? Sind die Bestimmungen der Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34, die dem Betreiber der öffentlichen Infrastruktur oder der Stelle, die über die Fahrwegkapazität entscheidet, ein weites Ermessen bei der Koordinierung der beantragten Fahrwegkapazität einräumen, und die Umsetzung dieser Bestimmungen in nationales Recht für diese Beurteilung von Bedeutung? Ist der Umstand, dass Fahrwege in einem bestimmten Fall aufgrund der von zwei oder mehr Eisenbahnunternehmen für die Beförderung derselben Fracht beantragten Fahrwegkapazität als überlastet eingestuft werden, für diese Beurteilung von Bedeutung?
 2. Bedeutet die Bestimmung von Art. 45 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34, wonach „[d]er Infrastrukturbetreiber ... lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen [darf]“, dass der Infrastrukturbetreiber eine nationale Vorrangregel auch in Fällen anwenden kann, in denen Fahrwege nicht als überlastet eingestuft werden? Inwieweit (anhand welcher Kriterien) muss der Infrastrukturbetreiber, bevor er Fahrwege als überlastet einstuft, auf der Grundlage von Art. 47 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2012/34 die beantragten Zugtrassen koordinieren und die Antragsteller konsultieren? Hat diese Konsultation der Antragsteller die Beurteilung der Frage zu

umfassen, ob zwei oder mehr Antragsteller konkurrierende Anträge für Kapazitäten im Hinblick auf Beförderung derselben Fracht (Güter) gestellt haben?

Zu den Vorlagefragen

Zur zweiten Frage

- 49 Mit seiner zweiten Frage, die als Erstes zu prüfen ist, möchte das vorliegende Gericht hinsichtlich des Ablaufs der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens im Sinne der Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34 im Wesentlichen wissen, ob der Infrastrukturbetreiber prüfen muss, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gestellt haben, ob er im Rahmen dieser Verfahren eine im nationalen Recht vorgesehene Vorrangregel anwenden kann, wenn die Infrastruktur nicht für überlastet erklärt wird, und inwieweit er die Zugtrassenanträge koordinieren und die Antragsteller konsultieren muss, bevor er die Fahrwege für überlastet erklärt.
- 50 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung bei der Auslegung einer unionsrechtlichen Vorschrift nicht nur der Wortlaut, sondern auch der Kontext und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (Urteil vom 21. Dezember 2021, Bank Melli Iran, C-124/20, EU:C:2021:1035, Rn. 43 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 51 Nach Art. 38 Abs. 1 Unterabs. 1 in Verbindung mit Art. 39 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 wird die verfügbare Fahrwegkapazität vom Infrastrukturbetreiber gerecht und nicht diskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen.
- 52 In Bezug auf die Netzfahrplanerstellung sieht Art. 45 Abs. 1 dieser Richtlinie vor, dass sich der Infrastrukturbetreiber bemüht, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen.
- 53 Nach Art. 45 Abs. 3 und 4 der Richtlinie hört der Infrastrukturbetreiber die Beteiligten zu dem Netzfahrplanentwurf, räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein und trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.
- 54 Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber gemäß Art. 46 Abs. 1 dieser Richtlinie durch Koordinierung der Anträge um eine

bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse. Nach Art. 46 Abs. 2 und 3 hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht, und bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten.

