



BK10-26-0201_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerden

der boxXpress.de GmbH, Channel 3, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin zu 1.,

der Rail Cargo Carrier – Germany GmbH, Member of ÖBB, Nürnberger Straße 34, 85055 In-
golstadt, vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin zu 2.,

g e g e n

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

Beschwerdegegnerin,

vom 19.06.2026 bzw. 03.07.2026 über die Vorgehensweise der Beschwerdegegnerin im Zusammenhang mit der Baumaßnahme „53521 Fulda Bronnzell“,

Hinzugezogene:

1. CER Cargo Traction GmbH, Freudenuer Hafenstraße 8-10, 1020 Wien, Republik Österreich, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
3. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
4. METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Am Ballinkai 1, 21129 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
5. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
6. SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstraße 1 a+b, 47051 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
7. TX Logistik AG, Junkersring 33, 53844 Troisdorf, vertreten durch den Vorstand,
8. VIAS GmbH, Stroofstraße 27 (Gebäude 5401), 65933 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Hinzugezogenen zu 8.:



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 16.07.2026

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Auslegung der Anträge.....	10
II.2.2 Zulässigkeit	12
II.2.3 Begründetheit.....	13
II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage	13
II.2.3.2 Ermessen.....	15
Gebührenhinweis	16
Rechtsbehelfsbelehrung.....	17

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerinnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Schienengüterverkehr auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführen. Zur Erhaltung der Betriebsbereitschaft ihres Schienennetzes führt die Beschwerdegegnerin Baumaßnahmen durch, durch welche die Verfügbarkeit der Anlagen zum Teil vorübergehend eingeschränkt wird. Dies trifft u.a. auf die durch den Bahnhof Bronnzell (Fulda) führenden Strecken mit den VzG-Nummern 1733 und 3600 zu.

Im Bahnhof Bronnzell sollen sog. Schnellfahrweichen getauscht werden. Die Beschwerdegegnerin hat per Kundeninformation vom 21.05.2026, 14:40 Uhr angekündigt, dass es dazu vom 10.07.2026 bis zum 30.07.2026 einer Teilspernung bedürfe, sodass bis zu den nächstgelegenen südlichen Betriebsstellen jeweils nur ein Gleis befahren werden könne. Hierzu konnten die Zugangsberechtigten bis zum 22.05.2026 Stellung nehmen, wovon u. a. auch die Beschwerdeführerin zu 1. Gebrauch machte.

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2026 der Beschwerdegegnerin enthalten zur Durchführung von Baumaßnahmen die folgenden Regelungen:

„2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen

Die Durchführung von Baumaßnahmen stimmt die DB InfraGO AG im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen geltenden gem. Ziff 3.2.1.2.2. Regelwerks (Richtlinie 402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU, anderen Betreibern der Schienenwege (BdS) und den Betreibern der wichtigsten Serviceeinrichtungen ab. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die DB InfraGO AG unter Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen ZB oder die einbezogenen EVU, die anderen Betreiber der Schienenwege (BdS) und die Betreiber der wichtigsten Serviceeinrichtungen gemäß den in o. g. geltendem Regelwerk enthaltenen Terminketten über die getroffene Entscheidung.“

Die in dieser Regelung angesprochene Richtlinie 402.0305 enthält Regelungen zur Abstimmung und Kommunikation baubedingter Fahrplanregelungen.

Abschnitt 11 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 sieht vor:

„Baubedingte Fahrplanregelungen sind alle Maßnahmen, die fahrplanmäßige Auswirkungen von Baumaßnahmen auf betroffene Trassen regeln. Diese Fahrplanregelungen erfolgen entweder im Netzfahrplan (Bauzuschläge, Berücksichtigung von Baumaßnahmen) oder im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements (z.B. Umleitungen, Ausfall oder Verspätungen von Zügen). Abhängig von den Auswirkungen einer Baumaßnahme setzt die DB InfraGO AG mehrere Instrumente ein, um die ZB über die weiteren Folgen einer baubedingten Verspätung zu informieren.“

Abschnitt 9 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 bestimmt:

„Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt bzw. präzisiert,

- für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder*

- die nicht im Rahmen des Kapazitätsmanagements Fahren und Bauen (n-1) mit den ZB und EIU abgestimmt worden sind.

Unterjährige neue Maßnahmen, welche im Zeitraum der Erarbeitung des Kapazitätsplans noch nicht bekannt waren, werden ebenfalls kommuniziert und abgestimmt, hierbei handelt es sich um Maßnahmen der Kategorie BKE 1.“

Ferner heißt es in Abschnitt 9 Abs. 3 der Richtlinie 402.0305:

„Die Planung und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Regelungen im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) erfolgt mittels der ‚Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen‘ (ZvF) und ‚Bildlicher Übersichten‘ (BiÜ).“

Abschnitt 3 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 regelt:

„Auf baubetroffenen Strecken können sich auf Grund von BKEen [baubedingten Kapazitätseinschränkungen, Anmerkung der Beschlusskammer] Veränderungen der zeitlichen Lage, Halteausfälle, Zusatzhalte, (Teil-) Ausfälle von Zügen, Umleitungen bzw. Einschränkungen für die Zugcharakteristik (etwa Länge oder Last) ergeben.

Sofern BKE, welche nicht im Netzfahrplan berücksichtigt werden, Umleiterverkehre generieren, können diese auf den Umleiterstrecken zu Veränderungen der zeitlichen Lage, Halteausfälle, Zusatzhalte, (Teil-) Ausfälle von Zügen, Umleitungen bzw. Einschränkungen für die Zugcharakteristik (etwa Länge oder Last) führen.

