



BK10-24-0329_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Galgenbergstraße 2a, 93053 Regensburg,
vertreten durch die agilis Verwaltungsgesellschaft mbH, diese vertreten durch die Geschäfts-
führung,

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 27.08.2024 über die Totalsperrung der Strecke 5850 zwischen Nürnberg und Regensburg
im Zeitraum vom 06.02. bis 10.07.2026 anlässlich der in diesem Zeitraum geplanten Gene-
ralsanierung,

Hinzugezogene:

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

2. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Boschetsrieder Straße 69, 81379 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
4. Bayernhafen GmbH & Co. KG, Linzer Straße 6, 93055 Regensburg, vertreten durch die Bayernhafen Verwaltungs GmbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,
5. BeNEX GmbH, Burchardstraße 21, 20095 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung
6. Bayerische Oberlandbahn GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 27, 83607 Holzkirchen, vertreten durch die Geschäftsführung
7. cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Königstor 1A, 34117 Kassel, vertreten durch die Geschäftsführung
8. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
9. DB Fernverkehr AG, Europa-Allee 78-84, 60486 Frankfurt am Main, vertreten durch den Vorstand,
10. Erfurter Bahn GmbH, Am Rasenrain 16, 99086 Erfurt, vertreten durch die Geschäftsführung,
11. eurobahn GmbH & Co. KG, Immermannstraße 65b, 40210 Düsseldorf, vertreten durch die eurobahn Verwaltungsgesellschaft mbH, diese vertreten durch die Geschäftsführung,
12. FlixTrain GmbH, Warschauer Platz 11-13, 10245 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
13. Heavy Haul Power International GmbH, Steigerstraße 9, 99096 Erfurt, vertreten durch die Geschäftsführung
14. HLB Hessenbahn GmbH, Erlenstraße 2, 60325 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,
15. Max Bögl Stiftung & Co. KG, Max-Bögl-Straße 1, 92369 Sengenthal, vertreten durch die Max Bögl Verwaltungs Stiftung, diese vertreten durch den Vorstand,
16. mofair e. V., Marienstraße 3, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
17. National Express Rail GmbH, Vogelsanger Weg 38, 40470 Düsseldorf, vertreten durch die Geschäftsführung,
18. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
19. NETINERA Deutschland GmbH, Brückenstraße 6, 10179 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
20. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,

21. SNCF Voyages Deutschland GmbH, Georgenstraße 22, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
22. Süd-Thüringen-Bahn GmbH, Am Rasenrain 16, 99086 Erfurt, vertreten durch die Geschäftsführung,
23. SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Bahnhofstraße 21, 72379 Hechingen, vertreten durch die Geschäftsführung,
24. Transdev GmbH, Georgenstraße 22, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
25. TX Logistik AG, Junkersring 33, 53844 Troisdorf, vertreten durch den Vorstand,
26. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,
27. VIAS GmbH, Schoofstraße 27, 65933 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beschwerdeführerin:



der Hinzugezogenen zu 5.:



der Hinzugezogenen zu 6. und 24.:



der Hinzugezogenen zu 27.:



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

auf die mündliche Verhandlung vom 27.11.2024

am 07.02.2025

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Rechtsbehelfsbelehrung.....44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Auszug aus der KOMBau (X-28)25

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) tätig ist. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 betreibt sie im Auftrag der Hinzugezogenen zu 3. die Linie RB 51 zwischen Neumarkt (Oberpfalz) und Regensburg. Ebenfalls im Auftrag der Hinzugezogenen zu 3. betreibt sie zudem seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 die Linie RE 50 auf der Relation Nürnberg – Regensburg – Plattling und erbringt in diesem Rahmen auch Teilleistungen für die Linie RE 22 (Flughafenexpress). Die Beschwerdegegnerin ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Das Schienennetz der Beschwerdegegnerin befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Über diesen informiert die Beschwerdegegnerin in einem Netzzustandsbericht mittels Zustandsnoten (1: Neuwertig, 2: Gut, 3 Mittelmäßig, 4 Schlecht, 5: Mangelhaft). Der erste Netzzustandsbericht für das Jahr 2021 weist für das Gesamtnetz eine Zustandsnote von 2,93 aus. Im Jahr 2022 erhielt der Zustand des Gesamtnetzes die Note 3,01. Im bislang jüngsten Bericht für das Jahr 2023 gibt die Beschwerdegegnerin für ihr Gesamtnetz die Note 3,03 an. Die pünktlichkeitsrelevanten Anlagen der im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) unter der Nummer 5850 aufgeführten Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg erhielten im Jahr 2022 die Zustandsnoten 3,7 (Gleise), 2,9 (Weichen) und 3,2 (Stellwerke).

