



BK10-25-0030_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der Erfurter Bahn GmbH, Am Rasenrain 16, 99086 Erfurt,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin zu 1.,

und

der Süd-Thüringen-Bahn GmbH, ebenda,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin zu 2.,

gegen

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

Beschwerdegegnerin,

vom 11.02.2025 wegen der auf den Umleitungsstrecken zur Strecke Lehrte – Berlin in den
Jahren 2026 und 2027 geltenden Nutzungsbedingungen im Raum Erfurt,

Hinzugezogene:

1. BeNEX GmbH, Burchardstraße 21, 20095 Hamburg, 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. 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. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, dieses vertreten durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Hallesche Straße 15/16, 99085 Erfurt, dieses vertreten durch den Präsidenten,
7. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
8. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Hinzugezogenen zu 1.:



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 12.03.2026

beschlussen:

Die Beschwerden werden zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	11
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	11
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	11
II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens	11
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerden.....	13
II.2.2.1 Statthaftigkeit	13
II.2.2.2 Sachbescheidungsinteresse.....	14
II.2.3 Unbegründetheit.....	14
Gebührenhinweis	16
Rechtsbehelfsbelehrung.....	16

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerinnen sind öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die u. a. in Thüringen öffentlich bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Die Beschwerdeführerin zu 2. ist ein 50-prozentiges Tochterunternehmen der Beschwerdeführerin zu 1. Die Beschwerdeführerinnen betreiben u. a. in Thüringen als öffentlichen Dienstleistungsauftrag mehrere Linien des SPNV. Dies umfasst u. a. die Linie RB 21 (Linienweg Erfurt – Weimar – Jena – Gera) der Beschwerdeführerin zu 1. sowie die Linie RE 45 (Linienweg Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Ilmenau) der Beschwerdeführerin zu 2.. Dabei nutzen die Züge der Linie RB 21 zwischen Erfurt Hbf und Weimar die Strecke mit der Nummer 6340 nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), die Züge der Linie RE 45 zwischen Erfurt Hbf und Neudietendorf den dreigleisigen Bahnkörper der VzG-Strecken 6340/6291. Diese Strecken gehören zum Schienennetz der Beschwerdegegnerin, die ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG ist und das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland betreibt.

In den Netzfahrplanperioden 2026 und 2027 beabsichtigt die Beschwerdegegnerin, die Strecke Lehrte – Berlin einer Generalsanierung zu unterziehen. Hierfür und für die aus ihrer Sicht notwendigen Vorlaufarbeiten wird sie verschiedene Abschnitte der Strecke Lehrte – Berlin in den Netzfahrplanperioden 2026 und 2027 zu unterschiedlichen Zeitpunkten total sperren. In der Erwartung einer durch die Totalsperrung der Strecke Lehrte – Berlin hervorgerufenen steigenden Nachfrage auf den zur Verfügung stehenden Umleitungsstrecken erklärte die Beschwerdegegnerin gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur verschiedene Umleitungsstrecken mit Schreiben vom 11.06.2024 für den Zeitraum vom 02.10.2026 bis 11.12.2027 als temporär überlastet. Das führt zum Vorliegen von sogenannten temporär überlasteten Schienenwegen (TÜLS). Teilweise zeitlich überlappend zu den Baumaßnahmen auf der Strecke Lehrte – Berlin finden auf der im Verzeichnis der örtlichen Geschwindigkeiten unter der Nummer 6343 geführten Strecke Halle (Saale) – Eichenberg Baumaßnahmen unter eingleisiger Sperrung und Totalsperrung statt.

Der im Anschluss an die Überlastungserklärung von der Beschwerdegegnerin erstellte Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (Stand: 21.02.2025) enthält in seinem mit „Linienführung des Schienenpersonennahverkehrs im Umleitungszeitraum 2026“ überschriebenen Abschnitt 2.4.1 folgende Aussage:

„Auch im Raum Erfurt müssen einige Züge des SPNV entfallen. Verdrängungseffekte entstehen durch die umgeleiteten Züge des SPNV und SGV. Zum Teil überlagern sich die Fahrplantrassen der umgeleiteten SPNV-Züge mit SPNV-Zügen und auch Güterzügen, deren neue Lagen in Konflikt mit weiteren SPNV-Zügen stehen.“

Westlich von Erfurt ist der Ausfall der HVZ-Verstärker der RB 20 im Abschnitt Erfurt – Eisenach und der in der HVZ verkehrenden Züge des RE 45 (Erfurt – Ilmenau) notwendig. Östlich von Erfurt betrifft es die Züge der zweistündlichen Linie RB 21 im Abschnitt Erfurt – Weimar.“