Für diese Strecken erarbeitet die DB InfraGO AG Regelungsvorschläge auf Basis der in diesem Abschnitt beschriebenen Vorgehensweise.“

Abschnitt 9 lautet auszugsweise:

„(7) Bei A-Maßnahmen werden die betroffenen ZB 24 Wochen vor Baubeginn über die Folgen einer Baumaßnahme durch Übergabe der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen – Entwurf“ (ZvF–Entwurf, Anhang 3) informiert. Hierbei handelt es sich in der Mehrzahl um Baumaßnahmen, welche bereits in der dritten Konsultationsphase mit den ZB konsultiert wurden. Zusätzlich werden auch bisher noch nicht kommunizierte Maßnahmen der Kategorie BKE 1, sowie verschobene A-Maßnahmen in dieser Form mit den ZB abgestimmt.

(8) Die ZB/Nutzer/Betreiber haben drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Hierauf kann die DB InfraGO AG jedoch nur eingeschränkt reagieren, da zu diesem Zeitpunkt z. B. Vorschläge für andere Bauverfahren auf Grund des dafür notwendigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorlaufs nur noch begrenzt möglich sind. In diesem Stadium der Planung können Einwände der ZB – z.B. zur zeitlichen Lage der Baustelle - in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. unter Beeinträchtigung der Produkte anderer ZB (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Vorschläge der ZB zu alternativen Betriebsverfahren, welche nicht die Änderungen/Anpassungen der Schieneninfrastruktur induzieren – (außer bei einfachen Betriebsverhältnissen). Einwände von ZB sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar.

(9) Weiterhin zwingt die Terminkette dazu, Baumaßnahmen 20 Wochen vor Baubeginn zu genehmigen, um anschließend die Ausschreibungen durchzuführen

bzw. mit der Koordination kleinerer Maßnahmen (sog. B-Maßnahmen) zu beginnen. Unabhängig davon werden die Stellungnahmen der ZB – ggf. in mehreren Iterationsschleifen (Gesprächen mit ZB) – berücksichtigt und fließen in die „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen-Endstück“ (ZvF – Endstück) ein. Diese Unterlage wird den betroffenen ZB bis 15 Wochen vor Baubeginn zugesandt. Züge mit gegenüber der Vorversion geänderten Fahrplanregelungen sind in der ZvF bzw. deren Entwürfen mittels „*“ und neu aufgenommene mittels „+“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Zwischenzeitlich entfallene Fahrplanregelungen werden in der Tabelle „Entfallene Zugregelungen“ kommuniziert. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung erhalten betroffene ZB ein sog. Übergabeblatt (jeweils freitags acht Wochen vor Baubeginn im Personenverkehr bzw. jeweils freitags sechs Wochen vor Baubeginn im Güterverkehr, Anhang 4), aus denen beispielsweise bei überregionalen Umleitungen die konstruierten Knotenzeiten (Ankunfts- und Abfahrtszeiten) für den Umleitungsweg ersichtlich sind. Spätestens drei Wochen vor Baubeginn versendet die DB InfraGO AG für erforderliche Fahrplanregelungen die entsprechende Fahrplananordnung (Fplo, Anhang 5).

(10) Baumaßnahmen, die nicht als A-Maßnahmen einzuordnen sind, werden als B-Maßnahmen kategorisiert. Das Verfahren bei A-Maßnahmen gilt analog auch für B-Maßnahmen, deren Auswirkungen jedoch weniger gravierend für die ZB sind. B-Maßnahmen werden nach erfolgter Genehmigung von A-Maßnahmen mit dem Ziel eingeordnet, nicht bereits baubedingt verspätete Züge in einem unverträglichen Maße zusätzlich zu belasten. Die Information der ZB erfolgt mittels ZvF zehn Wochen vor Baubeginn. Sieben Wochen vor Baubeginn endet der Zeitraum für die Abstimmung mit den ZB. Übergabeblätter werden bei Bedarf vier Wochen und Fplo spätestens drei Wochen vor Baubeginn versandt. Eine erforderliche Abstimmung von Baumaßnahmen, die SE/IA tangieren und nicht als A-Maßnahme kommuniziert und abgestimmt werden, erfolgt im Rahmen der Zeitschiene für B-Maßnahmen.

(11) Sofern die abgestimmten Fahrplanregelungen für A- und B-Maßnahmen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung (z.B. Umlauf- oder Personaleinsatzplanung) von ZB haben, werden diese durch die DB InfraGO AG bei der Erarbeitung der Fplo nach Möglichkeit berücksichtigt. Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung spätestens fünf Wochen vor Baubeginn der DB InfraGO AG vorlegen.“

Abschnitt 10 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 enthält zu Ausnahmen bei der Anwendung der Fristen folgende Regelungen:

„Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE und BAE sowie Übergabe von ZvF/ÜB in folgenden Fällen ab:

- neue BKE und BAE, sofern diese für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist,
- neue BKE und BAE, sofern die Zeitpunkte der Beschränkungen nicht der Kontrolle der DB InfraGO AG unterliegen (z.B. Maßnahmen Dritter),
- neue BKE und BAE, deren Konsultation in der ihrer BKE-Kategorie entsprechenden Konsultationsphase auf Grund der sich dadurch ergebenden späteren

Realisierungszeiträume mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand der Infrastruktur verbunden wären,

- neue BKE und BAE, sofern die Einhaltung der Fristen in Bezug auf die Lebensdauer oder den Zustand von Anlagen kostenineffizient wäre,

- neue BKE und BAE, sofern diese als Schattenbaumaßnahmen geplant sind und somit keine zusätzlichen Auswirkungen auf das geschätzte Verkehrsaufkommen entfalten werden,

- übrige neue BKE, sofern alle (vsl.) betroffenen ZB und EIU im Rahmen der Konsultation zustimmen.

