Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-25-0689_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

von Amts wegen

betreffend

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

Betroffene,

zur Prüfung eines Verzichts gemäß § 73 Abs. 4 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) über Änderungen an der maximalen Anzahl der je Verkehrsart zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf temporär überlasteten Schienenwegen (TÜLS),

Hinzugezogene:

1. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Wilmersdorfer Straße 50/51, 10627 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

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. DB Regio AG, Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,

5. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,

6. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,

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 Jan Kirchhartz

am 11.12.2025

b e s c h l o s s e n :

Die Bundesnetzagentur verzichtet gegenüber der Betroffenen auf Unterrichtungen nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG über beabsichtigte Änderungen der in den Nutzungsbedingungen für die im Zuge von Generalsanierungen für temporär überlasteten Schienenwegen (TÜLS) festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, soweit diese notwendig sind, um vorzuhaltende Kapazitäten im Verfahren nach Abschnitt 4.2.1.18 der Infrastrukturnutzungsbedingungen der Betroffenen für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3
I. Sachverhalt 4
II. Gründe 6
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit 6
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit 6
II.2.1 Tatbestandsvoraussetzungen 6
II.2.1.1 Bestehende Unterrichtungspflicht 7
II.2.1.2 Keine erwartbare Beeinträchtigung des Wettbewerbs 7
II.2.2 Ermessen 8
Gebührenhinweis 10
Rechtsbehelfsbelehrung 10

I. Sachverhalt

Die Betroffene ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Betroffene will die wichtigsten Strecken ihres Schienennetzes bis zum Jahr 2036 umfassend sanieren. Dazu hat sie auf ihrem Schienennetz insgesamt 42 sogenannte Hochleistungskorridore identifiziert, die sukzessive im Rahmen einer jeweils einzigen Baumaßnahme saniert und ausgebaut werden sollen. Dazu werden die betroffenen Streckenabschnitte grundsätzlich für einen längeren Zeitraum (zwischen fünf und neun Monaten) komplett gesperrt, bei manchen Generalsanierungen bleibt die Strecke zumindest teilweise eingleisig befahrbar. Begonnen wurden die Generalsanierungsmaßnahmen im Juli 2024 auf der sog. Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim.

Während sämtlicher (Total-)Sperrungen müssen die Zugverkehre auf Umleitungsstrecken ausweichen, sofern sie nicht vollständig oder auf Teilabschnitten ausfallen. Durch die damit verbundene Verlagerung von Verkehren von den baubetroffenen Strecken wird die Nachfrage auf den Umleitungsstrecken erwartbar steigen und nicht ausreichend Kapazität zur Verfügung stehen, damit alle Bestands- und Umleitungsverkehre, für die dies gewünscht wird, die Umleitungsstrecken nutzen können. Die Betroffene hatte deshalb gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur erstmalig am 04.12.2023 die Umleitungsstrecken zu den in den Jahren 2025 und 2026 anstehenden Baumaßnahmen für temporär überlastet erklärt. Für diese überlasteten Schienenwege hat sich der Begriff der temporär überlasteten Schienenwege (TÜLS) etabliert.

Hat ein Betreiber der Schienenwege einen Schienenweg für überlastet erklärt, kann er nicht nur betriebliche Nutzungsvorgaben, sondern auch Vorrangkriterien für die Zuweisung von Zugtrassen festlegen. Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen (§ 55 Abs. 3 bis 5 Eisenbahnregulierungsgesetz – ERegG). Ein Vorrangkriterium, das die Betroffene häufig vorsieht, ist die für die betroffenen Bauabschnitte festgelegte maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Netzfahrplan. Die Bundesnetzagentur prüfte die von der Betroffenen für die TÜLS beabsichtigten Nutzungsbedingungen (bestehend aus Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien) für die bis 2027 anstehenden Baumaßnahmen in verschiedenen Vorabprüfungsverfahren gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG, die regulär in der Regel im vierten Quartal eines Jahres geführt werden.