In ihre u. a. als Schienennetz-Nutzungsbedingungen fungierenden Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 nahm die Beschwerdegegnerin nach Unterrichtung der Bundesnetzagentur und dem beanstandungslosen Abschluss des daraufhin von der Beschlusskammer geführten Vorabuntersuchungsverfahrens (Gz. BK10-24-0395_Z) u. a. in Anlage 4.6.2 zu den INB spezielle Nutzungsbedingungen „für die als temporär

überlastet erklärten Schienenwege während der Sperrung Lehrte – Berlin (02.10.2026-11.12.2027)“ auf. Zu den INB 2027 passte die Beschwerdegegnerin die Regelungen leicht an. Die nach Abschluss des entsprechenden Unterrichtsverfahrens (Gz. BK10-25-0639_Z) geltende Regelung lautet wie folgt:

„2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin stehen auf einzelnen Streckenabschnitten der für temporär überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart maximal die definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung.

[...]

13.12.2026 00:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6340 mit dem Abschnitt⁵

- **Vieselbach (UVI) – Erfurt-Linderbach (UE L)**

6340 Abschnitte	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	UVI – UE L				UE L - UVI			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3,5	0	2,5		3,5	0	2,5	
0 - 1 Uhr	1	1 ^A	4 ^C	0	1	1 ^A	4 ^C	0
1 - 2 Uhr	0	0	6	0	0	0	6	0
2 - 3 Uhr	1 ^B	0	5 ^C	0	0	0	6 ^C	0
3 - 4 Uhr	0	1 ^A	5 ^C	0	1 ^B	1 ^A	4 ^C	0
4 - 5 Uhr	1	0	5	0	1	0	5	0
5 - 6 Uhr	1	0	5	0	3	1	2	0
6 - 7 Uhr	6	0	1	0	4	0	2	0
7 - 8 Uhr	4	0	2	0	4	0	2	0
8 - 9 Uhr	4	0	1	1	3	0	4	0
9 - 10 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
10 - 11 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
11 - 12 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
12 - 13 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
13 - 14 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
14 - 15 Uhr	4	0	2	0	3	0	2	1
15 - 16 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
16 - 17 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
17 - 18 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
18 - 19 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
19 - 20 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
20 - 21 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
21 - 22 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
22 - 23 Uhr	2	1	3	0	2	0	4	0
23 - 24 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0

- A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu (siehe Ziffer 3.1).
 B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu (siehe Ziffer 3.1).
 C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.“

In der Fußnote 5 ist festgehalten, dass sich die Anzahl der Kapazitäten nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Linderbach richtet.

„13.12.2026 0:00 – 05.02.2027 24:00 und 15.05. 00:00 – 13.08.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt⁶

- Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	UE P – UND				UND - UE P			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4	3	3		4	3	3	
0 - 1 Uhr	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0
1 - 2 Uhr	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0
2 - 3 Uhr	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0
3 - 4 Uhr	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0	1 ^B	1 ^A	8 ^C	0
4 - 5 Uhr	3	0	7	0	2	0	8	0
5 - 6 Uhr	4	1	5	0	2	1	7	0
6 - 7 Uhr	3	2	5	0	5	2	3	0
7 - 8 Uhr	4	2	4	0	5	1	4	0
8 - 9 Uhr	4	3	2	1	3	2	5	0
9 - 10 Uhr	3	3	4	0	4	3	3	0
10 - 11 Uhr	4	3	3	0	3	3	4	0
11 - 12 Uhr	3	3	4	0	4	3	3	0
12 - 13 Uhr	4	3	3	0	3	3	4	0
13 - 14 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
14 - 15 Uhr	4	3	3	0	4	3	2	1
15 - 16 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
16 - 17 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
17 - 18 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
18 - 19 Uhr	4	3	3	0	4	3 ^G	3 ^F	0
19 - 20 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
20 - 21 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
21 - 22 Uhr	4	1	5	0	4	3	3	0
22 - 23 Uhr	3	1	6	0	3	1 ^F	6 ^G	0
23 - 24 Uhr	1	2	7	0	3 ^D	2	5 ^E	0

- A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu (siehe Ziffer 3.1).
 B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu (siehe Ziffer 3.1).
 C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
 D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
 F) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 G) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung“

In der Fußnote 6 ist festgehalten, dass sich die Anzahl der Kapazitäten nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben richtet.