Angesichts des schlechten Zustands der von ihr betriebenen Infrastruktur entschied sich die Beschwerdegegnerin im Juni 2022, ihr Schienennetz einer Generalsanierung zu unterziehen. Hierfür legte sie Hochleistungskorridore fest, so u. a. auch den Abschnitt zwischen Regensburg und Nürnberg. Die Generalsanierung zeichnet sich dadurch aus, dass die Beschwerdegegnerin in ihrer Baumaßnahmenplanung mehrere Einzelmaßnahmen zu einer großen Baumaßnahme bündelt und parallel Arbeiten an sämtlichen Gewerken (Oberbau, Weichen, Brücken, Stützwände, Bahnübergänge, Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitungen, Lärmschutz und Bahnhöfe) vorsieht. Um ein paralleles Arbeiten an allen Gewerken zu ermöglichen, sperrt die Beschwerdegegnerin grundsätzlich die jeweils betroffene Strecke für mehrere Monate vollständig. Im Anschluss an eine durchgeführte Generalsanierung will die Beschwerdegegnerin auf den generalsanierten Strecken für mehrere Jahre von weiteren investiven Baumaßnahmen absehen.

Die Beschwerdegegnerin plant, die VzG-Strecke 5850 zwischen Regensburg und Nürnberg im Zeitraum vom 06.02.2026 bis 10.07.2026 einer Generalsanierung zu unterziehen und sie für diesen Zeitraum mit einer Totalsperrung zu belegen. Die Strecke liegt zu großen Teilen im Einschnitt oder auf Bahndämmen. Der Korridor, auf dem Baumaßnahmen stattfinden sollen, hat keine Zulaufstrecken. Die durchzuführenden Arbeiten umfassen u. a. die Erneuerung der Oberleitungsanlage auf ca. 60 Streckenkilometern inklusive vollständiger Neugründung aller betroffenen Oberleitungsmaste, Gleiserneuerungen inklusive der Erneuerung des Schotterbetts und ggf. Entwässerungseinrichtungen auf der gesamten Strecke (ca. 80 km), den Einbau zusätzlicher Überleitstellen und Weichenverbindungen sowie zusätzlicher Haupt- und Blocksignale, Felssicherungen und Dammsanierungen sowie die Modernisierung aller 20 Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke. Zudem will die Beschwerdegegnerin die Unterzentrale in Neumarkt (Oberpf) und alle sieben abgesetzten elektronischen Stellwerke (ESTW-A) so hochrüsten, dass sie – nach dem später geplanten Einbau von Balisen – bereit sind für den Einsatz des European Train Control System (ETCS). Dies erfordert auch die vollständige Erneuerung des Achszählsystems und den Einbau von etwa 300 Achszählern. Die

Totalsperrung führt dazu, dass die Linien, die die Beschwerdeführerin auf der VzG-Strecke 5850 betreibt, ausfallen und durch Schienenersatzverkehre ersetzt werden müssen, wodurch sich die Fahrzeit mindestens verdoppelt.

Für die Abstimmung von Baumaßnahmen enthält die Richtlinie 402.0305 der Beschwerdegegnerin, die als Teil des netzzugangsrelevanten Regelwerks gemäß Abschnitt 3.2.1.2.2 Bestandteil der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) der Beschwerdegegnerin ist, verschiedene Vorgaben. In Ansehung dieser Vorgaben informierte die Beschwerdegegnerin die Zugangsberechtigten, andere Betreiber der Schienenwege und Gleisanschließer zu verschiedenen Zeitpunkten und konsultierte sie. Während dieses Abstimmungsprozesses äußerte sich die Beschwerdeführerin lediglich einmal zu der geplanten Baumaßnahme. In ihrer im Zeitraum vom 10.06.2024 bis 01.07.2024 abgegebenen Stellungnahme zum Entwurf der Planungsparameter, die für die Zugangsberechtigten und die Beschwerdegegnerin relevante Aspekte für die Fahrlagenplanung und Trassenkonstruktion und damit auch im Netzfahrplan berücksichtigte Baumaßnahmen umfassen, führte sie aus:

„Die Arbeiten im Rahmen der Hochleistungskorridor-Sanierung werden seitens der agilis in der vorgestellten Form grundsätzlich abgelehnt.“

Neben diesem formalisierten Abstimmungsprozess fanden in unterschiedlichen Formaten Gespräche über die Generalsanierung der VzG-Strecke 5850 statt, an denen auch die Beschwerdeführerin teilnahm.

Während der geplanten Totalsperrung müssen die auf der VzG-Strecke 5850 verkehrenden Züge auf Umleitungsstrecken ausweichen. Das führt in vielen Fällen zu einer Überlastung der Umleitungsstrecken, weil sich die umzuleitenden Züge die Kapazität der Umleitungsstrecken mit den dort regelmäßig stattfindenden Verkehren teilen müssen. Mit Schreiben vom 04.12.2023 erklärte die Beschwerdegegnerin neun Umleitungsstrecken zur Strecke Regensburg – Nürnberg für den Zeitraum der Streckensperrungen im Zuge der Generalsanierung dieser Strecke gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur als temporär überlastet. Am 23.05.2024 informierte die Beschwerdegegnerin die Zugangsberechtigten per Kund:inneninformation über die Möglichkeit, bis zum 24.06.2024 zu dem von ihr erstellten Entwurf eines Plans zu Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für diese Umleitungsstrecken Stellung zu nehmen.