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2025 der Betroffenen enthalten zudem in Abschnitt 4.2.1.18 Bestimmungen über die Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten für den Gelegenheitsverkehr nach § 56 Abs. 3 ERegG. Diese hatte die Betroffene im Jahr 2023 in Umsetzung des Beschlusses BK10-21-0346_Z vom 17.12.2021 in ihre Nutzungsbedingungen aufgenommen. Abschnitt 4.2.1.8 der INB 2025 enthält folgende Tabelle zum zeitlichen Ablauf dieser Prüfung:

Fristen zur Erstellung GelV Reservierungstrassen	Termin
Aktualisierung der Bedarfsermittlung für die beiden vorangegangenen Fahrplanjahre	Jährlich im Januar
Veröffentlichung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen GelV Fahrlagen und die damit verbundene Marktkonsultation	Jährlich, letzter Freitag im Januar
Stellungnahme der Zugangsberechtigten	Jährlich, 14 Tage nach Veröffentlichung
Veröffentlichung der Endfassung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs vor Trassenanmeldefrist	Jährlich, eine Woche vor Beginn Trassenanmeldefrist
Veröffentlichung der vorgehaltenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs im Rahmen des Entwurfs des endgültigen Netzfahrplans	Jährlich mit Abschluss zweite Netzfahrplanerstellungsphase

Mit Schreiben vom 04.11.2025 regte die Betroffene gegenüber der Bundesnetzagentur einen Verzicht nach § 73 Abs. 4 ERegG auf künftige Unterrichtungen nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG über die beabsichtigten Änderungen der in den TÜLS festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart an, soweit diese notwendig sind, um vorzuhaltende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen.

Die Bundesnetzagentur hat am 06.11.2025 das hiesige Verwaltungsverfahren eröffnet, über die Verfahrenseröffnung am gleichen Tage auf ihrer Internetseite informiert und gleichzeitig eine Frist für die Stellung von Hinzuziehungsanträgen gesetzt. Es sind sechs Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden. Stellungnahmen seitens der Hinzugezogenen sind nicht eingegangen.

Nach Auffassung der Betroffenen sei ein Verzicht im Sinne des § 73 Abs. 4 ERegG die Voraussetzung dafür, dass der Prozess zur Vorhaltung von Kapazitätsreserven im Gelegenheitsverkehr und der Prozess für die Festlegung der maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Netzfahrplan auf TÜLS miteinander in Einklang gebracht würden. Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs sei nicht zu erwarten. Die auf die Bedarfsermittlung der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr im Netzfahrplan zurückgehende Änderung der in den TÜLS-Nutzungsbedingungen festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Netzfahrplan diene der Verwirklichung des § 56 Abs. 3 ERegG. Das Verfahren der Bedarfsermittlung sei in Abschnitt 4.2.1.18 der INB ausführlich beschrieben, sodass das Handeln der Betroffenen klar und eindeutig vorgegeben sei. Die Zugangsberechtigten seien bei der damaligen Prozesserarbeitung für die Prüfung der Vorhaltung von Kapazitätsreserven im Gelegenheitsverkehr im Rahmen der Marktkonsultation über die beabsichtigten Prozesse informiert und auch angehört worden. Folglich sei der Markt rechtzeitig und umfassend bei dieser Thematik mitgenommen worden. Auch im Rahmen der dazugehörigen Unterrichtungsverfahren wegen Anpassungen der Nutzungsbedingungen in Abschnitt 4.2.1.18 und den TÜLS-Nutzungsbedingungen hätten die Zugangsberechtigten die Möglichkeit erhalten, hierzu Stellung zu nehmen. Des Weiteren würden bei den Anpassungen lediglich mathematische Verschiebungen stattfinden.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte verwiesen.

II. Gründe

Die Bundesnetzagentur verzichtet gegenüber der Betroffenen auf Unterrichtungen nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG über die beabsichtigten Änderungen der in den Nutzungsbedingungen für die im Zuge von Generalsanierungen für TÜLS festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, soweit diese Änderungen notwendig sind, um vorzuhaltende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 73 Abs. 4 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 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 06.11.2025 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 20.11.2025 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten. Es wurde sechs Hinzuziehungsanträgen stattgegeben.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung hat die Beschlusskammer verzichtet. Hierfür war maßgeblich, dass die Beteiligten schriftlich 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

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig.

Gemäß § 73 Abs. 4 ERegG kann die Regulierungsbehörde auf eine Unterrichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 72 ERegG ganz oder teilweise im Voraus verzichten, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die beabsichtigte Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung nicht zu erwarten ist.

Die Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage liegen vor (hierzu unter II.2.1). Die Entscheidung ergeht zudem im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Tatbestandsvoraussetzungen

Die Tatbestandsvoraussetzungen für einen Verzicht im Sinne des § 73 Abs. 4 ERegG liegen vor. Der tenorierte Verzicht betrifft bestehende Unterrichtungspflichten nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG (hierzu unter II.2.1.1). Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die vom Verzicht erfassten beabsichtigten Entscheidungen der Betroffenen über die Verteilung der auf den

TÜLS zur Verfügung stehenden Schienenwegkapazität ist nicht zu erwarten (hierzu unter II.2.1.2).