- 55 Erstens ist festzustellen, dass sich weder aus Art. 45 noch aus Art. 46 der Richtlinie 2012/34 ergibt, dass die Art der Güter, die ein Antragsteller zu befördern beabsichtigt, ein relevanter Gesichtspunkt im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens wäre. Insbesondere gehört diese Angabe nicht zu den in Art. 46 Abs. 3 der Richtlinie aufgeführten Informationen, die zum Zweck der Absprache mit den Antragstellern offengelegt werden.
- 56 Dies wird durch den Kontext bestätigt, in den die Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34, die zu Kapitel IV Abschnitt 3 („Zuweisung von Fahrwegkapazität“) dieser Richtlinie gehören, eingebettet sind.
- 57 Denn wie der Generalanwalt in Nr. 64 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, wird in den Bestimmungen der Richtlinie 2012/34 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die sich in diesem Abschnitt 3 befinden, nicht auf die beförderten Güter Bezug genommen, im Gegensatz zu den Bestimmungen über die Erhebung von Weegeentgelten, die zu Abschnitt 2 dieses Kapitels gehören. So ermächtigt Art. 32 Abs. 1 Unterabs. 4 den Infrastrukturbetreiber, Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter zu untergliedern.
- 58 Im Übrigen gebietet auch das in Art. 26 der Richtlinie 2012/34 genannte Ziel, das den Bestimmungen dieser Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität zugrunde liegt, nämlich diese Fahrwegkapazität so effektiv wie möglich zu nutzen, nicht, dass bei dieser Zuweisung die Art von Gütern, die ein Antragsteller zu befördern beabsichtigt, berücksichtigt wird.
- 59 Daher ist der Infrastrukturbetreiber nicht verpflichtet, für die Zwecke der Zuweisung von Fahrwegkapazität zu prüfen, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge gestellt haben.
- 60 Zweitens betrifft die Frage des vorlegenden Gerichts, ob der Infrastrukturbetreiber eine im nationalen Recht vorgesehene Vorrangregel anwenden darf, die Auslegung von Art. 45 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34, wonach „[d]er Infrastrukturbetreiber lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen [darf]“.

- 61 Die Art. 47 und 49 der Richtlinie 2012/34 betreffen „[ü]berlastete Fahrwege“ bzw. „[b]esondere Fahrwege“.
- 62 So sieht Art. 47 Abs. 1 der Richtlinie vor, dass der Infrastrukturbetreiber in den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für „überlastet“ zu erklären hat. In diesem Fall kann der Infrastrukturbetreiber unter den in Art. 47 Abs. 3 vorgesehenen Voraussetzungen bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrangkriterien anwenden.
- 63 Außerdem bestimmt Art. 49 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34, dass der Infrastrukturbetreiber, sofern geeignete Alternativstrecken vorhanden sind, bestimmte Fahrwege für bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen und Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen kann.
- 64 Zwar sehen die Art. 47 und 49 der Richtlinie 2012/34 vor, dass bei überlasteten Fahrwegen bzw. besonderen Fahrwegen im Sinne dieser Bestimmungen Vorrangkriterien angewandt werden können, doch darf Art. 45 Abs. 2 dieser Richtlinie nicht dahin verstanden werden, dass er es ausschließt, dass der Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens bestimmte Kriterien, einschließlich solcher, die einen Priorisierungsaspekt beinhalten, heranzieht, sofern ihre Anwendung es ermöglicht, dass gemäß Art. 39 Abs. 1 der genannten Richtlinie die Fahrwegkapazität gerecht und nicht diskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.
- 65 Dies wird durch Art. 27 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 in Verbindung mit deren Art. 3 Nr. 26 bestätigt, aus dem hervorgeht, dass der Infrastrukturbetreiber Schienennetz-Nutzungsbedingungen erstellt und veröffentlicht, in denen u. a. die Kriterien für die Kapazitätszuweisungsregelungen festgelegt werden. Außerdem sieht Art. 46 Abs. 3 Buchst. d dieser Richtlinie vor, dass die Absprache zur Lösung für Unvereinbarkeiten u. a. auf der Offenlegung von vollständigen Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien beruht.
- 66 Dass der Infrastrukturbetreiber nach im Voraus festgelegten Kriterien handelt, trägt im Übrigen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems bei und ist von wesentlicher Bedeutung für die Sicherstellung von Transparenz bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität. Diese Ziele werden in den Erwägungsgründen 3 und 34 der Richtlinie 2012/34 betont.

