



BK10-26-0159\_Z

## Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund der Beschwerde

der SVG Schienenverkehrsgesellschaft mbH, Hauptstraße 62, 07937 Langenwolschendorf,  
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,

wegen baubedingter Sperrung von Zugstrecken im Raum Stuttgart,

Hinzugezogene:

1. Arverio Baden-Württemberg GmbH, Rotebühlplatz 21-25, 70178 Stuttgart, vertreten durch die Geschäftsführung,

2. DB Fernverkehr AG, Europa Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
3. mofair e. V, Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
4. TRI Train Rental GmbH, Im Zentrum 8, 90542 Eckental, 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. Hendrik Leupold

am 12.05.2026

beschlossen:

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, es zu unterlassen, die Durchführung der der Beschwerdeführerin für den Zeitraum bis zum 22.05.2025 zugewiesenen Zugtrassen auf der Strecke 4860 unter Berufung auf verfahrensgegenständliche ZvF-Dokumente, insbesondere das Endstück 66265 in der Fassung vom 26.03.2026, zu verweigern.



## I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches Schienenpersonenverkehr auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Mit Kundeninformation vom 23.04.2026 gab die Beschwerdegegnerin bekannt, dass sie auf verschiedenen Strecken im Großraum Stuttgart verschiedene Baumaßnahmen beabsichtigte. Konkret ging es um Baustellen auf der Panoramabahn, im Pragtunnel sowie zum Ausbau des Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) in Untertürkheim. Ziel der Baumaßnahmen ist jeweils die Instandhaltung der Infrastruktur. Ausweislich der Ankündigung der Beschwerdegegnerin sollte und soll die Instandhaltung der Panoramabahn im Zeitfenster zwischen Freitag, 24.04.2026, bis Freitag, 22.05.2026, stattfinden. Betroffen ist der Abschnitt der Gäubahn innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen. Der Bereich der sogenannten Panoramabahn ist während der Sperrpause komplett für den Zugverkehr gesperrt. Die Arbeiten am DKS in Untertürkheim kündigte die Beschwerdegegnerin für die Zeitspanne zwischen Dienstag, 05.05.2026, bis Montag, 11.05.2026, an. Die Instandhaltung des Pragtunnels wurde in der Kundeninformation der Beschwerdegegnerin für die Zeit zwischen Montag, 11.05.2026, bis Samstag, 23.05.2026, angekündigt.

Die Baumaßnahme auf der Strecke 4860 erfolgt im Streckenabschnitt km 3,6 – 13,4. Im Einzelnen hat die Maßnahme folgenden Umfang bzw. werden folgende Maßnahmen durchgeführt: Wechsel von Schienen von 7,3 km Länge (SE II), „Stopfen“ im Oberbau auf einer Länge von 10 Gleiskilometern, Wechsel von 1000 Schwellen / Verkleben von 5.500 Stück, sanieren der Weichen W 70, W 71 und W 72, Beseitigung einer Schlammstelle, Oberleitungsarbeiten und 35 weitere Arbeiten geringeren Umfangs.

Mit ihrer per E-Mail vom 25.04.2026 eingelegten Beschwerde wendet sich die Beschwerdeführerin gegen die baubedingte Sperrung der verfahrensgegenständlichen Zugstrecken.

Auf die Beschwerde hat die Bundesnetzagentur ein entsprechendes Verwaltungsverfahren eingeleitet. Sie hat die Verfahreseinleitung auf ihrer Internetseite am 28.04.2026 veröffentlicht und auf die Möglichkeit zur Hinzuziehung hingewiesen.

Die Beschwerdeführerin, die ihrer Beschwerde-E-Mail die Kundeninformation der Beschwerdegegnerin vom 23.04.2026 in Kopie beigefügt hat, ist der Auffassung, die von ihr in Bezug genommene, mittlerweile durch die Beschwerdegegnerin begonnene Baumaßnahme sei rechtswidrig. Sie strebt die Untersagung der Maßnahme durch die Regulierungsbehörde an. Betroffen seien ihre Züge mit den Zugnummern [REDACTED] und [REDACTED] sowie diverse Sonderzüge. Einen Eingang einer Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (ZvF) habe sie nicht feststellen können. Sie bestreitet den Zugang eines solchen Dokumentes. Ebenso sei aus Sicht der Beschwerdeführerin keine verlässliche Aussage der Beschwerdegegnerin erfolgt, wie diese mit den der Beschwerdeführerin bereits zugewiesenen Zugtrassen umzugehen gedenke.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die der Beschwerdeführerin zugewiesenen Zugtrassen wie zugewiesen durchzuführen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde als teilweise unzulässig zu verwerfen und im Übrigen zurückzuweisen.

Sie trägt vor, dass die Beschwerde unzulässig sei, soweit sie sich auf die Instandhaltungsarbeiten am Pragtunnel und das Projekt digitaler Knoten Stuttgart erstrecke. Diesbezüglich fehle es der Beschwerdeführerin bereits an der Beschwerdebefugnis. Die letztgenannten Baumaßnahmen betreffen Strecken, für die der Beschwerdeführerin keine Trassen im jeweiligen Sperrzeitraum zugewiesen worden seien. Hinsichtlich ihrer Trassen auf der Panoramabahn im Zeitraum vom 24.04.2026 bis zum 22.05.2026 habe die Beschwerdeführerin ihr Beschwerderecht jedenfalls durch verspäteten, erst mit der Beschwerdeerhebung nach Beginn der Baumaßnahme erhobenen Widerspruch gegen die Baumaßnahme verwirkt.

Im Übrigen sei die Beschwerde unbegründet. Zum einen liege ein Fall der Ausnahmeregelung für unterfristige Baukommunikation gemäß Abschnitt 10 Abs. 1 dritter Spiegelstrich der Richtlinie 402.0305 vor. Ohne die Baumaßnahme würde eine Sperrung der Panoramabahn bis Ende Juni 2026 drohen. Es sei zudem unverhältnismäßig, eine bereits begonnene Baumaßnahme zu untersagen, wenn – wie im vorliegenden Fall – die Beschwerde nach Beginn der Baumaßnahme eingereicht worden sei, obwohl Zeit bestanden hätte, der Maßnahme zuvor gegenüber der Infrastrukturbetreiberin zu widersprechen. Da die Baumaßnahme bereits begonnen habe, wäre ein Abbruch der Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr vollumfänglich möglich, da sich der Bauzustand täglich ändere.