Die aus Kenntnis der DB InfraGO AG (vsl.) betroffenen ZB werden separat um Zustimmung gebeten. Diese Ausnahmen gelten sinngemäß auch für Änderungen von bereits konsultierten/abgestimmten oder koordinierten BKE oder BAE.“

Zu deren Konsultation heißt es in Abschnitt 10 Abs. 2:

„Sofern keine Gefahr in Verzug ist, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU zu den in Abs. 1 genannten BKE bzw. BAE. Sofern diese BKE bzw. BAE der DB InfraGO AG rechtzeitig bekannt sind, erfolgt deren Konsultation in den Fristen der für die betreffende Netzfahrplanperiode aktuellen Konsultationsphase bzw. im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich). Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU umgehend. Diese haben einen Arbeitstag Zeit, um eine Stellungnahme abzugeben.“

Abschnitt 1 Abs. 20 der Richtlinie 402.0305 regelt schließlich:

Mit E-Mail vom 19.06.2026 erhob die Beschwerdeführerin zu 1. Beschwerde. Die Beschlusskammer hat das Beschwerdeverfahren am selben Tag eingeleitet, hierüber am 25.06.2026 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Von dieser Möglichkeit haben sieben weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen und ein Verband Gebrauch gemacht.

Die Beschwerdeführerin zu 1. trägt vor, am 09.06.2026 unter der Nummer 53521 das Endstück der Zusammenfassung der vertrieblichen Folgen (ZvF) für die Baumaßnahme in Bronnzell erhalten zu haben. Einen Entwurf der ZvF habe sie zuvor nicht erhalten. Aus dem Endstück ergebe sich, dass ca. 115 ihrer Züge ausfallen und ca. 150 Züge über die derzeit überlastete Main-Weser-Bahn umgeleitet werden sollen. Ausfälle und Umleitungen habe die Beschwerdegegnerin ohne Kenntnis der betrieblichen Notwendigkeiten (Umläufe usw.) der Beschwerdeführerin angeordnet, der damit Kosten im Millionenbereich entstünden

Mit E-Mail vom 03.07.2026 hat die Beschwerdeführerin zu 2. Beschwerde erhoben. Sie trägt vor, am 09.06.2026 im Rahmen des ZvF-Verfahrens von der Beschwerdegegnerin erstmals und verfristet über die Baumaßnahme und die daraus folgenden Einschränkungen informiert worden zu sein. Ihre betriebliche Planung sei dadurch erheblich beeinträchtigt, die Disposition erschwert. Die Hälfte der betroffenen Trassen müsse ausfallen, die übrigen müssten angepasst werden. Die Auswahl folge dabei keiner nachvollziehbaren betrieblichen Systematik.

Zwecks Abmilderung der Beeinträchtigungen habe sie die Beschwerdegegnerin wiederholt gebeten, einzelne Trassen gegeneinander auszutauschen. Alle Anpassungswünsche habe diese jedoch wegen fehlender Ressourcen zur Bearbeitung des Anliegens mit Schreiben vom 30.06.2026 endgültig zurückgewiesen.

Die Beschwerdeführerinnen beantragen sinngemäß,

der Beschwerdegegnerin die Durchführung der geplanten Baumaßnahme im Bahnhof Bronnzell (Fulda) für den Zeitraum vom 10.07.2026 bis zum 30.07.2026 zu untersagen.

Die Beschwerdeführerin zu 2. regt hilfsweise an,

die Möglichkeit einer Verschiebung der zeitgleich zu der Baumaßnahme in Bronnzell vorgesehenen Korridorsanierung der rechtsrheinischen Umleitungsstrecke zwischen Wiesbaden und Troisdorf um drei Wochen zu prüfen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerden zurückzuweisen.

Sie trägt vor, die Baumaßnahme führe zu baubedingten Kapazitätseinschränkungen (sog. „BKE“) auf den Strecken 1733 und 3600 (Eingleisigkeit), die gemäß Anhang 3 der Richtlinie 402.0305 der Kategorie 6 zuzuordnen seien. Die Baumaßnahme sei zur Aufrechterhaltung des sicheren Zugbetriebs nach Abschnitt 10 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 erforderlich. Bei Nichtausführung drohten Langsamfahrstellen (La-Stellen), bei einer weiteren Verschlechterung eine Sperrung der Weichen spätestens im vierten Quartal 2026. Weil bei Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie 402.0305 zur Konsultation von Baumaßnahmen der BKE-Kategorie 6 erst im Jahr 2029 ein Weichentausch möglich wäre (mithin also zu spät), sei sie gezwungen, von diesen Vorgaben z. T. abzuweichen, um Ausfälle oder Umleitungen ab dem Jahr 2027 zu vermeiden.

Nach Angaben der Beschwerdegegnerin ergeben sich aus der geplanten Baumaßnahme 3.088 Zugausfälle, 16.369 Umleitungen und 587 Verspätungen. Die geplanten Vorhaben dahingehend anzupassen, dass eine Durchführung der Zugfahrten der Beschwerdeführerin zu 1. ermöglicht würde, sei nicht beabsichtigt.

