



## Beschlusskammer 10

BK10-26-0190\_Z

### Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund der Beschwerde

der MSM Gruppe, Inh. Nico Maedge e.K., Kolumbastraße 5, 50667 Köln,  
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 08.06.2026 über Baumaßnahmen zwischen Hamburg-Harburg und Rotenburg (Wümme)  
sowie zwischen Verden und Hannover Hbf während der fortlaufenden Totalsperrung Ham-  
burg-Harburg – Lüneburg – Hannover (bis Juli),

Hinzugezogene:

1. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch  
den Vorstand,

2. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Kurt-Schumacher-Str. 5, 30159 Hannover, vertreten durch die Geschäftsführung,

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 Jan Kirchhartz und  
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 09.07.2026

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Inhaltsverzeichnis .....                                                 | 3  |
| I. Sachverhalt.....                                                      | 4  |
| II. Gründe .....                                                         | 6  |
| II.1 Formelle Rechtmäßigkeit .....                                       | 6  |
| II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....                                      | 6  |
| II.2.1 Zulässigkeit .....                                                | 6  |
| II.2.2 Begründetheit.....                                                | 7  |
| II.2.2.1 Kein Verstoß gegen die Nutzungsbedingungen .....                | 7  |
| II.2.2.1.1 Formelle Seite der Bauplanung.....                            | 8  |
| II.2.2.1.2 Materielle Seite der Bauplanung .....                         | 9  |
| II.2.2.2 Kein Verstoß der Nutzungsbedingungen gegen geltendes Recht..... | 10 |
| Gebührenhinweis .....                                                    | 11 |
| Rechtsbehelfsbelehrung.....                                              | 11 |

## I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das Schienenpersonenverkehr auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. 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 Strecke 1720 von Hamburg über Lüneburg, Uelzen und Celle nach Hannover zu. Um hier Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten vornehmen zu können, hat die Beschwerdegegnerin die Strecke im letzten Abschnitt (Celle – Hannover) am 01.05.2026 gesperrt. Am 14.06.2026 wurde zusätzlich auch der vorgelagerte Abschnitt (Lüneburg – Celle) gesperrt. Beide Sperrungen halten bis zum 10.07.2026 an.

Die Bedingungen für die Nutzung ihres Schienennetzes in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 hat die Beschwerdegegnerin in ihren Nutzungsbedingungen (INB 2026) niedergelegt. Dazu zählt gemäß Ziffer 3.2.1.2.2 auch die Anlage 3.2.1.2.2, die als das sogenannte netzzugangsrelevante Regelwerk u. a. auch die Richtlinie 402.0305 (Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren) enthält, die Vorgaben zur Organisation und Durchführung von Baumaßnahmen trifft.

Am 05.06.2026 führte die Beschwerdeführerin unter der Zugnummer [REDACTED] eine Zugfahrt als Urlaubsexpress (UEX) von Hamburg nach München durch, die aufgrund der Sperrung der Strecke 1720 über die Strecken 2200 und 1740 umgeleitet wurde. Dabei war die Strecke 1740 zwischen den Betriebsstellen Dörverden (HDVD) und Rohrsen (HROR) von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr in Richtung Hannover aufgrund von Instandhaltungsarbeiten gesperrt. Die Zugfahrt der Beschwerdeführerin wurde daher über das Gegengleis geleitet, wobei eine Verspätung in Höhe von 35 Minuten entstand.

Mit E-Mail vom 08.06.2026 erhob die Beschwerdeführerin Beschwerde. Die Beschlusskammer hat das Beschwerdeverfahren am selben Tag eingeleitet, hierüber am 10.06.2026 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Von dieser Möglichkeit haben zwei weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen und ein Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr Gebrauch gemacht.

Die Beschwerdeführerin trägt insbesondere vor, die Baumaßnahmenplanung erfolge abweichend von der ihr vorliegenden Kommunikation, wonach im Sperrzeitraum der Strecke Hamburg-Harburg – Lüneburg – Hannover auf der Umleitungsstrecke über Verden keine Baumaßnahmen stattfinden dürften. Vielmehr fänden derzeit wiederholt den Betrieb erheblich einschränkende Baumaßnahmen statt. Dies führe zu erheblichen Zugverspätungen. Ein geregelter Eisenbahnbetrieb sei nicht mehr möglich. Dies belege die Verspätung des Zuges UEX [REDACTED] am 05.06.2026.

Die Beschwerdeführerin beantragt ausweislich der Beschwerde vom 08.06.2026 und ihrer weiteren Stellungnahmen vom 14.06.2026, 25.06.2026 und 26.06.2026,

weitere Baumaßnahmen auf den Strecken 2200 und 1740 während der Totalsperrung der Strecke 1720 zu untersagen, da diese zu erheblichen Zugverspätungen führten und einen geregelten Eisenbahnbetrieb verunmöglichten.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie hält die Baumaßnahmen auf der Strecke 1740, bei denen es sich um einen Instandhaltungscontainer handle, der alle vier Wochen stattfindet, für zulässig. Während der Sperrpausen

würden zahlreiche Regelverkehre über Osnabrück umgeleitet, dem Gelegenheitsverkehr stünden noch sehr begrenzte Restkapazitäten zur Verfügung. Die Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (ZvF-Endstück) sei am 16.02.2026, die Fahrplananordnung am 11.05.2026 jeweils fristgerecht den Eisenbahnverkehrsunternehmen übermittelt worden. Die Verspätung des Zuges mit der Zugnummer UEX [REDACTED] am 05.06.2026 sei nur in Höhe von 10 Minuten auf die Verspätungsursache „VU 31“ (Bauarbeiten/Arbeiten) kodiert worden. Im Übrigen sei es zu Zugfolgeverspätungen gekommen.

Mit Schreiben vom 25.06.2026 hat die Beschlusskammer die Beschwerdeführerin um weitere Auskünfte gebeten. Insbesondere wurde sie befragt, inwiefern die Baumaßnahmen aus ihrer Sicht gegen Vorgaben der Richtlinie 402.0305 verstießen und welche Folgen sie erwarte, wenn auf die Instandhaltungsarbeiten (nicht) verzichtet würde. In ihrer Antwort vom 26.06.2026 hat die Beschwerdeführerin die Verfahrensführung insbesondere in terminlicher Hinsicht gerügt. Auf die Fragen im Anhörungsschreiben vom 25.06.2026 ist sie dabei nicht eingegangen.

Die Hinzugezogenen haben keine Stellungnahmen in das Verfahren eingebracht.

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 10.06.2026 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 Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig. Der Antrag der Beschwerdeführerin ist zulässig (hierzu unter II.2.1), aber unbegründet (hierzu unter II.2.2.).

#### **II.2.1 Zulässigkeit**

Der auf eine Untersagung der Baumaßnahmen auf der Strecke 1740 gerichtete Antrag ist zulässig. Insbesondere ist er 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 Anwendungsbereich 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 Beschwerdeführerin zielt mit ihrem Antrag auf eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Baumaßnahmen der Beschwerdegegnerin auf der Strecke 1740. Bei diesen Baumaßnahmen handelt es sich nach den Angaben der Beschwerdegegnerin um Instandhaltungsarbeiten. Somit ist § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG einschlägig.

Sodann kommt der Beschwerdeführerin 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 Totalsperrung der Strecke 1720 weiterhin Instandhaltungsarbeiten auf der Umleitungsstrecke 1740 durchzuführen, folgt eine Beeinträchtigung der Zugfahrten der Beschwerdeführerin, denen die Beschwerdeführerin zwar durch eine Umplanung ihrer Verkehre entgehen könnte. Dies wäre ihr allerdings nur dann zuzumuten, wenn das Verkehrsangebot dadurch nicht an Attraktivität einbüßte. Derartige Einbußen sind jedoch anzunehmen, weil die Beschwerdeführerin anlassbezogene Sonderfahrten zu festen Terminen anbietet, die mit bestimmten Veranstaltungen in Verbindung stehen. Können Fahrgäste nicht termingerecht solchen Veranstaltungen zugeführt bzw. von diesen rückgeführt werden, verliert das Beförderungsangebot an Zuspruch. Mit einer Verlegung der Sonderfahrten würden daher Mindereinnahmen einhergehen. Nachdem auch die Beschwerdegegnerin im Laufe des Verfahrens nicht in Aussicht gestellt hat, die Instandhaltungsarbeiten bis zum Ende der Totalsperrung der Strecke 1720 auszusetzen, bedarf es somit eines Beschlusses, um der Beschwerdeführerin zur Durchsetzung eines eventuellen Anspruchs zu verhelfen.

## **II.2.2 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 nicht vor.

§ 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 nicht erkennbar.

Namentlich ist kein Verstoß der Beschwerdegegnerin gegen die ihr obliegende Pflicht aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG erkennbar, die eigenen zugangsrelevanten Nutzungsbedingungen einzuhalten (hierzu unter II.2.2.1). Ebenso ist auch kein Verstoß dahingehend erkennbar, dass die Nutzungsbedingungen ihrerseits gegen gesetzliche Vorgaben zur Baumaßnahmenplanung verstießen (hierzu unter II.2.2.2).

### **II.2.2.1 Kein Verstoß gegen die Nutzungsbedingungen**

Die Baumaßnahmen der Beschwerdegegnerin verstoßen nicht gegen die aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG folgende Pflicht zur Einhaltung der zugangsrelevanten Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Dass die Beschwerdegegnerin als Betreiberin von Eisenbahnanlagen die sich aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG ableitbare Pflicht trifft, ihre eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beachten, ist mittlerweile höchstrichterlich geklärt,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, Az. 6 B 2.24, Rn. 10 ff. (juris), vorgehend VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23, Rn. 133 ff. (juris); siehe auch bereits OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 27 f. (juris).

Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beschwerdegegnerin bei der formellen Planung und Kommunikation gegen die formellen Vorgaben der Richtlinie 402.0305 verstoßen hätte (hierzu unter II.2.2.1.1). Gleiches gilt für die materiellen Vorgaben der Richtlinie (hierzu unter II.2.2.1.2).

#### **II.2.2.1.1 Formelle Seite der Bauplanung**

Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beschwerdegegnerin die beschwerdegegenständliche Baumaßnahme unter Missachtung der formellen Vorgaben in ihren Nutzungsbedingungen geplant hätte.

Das für die Planung und Kommunikation von Baumaßnahmen maßgebliche Regelwerk besteht – neben dem Haupttext der INB – namentlich aus der Richtlinie 402.0305 zur Umsetzung des mit dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 ersetzten Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU, vorliegend in der Fassung mit Gültigkeit ab dem 14.12.2025. Die Beschwerdegegnerin regelt in der Richtlinie 402.0305 verschiedene Kategorien baubedingter Kapazitätseinschränkungen (BKE). Abschnitt 2 Abs. 1 UAbs. 1 der Richtlinie definiert eine BKE wie folgt:

*„Eine BKE liegt vor, wenn durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, umgeleitet oder durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt werden muss.“*

In Bezug auf die Baumaßnahmen auf der Strecke 1740 liegt eine BKE vor, denn die Beschwerdegegnerin hat in ihrem Schreiben vom 12.06.2026 ausgeführt, dass „zahlreiche Regelverkehre über Osnabrück umgeleitet“ würden.

Anhang 10 zur Richtlinie 402.0305 definiert acht verschiedene BKE-Kategorien. Für die Kategorisierung von Bedeutung sind die Anzahl aufeinanderfolgender Tage einer Kapazitätseinschränkung, der Anteil des geschätzten Verkehrsaufkommens, das von der Kapazitätseinschränkung betroffen ist, und die Auswirkungen auf mehr als ein Netz. Die Beschwerdegegnerin definiert in Umsetzung des Anhangs VII zur Richtlinie 2012/34/EU insgesamt acht BKE-Kategorien, wobei Kategorie 1 die geringsten und Kategorie 8 die größten Kapazitätseinschränkungen bedeutet. Die beschwerdegegenständliche Baumaßnahme währte nach den Angaben der Beschwerdegegnerin, welche von der Beschwerdeführerin nicht angezweifelt wurden, über einen Zeitraum von weniger als einem Tag (sieben Stunden) bei Gleiswechselbetrieb. Somit handelt es sich hierbei um eine BKE der Kategorie 2, da über einen Zeitraum von bis zu sieben Tagen mehr als 10 % der Verkehre betroffen sind.

Maßnahmen, die der Kategorie 2 zuzuordnen sind, müssen gemäß Abschnitt 8 Abs. 1 und 4 der Richtlinie 402.0305 bis zum Zeitpunkt x-6,5 konsultiert werden. Vier Monate vor Fahrplanwechsel wird das Ergebnis der Konsultation veröffentlicht. Im vorliegenden Fall ist die Maßnahme unter der Bezeichnung „ebd6b661“ über die elektronische „Kommunikationsplattform Bau“ (KOMbau) kommuniziert und abgestimmt worden. Die Beschwerdeführerin hat keine Verstöße in der Kommunikation vorgetragen, und solche sind auch nicht offensichtlich.



Ferner müssen Maßnahmen der Kategorie 2 gemäß Abschnitt 9 Abs. 7 der Richtlinie 402.0305 mindestens 24 Wochen vor Baubeginn in Form einer Übergabe der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen – Entwurf“ mit den von der jeweiligen Maßnahme betroffenen Zugangsberechtigten abgestimmt werden. Die betroffenen Zugangsberechtigten haben daraufhin drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Die Beschwerdeführerin hat nicht vorgetragen, den ZvF-Entwurf zu spät und/oder keine ausreichende Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten zu haben. Sie hat auch keine Folgen benannt, die auf einem nicht oder fehlerhaft erstellten ZvF-Entwurf basieren würden. Auf ausdrückliche Nachfrage der Beschlusskammer, gegen welche Vorgaben der Richtlinie 402.0305 die Beschwerdegegnerin nach Ansicht der Beschwerdeführerin verstoßen habe, hat die Beschwerdeführerin keinen Verstoß benannt. Ohnehin führt ein verspätet oder nicht erstellter ZvF-Entwurf nach den Regelungen der Beschwerdegegnerin zwar möglicherweise zu einer Strafzahlung gemäß Abschnitt 3.3.4.7.7 lit. a) der INB, nicht aber zu einem Trassendurchführungsrecht gemäß Abschnitt 3.3.4.7.7 lit. b) der INB. Daher könnte ein nicht erstellter ZvF-Entwurf – auch wenn er vorläge – jedenfalls aus den INB heraus nicht die gewünschte Rechtsfolge tragen. Eine weitere Aufklärung ist daher nicht geboten.

Das ZvF-Endstück muss gemäß Abschnitt 9 Abs. 9 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305 den betroffenen Zugangsberechtigten bis 15 Wochen vor Baubeginn zugesandt werden. Auch in dieser Hinsicht hat die Beschwerdeführerin nichts vorgetragen, was die Beschlusskammer daran hätte zweifeln lassen, dass die Beschwerdegegnerin diese Vorgabe eingehalten hätte. Die Beschwerdegegnerin ihrerseits hat angegeben, das ZvF-Endstück den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen am 16.02.2026 übermittelt zu haben (→ 15,5 Wochen vor dem 05.06.2026). Die Beschwerdeführerin hat den Vortrag der Beschwerdegegnerin nicht in Frage gestellt. Somit ist davon auszugehen, dass die Richtlinie auch in diesem Punkt eingehalten wurde.

Gemäß Abschnitt 9 Abs. 9 UAbs. 3 der Richtlinie 402.0305 erhalten die von einer Baumaßnahme betroffenen Zugangsberechtigten außerdem ein Übergabeblatt (acht Wochen vor Baubeginn im Personenverkehr) und eine Fahrplananordnung (drei Wochen vor Baubeginn). Auch in dieser Hinsicht hat die Beschwerdeführerin keine Regelverletzung der Beschwerdegegnerin angedeutet oder deren Vortrag widersprochen, wonach ihr jedenfalls die Fahrplananordnung fristgerecht (nämlich am 11.05.2026 → 3,5 Wochen vor dem 05.06.2026) übermittelt wurde. Somit ist davon auszugehen, dass die Richtlinie auch in diesem Punkt eingehalten wurde.

#### **II.2.2.1.2 Materielle Seite der Bauplanung**

Es liegen auch keine Hinweise dafür vor, dass die materiellen Vorgaben für die Planung von Baumaßnahmen durch die Beschwerdegegnerin nicht eingehalten worden wären.

Der vorliegend relevante Maßstab findet sich in Abschnitt 3 Abs. 2 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305. Dieser lautet:

*„Die DB InfraGO AG plant Baumaßnahmen an der Infrastruktur dergestalt, dass sie daraus resultierende baubedingte Kapazitätseinschränkungen – und somit die Beeinträchtigung der ZB sowie EIU – auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.“*

Mit dieser Regelung verfolgt die Beschwerdegegnerin das Ziel, dem gesetzlich geregelten Maßstab aus § 61 Abs. 2 ERegG gerecht zu werden. Danach hat der Betreiber der Schienenwege die Vorhaltung von Schienenwegkapazitäten für regelmäßige Schienenweginstandhaltungsarbeiten so zu planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beschwerdegegnerin die beschwerdegegenständlichen Baumaßnahmen nicht möglichst kapazitätswahrend geplant hätte. Im Gegenteil: Mit der Ausführung der Instandhaltungsarbeiten am Wochenende und über Nacht hat sie ein Zeitfenster gewählt, in dem weniger Personenverkehre unterwegs sind als zu anderen Zeiten. Zudem hat sie das Gegengleis offen gehalten, sodass Restkapazitäten verblieben, die u. a. auch von der Beschwerdeführerin genutzt werden konnten.

Die von der Beschwerdeführerin als „Beweis“ vorgetragene Einschränkung in Form einer Verspätung von 35 Minuten für den Zug UEX [REDACTED] am 05.06.2026 war nach dem unwidersprochenen Vortrag der Beschwerdegegnerin in Höhe von 10 Minuten durch die Baumaßnahme verursacht. Eine Verspätung dieser Größenordnung erscheint nicht als so erhebliche Beeinträchtigung, dass damit die Rechtmäßigkeit der Instandhaltungsarbeiten insgesamt in Frage gestellt würde.

Weitere unangemessene Einschränkungen sind ebenfalls nicht ersichtlich. Insbesondere liegen auch keine vergleichbaren Beschwerden anderer Nutzer vor. Auch die hinzugezogenen Marktteilnehmer haben sich nicht entsprechend dem Beschwerdeantrag in das Verfahren eingebracht.

Anlass zu weitergehenden Ermittlungen besteht nicht, da die Beschwerdeführerin keine greifbaren Anhaltspunkte für die Verletzung der Vorgaben der Richtlinie 402.0305 vorgetragen hat, die diese rechtfertigen würden. Der Vortrag der Beschwerdeführerin, dass die Baumaßnahmenplanung entgegen einer ihr vorliegenden Kommunikation der Beschwerdegegnerin erfolge, erscheint, solange dadurch – wie im vorliegenden Fall – kein besonderer Vertrauensstatbestand geschaffen wurde, rechtlich nicht relevant.

#### **II.2.2.2 Kein Verstoß der Nutzungsbedingungen gegen geltendes Recht**

Es sind auch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Beschwerdegegnerin in ihrer Richtlinie 402.0305 die Vorgaben des Eisenbahnrechts mit Blick auf die streitgegenständlichen Fragestellungen nur unzureichend umgesetzt hätte.

Der gesetzliche Maßstab ergibt sich insbesondere aus § 61 Abs. 2 ERegG und § 8b Abs. 4 ERegG.

Der materielle Maßstab in der Richtlinie 402.0305 steht in Einklang mit der gesetzlichen Vorgabe aus § 61 Abs. 2 ERegG. Danach muss der Betreiber der Schienenwege die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für regelmäßige Schienenweginstandhaltungsarbeiten so planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden. Damit sind die Formulierungen in der Richtlinie 402.0305 und im Gesetz nahezu identisch. Die Regelungen der NBN/INB bewegen sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

Auch § 8b Abs. 4 ERegG ist in den Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin ordnungsgemäß umgesetzt. Satz 1 dieser Norm bestimmt, dass der Betreiber von Eisenbahnanlagen hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnanlagen die Zugangsberechtigten zu konsultieren hat. Nach Satz 2 dieser Norm hat er den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen.

Das Regelwerk der Beschwerdegegnerin sieht – auch mit Rücksicht auf Anhang VII zur Richtlinie 2012/34/EU – ein umfangreiches Konsultationsverfahren vor.

### **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

Kirchhartz

Dr. Arnade