Die Beschwerdeführerin nahm am 20.06.2024 zu dem Entwurf wie folgt Stellung:

„Als direkt betroffenes Eisenbahnverkehrsunternehmen lehnen wir den PEK-Entwurf grundlegend ab. Begründung: Die temporäre Überlastung der Strecken resultiert ausschließlich aus einem neuen Sanierungsansatz der DB InfraGO, bei welchem die instand zuhaltenden Strecken unabhängig vom konkreten Sanierungsumfang für fünf Monate gesperrt werden. DB InfraGO hat zu diesem bisher nicht üblichen Ansatz keine Alternativen aufgezeigt und die Verhältnismäßigkeit des gewählten Ansatzes nicht geprüft bzw. diese Prüfung nicht transparent gemacht.“

Aus Sicht von agilis fehlen daher die Voraussetzungen für die Anzeige einer Überlastung, da mögliche, in Summe weniger schwerwiegende Abhilfemaßnahmen – beispielsweise eine andere Organisation der Instandhaltung – nicht aufgezeigt wurden. Somit ist fraglich, ob die Überlastung nicht vermeidbar wäre oder zumindest abgemildert werden könnte.“

Die Reaktion der Beschwerdegegnerin auf diese Stellungnahme fiel wie folgt aus:

„Eine Alternative wären eingleisige Sperrungen, die deutlich länger als doppelt so lange dauern würden, wie die Totalsperrung.“

Am 24.06.2024 gab auch die Hinzugezogene zu 3. eine Stellungnahme zu dem Entwurf ab und äußerte sich dabei grundsätzlich zu dem Konzept der Generalsanierung:

„Diese Stellungnahme beinhaltet ausdrücklich keine Zustimmung zum Konzept der Generalsanierungen, weder allgemein noch auf das Fahrplanjahr 2026 oder Bayern bezogen. Sie ist jedoch als konstruktiver Beitrag zur Verbesserung der Situation zu verstehen, die entsteht, wenn die Generalsanierungen der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau im Fahrplanjahr 2026 gemäß heutigem Planungsstand durchgeführt werden.“

Mit Schreiben vom 26.08.2024, eingegangen am 27.08.2024, wandte sich die Beschwerdeführerin mit einer Beschwerde über die im Zuge der geplanten Generalsanierung auf der VzG-Strecke 5850 zwischen Regensburg und Nürnberg vorgesehene fünfmonatige Totalsperrung an die Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat daraufhin das vorliegende Beschwerdeverfahren eröffnet, hierüber am 30.08.2024 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur informiert und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Die Beschlusskammer hat allen eingegangenen Hinzuziehungsanträgen stattgegeben.

Mit ihrer Beschwerde rügt die Beschwerdeführerin eine Verletzung ihres Rechts auf Zugang zum Schienennetz der Beschwerdegegnerin. Sie hält die geplante Totalsperrung für rechtswidrig und deren Untersagung durch die Beschlusskammer für die einzig rechtmäßige Entscheidung. Ihre Betroffenheit fasst die Beschwerdeführerin wie folgt zusammen: Rund 15.000 Fahrgäste seien auf eine Ersatzbeförderung angewiesen und könnten dauerhaft verloren gehen. Rund 36 % der operativen Mitarbeitenden müssten in „Kurzarbeit Null“ und drohten verloren zu gehen. Die ersparten Trassenkosten sowie ein etwaiger Zuschuss zum Schienenersatzverkehr deckten noch nicht einmal die Kosten des Ersatzverkehrs. Der unmittelbar aus der Sperrung resultierende Schaden für die Beschwerdeführerin betrüge rund 44 Millionen Euro. Die Auswirkungen der fünfmonatigen Totalsperrung seien für die Beschwerdeführerin existenzbedrohend.

Die Beschwerdeführerin ist der Meinung, die geplanten Baumaßnahmen rechtfertigten die Sperrdauer nicht. Es gebe keinen technisch-betrieblichen Zwang für eine monatelange Vollsperrung. Es sei vielmehr grundsätzlich möglich, dass die Beschwerdegegnerin zur Durchführung der Baumaßnahmen die Strecke nur abschnittsweise oder eingleisig sperre. Die Vollsperrung genüge nicht der Betriebspflicht aus § 4 Abs. 3 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), verstoße gegen die Verhältnismäßigkeitsprüfung aus §§ 10, 11 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und lasse keine hinreichende Alternativenprüfung nach dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 erkennen.

Die Vollsperrung führe nicht zu der versprochenen jahrelangen Baufreiheit, sondern vereinfache allenfalls die Bauabläufe. Dem stünden extreme organisatorische und wirtschaftliche Belastungen der Beschwerdeführerin gegenüber, die ihre Existenz bedrohten. Die Vollsperrung sei auch deshalb unangemessen, da sie von der Beschwerdegegnerin zu verantwortende Investitionsrückstände beseitigen solle. Das Konzept gehe einseitig zu Lasten der Zugangsberechtigten und verstoße damit gegen das nach dem Willen des Gesetzgeber maßgebliche Verursacherprinzip.