Mit E-Mail vom 30.06.2026 hat die Hinzugezogene zu 8. eine Stellungnahme eingereicht, in der sie angab, am 09.06.2026 das ZvF-Endstück 53521 erhalten zu haben. Der ZvF-Entwurf sei hingegen ausgeblieben. Die ZvF habe einen Ausfall von 20 Zügen vorgesehen. Gleichzeitig habe die Beschwerdegegnerin erklärt, die Baumaßnahmen z. T. zwar umgeplant zu haben, damit einige Züge dennoch verkehren könnten; sie habe diese Züge allerdings systembedingt nicht mehr einlegen können. Die Beschwerdegegnerin habe den Zugangsberechtigten jedoch eine kostenfreie Stornierung und Neubestellung von Trassen in den einschränkungsfreien Zwischentagen angeboten. Die Ausfälle und Umleitungen seien von der Beschwerdegegnerin ohne Kenntnis der betrieblichen Notwendigkeiten der Hinzugezogenen zu 8. angeordnet worden. Auf Nachfragen und Vorschläge habe sie von der Beschwerdegegnerin überwiegend keine ausreichenden Antworten erhalten.

Mit E-Mail vom 01.07.2026 hat die Beschlusskammer alle Verfahrensbeteiligten – zu diesem Zeitpunkt waren dies neben der Beschwerdeführerin zu 1. und der Beschwerdegegnerin die Hinzugezogenen zu 4., 5. und 8. – angehört und Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 03.07.2026 gegeben. Insbesondere hat sie die Beschwerdegegnerin dabei um Informationen darüber gebeten, in welchem Verfahrensschritt ein Austausch mit den betroffenen Zugangsberechtigten zur Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeiten stattgefunden habe und

seit wann ihr die Notwendigkeit des Weichentausches bekannt gewesen sei. Die Beschwerdeführerin zu 1. hat sie um Präzisierung des Beschwerdeziels gebeten. Allein die Beschwerdegegnerin hat auf die E-Mail der Beschlusskammer reagiert.

Sie führt in ihrer Antwort vom 03.07.2026 aus, die betrieblichen Notwendigkeiten im Rahmen der Anpassungen der Trassen im ZvF-Endstück vom 09.06.2026 nicht berücksichtigt zu haben. Gemäß der Richtlinie 402.0305 erfolge dies im Nachgang zur Erstellung der ZvF-Endstücke und auch dann nur „nach Möglichkeit“ und bei Vorlage einer geänderten Ressourcenplanung durch die Zugangsberechtigten fünf Wochen vor Baubeginn. Wo Maßnahmen derart spät kommuniziert würden, wie im vorliegenden Fall – die Notwendigkeit der Maßnahme sei ihr erst Anfang Mai 2026 bekannt geworden –, würde in der Regel nach dem Versand des ZvF-Endstücks noch eine kurze Zeit abgewartet, ob Änderungswünsche vorgetragen würden. Im vorliegenden Fall hätten auf diese Weise noch einige Anpassungen in der jeweiligen Fplo vorgenommen werden können. Zudem habe die Beschwerdeführerin zu 1. am 20.06.2026 ein angepasstes ZvF-Endstück erhalten.

Mit Blick auf die Vorschläge der Hinzugezogenen zu 8. erklärt die Beschwerdegegnerin, ein mögliches Ausweichen auf alternative Gleise führe zu zusätzlichen Fahrzeugbewegungen, erhöhter Komplexität und vermehrten Abhängigkeiten im Betriebsablauf. Der Betrieb würde aus ihrer Sicht dadurch nicht stabilisiert, sondern weiter belastet. Eine Verlegung der Vorarbeiten in andere Tageszeiten habe in der Kürze der Zeit nach Eingang der Stellungnahme nicht mehr geplant werden können.

Die Hinzugezogenen zu 1. und zu 7. haben im Zusammenhang mit ihren Hinzuziehungsanträgen den Beschwerden beigespflichtet und ebenfalls vorgetragen, das ZvF-Endstück 53521 am 09.06.2026 erhalten zu haben, ohne dass diesem ein Entwurf vorausgegangen sei. Sie benennen dabei die Anzahl ihrer ausfallenden Züge und weisen darauf hin, dass die Beschwerdegegnerin Ausfälle und Umleitungen ohne Kenntnis der betrieblichen Notwendigkeiten (Umläufe usw.) angeordnet habe, wodurch ihnen ein hoher wirtschaftlicher Schaden entstehe.

Mit E-Mail vom 10.07.2026 hat auch der Hinzugezogene zu 5. noch eine Stellungnahme in das Verfahren eingebracht. Zunächst beanstandet er eine Verletzung der Richtlinie 402.0305, indem die Beschwerdegegnerin keinen ZvF-Entwurf erstellt habe, womit die Zugangsberechtigten keine Möglichkeit gehabt hätten, in Bezug auf ihre betroffenen Zugverkehre zu der Planung Stellung zu nehmen. Die Beschwerdegegnerin möge daher verpflichtet werden, das Verfahren entsprechend der Richtlinie 402.0305 zu handhaben. Sodann kritisiert er eine fehlende Kennzeichnung der aus Sicht der Beschwerdegegnerin im vorliegenden Fall zutreffenden Ausnahmeklausel in Abschnitt 10 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305 und bezweifelt die Dringlichkeit der Baumaßnahme. Da die angebotenen Zugläufe nicht mit den EVU abgestimmt und deren Bitten um Änderungen an den Fahrplankonzepten mit Verweis auf Personalmangel abgelehnt worden seien, plädiert der Hinzugezogene zu 5. dafür, den Beschwerden stattzugeben und der Beschwerdegegnerin eine geringe Verschiebung der Baumaßnahmen aufzugeben, um mit den betroffenen EVU zunächst passende Fahrplankonzepte zu erarbeiten.