Eine Information der Zugangsberechtigten über die geplanten Baumaßnahmen über die KiG-bau und KOMBau sei nicht erfolgt, da diese unterjährig und verfristet angemeldet worden seien. Die Baumaßnahme auf der Panoramabahn resultiere aus der Verschiebung der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart (Stuttgart 21); diese habe eine Neubewertung der betroffenen Anlagen erforderlich werden lassen.

Die Beschwerdegegnerin trägt vor, dass der Beschwerdeführerin am 20.03.2026 ein erstes ZvF-Endstück und am 26.03.2026 ein finales ZvF-Endstück (Nr. 66265) übermittelt worden sei. Zum Beleg hat die Beschwerdegegnerin der Beschlusskammer am 30.04.2026 eine Kopie des ZvF-Endstücks sowie der Übersendungs-E-Mail (des ZvF-Endstücks) übermittelt. In dem ZvF-Dokument werden der Beschwerdeführerin (Teil-)Ausfälle ihrer Züge mit Zugnummern 1825, 1826 und 1827 in folgendem Umfang mitgeteilt:

**Tabelle 1 - betroffene Züge der Beschwerdeführerin**

Lfd. Nr	Datum	Zugnummer	Abgangsbahnhof	Zielbahnhof	Ausfall ab	Ausfall bis
1	15.05.26	████████	Friedrhf Hafen	Stg Hbf (oben)	Stg-Vaihingen	Stg Hbf (oben)
2	16.05.26 17.05.26	████████	Friedrhf Hafen	Stg Hbf (oben)	Rottweil	Stg Hbf (oben)
3	26.04.26 01.05.26 03.05.26 10.05.26 14.05.26	████████	Stg Hbf (oben)	Konstanz	Stg Hbf (oben)	Stg-Vaihingen
4	17.05.26	████████	Stg Hbf (oben)	Konstanz	Stg Hbf (oben)	Rottweil
5	26.04.26 01.05.26 03.05.26 10.05.26 14.05.26	████████	Konstanz	Stg Hbf (oben)	Stg-Vaihingen	Stg Hbf (oben)
6	17.05.26	████████	Konstanz	Stg Hbf (oben)	Rottweil	Stg Hbf (oben)

Zudem werde der Ausfall von Kundenhalten in Böblingen und Stuttgart Hbf (oben) für die Zugnummern [REDACTED] und [REDACTED] am 01.05.26, 03.05.26, 10.05.26, 14.05.26 und 15.05.26 mitgeteilt.

Damit sei die Baukommunikation zwar verfristet erfolgt. Dies führe jedoch nicht dazu, dass sich die Beschwerdeführerin gemäß Abschnitt 3.3.4.7.7 b) der INB (2026) auf ein Trassendurchführungsrecht berufen könne. Vielmehr lägen die Voraussetzungen der dort normierten Ausnahme vor, wonach das Trassendurchführungsrecht der Zugangsberechtigten nicht bestehen bleibe, soweit jedenfalls die Voraussetzungen eines Ausnahmetatbestands nach Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 erfüllt seien. Die Beschwerdegegnerin beruft sich insoweit auf den in Abschnitt 10 Abs. 1 im dritten Anstrich geregelten Ausnahmetatbestand. Nach dieser Regelung weicht sie von den in der Richtlinie 402.0305 beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE und ABE sowie der Übergabe von ZvF/ÜB in bestimmten Fällen ab. Der dritte Anstrich regelt den Fall, dass neue BKE und BAE vorliegen, 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 wäre.

Derartige Nachteile seien im vorliegenden Fall zu erwarten. Die Stilllegung der Panoramabahn sei ursprünglich zum März 2026 vorgesehen gewesen. Im Hinblick auf diesen Stilllegungszeitpunkt seien in der Vergangenheit (lediglich) die dringlichsten Instandhaltungsarbeiten durchgeführt worden. Infolge der Verschiebung der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart (S 21) müsse die Panoramabahn nunmehr jedoch mindestens bis zum Jahr 2031 weiterbetrieben werden. Um den Weiterbetrieb der Panoramabahn sicherzustellen, müssten nun umfangreiche Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Die Durchführung dieser Arbeiten sei noch im Jahr 2026 erforderlich. Schienenwechsel und Stopfarbeiten im Richtungsgleis 1 der Strecke 4860 (Stuttgart Hbf nach Stuttgart Vaihingen) müssten dabei noch vor Ende Juni 2026 durchgeführt werden, da sonst aufgrund des Anlagenbestand eine Totalsperrung drohe. Die Weichensanierung (Schwellenwechsel, Stopfen) müsse vor den Umleiterverkehren im Sommer umgesetzt werden. Die Sanierung des Richtungsgleises 2 werde dann zu einem späteren Zeitpunkt im Jahr umgesetzt.

Zudem würde ohne die Baumaßnahme eine Sperrung der Panoramabahn ohnehin bis Ende Juni 2026 drohen. Da die Baumaßnahme bereits begonnen hat, wäre ein Abbruch der Baumaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr vollumfänglich möglich, da sich der Bauzustand täglich ändere.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte und die Ausführungen unter II. Bezug genommen.

## II. Gründe

Der Beschwerdegegnerin wird es untersagt, die Durchführung der der Beschwerdeführerin für den Zeitraum bis zum 22.05.2026 zugewiesenen Zugtrassen auf der Strecke 4860 (Panoramabahn) unter Berufung auf verfahrensgegenständliche ZvF zu verweigern.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 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 28.04.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit von Hinzuziehungen hingewiesen.

Auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG sind durch die Beschlusskammer auf jeweiligen Antrag von Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen drei Unternehmen und eine Personenvereinigung, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden, zum Verfahren hinzugezogen worden.

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 dagegen im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

### II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Die Beschwerde erweist sich nach Auslegung (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2) und begründet (hierzu unter II.2.3).

#### II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens

Die Beschwerde ist dahingehend auszulegen, dass die Beschwerdeführerin beantragt, die ihr für den noch ausstehenden Zeitraum der Baumaßnahme zugewiesenen Zugtrassen wie zugewiesen durchzuführen.

Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es maßgeblich auf das Vorbringen der Beschwerdeführerin im Beschlusskammerverfahren an. Wie 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 sich aus der Erklärung und sonstigen Umständen für den Empfangenden erkennbar wird. Maßgeblich für den Inhalt eines Antrags ist daher, wie die Behörde ihn unter Berücksichtigung aller erkennbaren Umstände nach Treu und Glauben zu verstehen hat. Dabei muss sich die Auslegung auf das schriftliche Vorbringen in seiner Gesamtheit und das mit ihm erkennbar verfolgte Rechtsschutzziel beziehen. Bei der Ermittlung des wirklichen Willens ist nach anerkannter Auslegungsregel zugunsten des Beschwerdeführers davon auszugehen, dass er denjenigen Antrag stellen will, der nach Lage der Sache seinen 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 Beschwerdeführerin äußert in ihrer E-Mail vom 25.04.2026 ausdrücklich, dass sie die Baumaßnahmen und die damit verbundene Sperrung für rechtswidrig hält. Sie bittet deshalb, der Beschwerdeführerin die (weitere) Durchführung der Maßnahmen zu untersagen. Tatsächlich geht es der Beschwerdeführerin allerdings darum, die ihr ursprünglich zugewiesenen Zugtrassen ohne die im ZvF-Endstück mit der Nummer 66265 mitgeteilten Konsequenzen nutzen zu können. Dabei ist es für die Beschwerdeführerin letztlich unerheblich, ob die Beschwerdegegnerin eine Baumaßnahme durchführt oder nicht – so lange sie durch die diese Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird. Diese Konkretisierung des Beschwerdebegehrens wird zudem gestützt durch entsprechende Ausführungen der Beschwerdeführerin in ihren E-Mails vom 30.04.2026 sowie vom 05.05.2026.

Da die Beschwerde erst nach Beginn der Baumaßnahmen erhoben und mit den bereits genannten Nachrichten vom 30.04.2026 und 05.05.2026 bekräftigt wurde, sind einzelne Zugfahrten bereits ausgefallen. Die Beschwerde richtet sich daher auf die noch bevorstehenden Zugausfälle.

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

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig. Insbesondere ist diese statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 und 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.

Gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 4 ERegG können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis überprüft werden.

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihrem Antrag auf die Überprüfung einer Maßnahme der Beschwerdegegnerin betreffend das Zuweisungsverfahren i. S. d. § 66 Abs. 4 Nr. 4 ERegG sowie auf Überprüfung von Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht (vgl. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG). Die Kündigung einer bereits

zugewiesenen Zugtrasse mittels einer ZvF stellt ein Handeln der Beschwerdegegnerin im Rahmen des Zuweisungsverfahrens dar,

vgl. Verwaltungsgericht (VG) Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23, Rn. 120 ff. (juris), bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, Az. 6 B 2.24.

Die hier beschwerdegegenständliche Baumaßnahme unterfällt zudem dem Anwendungsbereich des § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG, wobei offen bleiben kann, ob es sich um eine Instandhaltungsmaßnahme oder eine Erneuerungsmaßnahme handelt. Unter Instandhaltung ist gemäß § 1 Abs. 4 ERegG i. V.m. § 2 Abs. 7c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen zu verstehen. Als Erneuerung der Eisenbahnanlagen definiert § 1 Abs. 4 ERegG i. V.m. § 2 Abs. 7d AEG umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahnanlagen nicht verändert wird. Jedenfalls handelt es sich bei der Baumaßnahme nicht um eine Umrüstung von Eisenbahnanlagen. Hierunter versteht § 1 Abs. 4 ERegG i. V.m. § 2 Abs. 7e AEG umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird. Die Umrüstung stellt einen Unterfall des Oberbegriffs „Ausbau“ (vgl. § 2 Abs. 7b AEG) dar,

vgl. BT-Drs. 19/9738, S. 133 f.

Die beschwerdegegenständliche Baumaßnahme dient erkennbar der Erhaltung und nicht dem Ausbau von Infrastruktur.

Der Antrag ist auch auf eine statthafte Rechtsfolge gerichtet. Die Beschwerdegegnerin hat mit der Übermittlung des ZvF-Endstücks an die Beschwerdeführerin zu erkennen gegeben, dass die zugewiesenen Zugtrassen nicht wie geplant durchgeführt werden sollen. Es ist daher davon auszugehen, dass sie ohne eine behördliche Entscheidung die Durchführung der Verkehre verweigern würde. Sie zu verpflichten, dies zu unterlassen, stellt daher eine Verpflichtung zur Änderung der oben beschriebenen Maßnahmen im Sinne des § 68 Abs. 3 Alt. 2 ERegG dar.

Des Weiteren war die Beschwerde auch nicht deshalb als (teilweise) unzulässig zu verwerfen, weil die Beschwerdegegnerin sich auch gegen die Durchführung von Baumaßnahmen auf Strecken gewandt hätte, für die ihr im Bauzeitraum keine Zugtrassen zugewiesen waren. Zwar hat die Beschwerdeführerin die Beschwerde mit ihrer E-Mail vom 25.04.2026 pauschal auf „die Baumaßnahme“ bezogen, die sie aus der Kundeninformation der Beschwerdegegnerin vom 23.04.2026 ergab. Die Kundeninformation bezog sich auf Sperrungen der Panoramabahn, des Pragtunnels sowie des Digitalen Knotens Stuttgart. Da die Beschwerde aber auf die Durchführung der der Beschwerdeführerin zugewiesenen Zugtrassen gerichtet ist (vgl. auch die Erwähnung der entsprechenden Zugnummern in der Beschwerde-E-Mail), ist die pauschale Bezugnahme auf die verschiedenen Baumaßnahmen im Hinblick auf die Zulässigkeit der Beschwerde unschädlich .

Die Beschwerdeführerin hat schließlich – anders als die Beschwerdegegnerin meint – weder ihr Trassendurchführungs- noch das an dieses anknüpfende Beschwerderecht insgesamt dadurch verwirkt, dass sie die Beschwerde erst nach Beginn der Baumaßnahme bei der Bundesnetzagentur eingelegt bzw. dass sie innerhalb eines ca. vierwöchigen Zeitraumes seit dem 20.03.2026 oder dem 26.03.2026 der Baumaßnahme gegenüber der Beschwerdegegnerin nicht widersprochen hat.

Die Verwirkung eines Rechts als Ausprägung des Grundsatzes von Treu und Glauben (§ 242 BGB) setzt tatbestandlich ein Zeitmoment einerseits und ein Umstandsmoment andererseits voraus.