Für den Abschnitt Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND) beinhalten die speziellen Nutzungsbedingungen für zwei weitere Zeiträume (06.02. 00:00 – 14.05.2027 24:00 sowie 14.08. 00:00 – 11.12.2027 24:00) weitere Verkehrsartenmische.

Die Verkehrsartenmixe begründete die Beschwerdegegnerin im Verfahren BK10-25-0639_Z wie folgt:

„Die Anzahl der Kapazitäten im SPFV, SPNV und SGV, welche als maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart für bestimmte [...] Strecken im Zeitraum der temporären Überlastung vorgegeben sind, hat die DB InfraGO AG auf Basis der ihr bekannten Planungen dimensioniert. Die Anzahl der ausgewiesenen Kapazitäten orientieren [sic!] sich zumeist an der angestrebten maximalen Auslastung von 115 % der Nennleistung. Im Ergebnis gibt die DB InfraGO AG stundenscharf die maximale Anzahl von Kapazitäten für die drei Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV auf den (T)ÜLS-Strecken vor.

[...]

Die Nachrangigkeit einzelner Verkehrsdienste des SPNV im Vergleich zu dem SPFV bzw. SGV ergibt sich aus

- dem Umstand, dass SPNV leichter durch andere Verkehrsträger ersetzt werden kann als SPFV und SGV [...] sowie*
- der besonderen Bedeutung des SGV“.*

Als weitere Nutzungsbedingung ist bezüglich der Änderung der Zugkonfiguration in der Anlage 4.6.2 zu den INB 2027 geregelt:

„2.6 Nutzungsbedingung 6: Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/Schwächen) in Erfurt Hbf

Im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr sind ausschließlich an den Gleisen 3/13 (3/3a), 4, 5 und 8/18 (8/8a) Vorgänge des Stärkens und Schwächens zulässig. Hierbei darf nur ein Gleis im Bahnhof befahren oder belegt werden. Die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) werden hierbei als ein Gleis angesehen. Ein Stärken ist nur zulässig, wenn der zuzuführende Zugteil unmittelbar aus der Abstellung direkt zu dem zu stärkenden Zug, der auf einem der genannten Gleise warten muss, geführt wird.

Ein Schwächen ist nur zulässig, wenn der abzuführende Zugteil von einem auf einem der genannten Gleise stehenden Zug gelöst und von dort unmittelbar in die Abstellung geführt wird. Die notwendigen Rangierfahrten sind innerhalb der bestellten Haltezeit der Zugfahrt durchzuführen. Sollten mehrere Trassenanmeldungen im vorgenannten Zeitraum vorliegen, die ein Stärken und / oder Schwächen vorsehen, findet das Verfahren gemäß Abschnitt 3.1 Anwendung.

Die Zustimmung zu Vorgängen des operativen Stärkens und Schwächens obliegt dem/der zuständigen Fahrdienstleiter/in.“

Die Nutzungsbedingungen in Anlage 4.6.2 zu den INB 2026 schließen eine Änderung der Zugkonfiguration tagsüber aus. Die Regelung lautet:

„2.6 Nutzungsbedingung 6: Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/Schwächen) in Erfurt Hbf

Das Stärken und Schwächen von Fahrzeugen im Zugverband ist im Zeitraum von 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr nicht zulässig.“

In Abschnitt 3 der Anlage 4.6.2 zu den INB 2027 ist die Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf beschrieben:

„3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungphase werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- *Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)*

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB als nicht plausibel behandelt.“

In der Fassung der INB 2026 enthält die Regelung noch eine Ergänzung, wonach auch eine Trassenanmeldung, die Änderungen an der Zugkonfiguration beinhaltet, zur Unplausibilität der Trassenanmeldung führt:

„3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungphase werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- *Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)*
- *Vorgabe zur Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf (Nutzungsbedingung 6, siehe Abschnitt 2.6)*

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB als nicht plausibel behandelt.“

In weiteren Unterabschnitten dieses Abschnitts 3 sind Regeln für die Zuweisung von Kapazitäten für den Fall enthalten, dass zum Netzfahrplan mehr Anträge auf Schienenwegkapazität gestellt werden, als an Kapazität für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix (Nutzungsbedingung 1, Abschnitt 2.1) festgelegt ist. Die INB sehen unterschiedliche Regelungen für die erste und zweite Phase der Netzfahrplanerstellung in jeweils zwei verschiedenen Konstellationen vor (Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart und Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart).