Die Angaben der Beschwerdegegnerin zu Bauzeiten und Sperrungen seien bloße Behauptungen. Eine existenzgefährdende Belastung der Beschwerdeführerin lasse sich schwerlich auf solche intransparente, bloße Behauptungen stützen. Auch die verkehrlichen Folgen, die die Beschwerdegegnerin angebe, seien unglaubhaft. Die Angaben der Beschwerdegegnerin seien daher insgesamt keine glaubhafte Grundlage für eine Entscheidung der Beschlusskammer. Die tatsächlichen Umstände seien deshalb vielmehr im Wege der Amtsermittlung aufzuklären, nötigenfalls mit sachverständiger Hilfe.

Die Beschwerdeführerin erachtet die geplanten Maßnahmen teilweise als planfeststellungsbedürftig. Da die erforderliche Planfeststellung fehle, dürfte schon deshalb der Beschwerdegegnerin die Verweigerung des Zugangs für die avisierten Zeiträume zu untersagen sein. Nach aktuellem Stand wären die Maßnahmen auch nicht genehmigungsfähig, weil die Finanzierung fehle. Damit fehle zugleich die Erforderlichkeit der Sperrungen und die Rechtfertigung für die anstehende Verweigerung des Infrastrukturzugangs der Beschwerdeführerin.

Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, ihre Rechte und Belange rechtzeitig geltend gemacht zu haben. Bereits im Mai 2023 habe sie der Beschwerdegegnerin ihre Beeinträchtigungen mitgeteilt und Lösungen für die damit verbundenen Folgen für ihr Unternehmen gefordert. Für die im Laufe des Beschwerdeverfahrens diskutierte Präklusion der Beschwerdeführerin mit ihren Einwänden bedürfe es aufgrund des Vorbehalt des Gesetzes und des Wesentlichkeitsgrundsatzes einer gesetzlichen Grundlage. Eine solche existiere aber nicht. Auch hätte es Hinweisen zu einem Ausschluss erst später vorgebrachter Einwände bei den Konsultationen bedurft. Ein Ausschluss von Einwänden aufgrund der Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin scheidet ohnehin aus, weil die Beschwerdeführerin ihre Richtlinie 402.0305 nicht eingehalten habe. Soweit Veröffentlichungen durch die Beschwerdegegnerin in einem frühen Planungsstadium erfolgt seien, seien diese inhaltlich völlig unzureichend gewesen, um eine konkrete Planung und deren Konsequenzen erkennen zu können. Sie seien zudem als vorläufig dargestellt worden. Insgesamt fehle es an der für die Annahme einer Präklusion notwendigen Anstoßfunktion. Dass sich die Beschwerdegegnerin auf eine Präklusion berufe, sei überdies treuwidrig. Denn die Folgen einer Vollsperrung für die Beschwerdeführerin seien der Beschwerdegegnerin von Anfang an völlig klar gewesen. Zudem habe sie weit über alle Fristen hinaus mit der Beschwerdeführerin eine Abstimmung der Baumaßnahme und möglicher Alternativen betrieben, ohne dabei eine Präklusion geltend gemacht zu haben. Auch sehe die Richtlinie 402.0305 vor, dass Zugangsberechtigte zu jeder Zeit und ausdrücklich zusätzlich zu den formellen Konsultationsprozessen Informationen erfragen und Stellungnahmen einbringen könnten.

Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die auf der VzG-Strecke 5850 zwischen den Betriebsstellen Regensburg Bbf (NRH B, Streckenkilometer 2,7) und Nürnberg-Reichswald (NRWD, Streckenkilometer 91,128) geplanten Bautätigkeiten so umzuplanen, dass sie ohne eine einmalige, mehrmonatige Totalsperrung des gesamten Abschnittes durchgeführt werden oder die Dauer der Totalsperrung erheblich verkürzt wird,

hilfsweise

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach § 11c Abs. 1 Satz 2 des Bundesschiene-

wegeausbaugesetzes über eine Durchführung der auf der VzG-Strecke 5850 zwischen den Betriebsstellen Regensburg Bbf (NRH B, Streckenkilometern 2,7) und Nürnberg-Reichswald (NRWD, Streckenkilometer 91,128) geplanten Bautätigkeiten ohne eine einmalige, mehrmonatige Totalsperrung des gesamten Abschnittes oder nur mit einer erheblich verkürzten Totalsperrung zu suchen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie verteidigt ihre Bauplanung. Während der gesamten fünfmonatigen Totalsperrung seien durchgehend Bautätigkeiten vorgesehen. Die Beschwerdegegnerin verweist insoweit auf eine von ihr angefertigte und wegen des laufenden Vergabeverfahrens vertrauliche Machbarkeitsstudie. Sämtliche Arbeiten würden parallel durchgeführt, seien aufeinander abgestimmt und voneinander abhängig. Die geplanten Maßnahmen seien aufgrund betrieblicher und technischer Vorgaben nicht ausschließlich in eingleisiger Sperrung durchführbar. Die Totalsperrung stelle die geringste Beeinträchtigung für alle drei Verkehrsarten (SPNV, Schienenpersonenfernverkehr [SPFV] und Schienengüterverkehr [SGV]) dar.