II.2.1.1 Bestehende Unterrichtungspflicht

Der tenorierte Verzicht betrifft eine bestehende Unterrichtungspflicht der Betroffenen.

Gemäß § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG haben alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen zu unterrichten. Von dieser Unterrichtungspflicht sind auch die hier in Rede stehenden nachträglichen Änderungen der in den TÜLS-Nutzungsbedingungen festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart aufgrund der Ermittlung des Bedarfs der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven vom Gelegenheitsverkehr im Netzfahrplan erfasst.

II.2.1.2 Keine erwartbare Beeinträchtigung des Wettbewerbs

Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs ist durch die beabsichtigten Änderungen der in den Nutzungsbedingungen für die im Zuge von Generalsanierungen für TÜLS festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, soweit diese notwendig sind, um vorzuhaltende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen, nicht zu erwarten.

Prüfungsmaßstab für den Verzicht auf die Unterrichtung ist, ob die (potenzielle) *Maßnahme* (Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung), über die aufgrund des Verzichts keine Unterrichtung vorzunehmen ist, erwartbar wettbewerbsbeeinträchtigend ist oder nicht. Dies folgt nunmehr ausdrücklich aus § 73 Abs. 4 ERegG n. F. Nach dem Wortlaut von § 73 Abs. 4 ERegG a. F. war relevant, ob eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch das jeweilige *Unternehmen* zu erwarten ist oder nicht. Mit Blick auf Sinn und Zweck der Vorschrift hatte die Beschlusskammer die Regelung in § 73 Abs. 4 ERegG a. F. dahingehend ausgelegt, dass es auf die Wettbewerbsbeeinträchtigung der (potenziellen) Maßnahmen ankomme, hinsichtlich der von einer Unterrichtungspflicht abgesehen werden solle,

> vgl. Beschluss BK10-17-0124_Z vom 01.09.2017, S. 3.

Die Regelung wurde mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts mit Wirkung zum 18.06.2021 im Sinne einer sprachlichen Klarstellung dahingehend angepasst, dass nunmehr ausdrücklich die nicht zu erwartende Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die beabsichtigte *Entscheidung* maßgeblich ist,

> vgl. BT-Drucks. 19/27656, S. 97.

Daneben sind bei der Prüfung, ob die Voraussetzungen für einen Verzicht auf die Unterrichtungspflicht vorliegen, auch Sinn und Zweck der Verzichtsmöglichkeit sowie der Unterrichtungspflicht in den Blick zu nehmen. Die Ex-ante-Prüfkompetenz der Bundesnetzagentur dient insbesondere dazu, dass die Behörde von potenziell wettbewerbsrelevanten Sachverhalten Kenntnis erlangt, um gegebenenfalls nach den ihr zustehenden Eingriffsbefugnissen tätig zu werden, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird,

> vgl. BT-Drucks. 18/8334, S. 222.

Die Möglichkeit des Verzichts trägt wiederum dem Umstand Rechnung, dass die Mitteilungspflichten nach § 72 Satz 1 ERegG kein Selbstzweck sind, sondern der Marktüberwachung

durch die Regulierungsbehörde dienen. Daher kann für den Fall, dass eine Wettbewerbsbeeinträchtigung nicht zu besorgen ist, die Regulierungsbehörde auf eine Unterrichtung im Vorhinein verzichten, um unnötigen Aufwand sowohl der Regulierungsbehörde als auch der betroffenen Unternehmen zu vermeiden,

> vgl. *Uhlenhut*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 73 ERegG, Rn. 17, und BT-Drucks. 18/8334, S. 225.

Im vorliegenden Fall macht der Unterrichtungsverzicht es überhaupt erst möglich, dass die Betroffene die Erkenntnisse, die sich aus der erst zu Beginn eines jeden Jahres feststehenden Vorhaltung von Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr ergeben, in der für die TÜLS je Verkehrsart festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten berücksichtigen kann. Ohne einen Verzicht müsste die Betroffene den Ausgang des Vorabprüfungsverfahrens abwarten, bevor sie sicher sein kann, dass eine etwaig nach § 19 Abs. 6 Satz 2 ERegG vorläufig in Kraft gesetzte Regelung auch endgültig in Kraft treten kann (vgl. § 19 Abs. 6 Satz 7 i. V. m. § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG). Das führte dazu, dass die Änderungen nicht rechtzeitig zum Beginn der Trassenanmeldefrist für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung (im kommenden Jahr 13.03.2026 bis 13.04.2026, vgl. Abschnitt 4.2.1.3 INB 2027) abschließend feststünden. Würde man dagegen den Prozess der Vorhaltung von Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr zeitlich nach vorne verlagern, litte die Aktualität der Erkenntnisse, auf deren Grundlage die Vorhaltung erfolgt. Zudem ergäben sich Konflikte mit den gesetzlichen Vorgaben in § 56 Abs. 3 ERegG. In Übereinstimmung mit dieser Norm nimmt die Betroffene gemäß Abschnitt 4.2.1.18.1 der INB 2026 die Verkehrsmengen aus Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr der letzten beiden abgeschlossenen Fahrplanperioden n-2 und n-3 in den Blick.