Am 11.02.2025 wandten sich die Beschwerdeführerinnen mit der vorliegenden Beschwerde zu verschiedenen Aspekten der in Anlage 4.6.2 geregelten Nutzungsbedingungen auf den als temporär überlastet erklärten Umleitungsstrecken während der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin an die Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat daraufhin am 20.02.2025 das Beschwerdeverfahren eingeleitet, hierüber am selben Tag auf der Internetseite der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Auf entsprechenden Antrag hat sie insgesamt acht Unternehmen, Verbände bzw. Aufgabenträger zum Verfahren hinzugezogen.

Die Beschwerdeführerinnen tragen vor, der Verkehrsartenmix habe zur Auswirkung, dass die von ihnen betriebenen Linien RB 21 (Weimar – Erfurt, Beschwerdeführerin zu 1.) sowie RE 45

(Erfurt – Ilmenau, Beschwerdeführerin zu 2.) während der Gültigkeit des TÜLS nicht mehr verkehren könnten. Die Gründe für die im Verkehrsartenmix ausgeregelte reduzierte Leistungsfähigkeit der Strecke und des Knotens Erfurt habe die Beschwerdegegnerin nicht plausibel und transparent dargelegt. Aus ihrer Sicht könnten auf der Strecke Weimar – Erfurt Hbf Züge mit einem Blockabstand von fünf Minuten verkehren, wie es im Netzfahrplan 2025 auch umgesetzt sei. Dies ermögliche inklusive der Berücksichtigung einer Erholungstrasse einen Durchsatz von bis zu zehn Zügen pro Stunde und Richtung. Für die Betriebsabwicklung in Erfurt Hbf schlagen die Beschwerdeführerinnen ein alternatives Verkehrskonzept vor, das aus ihrer Sicht eine erhöhte Kapazität ermögliche. Sofern die Nahverkehrszüge grundsätzlich alle an den Bahnsteiggleisen 3 und 8 hielten, könnten die Gleise 1, 2, 9 und 10 ausschließlich von Zügen des Fern- und Güterverkehrs genutzt werden. Hierbei bestünde keine Notwendigkeit, Nahverkehrstrassen auszulegen.

Die zu befürchtenden Zugausfälle würden für sie zu einem erheblichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Schaden führen. Nach ihren Schätzungen seien hiervon etwa 2.000 Fahrgäste auf der Linie RB 21 und etwa 600 Fahrgäste auf der Linie RE45 betroffen. Die übrigen Züge seien bereits stark nachgefragt und könnten die zusätzlichen Fahrgäste nicht aufnehmen. In wirtschaftlicher Hinsicht befürchten die Beschwerdeführerinnen während der Zeit der Zugausfälle einen bei ihnen entstehenden Schaden von insgesamt etwa [REDACTED] Euro.

Die Beschwerdeführerinnen beantragen sinngemäß,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, in der Anlage 4.6.2 zu ihren Infrastrukturnutzungsbedingungen 2027 „Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Sperrung Lehrte – Berlin (02.10.2026 – 11.12.2027)“ die Nutzungsbedingung 1 dahingehend zu ändern, dass

- a) für die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten unter den Nr. 6340/6291 geführten Strecke auf dem Abschnitt zwischen Erfurt Hbf und Neudietendorf in den folgenden Stunden für den Schienenpersonennahverkehr eine zusätzliche Kapazität zur Verfügung steht:
 - Richtung Ilmenau: 7 – 8 Uhr, 13 – 14 Uhr, 15 – 16 Uhr, 17 – 18 Uhr;
 - Richtung Erfurt: 7 – 8 Uhr, 14 – 15 Uhr, 16 – 17 Uhr, 18 – 19 Uhr.
- b) für die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten unter der Nr. 6340 geführten Strecke auf dem Abschnitt zwischen Erfurt-Linderbach und Vieselbach in den folgenden Stunden für den Schienenpersonennahverkehr eine zusätzliche Kapazität bzw. in Richtung Erfurt in einer Stunde zwei zusätzliche Kapazitäten, zur Verfügung steht:
 - Richtung Weimar: 7 – 8 Uhr, 9 – 10 Uhr, 11 – 12 Uhr, 13 – 14 Uhr, 15 – 16 Uhr, 17 – 18 Uhr, 20 – 21 Uhr, 21 – 22 Uhr, 22 – 23 Uhr.
 - Richtung Erfurt: 6 – 7 Uhr [zwei zusätzliche Kapazitäten], 8 – 9 Uhr, 10 – 11 Uhr, 12 – 13 Uhr, 14 – 15 Uhr, 16 – 17 Uhr, 18 – 19 Uhr, 20 – 21 Uhr, 21 – 22 Uhr,

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerden zurückzuweisen.