- 67 Was drittens die Frage betrifft, inwieweit der Infrastrukturbetreiber die Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen koordinieren und die Antragsteller konsultieren muss, bevor er die Fahrwege für überlastet erklärt, so geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass zwar im vorliegenden Fall ein Koordinierungsverfahren eingeleitet wurde, um die Streitigkeit über die Zuweisung von Fahrwegkapazität beizulegen, dass jedoch einer der Antragsteller, bei dem es sich nicht um die Klägerin des Ausgangsverfahrens handelte, die Teilnahme daran verweigerte.
- 68 Außerdem legt die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung nach den Angaben der Klägerin des Ausgangsverfahrens, die im Verfahren vor dem Gerichtshof nicht bestritten worden sind, nicht die Einzelheiten des Ablaufs des Koordinierungsverfahrens fest, wobei dieses Verfahren im vorliegenden Fall nur in einem Schriftwechsel bestand.
- 69 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass, wie der Generalanwalt in den Nrn. 51 und 52 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, das Koordinierungsverfahren nach Art. 46 der Richtlinie 2012/34 bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, wenn miteinander unvereinbare Anträge vorliegen, eine Schlüsselrolle spielt. Der Erfolg dieses Koordinierungsverfahrens hängt zwangsläufig davon ab, dass sowohl der Infrastrukturbetreiber als auch die Antragsteller aktiv eine zufriedenstellende Lösung suchen.
- 70 Daher ist der Infrastrukturbetreiber, wie in Rn. 54 des vorliegenden Urteils ausgeführt, verpflichtet, sich durch die Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse und in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten zu bemühen.
- 71 Diese Vorgaben wären jedoch nicht erfüllt, wenn sich das Koordinierungsverfahren im Wesentlichen auf einen einfachen Schriftwechsel beschränken würde, der nicht die aktive Suche des Infrastrukturbetreibers und der Antragsteller nach einer zufriedenstellenden Lösung beinhaltet.
- 72 In diesem Zusammenhang stellt die Weigerung eines Antragstellers, am Koordinierungsverfahren teilzunehmen, einen Umstand dar, den der Infrastrukturbetreiber bei der Auflösung der Unvereinbarkeit und der Zuweisung von Kapazitäten zulasten dieses Antragstellers insofern gebührend berücksichtigen muss, als dieser nicht, wie in Rn. 69 des vorliegenden Urteils ausgeführt, aktiv nach einer zufriedenstellenden Lösung mit dem Infrastrukturbetreiber und den anderen Antragstellern sucht.
- 73 Nach alledem ist auf die zweite Frage zu antworten, dass die Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen sind, dass der Infrastrukturbetreiber

im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens im Sinne dieser Artikel

- nicht verpflichtet ist, zu prüfen, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gestellt haben;
- bestimmte Kriterien, einschließlich solcher, die einen Priorisierungsaspekt beinhalten, heranziehen darf, sofern ihre Anwendung es ermöglicht, dass die Fahrwegkapazität gerecht und nicht diskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird;
- verpflichtet ist, sich um eine aktive Suche nach einer zufriedenstellenden Lösung zusammen mit den Antragstellern zu bemühen, wenn Unvereinbarkeiten auftreten.

Zur ersten Frage

- 74 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 47 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass er dem Erlass einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der im Fall von überlasteten Eisenbahnfahrwegen bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität die Intensität der Nutzung der Fahrwege berücksichtigt werden darf.
- 75 Wie in Rn. 62 des vorliegenden Urteils ausgeführt, hat der Infrastrukturbetreiber gemäß Art. 47 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 in den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für „überlastet“ zu erklären.
- 76 Nach Art. 47 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34 kann der Infrastrukturbetreiber, wenn Entgelte nach Art. 31 Abs. 4 nicht erhoben wurden oder wenn sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt haben und wenn der Fahrweg für überlastet erklärt wurde, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.
- 77 Gemäß Art. 47 Abs. 4 der Richtlinie haben die Vorrangkriterien dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. Art. 47 Abs. 4 Unterabs. 2 erläutert, dass die Mitgliedstaaten in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nicht

diskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen können, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

- 78 Im Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien (C-483/10, EU:C:2013:114), hat der Gerichtshof entschieden, dass das Kriterium der tatsächlichen Nutzung des Schienennetzes als Kriterium für die Zuweisung von Fahrwegkapazität insoweit diskriminierend ist, als es, wenn sich die Anträge für dieselbe Fahrplantrasse überschneiden oder wenn das Netz überlastet ist, dazu führt, dass die Vorteile für die bereits auf dem Markt tätigen Nutzer aufrechterhalten werden und der Zugang zu den attraktivsten Trassen für neue Marktteilnehmer blockiert wird.
- 79 Zwar betraf, wie das vorlegende Gericht hervorhebt, das vom Gerichtshof in der Rechtssache, in der dieses Urteil ergangen ist, geprüfte Vorrangkriterium die tatsächliche Nutzung der Eisenbahnfahrwege in der Vergangenheit, während die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung Kriterien für die geplante Nutzung des Schienennetzes enthält. Außerdem ist davon auszugehen, dass sich ein solches zukunftsorientiertes Kriterium von einem auf die Vergangenheit bezogenen Kriterium insofern unterscheidet, als auch neue Marktteilnehmer ein Nutzungsvolumen planen können.
- 80 Gleichwohl ist, wie der Generalanwalt in den Nrn. 70, 71 und 73 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, ein Vorrangkriterium, das auf Prognosen über die künftige Netznutzung beruht, ebenso geeignet, diskriminierende Wirkung gegenüber neuen Marktteilnehmern zu entfalten, insbesondere wenn sich diese Prognosen auf Daten über die Nutzung in der unmittelbaren Vergangenheit stützen, da die neuen Marktteilnehmer solche Daten nicht liefern können.
- 81 Zudem ist in Bezug auf das in Art. 26 der Richtlinie 2012/34 genannte und von der litauischen Regierung angeführte Ziel, das in der Gewährleistung der effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität besteht, darauf hinzuweisen, dass es, um dieses Ziel zu erreichen, keineswegs erforderlich ist, eine Diskriminierung zwischen den das Schienennetz nutzenden Wirtschaftsteilnehmern zu schaffen oder den Zugang neuer Marktteilnehmer zu diesem Netz zu blockieren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien, C-483/10, EU:C:2013:114, Rn. 97).
- 82 Die Richtlinie 2012/34 enthält nämlich besondere Bestimmungen zur Förderung der effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität, wobei sie gleichzeitig einen gerechten und nicht diskriminierenden Zugang zum Schienennetz gewährleistet. Art. 52 Abs. 1 der Richtlinie sieht beispielsweise für den Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit vor, Bedingungen festzulegen, anhand deren dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen

wird. Ebenso bestimmt Art. 36 der Richtlinie, dass der Infrastrukturbetreiber ein Reservierungsentgelt für beantragte, aber nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität erheben kann, um einen Anreiz zur effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität zu bieten (vgl. entsprechend Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien, C-483/10, EU:C:2013:114, Rn. 98).

- 83 Daraus folgt, dass ein auf die geplante Nutzung der Fahrwegkapazität gestütztes Vorrangkriterium nur insoweit mit der Richtlinie 2012/34 vereinbar ist, als es mit Garantien verbunden wird, die gewährleisten, dass dieses Kriterium nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer angewandt wird.
- 84 Im Übrigen ist festzustellen, dass weder Art. 47 der Richtlinie 2012/34 noch überdies die Definition des Begriffs „überlastete Fahrwege“ in Art. 3 Nr. 20 dieser Richtlinie auf Güter Bezug nehmen, die ein Antragsteller zu befördern beabsichtigt. Daher ist es für die Beurteilung der Überlastung der Fahrwege unerheblich, dass in einem konkreten Fall mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Fracht Kapazitäten beantragt haben.
- 85 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 47 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zwecke der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Fall der Überlastung von Fahrwegen die Anwendung eines Vorrangkriteriums vorsieht, das sich auf die geplante Nutzung dieser Fahrwege stützt, es sei denn, dieses Kriterium wird mit Garantien verbunden, die gewährleisten, dass es nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer angewandt wird.

Kosten

- 86 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Die Art. 45 und 46 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**

sind dahin auszulegen, dass

der Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens im Sinne dieser Artikel

- **nicht verpflichtet ist, zu prüfen, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gestellt haben;**
- **bestimmte Kriterien, einschließlich solcher, die einen Priorisierungsaspekt beinhalten, heranziehen darf, sofern ihre Anwendung es ermöglicht, dass diese Fahrwegkapazität gerecht und nicht diskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird;**
- **verpflichtet ist, sich um eine aktive Suche nach einer zufriedenstellenden Lösung zusammen mit den Antragstellern zu bemühen, wenn Unvereinbarkeiten auftreten.**

2. Art. 47 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 2012/34

ist dahin auszulegen, dass

er einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zwecke der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Fall der Überlastung von Fahrwegen die Anwendung eines Vorrangkriteriums vorsieht, das sich auf die geplante Nutzung dieser Fahrwege stützt, es sei denn, dieses Kriterium wird mit Garantien verbunden, die gewährleisten, dass es nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer angewandt wird.