Eine alternative Durchführung der Arbeiten in zwei getrennten Totalsperrungen führe neben einer Verdoppelung der Bauzeit auch zu einer deutlich späteren Verbesserung des Anlagenzustandes zwischen Nürnberg und Regensburg. Im Vergleich zu der geplanten fünfmonatigen Totalsperrung seien die Folgen für den Gesamtmarkt gravierender. Überregionale Verkehre müssten für einen doppelt so langen Zeitraum umgeleitet werden. Auf den Umleitungsstrecken würden aufgrund der längeren Sperrung in Summe nahezu doppelt so viele Züge des SPNV ausfallen. Lediglich zwischen Nürnberg und Regensburg wäre die Aufrechterhaltung eines abschnittsweisen SPNV möglich. Bei einer Aufteilung in drei Sperrabschnitte beliefe sich die Gesamtbauzeit auf ca. 15 Monate. Aufgrund der Baulogistik seien die Kapazitätseinschränkungen auf den nicht bebauten Streckenabschnitten noch einmal stärker als in einem Szenario mit zwei Bauabschnitten.

Die Arbeiten, soweit dies möglich ist, in eingleisigen Sperrungen durchzuführen, führe zu deutlich längeren Sperrzeiten. Die Dauer der zusätzlich weiterhin notwendigen Totalsperrungen würde sich nur unwesentlich reduzieren. Es sei bei Umsetzung aller derzeit geplanten Baumaßnahmen von einem Bauzeitraum von sieben bis acht Jahren auszugehen. Entsprechend später würde der aktuell nach Abschluss der Generalsanierung geplante Zustand erreicht. Für die dann erforderlichen Überbrückungsarbeiten würden weitere Einschränkungen erforderlich. Aus verkehrlicher Sicht stelle diese Lösung in drei denkbaren Szenarien die schlechtere dar. Für die Reisenden müsste es ein umfangreiches Schienenersatzverkehrskonzept geben. Durch die verschiedenen Bauphasen käme es zu einem permanenten Wechsel in den Ersatzkonzepten. Somit würde nicht mehr die Reisekette als Schienenersatzverkehr abgebildet, sondern es wäre nur noch ein klassischer Ersatzverkehr möglich. Die regionalen Marktressourcen für einen mehrjährigen Schienenersatzverkehr seien als kritisch zu bewerten.

Eine abweichende Durchführung der Arbeiten mache die Aufhebung des laufenden EU-weiten Vergabeverfahrens und eine Neuausschreibung erforderlich. Ein Baubeginn im Jahr 2026 sei dann nicht mehr realisierbar. Der frühestmögliche Baubeginn hänge von der Realisierbarkeit des übergeordneten Umleitungskonzeptes und der Einflechtung der Maßnahmen in das Gesamtkonzept der Generalsanierung ab. Insoweit erscheine eine Sanierung der VzG-Strecke 5850 vor 2028 nicht möglich. Die Vorgaben des Anhangs VII zur Richtlinie 2012/34/EU und ihrer Richtlinie 402.0305 erlaubten der Beschwerdegegnerin erst ab dem Jahr 2029 wieder

eine Einordnung der Baumaßnahme mit verlängerten Sperrpausen. Bis dahin werde es zu umfangreichen Einschränkungen kommen, da die Anlagenverfügbarkeit ansonsten nicht sichergestellt werden könne.

Die Beschwerdegegnerin sieht die Beschwerdeführerin mit weiteren Einwendungen präkludiert, weil sie sich an der ersten Konsultationsrunde 33, 28 und 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel nicht beteiligt habe. Es sei unbeachtlich, dass die Konsultation 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel verzögert gestartet sei, da das Stellungnahmerecht weder ausgeschlossen noch eingekürzt worden sei. Der Beschwerdeführerin sei auch eine Beteiligung an der Konsultation möglich gewesen. Es sei eindeutig ersichtlich gewesen, dass es zu einer Totalsperrung mit Zugausfällen kommen werde. Es sei auch nicht treuwidrig, dass sich die Beschwerdegegnerin auf eine Präklusion berufe, weil sie der Beschwerdeführerin in späteren Erläuterungsgesprächen gerade nicht signalisiert habe, dass die Baumaßnahme und insbesondere die Art und der Zeitraum der Sperrung nochmals grundlegend geändert würden.

Mit Schreiben vom 24.09.2024 hat die Beschlusskammer allen Verfahrensbeteiligten mitgeteilt, dass sie das Beschwerdeverfahren von Amts wegen dahingehend erweitert, den beschwerdegegenständlichen Sachverhalt auch daraufhin zu überprüfen, ob eine einstweilige Regelungsanordnung im Sinne der Beschwerdeführerin zu treffen ist. Sie hat den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Beschwerdeführerin, die Beschwerdegegnerin sowie sieben Hinzugezogene haben eine Stellungnahme abgegeben.