Der Verwirkungstatbestand ist dann erfüllt, wenn seit der Möglichkeit der Geltendmachung des Rechts längere Zeit verstrichen (Zeitmoment) und der Berechtigte untätig geblieben ist, obschon man vernünftigerweise damit hätte rechnen können, dass er etwas zur Wahrung seiner Rechte unternimmt (Umstandsmoment). Erst dadurch wird eine Situation geschaffen, auf die ein Beteiligter vertrauen, sich einstellen und einrichten darf (Vertrauensmoment). Die verspätete Geltendmachung des Rechts ist dann als Verstoß gegen Treu und Glauben anzusehen, wenn der Verpflichtete in Folge eines bestimmten Verhaltens des Berechtigten darauf vertrauen durfte, dieser werde das Recht nach so langer Zeit nicht mehr geltend machen (Vertrauensgrundlage), der Verpflichtete ferner tatsächlich darauf vertraut hat, das Recht werde nicht mehr ausgeübt (Vertrauensstatbestand), und sich in Folge dessen in seinen Vorkehrungen und Maßnahmen so eingerichtet hat, dass ihm durch die verspätete Durchsetzung des Rechts ein unzumutbarer Nachteil entstehen würde,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.06.2024, Az. 6 C 11.22, Rn. 16 (Beck-online).

Zwar beruft sich die Beschwerdegegnerin darauf, das ZvF-Endstück zunächst am 20.03.2026 sowie in finaler Fassung am 26.03.2026 per E-Mail übermittelt zu haben. Die Beschwerdeführerin bestreitet jedoch den Zugang dieser E-Mail. Der Zugang der E-Mail ist auch nicht bereits mit der Übersendung eines Ausdrucks der E-Mail durch den Absender bewiesen,

vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 10.08.2023, Az. 26 W 13/23, Rn. 6 m. w. N. (juris).

Bereits deshalb fehlt es an einer tragfähigen Grundlage für die Annahme, die Beschwerdeführerin sei trotz Kenntnis ihrer Betroffenheit über längere Zeit untätig geblieben. Maßgeblich ist insoweit, dass die Beschwerdeführerin die Beschwerde unmittelbar nach Kenntniserlangung von der konkret beginnenden Baumaßnahme erhoben hat.

Unabhängig davon ist auch das erforderliche Zeitmoment nicht hinreichend ausgeprägt. Der zwischen der behaupteten Übersendung des finalen ZvF-Endstücks am 26.03.2026 und der Beschwerdeeinlegung liegende Zeitraum von etwa vier Wochen genügt im vorliegenden Zusammenhang nicht, um von einem längeren Untätigbleiben im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung auszugehen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass baubedingte Einschränkungen der Trassennutzung regelmäßig komplexe betriebliche und rechtliche Abstimmungen nach sich ziehen.

Ebenso fehlt es an einem tragfähigen Umstandsmoment. Ein schutzwürdiges Vertrauen darauf, dass die Beschwerdeführerin ihr Trassendurchführungsrecht endgültig nicht mehr geltend machen werde, konnte sich unter den gegebenen Umständen nicht bilden. Allein der Umstand, dass nach behaupteter Übersendung des ZvF-Endstücks zunächst keine Beanstandung erfolgte, genügt hierfür nicht. Erforderlich wäre vielmehr ein Verhalten der Beschwerdeführerin gewesen, aus dem die Beschwerdegegnerin bei objektiver Betrachtung ableiten durfte, dass eine Rechtsausübung endgültig unterbleiben werde. Hierfür sind keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insofern ist zwar zu berücksichtigen, dass die Beschwerdegegnerin im ZvF-Dokument den Hinweis gegeben hat, dass sie für die weiteren Planungen „eine Antwort“ bis zum So. 06.04.2025 benötige (gemeint waren offensichtlich Sonntag, der 05.04.2026, oder Montag, der 06.04.2026). Sie hat hier aber auch nicht auf mögliche Konsequenzen hingewiesen, die bei Ausbleiben einer „Antwort“ (worauf auch immer) eintreten würden.

Hinzu kommt, dass die Beschwerdegegnerin nicht substantiiert dargelegt hat, gerade im Vertrauen auf das endgültige Unterbleiben einer Rechtsverfolgung Dispositionen getroffen zu haben, deren Rückgängigmachung ihr nunmehr unzumutbare Nachteile verursachen würde. Dass mit der Baumaßnahme bereits begonnen wurde, genügt hierfür für sich genommen nicht, da baubedingte Maßnahmen typischerweise auf einer eigenständigen Planungs- und Umsetzungsentscheidung beruhen und nicht allein auf dem Ausbleiben kurzfristiger Einwendungen einzelner Zugangsberechtigter.

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

Die Beschwerde ist begründet. Es liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Einschreiten nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 ERegG vor (hierzu unter II.2.3.1). Die Beschlusskammer übt das ihr zustehende Ermessen dahin aus, dass sie der Beschwerdegegnerin die aus dem Tenor ersichtliche Unterlassungsverpflichtung auferlegt (hierzu unter II.2.3.2).

#### **II.2.3.1 Tatbestandliche Voraussetzungen der Rechtsgrundlage**

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Handeln der Beschlusskammer auf der Grundlage des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 und Nr. 10 ERegG liegen vor.

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.

Nach § 66 Abs. 4 Nr. 4 ERegG können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis sowie nach § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG die Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerung und der geplanten und ungeplanten Instandhaltung hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht überprüft werden. Wie bereits in den Ausführungen zur Statthaftigkeit der Beschwerde dargelegt, geht es vorliegend um Maßnahmen der Beschwerdegegnerin in diesen Bereichen.

Der für ein Einschreiten nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 4 und Nr. 10 ERegG erforderliche Gesetzesverstoß liegt darin, dass die Beschwerdegegnerin der Beschwerdeführerin die Durchführung der vereinbarten Zugtrassen entgegen Abschnitt 3.3.4.7.7 b) der INB (2026) nicht gewährleistet. Sie stellt die hierfür erforderliche Kapazität nicht zur Verfügung.