Die vorgenannten Maßstäbe und Umstände zugrunde gelegt, ist nicht davon auszugehen, dass die vom Verzicht erfassten Änderungen der in den Nutzungsbedingungen für die im Zuge von Generalsanierungen für TÜLS festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, soweit diese notwendig sind, um vorzuhaltende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen, in dem Sinne wettbewerbsbeeinträchtigend sind, dass eine Ex-ante-Unterrichtung zur Sicherstellung des Wettbewerbs erforderlich wäre. Ergibt sich aufgrund der Vorhaltung von Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr ein Änderungsbedarf an der für die TÜLS je Verkehrsart festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten, ändern sich die grundlegenden Erwägungen, die zur ursprünglichen Festlegung geführt haben, nicht wesentlich. Es finden lediglich mathematische Verschiebungen statt. Die ursprünglichen Erwägungen kann die Beschlusskammer bereits in dem aufgrund der Unterrichtung der ursprünglichen Nutzungsbedingungen zu den TÜLS zu führenden Vorabprüfungsverfahren würdigen und ggf. beanstanden. Die Möglichkeit, nachträglich einzuschreiten, bleibt der Beschlusskammer ohnehin erhalten.

II.2.2 Ermessen

Die Entscheidung, gegenüber der Betroffenen im tenorierten Umfang auf eine Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG über die Änderung der für die TÜLS je Verkehrsart festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten zu verzichten, ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensbetätigung.

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.

Die Vorschrift des § 73 Abs. 4 ERegG dient der Verwaltungsvereinfachung und der Entlastung betroffener Unternehmen von Bürokratieaufwand. Das Vorabprüfungsverfahren, welches mit der Unterrichtung der Bundesnetzagentur nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG eingeleitet wird, dient dazu, dass der Bundesnetzagentur die Möglichkeit eröffnet wird, die beabsichtigte Änderung zu prüfen und ggf. durch eine Ablehnung gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG zu verhindern, dass die Änderung wie beabsichtigt in Kraft tritt.

Der Verzicht ist im vorliegenden Fall geeignet und erforderlich, um die Verwaltungsvereinfachung und Entlastung betroffener Unternehmen von Bürokratieaufwand zu bewirken. Alternative Maßnahmen, die in gleichsam geeigneter Art und Weise eine Bürokratieentlastung unter Wahrung der Wettbewerbsbelange herbeiführen könnten, sind nicht ersichtlich. Zwar bietet § 73 Abs. 2 Satz 2 ERegG der Regulierungsbehörde die Möglichkeit, dass sie dem betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Ablauf der Vorabprüfungsfrist mitteilen kann, dass sie ihr Ablehnungsrecht nicht ausüben wird, und § 73 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2 ERegG ermöglicht der Regulierungsbehörde, dass sie bestimmt, dass ein Inkrafttreten der Änderung nach § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG vor Ablauf der Frist möglich ist. Allerdings ist hierfür jeweils eine Beschlusskammerentscheidung erforderlich, die dann innerhalb einer Woche zu treffen wäre.

Der Verzicht ist in seiner konkreten Anwendung auch angemessen. Einmal ist er auf die Änderung der für die TÜLS je Verkehrsart festgelegten maximalen Anzahl an Kapazitäten beschränkt, soweit diese dazu dienen, vorzuhaltende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr zu berücksichtigen. Unberührt von dem hiesigen Verzicht bleibt die Unterrichtungspflicht über die beabsichtigte erstmalige Festlegung der maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart als Vorrangkriterium auf TÜLS sowie eine Änderung an der ursprünglichen Festlegung aus anderen Gründen. Des Weiteren bleiben Anregungsmöglichkeiten und Antragsrechte der Zugangsberechtigten unberührt.

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. Arnade	Kirchhartz