Am 11.10.2024 hat die Beschwerdegegnerin die Beschlusskammer über die von ihr für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 beabsichtigten Änderungen an ihren INB unterrichtet. Die Unterrichtung schloss die für die Umleitungsstrecken zur VzG-Strecke 5850 vorgesehenen Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien mit ein. Das Unterrichtungsverfahren hat die Beschlusskammer unter dem Geschäftszeichen BK10-24-0395_Z geführt. Hinsichtlich der Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien ist dieses Verfahren ohne Beanstandung seitens der Beschlusskammer geendet.

Die Beschlusskammer hat am 27.11.2024 im vorliegenden Verfahren eine öffentlich-mündliche Verhandlung durchgeführt. Im Nachgang zu dieser Verhandlung hat auch die Hinzugezogene zu 5., die Muttergesellschaft der Beschwerdeführerin, eine Stellungnahme abgegeben. Sie hält die beschwerdegegenständliche Totalsperrung ebenfalls für rechtswidrig. Die Beschwerdegegnerin habe die Vorgaben aus der Richtlinie 402.0305 und aus dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 zur Ersetzung des Anhangs VII zur Richtlinie 2012/34/EU nicht eingehalten. Von einer Konsultation im Sinne dieser Vorgaben könne vorliegend keine Rede sein. Die der Beschwerdeführerin zur Verfügung gestellten Informationen seien nicht ausreichend gewesen. Es habe kein echter Dialog zwischen Beschwerdeführerin und Beschwerdegegnerin stattgefunden, ansonsten hätte die Beschwerdeführerin selbstverständlich Alternativen von der Beschwerdegegnerin eingefordert. Die geplante Generalsanierung verstoße auch gegen § 61 Abs. 2 ERegG. Die Beschwerdegegnerin hätte zwingend bereits im Rahmen der ersten Konsultationsrunde einen Kostenvergleich und damit eine Betrachtung von Alternativen durchführen müssen.

Am 11.12.2024 hat ein nicht-öffentlicher Erörterungstermin stattgefunden, in dem die Beschlusskammer die Beschwerdegegnerin zu – teils vertraulichen – Aspekten der Planung der beschwerdegegenständlichen Totalsperrung befragt hat. Über diesen Termin hat die Beschlusskammer ein Protokoll erstellt und es sämtlichen Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellt.

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

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 und 11 ERegG.

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig. Mit ihr kommt das Verwaltungsfahren gesamthaft zu einem Abschluss (hierzu unter II.3).

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. 10 und 11 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 vorliegende Beschwerdeverfahren am 30.08.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag hat die Beschlusskammer 27 Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen.

Die Beschlusskammer hat den Beteiligten rechtliches Gehör gewährt. Die Entscheidung ergeht nach ihrer Anhörung (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Auf Antrag der Beschwerdegegnerin hat die Beschlusskammer zudem am 27.11.2024 eine öffentliche-mündliche Verhandlung nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG durchgeführt.

Dass die Beschlusskammer die von der Beschwerdegegnerin vorgelegte Machbarkeitsstudie den übrigen Verfahrensbeteiligten nur in vollständig geschwärzter Form zugänglich gemacht hat, führt nicht zu einer unrechtmäßigen Beschränkung des rechtlichen Gehörs. Vielmehr hat sich die Beschwerdegegnerin zu Recht auf den Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen berufen. Das Gesetz zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen (GeschGehG), das der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08.06.2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung dient, ist im vorliegenden Fall diesbezüglich unbeachtlich. Gemäß § 1 Abs. 2 GeschGehG gehen diesem Gesetz nämlich öffentlich-rechtliche Vorschriften zur Geheimhaltung, Erlangung, Nutzung oder Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen vor. Das GeschGehG regelt die Rechtsfolgen der Erlangung, Nutzung und Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen zwischen Privaten, nicht aber das Verhältnis zwischen Privaten und öffentlichen Stellen,

BT-Drs. 19/4724, S. 23.

Vorliegend geht es um ein Verhältnis zwischen Privaten und öffentlichen Stellen, das durch die Regelung des § 77 Abs. 7 ERegG i. V. m. § 30 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zum Umgang mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen im Beschlusskammerverfahren näher ausgestaltet ist,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 15.02.2024, Az. 18 L 2535/23, Rn. 71 ff. (juris).

Die Machbarkeitsstudie stellt ein Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der Beschwerdegegnerin dar. Als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse werden alle auf ein Unternehmen bezogene Tatsachen, Umstände und Vorgänge verstanden, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger ein berechtigtes Interesse hat,

BVerfG, Beschluss vom 14.03.2006, Az. 1 BvR 2087/23, Rn. 87 (juris).