Es ist mittlerweile höchstrichterlich geklärt, dass Verstöße gegen zugangsrelevante Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin bei der Durchführung des Vertrags nicht lediglich eine Verletzung ihrer vertraglichen Pflichten darstellen, sondern Verstöße gegen das eisenbahnregulierungsrechtliche Regime, namentlich § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG. Als solche können sie von der Bundesnetzagentur von Amts wegen oder auf eine Beschwerde hin aufgegriffen werden und zum Gegenstand eines regulatorischen Einschreitens gemacht werden,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, 6 B 2.24, Rn.14 f. (juris); siehe zuvor VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23, Rn. 134 (juris),

Ein solcher Verstoß liegt hier vor. Die Beschlusskammer lässt dahinstehen, ob der Beschwerdeführerin das ZvF-Dokument am 26.03.2026 zugegangen ist. Denn vorliegend liegt auch

dann ein Verstoß gegen die Nutzungsbedingungen vor, wenn der von der Beschwerdegegnerin behauptete Zugang des ZvF-Dokumentes tatsächlich erfolgt wäre.

Kommt es im Rahmen der Abstimmung der Baukommunikation zu verfristeten Übersendungen von ZvF-Dokumenten, regelt Abschnitt 3.3.4.7.7 der INB:

*Diese Regelung findet Anwendung für Baumaßnahmen mit Baubeginn ab dem 01.04.2026 bei nicht fristgerechter Übersendung.*

- a) *eines ZvF-Entwurfs und/oder eines ZvF-Endstücks bei einer A-Maßnahme gemäß Abschnitt 9 Abs. 7 bzw. Abs. 9 Richtlinie 402.0305 oder*
- b) *eines ZvF-Dokuments bei einer B-Maßnahme gemäß Abschnitt 9 Abs. 10 Richtlinie 402.0305*

*und wenn für die nicht fristgerechte Versendung kein Ausnahmegrund nach Abschnitt 10 Richtlinie 402.0305 vorliegt.*

*In diesem Fall ist nach Maßgabe dieser Ziffer entweder die Leistung einer Strafzahlung an den betroffenen ZB (siehe „Anspruch auf Strafzahlungen“) oder das Recht des betroffenen ZB, seine Zugtrasse ohne die konkrete Baubetroffenheit durchzuführen (siehe „Trassendurchführungsrecht“), die Folge.*

Abschnitt 3.3.4.7.7 b) lautet:

*Die Kommunikation von A-Maßnahmen später als z-8 Wochen vor Baubeginn ist – soweit kein Ausnahmegrund nach Abschnitt 10 Richtlinie 402.0305 vorliegt – unzulässig.*

*Die Kommunikation von B-Maßnahmen später als z-6 Wochen vor Baubeginn ist – soweit kein Ausnahmegrund nach Abschnitt 10 Richtlinie 402.0305 vorliegt – unzulässig.*

*Wird ein ZvF-Endstück bei A-Maßnahmen später als z-8 Wochen bzw. ein ZvF-Dokument bei B-Maßnahmen später als z-6 Wochen übersandt und liegt kein Ausnahmegrund nach Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 vor, behalten die hiervon betroffenen ZB das Recht, ihre Trasse ohne die konkrete Baubetroffenheit durchzuführen. Die DB InfraGO AG hat in diesem Fall die hierfür erforderliche, ursprünglich geplante Kapazität bereitzustellen. Insofern bleibt der Trassennutzungsvertrag unverändert bestehen.*

Vorliegend handelt es sich um einen Fall, bei dem sich die Beschwerdegegnerin grundsätzlich nach den Vorgaben von Abschnitt 2.5.3.2. der INB 2026 in Verbindung mit den Vorgaben der Richtlinie 402.0305 von der Pflicht zur Durchführung der vertraglich vereinbarter Trassen lösen kann (hierzu unter II.2.3.1.1). Sie hat jedoch die Baumaßnahme verfristet kommuniziert, ohne dass ein Ausnahmegrund gemäß Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 vorliegen würde (hierzu unter II.2.3.1.2). Da die Kommunikation des ZvF-Endstücks später als z-8 erfolgte, behält die Beschwerdeführerin das Recht, ihre Trasse ohne die konkrete Baubetroffenheit durchzuführen. Hiergegen verstößt die Beschwerdeführerin, indem sie die für die Durchführung der Trassen erforderliche, ursprünglich geplante Kapazität nicht bereitstellt (hierzu unter II.2.3.1.3).

### **II.2.3.1.1 Anwendungsbereich von Abschnitt 2.5.3.2 der INB eröffnet**

Die Beschwerdegegnerin ist nach den Vorgaben des Abschnitt 2.5.3.2 der INB in Verbindung mit der Richtlinie 402.0305 grundsätzlich berechtigt, sich mittels ZvF von den vertraglich mit der Beschwerdeführerin vereinbarten Trassen zu lösen.

Denn gemäß Abschnitt 2.5.3.2 der INB 2026 stimmt die Beschwerdegegnerin die Durchführung von Baumaßnahmen im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen gemäß Abschnitt 3.2.1.2.2 geltenden Regelwerks (Richtlinie 402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem Zugangsberechtigten oder dem einbezogenen EVU, anderen Betreibern der Schienenwege und den Betreibern der wichtigsten Serviceeinrichtungen ab. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die Beschwerdegegnerin unter Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen Zugangsberechtigten oder die einbezogenen EVU, die anderen Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der wichtigsten Serviceeinrichtungen gemäß den in o. g. geltendem Regelwerk enthaltenen Terminketten über die getroffene Entscheidung.

Die Beschlusskammer hat bereits entschieden, dass die Beschwerdegegnerin auf Basis von Abschnitt 2.5.3.2 der INB in bestimmten Fällen zur Kündigung von bereits zugewiesenen Zugtrassen berechtigt ist,

vgl. Beschluss vom 01.04.2022, Gz. BK10-22-0003\_Z, S. 14 ff.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Maßnahme des nach Abschnitt 9 der Richtlinie 402.0305 vorgesehenen Kapazitätskonfliktmanagements. Nach den entsprechenden Vorgaben werden Baumaßnahmen abgestimmt, für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder die nicht im Rahmen der zweiten und dritten Konsultationsphase mit den ZB und EIU abgestimmt worden sind. Die vorliegend betroffenen Baumaßnahmen wurden unstreitig nicht im Netzfahrplan ausgeregelt und auch nicht in vorgelagerten Konsultationsphasen abgestimmt.

Die Abstimmung der BKE erfolgt in diesem Stadium mit Zugangsberechtigten, deren Trassen durch die Auswirkungen einer BKE direkt tangiert werden. Die Planung und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Regelungen im Kapazitätskonfliktmanagement erfolgt mittels der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (ZvF)“.

Die Beschwerdeführerin wendet hiergegen erfolglos ein, dass bestehende Verträge einzuhalten seien. Sie übersieht, dass sich eben auch die Möglichkeit zur Lösung vom Vertrag aus dem Vertrag heraus ergibt. Denn die INB sind Vertragsbestandteil des Trassennutzungsvertrages und für alle Betroffenen verbindlich. Dementsprechend verhält sich die Beschwerdegegnerin grundsätzlich vertragskonform, wenn sie bestimmte Baumaßnahmen erst unterjährig kommuniziert und für deren Realisierung vereinbarte Zugtrassen mittels ZvF kündigt oder modifiziert. Gesetzlich ist das Vorgehen insbesondere in Nrn. 12 und 14 des Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU verankert.

### **II.2.3.1.2 Verletzung der Baukommunikationsregeln ohne Vorliegen von Abschnitt 10**

Die Beschwerdegegnerin hat die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme und die hierdurch bedingte Sperrung gegenüber der Beschwerdeführerin nicht fristkonform gemäß den Maßgaben der Richtlinie 402.0305 kommuniziert, ohne dass ein Ausnahmegrund gemäß Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 vorliegen würde.

Maßgeblich dafür, welche Fristen die Beschwerdegegnerin als Infrastrukturbetreiberin jeweils zu beachten hat, ist die Einstufung der Baumaßnahme als sogenannte A- oder B-Maßnahme (vgl. Abschnitt 9 Abs. 6ff. der Richtlinie 402.0305). Die Einstufung orientiert sich jeweils am Umfang der Baumaßnahme bzw. an ihren Auswirkungen auf die Zugangsberechtigten. Ausweislich des von der Beschwerdegegnerin erstellten ZvF-Dokuments geht diese selbst vom Vorliegen einer A-Maßnahme aus, sodass der ZvF-Entwurf 24 Wochen und das Endstück 15 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme bei der Beschwerdeführerin hätten eingehen müssen. Die Einstufung ist zutreffend, weil – wie sich an der Beschwerde zeigt – veröffentlichte Züge oder Verkehrshalte im Schienenpersonenverkehr ersatzlos ausfallen sollen (Abschnitt 9 Abs. 6, erster Anstrich Ril. 402.0305). Vorliegend ist zunächst festzuhalten, dass die Beschwerdeführerin einräumt, dass kein ZvF-Entwurf erstellt wurde. Damit liegt bereits ein Verstoß gegen die Kommunikationsregeln vor. Hinzu kommt, dass die Frist für die Erstellung des ZvF-Endstücks von 15 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme unterschritten wurde. Selbst wenn man zu Gunsten der Beschwerdegegnerin und entgegen deren eigener Einstufung der Baukapazitätseinschränkung das Vorliegen einer B-Maßnahme annehmen wollte, wäre deren Kommunikationsfrist von sieben Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ebenfalls unterschritten worden.

Abschnitt 10 der Richtlinie 402.0305 regelt, in welchen Fällen die Beschwerdegegnerin ausnahmsweise von den vorgenannten Fristen für die Kommunikation von Baumaßnahmen abweichen kann. In den dort genannten Fällen stellt sich mithin die Unterschreitung der in Abschnitt 9 der Richtlinie genannten Mindestfristen ausnahmsweise nicht als Verstoß gegen die Kommunikationsfristen dar. Vorliegend ist jedoch (noch) kein Ausnahmetatbestand gegeben.

Im vorliegenden Fall liegt bereits deswegen kein Ausnahmefall von der Anwendung der Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von Kapazitätseinschränkungen vor, weil das diesbezüglich vorgeschriebene Verfahren (ebenfalls) nicht eingehalten wurde. Zudem sind die behaupteten Folgen für die Infrastruktur nicht hinreichend plausibilisiert.

Gemäß Abschnitt 10 Abs. 1 dritter Spiegelstrich der Richtlinie 402.0305 weicht die Beschwerdegegnerin von den beschriebenen Kommunikationsfristen und Abstimmungsfristen bei neuen Kapazitätseinschränkungen ab, 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. Sofern keine Gefahr im Verzug ist, konsultiert die Beschwerdegegnerin die Zugangsberechtigten zu den in genannten Kapazitätseinschränkungen (vgl. Abschnitt 10 Abs. 2). Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden, erfolgt die Konsultation umgehend. Zugangsberechtigte haben einen Arbeitstag Zeit, um eine Stellungnahme abzugeben.

Dabei ist zunächst nicht vorgetragen und auch nicht ersichtlich, dass eine Konsultation der Zugangsberechtigten stattgefunden hätte. Die Beschwerdegegnerin hat erstmals in ihrer Stellungnahme vom 04.05.2026 vorgetragen, dass ein Fall des Abschnitts 10 vorliege. Zuvor spielte diese Argumentation weder in der ZvF noch in der Kommunikation mit den Kunden eine Rolle. Eine Entscheidung über die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Ausnahmetatbestände nach Abschnitt 10 kann aber – von besonders eiligen Fällen abgesehen – erst nach Durchführung der Konsultation getroffen werden. Zuvor ist der Entscheidungsprozess beim Infrastrukturbetreiber nicht abgeschlossen. Denn das Konsultationsverfahren dient dazu, die für eine sachgerechte Entscheidung erforderliche Sichtweise der betroffenen Zugangsberechtigten zu erfassen, um diese in eine Abwägungsentscheidung einfließen zu lassen,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 22.11.2005, Az. 11 L 1860/05, Rn. 7 (openjur).

Dass die Konsultation im hier beschriebenen Sinn explizit in Bezug auf den Ausnahmetatbestand und dessen Voraussetzungen erforderlich ist, wird auch durch eine Stellungnahme der hiesigen Beschwerdegegnerin im Verfahren BK10-26-0034\_Z gestützt. Dort hat die Beschwerdegegnerin es abgelehnt, die INB-Regelung im Abschnitt 3.3.4.7.7 b) um einen klarstellenden Verweis auf Abschnitt 10 Abs. 2 der Richtlinie 402.0305 zu ergänzen. Sie hat dies mit dem fehlenden Erfordernis einer solchen Klarstellung begründet bzw. damit, dass in Ziffer 2.5.3 auf Ziffer 3.2.1.2.2 der INB verwiesen werde. Letztgenannte Regelung verweise dann ihrerseits auf die Richtlinie (vgl. Stellungnahme vom 23.03.2026 unter 24.).

Um den Ausnahmetatbestand des Abschnitt 10 zu aktivieren, reicht es daher nicht aus, wenn tatbestandlich eine Voraussetzung erfüllt ist. Es bedarf auch eines ordnungsgemäß durchgeführten Entscheidungsprozesses.

Die Verletzung der Konsultationspflicht ist dabei auch nicht in entsprechender Anwendung von § 45 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz unbeachtlich, weil die Beschwerdegegnerin die Konsultation nachgeholt hätte. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Verletzung der Konsultationspflicht die Sache nicht beeinflusst hätte, so dass sich die Beschwerdeführerin möglicherweise in entsprechender Anwendung von § 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht auf die Verletzung berufen dürfte.

Auch in der Sache ist der Ausnahmetatbestand nicht hinreichend plausibilisiert. Die Beschwerdegegnerin hat zur Darlegung der Voraussetzungen dieser Ausnahme in ihrer Stellungnahme vom 04.05.2026 mitgeteilt, dass ohne die Durchführung der Baumaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt die Panoramabahn spätestens Ende Juni 2026 gesperrt werden müsse. Es würde zu (Teil-)Ausfällen bzw. Umleitungen kommen. Nötig seien Schienenwechsel und Stopparbeiten im Richtungsgleis 1 (Stuttgart Hbf nach Stuttgart-Vaihingen). Diese müssten vor Ende Juni 2026 durchgeführt werden, da ansonsten infolge des Anlagenzustands eine Totalsperrung drohe. Die Weichensanierung (Schwellenwechsel, Stopfen) müssten ebenfalls vor den Umleiterverkehren im Sommer umgesetzt werden.

Die Ausnahmetatbestände in Abschnitt 10 Abs. 1 dritter Spiegelstrich der Richtlinie 402.0305 führen bei Vorliegen entsprechender tatbestandlicher Voraussetzungen dazu, dass das Trasdurchführungsrecht gemäß der im Abschnitt 3.4.7.7 b) der INB 2026 enthaltenen Maßgabe ungeachtet der Übertretung der dort normierten Fristen, die an sich rechtserhaltend auf das Kapazitätsrecht wirken würde, erlischt. Demzufolge ist zugrunde zu legen, dass die Ausnahmen ein Interesse der Infrastrukturbetreiberin an der Durchführung der Baumaßnahme widerspiegeln, welches über das „normale“ Interesse an der Durchführung der Maßnahme hinausgeht. Letzterem verhilft die Infrastrukturbetreiberin zur Durchsetzung, indem sie die Baumaßnahme fristgerecht mittels ZvF-Dokumenten gegenüber den Zugangsberechtigten ankündigt. Die Notwendigkeit eines gleichsam gesteigerten / besonderen Interesses an der Durchführung der Maßnahme ergibt sich in diesem Zusammenhang aus dem systematischen Verhältnis der genannten Regelung der INB 2026 zu den Regelungen der Richtlinie 402.0305: Die Berechtigung der Beschwerdegegnerin, die Baumaßnahme sogar unter Übertretung der in der Richtlinie und im Abschnitt 3.4.7.7 b) ihrer INB geregelten Fristen durchführen zu dürfen, lässt sich nur annehmen, wenn eine entsprechende Dringlichkeit für die Durchführung der Maßnahme streitet.

Unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Maßgaben ist bereits der Sachvortrag der Beschwerdegegnerin in Bezug auf die Ausnahmeregelung nicht substantiiert. Weder hat die Beschwerdegegnerin zum konkreten Anlagenzustand noch zu den konkreten Konsequenzen eines weiteren Befahrens der Strecke mit Zügen über Ende Juni 2026 hinaus ausgeführt. Sie hat lediglich Bezug genommen auf die Notwendigkeit, den Weiterbetrieb der

Panoramabahn über das Jahr 2031 hinaus sicherstellen zu müssen. Sie hat indes nicht dargelegt, welche konkreten Auswirkungen im Jahr 2026 vorzunehmende Bauarbeiten auf die von ihr in Bezug genommene Gewährleistung des Weiterbetriebs im Jahr 2031 haben. Der Hinweis auf eine drohende Totalsperrung bei Nichtvornahme der jetzt bereits begonnenen Arbeiten ist in dieser Form nicht schlüssig. Es fehlt auch insoweit ein Hinweis auf die Konsequenzen für die Infrastruktur. Die von der Beschwerdegegnerin angesprochene Totalsperrung liegt gegenwärtig vor. Soweit die Ausnahmeregelung vorsieht, dass die Infrastrukturbetreiberin trotz verfristeter Baukommunikation zur Durchführung einer Baumaßnahme berechtigt ist, weil eine fristgerechte Kommunikation (und der ggf. resultierende spätere Realisierungszeitraum) zu Nachteilen für die Lebensdauer der Infrastruktur führen würde, findet sich ebenfalls kein hinreichend konkreter Sachvortrag der Beschwerdegegnerin, der sich auf dieses Tatbestandsmerkmal der Ausnahmeregelung beziehen würde: Der Hinweis auf die Notwendigkeit des Weiterbetriebs über 2031 hinaus ist insoweit kein geeigneter Sachvortrag. Vielmehr müsste die Beschwerdegegnerin im Sinne der Ausnahme zur *verbleibenden Lebensdauer der Infrastruktur in ihrem gegenwärtigen Zustand* ausführen.

### **II.2.3.1.3 Trassendurchführungsrecht und dessen Verletzung**

Da die Kommunikation des ZvF-Endstücks später als z-8 erfolgte, behält die Beschwerdeführerin das Recht, ihre Trasse ohne die konkrete Baubetroffenheit durchzuführen. Hiergegen verstößt die Beschwerdegegnerin, indem sie die für die Durchführung der Trassen erforderliche, ursprünglich geplante Kapazität nicht bereitstellt.

Selbst in dem Fall, dass die ZvF-Dokumente der Beschwerdeführerin tatsächlich zugegangen sind – was hier offen bleiben kann –, erfolgte die Kommunikation mit einem Vorlauf von nur etwa vier Wochen und damit später als zu z-8. Dies hat nach der Regelung in Abschnitt 3.3.4.7.7 b) der INB zur Folge, dass das Trassendurchführungsrecht der Beschwerdeführerin bestehen bleibt.