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

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die 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 ERegG i. V. m. § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 6 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 24.06.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG), denen Gelegenheit gegeben wurde, sich zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern. Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Beschwerden erweisen sich nach Auslegung der von den Beschwerdeführerinnen in ihren Schreiben vom 19.06.2026 bzw. 03.07.2026 formulierten Beschwerdeanträge (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung der Anträge

Die Anträge beider Beschwerdeführerinnen sind dahingehend auszulegen, dass die Beschlusskammer der Beschwerdegegnerin die Durchführung der Baumaßnahme im Bahnhof Bronnzell (Fulda) untersagen möge, soweit sie für den Zeitraum vom 10.07.2026 bis zum 30.07.2026 geplant ist.

Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es maßgeblich auf das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen im Beschlusskammerverfahren an. Ganz gleich, ob ein konkret formulierter Antrag auszulegen ist oder mangels eines solchen allein die Vorträge der Beschwerdeführerinnen in den Blick zu nehmen sind, kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklä-

renden, sondern darauf an, wie die Erklärung aus Sicht des Empfangenden bei objektiver Betrachtungsweise zu verstehen ist. Dabei tritt der Wortlaut einer Äußerung (sei es als konkret formulierter Antrag oder jenseits davon) hinter ihren Sinn und Zweck zurück. Maßgebend ist der geäußerte Wille des Erklärenden, wie er 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 Beschwerdeführerinnen davon auszugehen, dass sie denjenigen Antrag stellen wollen, 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).

Ausgehend von diesen Maßstäben ergibt sich aus dem Beschwerdevorbringen, dass die Beschwerdeführerinnen die in der Sachverhaltsdarstellung wiedergegebenen Anträge stellen wollen.

Die Beschwerdeführerin zu 1. führt in ihrer Beschwerde vom 19.06.2026 wörtlich aus:

Wir bitten dringend um behördliche Maßnahmen, um unser Trassendurchführungsrecht und Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wie vertraglich vereinbart in dem genannten Zeitraum der geplanten Baumaßnahme in Bronnzell sicherzustellen.

Zwar nennt die Beschwerdeführerin keinen konkreten Zeitraum, sondern spricht nur von einer „13-tägigen Bauphase“, jedoch ist dem von ihr auf Anfrage der Beschlusskammer am 23.06.2026 übermittelten ZvF-Endstück zu entnehmen, dass sich die Baumaßnahme im Bahnhof Bronnzell (Fulda) über einen Zeitraum vom 10.07.2026 bis zum 30.07.2026 erstreckt. Dies deckt sich auch mit den Angaben in der Kundeninformation der Beschwerdegegnerin vom 21.05.2026.

Die Baumaßnahme selbst stellt für die Beschwerdeführerin zu 1. keine Beeinträchtigung dar. Somit ist ihre Beschwerde zunächst nicht so zu deuten, als dass mit ihr eine Untersagung der Baumaßnahme als solche erreicht werden soll. Problematisch sind die sich aus der Baumaßnahme ergebenden Zugausfälle und Zugumleitungen und dies insbesondere deshalb, weil sie in Unkenntnis der betrieblichen Notwendigkeiten (Paarigkeit, gleiche Ziele, gleiche Tage, Umlaufbindung etc.) angeordnet wurden. Da aufgrund der Kurzfristigkeit der Baumaßnahme auch keine Möglichkeit mehr besteht, die Planungen an die betrieblichen Notwendigkeiten vor Baubeginn anzupassen, und da sich die Baumaßnahme auch nicht ohne Ausfälle und Umleitungen realisieren lässt, bleibt zur Abwendung des damit zu erwartenden wirtschaftlichen Schadens, auf den die Beschwerdeführerin zu 1. verweist, nur übrig, der Beschwerdegegnerin die Durchführung der Baumaßnahme vorläufig zu untersagen. Der Beschwerdegegnerin aufzugeben, die verbleibenden Fahrwegkapazitäten allesamt der Beschwerdeführerin zu 1. zur Verfügung zu stellen, kommt aufgrund der Zielsetzung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene nicht in Frage.

Die Beschwerdeführerin zu 2. führt in ihrer Beschwerde vom 03.07.2026 wörtlich aus:

Wir bitten Sie daher, auf eine erneute Prüfung und Bearbeitung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgetragenen Anpassungswünsche hinzuwirken und sicherzustellen, dass diese im weiteren Verfahren angemessen berücksichtigt

werden. Hilfsweise regen wir an, zu prüfen, ob die zeitgleich vorgesehene Korridorsanierung des rechten Rheins zwischen Wiesbaden und Troisdorf, welche als Umleitungsstrecke in Betracht kommt, um drei Wochen verschoben werden kann. Eine entsprechende Verschiebung würde die betrieblichen Auswirkungen der Baumaßnahme erheblich reduzieren und die Verfügbarkeit geeigneter Umleitungskapazitäten sicherstellen.

Auch der Beschwerdeführerin zu 2. geht es erkennbar nicht um eine grundsätzliche Untersagung der Baumaßnahme im Bahnhof Bronnzell (Fulda). Sie berichtet in ihrer Beschwerde von letztendlich erfolglosen Bemühungen, die Beschwerdegegnerin dafür zu gewinnen, die Folgen der Baumaßnahme für ihre Verkehre durch geschickten Austausch einzelner Trassen gegeneinander abzumildern. Dem Vorbringen kann entnommen werden, dass sie die Baumaßnahmen trotz bestehender Bedenken an der Richtlinienkonformität hinnehmen würde, wenn die Beschwerdegegnerin ihre Anpassungswünsche umsetzen würde. Ihr Antrag ist daher zunächst darauf gerichtet, die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, diese Anpassungswünsche zu prüfen, zu bearbeiten und angemessen zu berücksichtigen. Da dies aufgrund der Kurzfristigkeit der Baumaßnahme jedoch nicht mehr möglich ist – was ebenso auch für die hilfsweise formulierte Anregung gilt –, bleibt zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Beschwerdeführerin auch hier nur die vorläufige Untersagung der Baumaßnahme als einziger Ausweg übrig.