Als vollständig in öffentlicher Hand befindliches Unternehmen genießt die Beschwerdegegnerin zwar keinen Grundrechtsschutz, es besteht aber doch zumindest ein auch verfassungsrechtlich anerkennenswertes öffentliches Interesse am Schutz ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse,

BVerfG, Urteil vom 07.11.2017, Az. 2 BvE 2/11, Rn. 282 (juris).

Voraussetzung hierfür ist nach dem tradierten Verständnis des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses, dass der Geheimnisträger in einer privaten Unternehmen vergleichbaren Weise am Wirtschaftsverkehr teilnimmt. Erforderlich ist eine privatwirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand oder des von ihr beherrschten Unternehmens unter den Wettbewerbsbedingungen des Marktes. Die öffentliche Hand oder das Unternehmen müssen dabei – wie dies bei der Beschwerdegegnerin mit dem von ihr betriebenen Schienennetz als natürlichem Monopol der Fall ist – nicht selbst im Wettbewerb mit Konkurrenten stehen. Entsprechend der Zielrichtung des § 77 Abs. 7 Satz 2 ERegG (Vorlage von Unterlagen in einer Fassung, die ohne Preisgabe von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann), einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, reicht es vielmehr aus, dass das Bekanntwerden der betreffenden Informationen etwa wegen ihrer Vergaberelevanz die Stellung des Geheimnisträgers am Markt schwächt und auf diese Weise eine Wettbewerbsrelevanz entfaltet.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2017, Az. 7 C 31.15, Rn. 91 (juris).

Der Machbarkeitsstudie hat Vergaberelevanz. Sie war nicht Teil der Vergabeunterlagen und damit zu keinem Zeitpunkt (teil-)öffentlich. Die Beschwerdegegnerin hat im Vorfeld der Ausschreibung skizziert, welche Baumaßnahmen innerhalb von fünf Monaten möglich sind, und dies in der Machbarkeitsstudie festgehalten. Bei der Ausschreibung hat sie aber bewusst nur wenige Eckpunkte vorgegeben, um potenziellen Baufirmen hinsichtlich der Angebotserstellung eine möglichst individuelle Bauplanung zu ermöglichen. Die Beschwerdegegnerin hat gegenüber der Beschlusskammer die plausible Sorge geäußert, dass sich bei einer Offenlegung der Machbarkeitsstudie im vorliegenden Verfahren und deren anschließender Verbreitung zu wenige Unternehmen an dem Ausschreibungswettbewerb beteiligen würden, da potenzielle Baufirmen ggf. andere Bautechniken erwägen könnten, diese dann aber auf Basis der Machbarkeitsstudie nicht mehr anbieten könnten. Zum anderen könnten die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie potenzielle Baufirmen in ihrer Kreativität beschränken, insbesondere hinsichtlich einer möglichen Bauoptimierung gegenüber den Annahmen aus der Machbarkeitsstudie.

Die Beschlusskammer hat die Entscheidung gemäß § 77 Abs. 5 ERegG mit der für Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ist materiell rechtmäßig. Die Beschwerde erweist sich nach Auslegung des Begehrens der Beschwerdeführerin (hierzu unter II.2.1) als zwar zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens

Eine Auslegung des Beschwerdebegehrens ergibt, dass die Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde darauf zielt,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die auf der VzG-Strecke 5850 zwischen den Betriebsstellen Regensburg Bbf (NRH B, Streckenkilometer 2,7) und Nürnberg-Reichswald (NRWD, Streckenkilometer 91,128) geplanten Bautätigkeiten so umzuplanen, dass sie ohne eine einmalige, mehrmonatige Totalsperrung des gesamten Abschnittes durchgeführt werden oder die Dauer der Totalsperrung erheblich verkürzt wird,

hilfsweise

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach § 11c Abs. 1 Satz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes über eine Durchführung der auf der VzG-Strecke 5850 zwischen den Betriebsstellen Regensburg Bbf (NRH B, Streckenkilometern 2,7) und Nürnberg-Reichswald (NRWD, Streckenkilometer 91,128) geplanten Bautätigkeiten ohne eine einmalige, mehrmonatige Totalsperrung des gesamten Abschnittes oder nur mit einer erheblich verkürzten Totalsperrung zu suchen.

Das Begehren der Beschwerdeführerin ist auslegungsbedürftig, weil sie keinen konkreten Antrag gestellt hat.

Bei der Ermittlung des Begehrens ist die Beschlusskammer nicht an den Wortlaut des Vortrags der Beschwerdeführerin gebunden. Das Begehren ist grundsätzlich so auszulegen, wie dies dem erkennbaren Ziel und Zweck am besten dienlich ist,

vgl. *Ramsauer*, in: Kopp/Ramsauer, *Verwaltungsverfahrensgesetze*, 25. Auflage 2024, § 22 Rn. 57.