Die Kapazität, die für die Durchführung der Trassen erforderlich wäre, wird derzeit aber nicht bereitgestellt. Das liegt daran, dass die Beschwerdegegnerin die Baumaßnahme unverändert entsprechend ihrer kurzfristigen Planung durchführt.

### **II.2.3.2 Ermessen**

Das ihr nach § 68 Abs. 3 ERegG auf Rechtsfolgenseite zustehende Ermessen übt die Beschlusskammer dahingehend aus, dass der Beschwerdegegnerin vorgegeben wird, es zu unterlassen, die Durchführung der der Beschwerdeführerin für den Zeitraum bis zum 22.05.2025 zugewiesenen Zugtrassen auf der Strecke 4860 unter Berufung auf verfahrensgegenständliche ZvF-Dokumente, insbesondere das Endstück 66265 in der Fassung vom 26.03.2026, zu verweigern.

Soweit das Aufgreifermessen der Bundesnetzagentur nicht ohnehin durch die Beschwerde der Beschwerdeführerin gebunden sein sollte,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 15 (juris): „Das Antragsrecht des Zugangsberechtigten ergänzt damit auf der ersten Stufe das sog. ‚Aufgreifermessen‘ der Regulierungsbehörde und verpflichtet diese im Fall eines Antrags eines Zugangsberechtigten zur Überprüfung der beanstandeten Regelung.“,

hat die Beschlusskammer das Aufgreifermessen dahingehend ausgeübt, dass sie auf die Beschwerde hin ermittelt hat.

Das ihr durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumte Entschließungsermessen übt die Beschlusskammer dahingehend aus, vorliegend gegenüber der Beschwerdegegnerin tätig zu werden und die Beschwerdegegnerin unter Ausübung des ihr zustehenden Auswahlermessens wie aus dem Tenor ersichtlich zu verpflichten. Damit handelt sie insgesamt ermessensgerecht.

Zu Gunsten eines Einschreitens fällt zunächst ins Gewicht, dass die Beschwerdegegnerin die Vorgaben zur Baukommunikation mindestens gegenüber der Beschwerdeführerin in nicht unerheblicher Form missachtet, d.h. die Vorgaben der INB 2026 und ihrer Richtlinie 402.0305 in eben dieser Form verletzt hat. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen beklagen bereits seit langem eine häufig nicht rechtskonforme Baukommunikation der hiesigen Beschwerdegegnerin, sodass auch unter generalpräventiven Aspekten seitens der Regulierungsbehörde ein Fokus auf den hier betroffenen Rechtsbereich zu richten ist.

§ 68 Abs. 3 ERegG sieht sodann mit der Ungültigerklärung einer Maßnahme einerseits und der Verpflichtung zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG andererseits zwei Handlungsalternativen der Beschlusskammer vor. § 68 Abs. 3 lässt keine Präferenzen des Gesetzgebers für eine der beiden Handlungsmöglichkeiten erkennen. Insbesondere verdrängen sich die Alternativen nicht dergestalt, dass eine grundsätzlich denkbare Ungültigerklärung die ebenso grundsätzlich denkbare Auferlegung einer Änderungsverpflichtung ausschliesse. Vielmehr soll durch § 68 Abs. 3 ERegG der Behörde ein flexibles Handeln ermöglicht werden,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 221.

Die Bundesnetzagentur kann daher darüber entscheiden, welche Möglichkeit sie wählt,

vgl. *Kühling/Rummel*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 68 ERegG Rn. 43.

Die Beschlusskammer entscheidet sich vorliegend für die zweite Handlungsmöglichkeit dergestalt, dass sie der Beschwerdegegnerin aufgibt, ihre bislang angekündigte Maßnahme – Verweigerung der Trassendurchführung für den Zeitraum bis zum 22.05.2026 – dahingehend zu ändern, dass sie diese Maßnahme unterlässt. Dies schließt es nicht aus, dass die Beschwerdegegnerin entweder ihren Sachvortrag in Bezug auf die hiesigen Beschwerdegründe gegenüber der Beschwerdeführerin ergänzt oder in sonstiger Weise die Durchführung der der Beschwerdeführerin zugewiesenen Zugtrassen später zu Recht verweigert.

Die gewählte Maßnahme ist insoweit auch verhältnismäßig.

Legitimer Zweck der Entscheidung ist einerseits die regulierungsrechtsbezogene Durchsetzung von Interessen der Beschwerdeführerin. Vor allem aber dient die Maßnahme der objektiven Durchsetzung der Vorgaben zur Baukommunikation. Gefördert wird durch die Entscheidung mithin der legitime Zweck des § 3 Nr. 2 ERegG.

Die Unterlassungsverpflichtung ist auch geeignet, den Rechtsverstoß zu beseitigen, der in der angekündigten – unberechtigten – Verweigerung der Trassendurchführung liegt. Die Entscheidung ist ferner erforderlich, da mildere Mittel zur Erreichung des legitimen Zweckes nicht ersichtlich sind.

Die Maßnahme ist schließlich auch verhältnismäßig im engeren Sinne. In der Abwägung hat die Beschwerdegegnerin die sich für ihre Handlungsoptionen durch den vorliegenden Beschluss ergebende Beschränkung hinzunehmen. Die Beschwerdegegnerin wird lediglich an dem festgehalten, was als Rechtsfolge einer solchen verfristeten Kommunikation in ihren Nutzungsbedingungen geregelt ist: Das Trassendurchführungsrecht bleibt erhalten. Die damit bei fehlender Kommunikation für die Zugangsberechtigten hergestellte Planungssicherheit, nicht

innerhalb der jeweils nächsten 8 Wochen mit dem Beginn einer A-Maßnahme rechnen zu müssen, ist höher zu bewerten als das insbesondere wirtschaftlich begründete Interesse der Beschwerdegegnerin, trotz der eigenen Verfehlungen die Trassendurchführung verweigern zu können. Im Übrigen bleibt es der Beschwerdegegnerin nach wie vor unbenommen, durch eine formell und materiell korrekte Anwendung der Ausnahmenvorschriften für dringliche Baudurchführungen die Voraussetzungen für eine rechtmäßige Verweigerung von Trassendurchführungsrechten zu schaffen.

### **Gebührenhinweis**

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

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Kirchhartz

Dr. Leupold