II.2.2 Zulässigkeit

Die so verstandenen Anträge sind zulässig. Insbesondere sind sie statthaft.

Die Statthaftigkeit folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG. Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbebereich des ERegG in Einklang stehen. Als überprüfbare Maßnahme benennt § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG 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 Überprüfung mit umfasst sind,

vgl. Beschluss vom 07.02.2025, Gz. BK10-24-0329_Z, S. 18 ff.

Die Beschwerdeführerinnen zielen mit ihren Anträgen auf eine Untersagung der Baumaßnahme im Bahnhof Bronnzell (Fulda). § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG nennt Instandhaltungen und Erneuerungen als maßgebliche Begriffe. Diese Vorschrift ist vorliegend einschlägig. Unter Instandhaltung sind gemäß § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7c AEG Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen zu verstehen. § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7d AEG definiert die Erneuerung als umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung nicht verändert wird. So liegt der Fall hier: Mit dem Austausch der Schnellfahrweichen im Bahnhofsbereich verändert sich die Gesamtleistung nicht, die Arbeiten dienen der Erhaltung des Bestandes.

Sodann kommt den Beschwerdeführerinnen das erforderliche Sachbescheidungsinteresse zu,

vgl. Rixen, in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand: 7. EL Mai 2025, § 22 VwVfG, Rn. 24,

denn aus der Entscheidung der Beschwerdegegnerin, während der Baumaßnahmen auf den beiden betroffenen Strecken 1733 und 3600 nur noch ein Gleis für den Zugverkehr vorzuhalten, folgt eine Beeinträchtigung der Zugfahrten der Beschwerdeführerinnen, von der für diese erhebliche wirtschaftliche Einbußen ausgehen. Nachdem die Beschwerdegegnerin im Laufe des Verfahrens erklärt hat, die geplanten Vorhaben nicht dahingehend anpassen zu wollen, dass die Zugfahrten der Beschwerdeführerin zu 1. durchgeführt werden könnten (vgl. S. 5 ihres Schreibens vom 29.06.2026), was in Anbetracht der begleitenden Begründung ebenso auch für die Beschwerdeführerin zu 2. gelten dürfte, bedarf es somit eines Beschlusses, um den Beschwerdeführerinnen zur Durchsetzung ihres Anspruchs zu verhelfen.

II.2.3 Begründetheit

Die Beschwerde ist allerdings unbegründet. Die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer auf Grundlage der einschlägigen Ermächtigungsgrundlage des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG liegen zwar vor (hierzu unter II.2.3.1), in pflichtgemäßer Ausübung des Entschließungsermessens ist jedoch von einer Untersagung der Baumaßnahme abzusehen (hierzu unter II.2.3.2).

II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Handeln nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG sind gegeben.

§ 68 Abs. 3 ERegG verlangt auf Tatbestandsseite, dass eine Maßnahme im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang steht. Gefordert ist also ein Verstoß gegen das Eisenbahnregulierungsrecht. Vorliegend ist ein solcher Verstoß gegeben. Namentlich verstößt die Beschwerdegegnerin mit ihrer beschwerdegegenständlichen Baumaßnahmenplanung gegen die ihr obliegende Pflicht aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG, die eigenen zugangsrelevanten Nutzungsbedingungen einzuhalten.

Die Richtlinie 402.0305 zählt zu dem sog. „netzzugangsrelevanten Regelwerk“, das eine Anlage zu den INB 2026 darstellt und damit Teil derselben ist,

vgl. insofern selbst Abschnitt 3.2.1.2.2 der INB 2026, wonach das netzzugangsrelevante Regelwerk als Anlage 3.2.1.2.2 Bestandteil der INB ist, sowie Beschluss vom 09.07.2025, Gz. BK10-23-0076_Z, S. 16.

Die Richtlinie 402.0305 unterscheidet A-Maßnahmen von B-Maßnahmen (vgl. Abschnitt 9, Abs. 10, UAbs. 1). Als A-Maßnahmen gelten Baumaßnahmen, die bestimmte Kriterien (alternativ)¹ erfüllen (vgl. Abschnitt 9, Abs. 6), u. a. das Kriterium, dass erhebliche Kapazitätseinschränkungen im Schienengüterverkehr zu erwarten sind, wie auch das Kriterium, dass geschwindigkeitserhaltende Baumaßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitskonzeption erforderlich sind. Beide Kriterien sind vorliegend erfüllt: Durch die eingleisige Betriebsführung während der Baumaßnahmen sind erhebliche Kapazitätseinschränkungen im Schienen-

¹ Dass es sich nicht um eine kumulative Auflistung handelt, ist daran zu erkennen, dass einige Kriterien nur eine Verkehrsart betreffen. Müssten sämtliche Kriterien erfüllt sein, damit eine Baumaßnahme als A-Maßnahme gilt, könnten selbst die umfangreichsten Baumaßnahmen keine A-Maßnahme darstellen, solange sie dort erfolgen, wo nicht alle Verkehrsarten verkehren. Erkennbarer Zweck der Differenzierung zwischen A- und B-Maßnahmen ist jedoch die Unterscheidung von großen und kleinen Baumaßnahmen (vgl. Abschnitt 9 Abs. 9, UAbs 1 der Richtlinie 402.0305).

güterverkehr zu erwarten, wie es auch die Anzahl der Zugausfälle und Umleitungen veranschaulicht, und der Austausch von Schnellfahrweichen ist eine Baumaßnahme, die der Geschwindigkeitserhaltung dient.