Dem Vortrag der Beschwerdeführerin ist ohne Weiteres zu entnehmen, dass sich ihre Beschwerde gegen die geplante Totalsperrung der VzG-Strecke 5850 im Zeitraum vom 06.02. bis zum 10.07.2026 richtet. In ihrem Beschwerdeschreiben vom 26.08.2024 (dort S. 2) heißt es:

„Im Fokus dieser Beschwerde steht derweil einzig die o. g. in dieser Form unnötige Totalsperrung und ihre unmittelbaren Auswirkungen.“

In ihrem Schreiben vom 04.10.2024 (dort S. 1) führt die Beschwerdeführerin zur Konkretisierung ihres Begehrens aus:

„Wir halten die geplante fünfmonatige Totalsperrung der Strecke Nürnberg-Regensburg auf ganzer Länge im Rahmen der sog. Generalsanierung in der vorgestellten Form und dem vorgestellten Umfang für nicht erforderlich. Unsere Be-

schwerde richtet sich insofern gegen dieses Art der Sperrung und die damit verbundenen Begründung sowie [...] den ungenügenden Nachweis der Angemessenheit, Erforderlichkeit und Geeignetheit.“

Zum Abschluss ihres Schriftsatzes vom 21.11.2024 (dort S. 9), der sich inhaltlich durchgängig gegen die Totalsperrung wendet, hält die Beschwerdeführerin fest:

„Da durch die Planungen irreparable Schäden drohen, ist die Beschlusskammer verpflichtet, der DB InfraGO AG die Vollsperrung zu untersagen.“

Auch in ihrer Stellungnahme vom 06.12.2024 im Anschluss an die öffentliche-mündliche Verhandlung weist die Beschwerdeführerin darauf hin, dass die „Untersagung der Vollsperrung“ die aus ihrer Sicht einzig rechtmäßige Entscheidung darstelle.

Gleichzeitig betont die Beschwerdeführerin in ihrem Beschwerdeschreiben vom 26.08.2024 (dort S. 1), dass sich die deutsche Schieneninfrastruktur vor allem auf den hochausgelasteten Korridoren mehrheitlich in einem schlechten Zustand befinde und sie damit den Bedürfnissen der Verkehrsdienste nicht mehr flächendeckend und vollständig gerecht werde. Die Beschwerdeführerin begrüße daher die Bemühungen des Bundes, die Erneuerung der Schieneninfrastruktur finanziell zu fördern. Damit bringt sie zum Ausdruck, dass auch sie die Notwendigkeit einer umfangreichen Sanierung sieht. In Kombination mit dem Umstand, dass die Beschwerdeführerin eine alternative Durchführung der Bautätigkeiten in verschiedenen Abschnitten oder in eingleisiger Sperrung für möglich hält, wird deutlich, dass es ihr nicht um die ersatzlose Untersagung der geplanten Bautätigkeit geht, sondern sie vielmehr mit ihrer Beschwerde auf die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zielt, die Baumaßnahme anders – nämlich ohne eine Totalsperrung der kompletten Strecke über die komplette Bauzeit – zu planen. In der öffentlichen-mündlichen Verhandlung hat die Hinzugezogene zu 5., die Muttergesellschaft der Beschwerdeführerin, erklärt, dass die Beschwerdeführerin eine zweimonatige Totalsperrung hätte akzeptieren können. Daraus wird ersichtlich, dass auch eine erhebliche verkürzte Totalsperrung eine erstrebenswerte alternative Kapazitätseinschränkung für die Beschwerdeführerin darstellt.

Für die Beschwerdeführerin wäre es dabei am günstigsten, wenn die Beschlusskammer eine solche Verpflichtung zur Umplanung unmittelbar ausspräche. Allerdings stünde einem solchen Ausspruch möglicherweise § 11c Abs. 1 Satz 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) entgegen. § 11c Abs. 1 Satz 1 BSWAG bestimmt zunächst, dass das Konzept der General-sanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung vorzusehen hat. Nach § 11c Abs. 1 Satz 2 BSWAG kann das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) von einer einmaligen, mehrmonatigen Totalsperrung Vollsperrung gemäß Satz 1 abweichen.

Die Beschwerdeführerin und die Beschwerdegegnerin sind unterschiedlicher Auffassung zur Bedeutung des § 11c Abs. 1 BSWAG im vorliegenden Beschwerdeverfahren. Für die Auslegung des konkreten Beschwerdebegehrens bedarf es indes keiner Entscheidung diesbezüglich. Aus Sicht der Beschwerdeführerin ist es dieser am dienlichsten, eine Verpflichtung der Beschwerdegegnerin ohne vorherige Abstimmung zwischen Beschwerdegegnerin und BMDV zu erreichen. Hilfsweise wäre ihrem Begehren aber auch mit einer Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Abstimmung mit dem BMDV über eine alternative Bauplanung, die

ohne eine Totalsperrung der gesamten Strecke während des Bauzeitraums auskommt, abgeholfen.

Eine Kombination aus Haupt- und Hilfsantrag ist auch zulässig. Zwar dürfen Erklärungen, die die Einhaltung oder den Ablauf eines behördlichen Verfahrens beeinflussen sollen, grundsätzlich nicht mit einer Bedingung versehen werden,

BVerwG, Urteil vom 29.05.1980, Az. 5 C 65.78, