



BK10-24-0327\_Z

## Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund der Beschwerde

der Erfurter Bahnservice GmbH, Azmannsdorfer Weg 2, 99085 Erfurt, vertreten durch die  
Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin,

g e g e n

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

Beschwerdegegnerin,

vom 23.08.2024 wegen Sperrung der VzG-Strecke Nr. 6726 zwischen Freyburg und Karsdorf  
ab dem 04.10.2024,

Hinzugezogene:

1. BeNEX GmbH, Burchardstraße 21, 20095 Hamburg, vertreten durch die Geschäfts-  
führung,
2. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
3. SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Bahnhofstraße 2, 72379 Hechin-  
gen, vertreten durch die Geschäftsführung,

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

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beschwerdeführerin:



hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,  
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade und  
den Beisitzer Dr. Hendrik Leupold

am 02.10.2024

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe .....	8
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit .....	8
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	8
II.2.1 Auslegung des Beschwerdeantrags .....	8
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	9
II.2.3 Begründetheit der Beschwerde .....	10
II.2.3.1 Angekündigte Streckensperrung .....	10
II.2.3.2 Geplante Bautätigkeiten .....	13
Gebührenhinweis .....	13
Rechtsbehelfsbelehrung.....	14

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Unstrutbahn Freyburg - Karsdorf .....	5
---	---

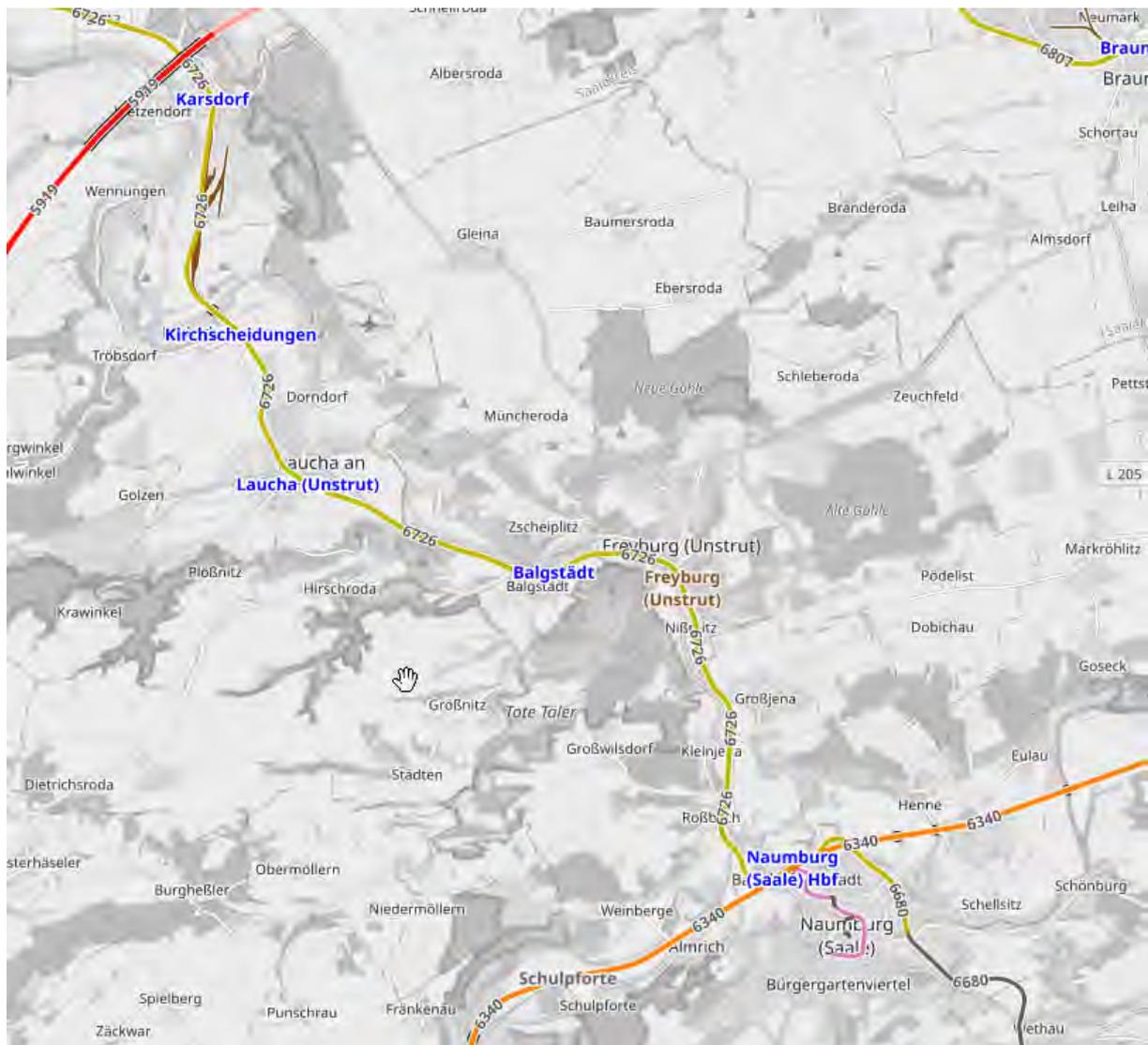
## I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Erfurt, welches sowohl im Schienengüterverkehr als auch im Schienenpersonenverkehr Fahrten auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. Zudem betreibt die Beschwerdeführerin die sogenannte Anschlussbahn Karsdorf, die über einen Infrastrukturanschluss in der Betriebsstelle Karsdorf mittels der Weiche Nr. 60 an die von der Beschwerdegegnerin betriebene VzG-Strecke Nr. 6726 (Unstrutbahn) angeschlossen ist. An der von der Beschwerdeführerin betriebenen Anschlussbahn liegt ein Zementwerk, das wöchentlich Zuschlagstoffe aus Spreechwitz erhält. Ferner liegt eine von der Fahrzeugwerk Karsdorf GmbH und Co. KG, einer einhundertprozentigen Tochtergesellschaft der Beschwerdeführerin, betriebene Wartungseinrichtung an der Anschlussbahn. Die Anschlussbahn wird mehrmals täglich von verschiedenen EVU, darunter die Beschwerdeführerin, befahren.

Die Beschwerdegegnerin betreibt das größte Schienennetz Deutschlands und ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG.

Mit ihrer Beschwerde vom 23.08.2024 wendet sich die Beschwerdeführerin gegen die von der Beschwerdegegnerin ab dem 04.10.2024 vorgesehene Sperrung der Unstrutbahn zwischen Freyburg und Karsdorf (siehe Abbildung 1 Unstrutbahn Freyburg - Karsdorf) und eine im Zeitraum vom 04.10. bis 19.11.2024 in der Betriebsstelle Karsdorf geplante Baumaßnahme.

Abbildung 1 Unstrutbahn Freyburg - Karsdorf



(Quelle: [www.openrailwaymap.org](http://www.openrailwaymap.org), abgerufen am 02.10.20)

Die Beschwerdegegnerin plante ursprünglich, im Zeitraum vom 04.10. bis 19.11.2024 vorbereitende Arbeiten für das elektronische Stellwerk in Karsdorf vorzunehmen und dabei den Oberbau zu erneuern. Hierzu sollte die Unstrutbahn zwischen Freyburg und Karsdorf total gesperrt werden. Über diese Maßnahme informierte die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführerin erstmals am 22.12.2022. Ab Ende 2023 plante die Beschwerdeführerin zusätzlich auf dem Streckenabschnitt zwischen Freyburg und Karsdorf auf einer Länge von etwa 14 km den Austausch von 23.000 Schadschwellen, nachdem sich der von der Beschwerdegegnerin bereits zuvor festgestellte kritische Zustand der Schwellen weiter verschlechtert hatte. Die Beschwerdegegnerin beabsichtigte, diesen Schwellenaustausch zusammen mit Oberbaumaßnahmen in der ebenfalls an der Unstrutbahn gelegenen Betriebsstelle Laucha (von der Beschwerdegegnerin insgesamt als Hauptbauleistung bezeichnet) und mit den Arbeiten in der Betriebsstelle Karsdorf zu einer Baumaßnahme zu bündeln. Hierüber informierte die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführerin in einem Gespräch am 15.04.2024. Im Anschluss an dieses Gespräch einigten sich die Beschwerdeführerin und die Beschwerdegegnerin auf die Einrichtung eines wöchentlichen Bedienfensters für den Infrastrukturanchluss der Beschwerdeführerin, das eine Bedienung montags von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr ermöglicht.

Mit E-Mail vom 09.08.2024 informierte die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführerin darüber, dass eine europaweite Ausschreibung der geplanten Arbeiten keinen Bieter gefunden habe. Außerdem teilte die Beschwerdegegnerin mit, dass aufgrund der sich verschlechternden Betonschwellenqualität zwischen Freyburg und Karsdorf und Regelwerksvorgaben zum Schadschwellentausch die Strecke zwischen Freyburg und Karsdorf ab dem 04.10.2024 zustandsbedingt gesperrt werden müsse. Eine Durchführung von gesonderten Bedienfahrten sei nicht zulässig. Weiter teilte die Beschwerdegegnerin mit, sie arbeite mit Hochdruck an einer Zweitausschreibung. Damit sei das Ziel verbunden, dass die Bauausführungen doch noch so schnell wie möglich im Jahr 2024 durchgeführt werden könnten. Es sei aber unsicher, ob dann das zwischen der Beschwerdeführerin und der Beschwerdegegnerin erarbeitete montägliche Bedienfenster weiter bestehen bleiben könne.

Die mittlerweile anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin wandte sich daraufhin mit Schreiben vom 12.08.2024 an die Beschwerdegegnerin und forderte diese unter Fristsetzung auf, die Ankündigung der Sperrung ab dem 04.10.2024 mit unbestimmter Dauer schriftlich zurückzunehmen. Es liege eine rechtswidrige und schuldhafte Verletzung des Zugangsanspruchs der Beschwerdeführerin gemäß §§ 10 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz vor.

Am 15.08.2024 leitete das Referat 703 der Bundesnetzagentur auf Bitten der Beschwerdeführerin ein Vorermittlungsverfahren zum Geschäftszeichen 10.030-F-24-1094 ein und richtete am 16.08.2024 ein Einleitungs- und Anhörungsschreiben an die Beschwerdegegnerin.

Ebenfalls am 16.08.2024 reagierte die Beschwerdegegnerin auf das Schreiben der Beschwerdeführerin vom 12.08.2024 und teilte der Beschwerdeführerin mit, sie habe geprüft, unter welchen Bedingungen die Baumaßnahme umgesetzt werden könne. Als Ergebnis dieser Prüfung werde die Baustelle wie geplant am 04.10.2024 eingerichtet. Da die Vergabe der Hauptbauleistungen noch offen sei, erfolgten zunächst anteilig nur die parallel eingeordneten Arbeiten. Der Beginn der Hauptbauleistung erfolge entsprechend des noch ausstehenden Vergabeergebnisses. Anders als noch in der E-Mail vom 09.08.2024 mitgeteilt, sei während des am 04.10.2024 beginnenden Bauzeitraums die Bedienung des Infrastrukturanschlusses der Beschwerdeführerin vorgesehen. Schließlich werde die Baumaßnahme nochmals neu ausgeschrieben. Ziel sei eine schnellstmögliche Durchführung der Baumaßnahme. Im Rahmen des Bieterverfahrens erfolge auch eine Abstimmung zu den Bedienfenstern während der Hauptbauleistungen mit dem Auftragnehmer.

Mit Schreiben vom 19.08.2024 beanstandete die Beschwerdeführerin die ihr mit Schreiben vom 16.08.2024 mitgeteilte Vorgehensweise, die Baustelle ab dem 04.10.2024 zwecks Durchführung nur der parallel zur Hauptbauleistung eingeordneten Arbeiten einzurichten. Die geplante Vorgehensweise sei weder sinnvoll noch rechtmäßig, weil noch nicht bekannt sei, wann die Hauptbauleistung bezuschlagt werde. Es sei unklar, aus welchen Gründen es überhaupt ab dem 04.10.2024 zu einer Durchführung von Bauarbeiten – und damit zu einer Einschränkung des Zugangsrechts – komme, obwohl die Hauptmaßnahme nicht zeitgleich durchgeführt werde.

Noch bevor die Beschwerdegegnerin auf das Anhörungsschreiben des Referats 703 antwortete (Antwortfrist 02.09.2024), wandte sich die Beschwerdeführerin am 23.08.2024 mit einer Beschwerde an die Beschlusskammer.

Die Beschlusskammer hat daraufhin am 27.08.2024 das vorliegende Beschwerdeverfahren eröffnet und die Akten aus dem Vorermittlungsverfahren des Referats 703 beigezogen. Die Einleitung des Verfahrens hat die Beschlusskammer auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht und dabei zugleich auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren

hingewiesen. Zu dem Verfahren sind daraufhin auf ihren Antrag drei zugangsberechtigte Unternehmen und ein Verband hinzugezogen worden. Die Beschwerdeführerin macht eine rechtswidrige Einschränkung ihres Zugangsanspruchs geltend. Sie rügt die Kurzfristigkeit, mit der die Ankündigung der Streckensperrung erfolgt sei. Zudem beanstandet sie die Einrichtung der Baustelle verbunden mit der Streckensperrung ab dem 04.10.2024. Eine entsprechende Bauplanung sei weder sinnvoll noch rechtmäßig, weil zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bekannt sei, wann das Vergabeverfahren für die Hauptbauleistung abgeschlossen sein werde und wann somit mit der Durchführung der Hauptbaumaßnahme begonnen werde. Die Beschwerdeführerin bestreitet, dass die in der Betriebsstelle Karsdorf geplanten Maßnahmen unaufschiebbar seien und legt zur Untermauerung Fotos von verschiedenen Weichen in der Betriebsstelle Karsdorf vor. Sie bestreitet zudem den schlechten Zustand der Unstrutbahn, das Scheitern der Vergabe sowie die Bemühungen um eine Neuausschreibung. Die mit der Sperrung verbundenen Einschränkungen seien für die Beschwerdeführerin mit existenzgefährdenden Folgen verbunden.

Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäß,

der Beschwerdegegnerin aufzugeben, die VzG-Strecke Nr. 6726 nicht wie von ihr geplant ab dem 04.10.2024 zu sperren und die gegenständliche Baumaßnahme nur unter bestmöglicher Beachtung der Interessen der Zugangsberechtigten neu zu planen und durchzuführen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie trägt vor, sowohl der Zustand der Strecke zwischen Freyburg und Karsdorf als auch der Zustand der Anlagen in der Betriebsstelle Karsdorf würden die anlagenbedingte Sperrung erfordern. In Bezug auf die Strecke Freyburg-Karsdorf sei dies dem Zustand der Spannbeton-schwellen geschuldet. In der Betriebsstelle Karsdorf lägen Mängel in Form von Schadschwellen im Weichenbereich und Schienenfehler im Gleisbereich vor. Zum Beleg hat die Beschwerdeführerin Inspektionsbögen der betroffenen Anlagen vorgelegt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Ausführungen unter II. und auf die Verfahrensakte verwiesen.

## II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist §§ 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

### II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des hiesigen Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 und § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG bei einer Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen, zuständig.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 27.08.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Auf jeweils entsprechenden Antrag sind drei zugangsberechtigte Unternehmen und ein Verband hinzugezogen worden.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Verfahrensbeteiligten. Die Verfahrensbeteiligten hatten über eine Geschlossene Benutzergruppe auf der Internetseite der Bundesnetzagentur Zugang zu den wesentlichen, nicht geheimhaltungsbedürftigen Unterlagen des Verfahrens und damit die Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen (vgl. § 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG).

Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer dagegen im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

Die Entscheidung ist gemäß § 77 Abs. 5 ERegG mit der für Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

### II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Rechtsgrundlage für die Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG.

Nach Auslegung des von der Beschwerdeführerin formulierten Beschwerdeantrags (hierzu unter II.2.1) erweist sich die Beschwerde zwar als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

#### II.2.1 Auslegung des Beschwerdeantrags

Der Antrag, den die Beschwerdeführerin formuliert hat, ist auslegungsbedürftig. Er ist so zu verstehen, dass die Beschwerdeführerin beantragt, der Beschwerdegegnerin aufzugeben, die

VzG-Strecke Nr. 6726 nicht wie von ihr geplant ab dem 04.10.2024 zu sperren und die gegenständliche Baumaßnahme nur unter bestmöglicher Beachtung der Interessen der Zugangsberechtigten neu zu planen und durchzuführen.

Bei der Ermittlung des Antrags ist die Beschlusskammer nicht an den Wortlaut formulierter Anträge gebunden,

Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 19. Auflage 2018, § 22 Rn. 59.

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

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

Wörtlich lautet der Antrag der Beschwerdeführerin:

*„Aus diesem Gründen sind die Ankündigung vom 09.08.2024 in der Fassung vom 16.08.2024 und die derzeit von der Beschwerdegegnerin geplante Art und Weise der Baumaßnahme rechtswidrig, weshalb der Beschwerde stattzugeben, die Rechtswidrigkeit der Ankündigung und der Baumaßnahme festzustellen und die Beschwerdegegnerin zu verpflichten ist, das Bauvorhaben zu unterlassen.“*

Aus ihrem gesamten Vorbringen wird ersichtlich, dass die Beschwerdeführerin auch nach dem 04.10.2024 die Unstrutbahn zwischen Freyburg und Karsdorf regulär nutzen möchte, um die von ihr betriebene Anschlussbahn zu erreichen. Einer solchen Nutzung steht in erster Linie die von der Beschwerdegegnerin beabsichtigte zustandsbedingte Sperrung der genannten Strecke ab dem 04.10.2024 entgegen. Um ab dem 04.10.2024 noch fahren zu können, bedarf es daher einer Verpflichtung der Beschwerdeführerin, die Strecke nicht wie geplant zu sperren. Zudem wendet sich die Beschwerdeführerin gegen die geplante Baumaßnahme in der Betriebsstelle Karsdorf im Zeitraum vom 04.10. bis zum 19.11.2024. Hier sieht die Beschwerdeführerin keine Notwendigkeit, die nunmehr beabsichtigten Arbeiten getrennt von der Hauptbauleistung durchzuführen. Damit zielt die Beschwerde nicht nur auf eine Untersagung des aktuell geplanten Bauvorhabens, sondern auch auf eine Neuplanung unter Beachtung der Interessen der Beschwerdeführerin und anderer Zugangsberechtigter. Die wörtlich formulierten Feststellungsanträge helfen der Beschwerdeführerin dagegen darüber hinaus nicht weiter.

## **II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde**

Die Beschwerde ist zulässig, insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG. Nach § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4

ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen. Die Überprüfung einer solchen Maßnahme erfolgt gemäß § 66 Abs. 4 ERegG auf Antrag oder von Amtes wegen.

Bei der beschwerdegegenständlichen Baumaßnahme und der durch sie veranlassten beschwerdegegenständlichen Streckensperrung handelt es sich um Maßnahmen der Beschwerdegegnerin nach § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG. Danach sind überprüfbar Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht, wobei die jeweiligen Planungen von der Prüfung mit umfasst sind.

### **II.2.3 Begründetheit der Beschwerde**

Die Beschwerde ist jedoch unbegründet, weil die Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Einschreiten nach § 68 Abs. 3 ERegG weder in Hinblick auf die ab dem 04.10.2024 angekündigte zustandsbedingte Sperrung der Unstrutbahn zwischen Freyburg und Karsdorf (hierzu unter II.2.3.1) noch mit Blick auf die nunmehr geplanten Bautätigkeiten gegeben sind (hierzu unter II.2.3.2).

#### **II.2.3.1 Angekündigte Streckensperrung**

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Einschreiten nach § 68 Abs. 3 ERegG liegen hinsichtlich der ab dem 04.10.2024 angekündigten zustandsbedingten Sperrung der Unstrutbahn zwischen Freyburg und Karsdorf nicht vor. Die angekündigte Sperrung steht in Einklang mit den Vorschriften des ERegG.

Eine Verletzung des sich aus §§ 10 und 11 ERegG ergebenden Rechts auf Zugang zu Eisenbahnanlagen ist nicht gegeben. Vielmehr erfolgte die Ankündigung der zustandsbedingten Streckensperrung in Übereinstimmung mit § 62 Abs. 2 Satz 1 ERegG. Dieser regelt, dass der Betreiber der Schienenwege in Notfallsituationen oder sofern dies notwendig ist, weil der Schienenweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, die zugewiesenen Zugtrassen so lange sperren kann, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Ein solcher Fall liegt hier vor. Zur Vorgängervorschrift des § 62 ERegG, dem § 15 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV), in dem von Störungen des Bahnbetriebs die Rede war, finden sich in der Kommentarliteratur als Beispiele für eine Betriebsstörung u. a. die Zerstörung oder Beschädigung des Bahnkörpers sowie die schlechte Beschaffenheit der Bahnstrecke,

vgl. *Heinrichs/Bartkowski*, in: Kunz, Eisenbahnrecht, 30. EL 2011, § 15 EIBV, Rn. 27.

Das Verwaltungsgericht (VG) Köln hat zu § 62 Abs. 2 ERegG klargestellt:

*„Gesperrt werden darf ausdrücklich so lange, wie es für die Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Mit anderen Worten darf nur so lange gesperrt werden, wie das System Gefahren birgt. Da die Sicherheit im Vordergrund steht, darf eine Sperrung sogar ohne Ankündigung erfolgen. Die Instandsetzung des Systems ist maßgeblicher Anknüpfungspunkt für die Dauer der Sperrung. Die so verstandene Intention des Normgebers wäre mit einer zeitlichen Maximalbefristung von Trassensperrungen – unabhängig von der genauen Ausgestaltung (mit Ausnahmen) – bereits im Ausgangspunkt nicht vereinbar. Vielmehr verlangt sie nach zeitlicher*

*Flexibilität für den Betreiber der Schienenwege. Er darf keinesfalls dazu angehalten werden, unter Druck zu früh zu entsperren und so gegebenenfalls Gefahren zu verursachen. Auf dieser Linie liegt der offenbar bewusste Verzicht des Normgebers auf jegliche einschränkende zeitliche Vorgabe. Im Gegensatz zu § 56 Abs. 1 ERegG taucht in § 62 ERegG nicht einmal der unbestimmte Rechtsbegriff ‚unverzüglich‘ auf. Eine Begrenzung von Trassensperrungen erfolgt allein durch das (strikte) Gebot der Notwendigkeit, das seinerseits freilich ein unverzügliches In-Angriff-Nehmen der Entstörung verlangt und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zur Anwendung bringt.“*

VG Köln, Urteil vom 17.05.2022, Az. 18 K 5867/21, Rn. 62 (juris).

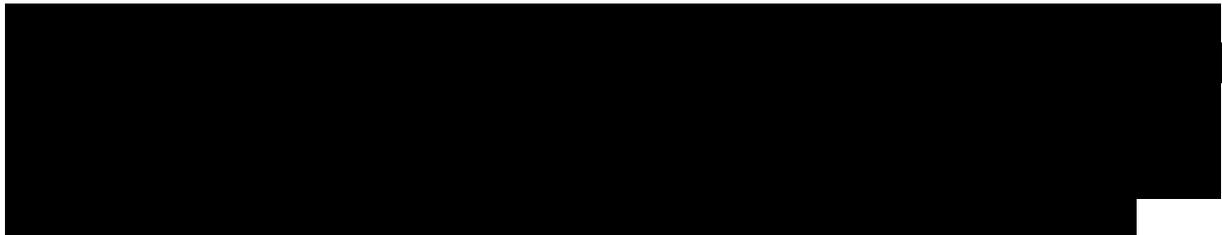
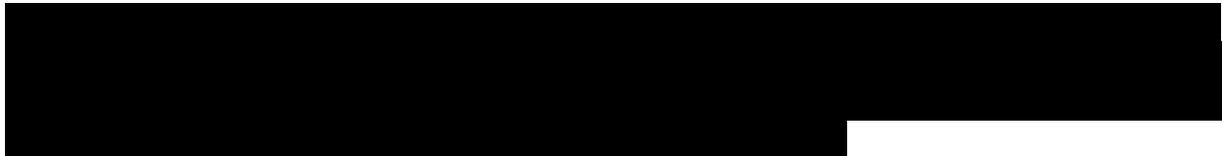
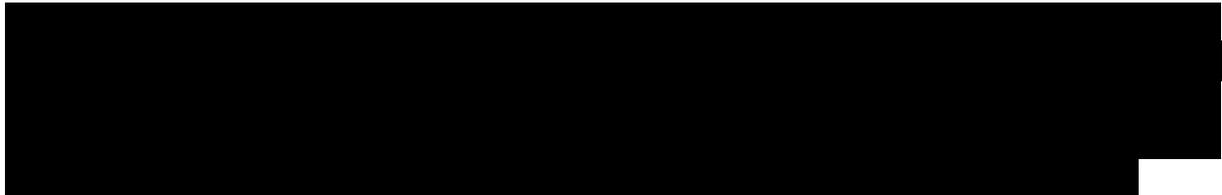
Dass die beschwerdegegenständliche Strecke sich in einem Zustand befindet, die ab dem 04.10.2024 eine Sperrung notwendig macht, steht nach Überzeugung der Beschlusskammer fest. Die von der Beschwerdegegnerin insoweit vorgelegten Inspektionsergebnisse sind eindeutig. Das pauschale Bestreiten der Beschwerdeführerin erweist sich dagegen als unsubstantiiert.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Selbst wenn Zweifel an der Sicherheitsrelevanz des Zustandes der hier maßgeblichen Infrastruktur bestehen sollten, und sei es nur, was das konkrete Datum anbelangt, ab dem eine Eisenbahninfrastruktur zwingend zu sperren ist, so ist zu bedenken, dass im Aufsichtsrechts anerkannt ist, dass im Zweifel eine Auslegung getroffen werden darf, die der Sicherheit genügt. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben das Recht auf einen prognostischen Irrtum. Dies rechtfertigt sich auch mit dem Gebot der Effektivität der Gefahrenabwehr,

*Metzler*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 5a AEG Rn. 20.

Vorliegend geht es zwar nicht um die ohnehin nicht in die Zuständigkeit der Beschlusskammer fallende Gefahrenabwehr, weil die Beschwerdegegnerin aus eigenem Antrieb die Strecke sperren möchte. Mit einer Sperrung sorgt die Beschwerdegegnerin vielmehr selbst für die größtmögliche Sicherheit, weil keinerlei Züge verkehren können. Der vorstehend beschriebene Gedanke determiniert dennoch die regulierungsbehördliche Wertung. Denn vorliegend hat die Beschlusskammer die Sperrabsicht der Beschwerdegegnerin aus Sicht des Zugangsrechts zu bewerten. Dabei ist sie indes selbst der Sicherheit verpflichtet, weil § 3 Nr. 5 ERegG die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahninfrastruktur zu einem der Regulierungsziele erklärt. Auch für die Regulierungsbehörde gilt bei ihrem Handeln daher der Grundsatz „im Zweifel für die Sicherheit“. Bekräftigt wird dies durch die oben zitierte Rechtsprechung des VG Köln.

§ 62 Abs. 2 Satz 1 ERegG ist zudem auch nicht unter dem vom VG Köln geäußerten Gesichtspunkt der in ihm des unverzüglichen In-Angriffs-Nehmens der Entstörung als verletzt anzusehen. Schon in ihrer Mitteilung vom 09.08.2024 sprach die Beschwerdegegnerin davon, an einer neuen Ausschreibung zu arbeiten. Im Schreiben vom 16.08.2024 bekräftigte sie die Absicht, die Maßnahme erneut auszuschreiben. Es gibt für die Beschlusskammer keinen Grund, an diesen unmittelbar der Beschwerdeführerin gegenüber gemachten Angaben zu zweifeln. Das Bestreiten der Beschwerdeführerin erweist sich auch hier als pauschal und unsubstantiiert. Aus den weiter oben genannten Gründen wäre aber selbst dann, wenn sich ein unverzügliches In-Angriff-Nehmen nicht feststellen ließe, keine Entscheidung zugunsten der Beschwerdeführerin zu treffen. Die Beschlusskammer dürfte auch dann nichts anordnen, was einem unsicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur Vorschub leisten könnte. Für die Anordnung einer Pflicht zur Instandsetzung wäre die Beschlusskammer nicht zuständig, sie wäre vielmehr Sache des Eisenbahn-Bundesamtes. Dies gilt auch dann, wenn es konkret um die beabsichtigte Ablehnung von angemeldeten Zugtrassen ginge,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 20.09.2017, Az. 18 L 4163/17, Rn. 11 (juris).

Hinzuweisen ist zudem darauf, dass eine Bedienung des Infrastrukturanschlusses der Beschwerdeführerin einmal wöchentlich montags in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr möglich ist. In den Abstimmungsgesprächen mit der Beschwerdegegnerin hat die Beschwerdeführerin diesen Zustand als Kompromiss ausdrücklich akzeptiert.

### **II.2.3.2 Geplante Bautätigkeiten**

Auch betreffend die Art und Weise der Baumaßnahmenplanung liegen die Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Regulierungsbehörde auf Grundlage des § 68 Abs. 3 ERegG nicht vor. Selbst wenn die Baumaßnahmenplanung der Beschwerdegegnerin formell oder materiell eisenbahnregulierungsrechtswidrig wäre und damit die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 ERegG vorlägen, wäre eine Untersagung der Baumaßnahme aufgrund der unter II.2.3.1 behandelten Rechtmäßigkeit der Streckensperrung ab dem 04.10.2024 in jedem Fall unverhältnismäßig und daher in Ausübung des der Beschlusskammer durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumten Entschließungsermessens von einem entsprechenden Tätigwerden Abstand zu nehmen. Eine Untersagung der Baumaßnahme hätte für die Beschwerdeführerin keinen Mehrwert, weil sie außerhalb des montäglichen Bedienfensters die gesperrte Strecke ohnehin nicht nutzen könnte. Es gäbe dann keinen Grund dafür, der Beschwerdegegnerin die Bautätigkeit zu untersagen. Auf diesem Grund vermögen die von der Beschwerdeführerin vorgelegten Fotos von Weichen in der Betriebsstelle Karsdorf an der Zurückweisung der Beschwerde nichts zu ändern.

### **Gebührenhinweis**

Gemäß § 69 ERegG erhebt die Regulierungsbehörde für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen. Die Gebühren werden gemäß der am 15.05.2021 in Kraft getretenen Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) festgesetzt. Sollten für diesen Beschluss Gebühren oder Auslagen anfallen, erfolgt deren Geltendmachung gemäß § 77 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Rückfragen im Zusammenhang mit

einer möglichen Gebührenerhebung können per E-Mail an das Postfach [GebuehrenEisenbahn@BNetzA.de](mailto:GebuehrenEisenbahn@BNetzA.de) gerichtet werden.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln erhoben werden.

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Arnade

Dr. Leupold