Gemäß Abschnitt 9 Abs. 7 der Richtlinie 402.0305 werden die betroffenen Zugangsberechtigten bei A-Maßnahmen 24 Wochen vor Baubeginn über die Folgen einer Baumaßnahme durch Übergabe des ZvF-Entwurfs informiert. Gemäß Abs. 8 haben sie daraufhin drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Diese Stellungnahmen werden gemäß Abs. 9, UAbs. 1 – ggf. in mehreren Iterationsschleifen – berücksichtigt und fließen in das ZvF-Endstück ein, welches den betroffenen Zugangsberechtigten bis 15 Wochen vor Baubeginn übersandt wird. Gemäß UAbs. 3 erhalten die betroffenen Zugangsberechtigten im Rahmen der weiteren Konkretisierung acht bzw. sechs Wochen vor Baubeginn ein sog. Übergabeblatt und, soweit in den Fahrplan eingegriffen wird, spätestens drei Wochen vor Baubeginn die entsprechende Fahrplananordnung (Fplo).

Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 bestimmt, dass die Beschwerdegegnerin in bestimmten Fällen von den in der Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordination von BKE und BAE sowie Übergabe von ZvF/ÜB abweicht, und listet die betreffenden Fälle (abschließend) auf. Ob mit dem Weichentausch in Bronnzell (Fulda) einer dieser Fälle gegeben ist, sodass die o.g. Fristen hier nicht einzuhalten waren, kann dahinstehen, denn die Beschwerdegegnerin ist mit ihrem Vorgehen nicht nur von den Fristvorgaben abgewichen (worauf sich die Ausnahmen gemäß Abschnitt 10 beschränken), sondern hat auch den Prozess als solchen nicht vollständig umgesetzt, was Abschnitt 10 nicht ausnahmsweise zugesteht. So hat sie die Beschwerdeführerinnen nicht nur nicht rechtzeitig (= 24 Wochen vor Baubeginn) im Wege der Übergabe eines ZvF-Entwurfs über die Folgen der Baumaßnahme in Bronnzell (Fulda) informiert, sondern zu keinem Zeitpunkt einen ZvF-Entwurf übermittelt. Die Beschwerdeführerinnen hatten damit auch keine Gelegenheit zur Stellungnahme, deren Inhalt in die ZvF-Endstücke hätte einfließen können.

Selbst wenn man der Beschwerdegegnerin zugutehalten würde, dass sie die Reaktionen der Zugangsberechtigten auf ihre Kundeninformation vom 21.05.2026 bei der Erstellung der ZvF-Endstücke berücksichtigt hätte, so wäre dies keine gleichwertige Alternative zu den Regelungen der Richtlinie über die Einbeziehung der Zugangsberechtigten vor Erstellung der ZvF-Endstücke, denn anders als ein ZvF-Entwurf vermittelt eine Kundeninformation nur allgemeine Angaben zu den Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme und ermöglicht dadurch – wie der Hinzugezogene zu 5. in seiner Stellungnahme vom 10.07.2026 anmerkt – keine Stellungnahme mit dem Ziel, dass den betrieblichen Notwendigkeiten bei der Anfertigung des ZvF-Endstücks Rechnung getragen werden kann.

Die Beschwerdegegnerin geht fehl in der Annahme, betriebliche Notwendigkeiten im ZvF-Endstück nicht berücksichtigen zu müssen, weil dies in der Richtlinie 402.0305 nicht angelegt sei (vgl. ihr Schreiben vom 03.07.2026, S. 1-2). Die von ihr zur Untermauerung dieser Ansicht zitierte Regelung aus Abschnitt 9 Abs. 11 der Richtlinie, wonach die Auswirkungen der abgestimmten Fahrplanregelungen auf die Ressourcenplanung von Zugangsberechtigten bei der Erarbeitung der Fplo (nach Möglichkeit) berücksichtigt würden, trifft nur eine Aussage dazu, was bei der Erarbeitung der Fplo zu tun ist, jedoch keine Aussage dazu, worauf bei der Erstellung der ZvF-Endstücke verzichtet werden kann. Man kann auch nicht aus der Vorgabe, dass eine bestimmte Aktivität für einen späteren Prozessschritt (Fplo) vorgesehen ist, schlussfolgern, dass sie in einem früheren Prozessschritt (ZvF-Endstück) unterbleiben dürfe. Der Gesamtkontext macht deutlich, dass die Phase zwischen dem ZvF-Entwurf und dem ZvF-Endstück ihren Sinn darin findet, die (ggf. iterativen) Stellungnahmen der Zugangsberechtigten zu

verarbeiten und das Ergebnis im Endstück darzustellen (vgl. Abschnitt 9, Abs. 9, UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305). Bei diesen Stellungnahmen geht es nicht mehr um die Baumaßnahme als solche. Diese ist vielmehr Gegenstand vorgelagerter Konsultationen. Nach Erhalt des ZvF-Entwurfs geht es den Zugangsberechtigten primär um eine angemessene Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeiten, sodass ihre Stellungnahmen, die sich im ZvF-Endstück niederschlagen sollen, von diesem Thema geprägt sind. Somit ist eine Auseinandersetzung der Beschwerdegegnerin mit den betrieblichen Notwendigkeiten bereits bei der Erstellung der ZvF-Endstücke geboten und durchaus auch in der Richtlinie 402.0305 angelegt. Die Vorgabe aus Abschnitt 9 Abs. 11, die Auswirkungen der abgestimmten Fahrplanregelungen auf die Ressourcenplanung von Zugangsberechtigten bei der Erarbeitung der Fplo zu berücksichtigen, tritt ergänzend hinzu und gewährleistet, dass (vordem noch nicht aufgefallene) Auswirkungen auch zu diesem späten Zeitpunkt noch Beachtung finden, sodass sich die Beschwerdegegnerin einer weiteren Berücksichtigung nicht mit Verweis auf die bereits erfolgte Fertigstellung des ZvF-Endstückes verschließen kann.

II.2.3.2 Ermessen

Die Entscheidung ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung.

Gemäß § 40 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) hat die Behörde ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der gesetzlichen Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. Danach ist die Behörde gehalten, dass die zu treffende Entscheidung ihre Rechtfertigung in den Zwecken des Gesetzes und der vom Gesetzgeber gewollten Ordnung der Materie finden muss. Bei der Betätigung ihres Ermessens ist die Behörde verpflichtet, alle einschlägigen Tatsachen und sonstigen Gesichtspunkte mit dem ihnen bei objektiver Betrachtung zukommenden Gewicht in Ansatz zu bringen und abzuwägen.

Das Antragsrecht des Zugangsberechtigten ergänzt auf der ersten Stufe das sog. „Aufgreifermessen“ der Regulierungsbehörde und verpflichtet diese im Fall eines Antrags eines Zugangsberechtigten zur Überprüfung der beanstandeten Regelung,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 11 ff. (juris);
VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 21 (NRWE).

In einem zweiten Schritt räumt die Vorschrift des § 68 Abs. 3 ERegG der Regulierungsbehörde sodann ein Entschließungsermessen im Hinblick darauf ein, ob sie gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen tätig werden sollte. Dieselbe Vorschrift gewährt ihr schließlich in einem dritten Schritt ein Auswahlermessen dahingehend, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu einer Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichtet bzw. ob diese für ungültig erklärt werden sollten.

Die Beschlusskammer hat das (gebundene) Aufgreifermessen so ausgeübt, dass sie das Verhalten der Beschwerdegegnerin überprüft hat. Dabei hat sie einen Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften festgestellt. Sie übt das Entschließungsermessen jedoch dahingehend aus, gegenüber der Beschwerdegegnerin nicht tätig zu werden.

Dabei sind das Interesse der Beschwerdeführerinnen an der Durchführung ihrer geplanten Zugfahrten einerseits und das Interesse der Beschwerdegegnerin an der Durchführung der Baumaßnahme sowie das Interesse des Marktes insgesamt an einer funktionsfähigen Infrastruktur andererseits gegeneinander abzuwägen.

Nach Angaben der Beschwerdegegnerin ist mit einer Sperrung der Weichen noch in diesem Jahr zu rechnen, wenn kein Austausch erfolgen sollte. Selbst wenn diese Prognose als zu

pessimistisch zu bewerten sein sollte, so dürfte doch eine gewisse Dringlichkeit der Baumaßnahme gegeben sein. Eine vorläufige Untersagung der Baumaßnahme hätte daher mit großer Wahrscheinlichkeit weitreichende Einschränkungen des Zugverkehrs zur Folge, die vorab und zusätzlich zu den Einschränkungen aufgrund der dann zu einem späteren Zeitpunkt unausweichlichen Arbeiten hinzunehmen wären.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die zu erwartenden Einschränkungen eingestellt haben. Insbesondere im Schienenpersonenverkehr wurden die geänderten Fahrplandaten mittlerweile kommuniziert, Ersatzverkehre wurden organisiert, und die Änderungen wurden in die digitalen Auskunftssysteme eingepflegt. Die Fahrgäste rechnen nun fest damit, dass diese Änderungen Bestand haben. Die Baumaßnahme nun zu untersagen, damit die Verkehre so durchgeführt werden könnten, wie ursprünglich geplant, würde den Markt nicht nur irritieren, sondern bereits gefundene Lösungen wie z. B. Umbuchungen hinfällig machen. Bereits getätigte Aufwendungen würden damit vergeblich geleistet worden sein und in absehbarer Zeit erneut anfallen, wenn die Baumaßnahme nachgeholt würde. Insgesamt würde der äußerst kurzfristige regulatorische Eingriff wohl erhebliche Unsicherheiten auslösen und mehr Probleme schaffen als lösen.

In die Überlegung ist auch einzubeziehen, dass die Beschwerdegegnerin jedenfalls der Beschwerdeführerin zu 1. auch ein Stück weit entgegengekommen ist, indem sie ihr am 20.06.2026 ein angepasstes ZvF-Endstück übermittelt hat. Zudem gibt sie an, auch in anderen Fällen nach dem Versand des ZvF-Endstücks noch Änderungswünsche umgesetzt zu haben (vgl. S. 2 ihres Schreibens vom 03.07.2026). Des Weiteren stellt die Hinzugezogene zu 2. Schiebelokomotiven für das Nachschieben von Güterzügen über die Frankenwald-/Saalebahn zur Verfügung. Per Kundeninformation vom 08.07.2026, 15:05 Uhr hat die Beschwerdegegnerin zugesagt, hierfür die Kosten zu übernehmen. So hat sich das Ausmaß der Belastung der Zugangsberechtigten durch verschiedene Maßnahmen auch verringert.

Die Beschwerdeführerinnen haben vor allem wegen der drohenden wirtschaftlichen Nachteile die Regulierungsbehörde angerufen. Die Beschlusskammer stellt in diesem Zusammenhang klar, dass die vorliegende Entscheidung sekundärrechtliche Ansprüche der Beschwerdeführerinnen auf Schadensersatz unberührt lässt.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Leupold

Dr. Arnade