Sie trägt vor, die von den Beschwerdeführerinnen gewünschte Kapazitätserhöhung sei nicht möglich. Die von ihr – der Beschwerdegegnerin – angestrebte Obergrenze einer Auslastung von 115 % bedeute auf der Strecke Erfurt – Weimar sechs Züge pro Stunde und Richtung. Die

von den Beschwerdeführerinnen gewünschte Zugfolge von fünf Minuten würde zu einer deutlichen Überschreitung der Grenze führen und könne nicht ohne Inkaufnahme negativer Betriebsqualität beliebig fortgesetzt werden. Auf der Strecke Erfurt – Neudietendorf könnten bei einer Auslastung von 115 % zehn Züge pro Stunde und Richtung konstruiert werden, wobei die Nutzung der Dreigleisigkeit dort unterstellt werde.

Die von den Beschwerdeführerinnen gewünschten Anpassungen der Gleisbelegung in Erfurt Hbf seien nicht möglich. Ein Hintereinanderfahren der Fernverkehrszüge an Gleis 1 sei zwar grundsätzlich möglich, jedoch nicht unter Beibehaltung der von der Beschwerdeführerin zu 1. dargestellten Zeiten. Die kürzeste Zugfolge zwischen Abfahrt des ersten Zuges und der Ankunft des zweiten Zuges betrage 3,7 Minuten ohne Pufferzeit. Es käme daher zu einer Verschiebung von mindestens einer Fernverkehrstrasse. Das grundsätzliche Führen der Züge des SPFV über Gleis 2 würde eine nicht ausreichende Umsteigezeit bedeuten. Im Übrigen hätte das Unterlassen der Korrespondenzen des SPFV keinen Einfluss auf die von ihr – der Beschwerdegegnerin – befürworteten Ausfälle der RB 21 zwischen Weimar und Erfurt sowie des RE 45, da diese nicht zu Zeiten verkehrten, in denen die Korrespondenzen stattfänden.

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

II. Gründe

Die Beschwerden werden zurückgewiesen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 1 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 Eisenbahnregulierungsgesetz (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 20.02.2025 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren aufmerksam gemacht.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag sind acht Zugangsberechtigte, Verbände bzw. Aufgabenträger zum Verfahren hinzugezogen worden.

Die Verbindung und einheitliche Entscheidung über die Beschwerden beider Beschwerdeführerinnen ist im Hinblick auf den einheitlichen Verfahrensgegenstand der Beschwerden nach § 9 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zulässig,

vgl. *Schmitz, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 9 Rn. 201.*

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 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 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

Der Beschluss ergeht auch materiell rechtmäßig. Die Beschwerden erweisen sich nach der gebotenen Auslegung des von den Beschwerdeführerinnen mit ihren Beschwerden verfolgten Begehren (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens

Das Begehren der Beschwerdeführerinnen ist dahingehend auszulegen, dass es auf den im Sachverhalt wiedergegebenen Antrag hinsichtlich der zusätzlichen Kapazität gerichtet ist.

Das Beschwerdebegehren ist auslegungsbedürftig, weil die Beschwerdeführerinnen keinen konkreten Antrag gestellt haben. Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es maßgeblich auf das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen im Beschlusskammerverfahren an. Bei der Auslegung eines konkret formulierten Antrags kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklärenden, sondern 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 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 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).

Die im Rahmen der Auslegung ermittelten Anträge ergeben sich ihrem Inhalt nach aus den Ausführungen der Beschwerdeführerinnen in ihrer Beschwerdeschrift sowie in den weiteren Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens:

Bezüglich der Kapazität auf der Strecke Erfurt – Weimar:

Die Beschwerdeführerinnen haben in ihrer Beschwerde wörtlich wie folgt vorgetragen:

„Aufgrund dieses Verkehrsartenmixes kommt die DB InfraGO zu dem Schluss, dass folgende Linien des SPNV während der Gültigkeit des TÜLS nicht mehr verkehren dürfen:

- *Linie RB 21 zwischen Weimar und Erfurt Hbf (EVU Erfurter Bahn)*
- *Linie RE 45 Erfurt Hbf – Ilmenau (EVU Süd-Thüringen-Bahn)*
- *Linie RB 20 Verdichter Erfurt – Eisenach (EVU Abellio)“*

Die Beschwerdeführerinnen bringen damit zum Ausdruck, mit dem Verkehrsartenmix für die Strecken Vieselbach – Erfurt-Linderbach und Erfurt Hbf – Neudietendorf nicht einverstanden zu sein, da hierdurch die von ihnen betriebenen Linien RB 21 und RE 45 von einem Ausfall betroffen sind.

Ein Verkehren dieser Zuglinien wäre insbesondere dadurch zu erreichen, dass in den betroffenen Stunden, jeweils für die Durchfahrt in der nach den Nutzungsvorgaben maßgeblichen Betriebsstelle, dem SPNV eine bzw. zwei zusätzliche Kapazitäten zugewiesen werden. Sofern der – dann angepasste – Verkehrsartenmix das heutige Verkehrsprogramm (ohne den Verstärker der RB 20) abbildet, könnten voraussichtlich alle derzeit angebotenen Fahrten verkehren. Das betrifft die Fahrten wie folgt:

- RE 45: Abfahrten in Erfurt Hbf um 7:18 Uhr, 13:18 Uhr, 15:18 Uhr, 17:17 Uhr bzw. Abfahrt in Ilmenau um 6:25 Uhr, 13:48 Uhr, 15:48 Uhr, 17:48 Uhr.
- RB 21: Abfahrten in Erfurt Hbf um 7:11 Uhr, 9:17 Uhr, 11:17 Uhr, 13:17 Uhr, 15:17 Uhr, 17:16 Uhr, 20:21 Uhr, 21:17 Uhr, 22:22 Uhr bzw. Abfahrt in Weimar um 6:09 Uhr, 6:36 Uhr, 8:28 Uhr, 10:28 Uhr, 12:28 Uhr, 14:28 Uhr, 16:28 Uhr, 18:28 Uhr, 20:28 Uhr, 21:37 Uhr.

Bezüglich des Stärkens und Schwächens in der Netzfahrplanperiode 2025/2026:

Mit Schreiben vom 15.10.2025 hörte die Beschlusskammer die Beschwerdeführerinnen dazu an, ob die von der Beschwerdegegnerin im Verfahren BK10-25-0045_Z zugesagte Möglichkeit zu einem operativen Stärken und Schwächen von Zügen in Erfurt Hbf für sie ausreichend sei. Im Schreiben vom 21.10.2025 führen die Beschwerdeführerinnen hinsichtlich der Fahrzeugumlaufplanung aus:

„Wir bestellen bei der DB InfraGO Trassen für den Jahresfahrplan. Unsere Fahrzeugumläufe planen wir für den Regelfall. Wenn wir im Erfurter Hauptbahnhof Züge stärken, schwächen oder rangieren müssen, dann dient dies, um die Fahrzeuge zu betanken, planmäßig tauschen oder weil die Kapazitätsanforderungen (Platzkapazitäten) zu bestimmten Tageszeiten angepasst werden müssen. Diese betrieblichen Fälle werden langfristig geplant und abgebildet und können nicht im täglichen operativen Geschäft neu verhandelt werden. Insofern hilft uns diese Auslegung der Nutzungsbedingungen leider nur sehr wenig.“

Die Beschwerdeführerinnen bringen damit zum Ausdruck, dass für sie ein rein betriebliches Stärken und Schwächen von Zügen je nach vorhandener Kapazität in Erfurt Hbf, wie die Beschwerdegegnerin dies im Verfahren BK10-25-0045_Z zugesagt hat, nicht ausreichend sei. Am 21.10.2025 dürfte den Beschwerdeführerinnen nach Einschätzung der Beschlusskammer indes klar gewesen sein, dass die Vergabe von Netzfahrplantrassen für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 bereits so gut wie abgeschlossen war. Nach Abschnitt 4.2.1.3 der INB 2026 erfolgte die Annahme der Angebote in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis 25.08.2025. Auch die Trassenanmeldefrist für die zweite Phase der Netzfahrplanerstellung war bereits am 24.09.2025 abgelaufen. Die Anmerkung der Beschwerdeführerinnen hatte daher aus Sicht der Beschlusskammer nur erläuternden Charakter, war aber nicht mehr Ausdruck eines eigenständigen Beschwerdebegehrens. Denn eine etwaige Entscheidung der Beschlusskammer hätte für die Beschwerdeführerinnen – insbesondere auch in Hinblick auf die zwischenzeitlich erfolgten Änderungen in den INB 2026/2027 zur Frage des Stärkens und Schwächens – keinen Nutzen mehr (zum Sachbescheidungsinteresse siehe auch II.2.2.2). Die Auslegung des Begehrens hat allerdings nach Möglichkeit stets so zu erfolgen, dass sie zu zulässigen Anträgen führt.

II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerden

Die so verstandenen Beschwerden sind zulässig. Insbesondere sind sie statthaft (hierzu unter II.2.2.1). Es mangelt den Beschwerdeführerinnen auch nicht an dem notwendigen Sachbescheidungsinteresse (hierzu unter II.2.2.2).

II.2.2.1 Statthaftigkeit

Die Beschwerden sind statthaft.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft 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. Zu diesen Maßnahmen zählen nach § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG der Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Mit den Anträgen wenden sich die Beschwerdeführerinnen gegen die Nutzungsvorgaben

als Anlage zu konkreten Bestimmungen in den endgültigen INB der Beschwerdegegnerin, die ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten.

Mit § 68 Abs. 3 ERegG steht der Beschlusskammer auch eine taugliche Befugnisnorm zur Hand, mit der sie Änderungen des Verhaltens der Beschwerdegegnerin anordnen kann. Bezogen auf den Antrag wäre die Beschlusskammer in der Lage, die Beschwerdegegnerin zur Änderung ihrer INB anzuhalten.

II.2.2.2 Sachbescheidungsinteresse

Den Beschwerden fehlt es nicht am notwendigen Sachbescheidungsinteresse.

Ein Beschwerdeantrag ist allgemein nur dann zulässig, wenn die Beschwerdeführerinnen ein schutzwürdiges Interesse an der von ihr beantragten Amtshandlung haben, insbesondere sie zur Verwirklichung oder Wahrung eines Rechts benötigen. Für die Beurteilung des Sachbescheidungsinteresses sind dieselben Grundsätze maßgeblich wie für Streitsachen vor Gerichten,

vgl. *Ramsauer*, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage 2018, § 22 Rn. 77 f.

Maßgeblich ist stets, ob die begehrte Entscheidung dem Zugangsberechtigten etwas „nützt“, also zur Verbesserung seiner Position geeignet ist. Dabei kann sich der Zugangsberechtigte auf ein berechtigtes rechtliches, wirtschaftliches oder ideelles Interesse berufen,

vgl. für die Fortsetzungsfeststellungsklage *Schübel-Pfister*, in: Eyermann, VwGO, 16. Auflage 2022, § 113 VwGO Rn. 108; *Riese*, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht - VwGO, Stand: 48. EL Juli 2025, § 113 Rn. 123.

Nach diesen Maßstäben fehlt den Beschwerden nicht – wie es die Beschwerdegegnerin annimmt – deshalb das Sachbescheidungsinteresse, weil die Beschwerdeführerinnen sich in den vorangegangenen Unterrichtsverfahren über die beabsichtigte Aufnahme der hier beschwerdegegenständlichen Regelung nicht beteiligt haben. Die Beschwerdegegnerin macht damit in der Sache geltend, dass die Beschwerdeführerinnen sich widersprüchlich und letztlich rechtsmissbräuchlich verhalten. Schweigen in vorhergehenden Verfahren bedeutet indes nicht Zustimmung. Es bleibt den Beschwerdeführerinnen deshalb unbenommen, sich mit der vorliegenden Beschwerde an die Beschlusskammer zu wenden,

vgl. hierzu Beschluss vom 08.07.2024, BK10-24-0071_Z, S. 9.

II.2.3 Unbegründetheit

Die Beschwerden sind jedoch unbegründet, da die Tatbestandsvoraussetzungen des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 1 ERegG nicht vorliegen.

Gegenstand des Antrags zu 1. ist die Verteilung der auf dem Abschnitt Erfurt Hbf – Neudientendorf sowie Vieselbach – Erfurt-Linderbach zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf die einzelnen Verkehrsarten. In bestimmten, aus dem Antrag zu 1. ersichtlichen Stunden drängen die Beschwerdeführerinnen auf eine zusätzliche Kapazität für den SPNV. Der zur Überprüfung gestellte Verkehrsartenmix verstößt indes nicht gegen eisenbahnregulierungsrechtliche Vorschriften.

Es ist insbesondere kein Verstoß gegen § 55 Abs. 3, 4 und 5 ERegG ersichtlich. Nach § 55 Abs. 3 ERegG kann der Betreiber der Schienenwege auf überlasteten Schienenwegen Vorrangkriterien nach Maßgabe der Absätze 4 und 5 anwenden. Nach § 55 Abs. 4 Satz 1 ERegG haben diese Vorrangkriterien dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegnutzung ausgeschlossen

werden, Rechnung zu tragen. Zusätzlich ist nach § 55 Abs. 5 ERegG bei der Festlegung der Kriterien die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, nach § 55 Abs. 4 Satz 2 ERegG die Bedeutung des SPNV, besonders zu berücksichtigen.

Ein Verstoß gegen diese Vorschriften ist nicht ersichtlich. Die Beschlusskammer hält insofern an ihrer im Hinweisschreiben zum Verfahren BK10-24-0395_Z vom 28.11.2024 sowie im Beschluss vom 04.09.2025 (Gz. BK10-25-0045_Z; bezüglich der VzG-Strecke 6340/6291) geäußerten Auffassung fest, dass keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass der in den Nutzungsbedingungen ausgeregelte Verkehrsartenmix rechtswidrig ist. Dies gilt sowohl für den Umstand, dass die zur Verfügung stehende Kapazität korrekt durch die Beschwerdegegnerin festgelegt wurde, als auch für die daran anschließende Verteilung der zur Verfügung stehenden Kapazität auf die Verkehrsarten.

Die Beschwerdegegnerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass sie keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen in den Streckenabschnitten Vieselbach – Erfurt-Linderbach und Erfurt Hbf – Neudietendorf habe identifizieren können, die ein durchgängiges Verkehren der Züge der Linien RB 21 und RE 45 ermöglicht hätten. Sie hat bei der Betrachtung eine Auslastungsgrenze von 115 % zugrunde gelegt. Diese Grenze dient für die hier relevanten Strecken der Sicherstellung einer adäquaten Betriebsqualität. Die Beschwerdegegnerin führt dazu aus, dass nicht jede theoretisch konstruierbare Kapazität vergeben wird. Im Gegenzug verbleiben im Fahrplan angemessene Erholungspausen, die das „Aufschaukeln“ von Störungen vermindern.

Im Hinblick auf die nach § 55 Abs. 4 ERegG vorgeschriebene Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens ist hier insbesondere zu berücksichtigen, dass es trotz der geplanten Ausfälle der Linien RB 21 und RE 45 ein wesentliches Grundangebot an Leistungen des SPNV gibt. So verkehren auf dem Linienweg des RE 45 weiterhin die Züge der Linie RB 46 im Stundentakt, zudem verkehren auf dem Abschnitt Erfurt – Weimar (RB 21) weiterhin die Züge der Linie RE 3 und RE 1. Die Beschwerdegegnerin hat zudem in den Verkehrsartenmixen während der Hauptverkehrszeit für den SPNV eine Erhöhung des Grundtaktes vorgesehen, um die dortigen Nachfragespitzen der Fahrgäste abbilden zu können. Im Übrigen ist, wie auch im Falle des voraussichtlich entfallenden Verstärkers der Linie RB 20 (Abellio Rail Mitteldeutschland), davon auszugehen, dass eine zusätzliche Kapazität für die Züge des RB 21/RE 45 nur durch einen Kapazitätstausch zulasten des SPFV/SGV zu erreichen wäre. Insofern ist davon auszugehen, dass der Verkehrsartenmix die bisherige und auch die prognostizierte Verkehrsartenverteilung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorrangkriterien angemessen widerspiegelt.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass weitere Kapazitätserhöhungen durch eine Anpassung der Fahrstraßenbelegung in Erfurt Hbf – wie von den Beschwerdeführerinnen vorgeschlagen - erreicht werden könnten. Die Beschlusskammer hat die Beschwerdegegnerin mehrfach hierzu angehört. Die Beschwerdegegnerin hat zuletzt mit simulierten Trassengrafiken plausibel dargelegt, dass die Verlagerung von SPFV-Korrespondenzen nur punktuell leichte Vorteile brächten. Aus den Trassengrafiken wird kein Trassenkonflikt zwischen den vom Entfall beabsichtigten SPNV-Linien der Beschwerdeführerinnen und Zügen des SPFV ersichtlich, da diese voraussichtlich zu unterschiedlichen Stundenlagen verkehren. Vor dem Hintergrund erscheint es plausibel, dass über den vorgesehenen Verkehrsartenmix hinaus keine zusätzliche Kapazität für den SPNV ermöglicht werden kann.

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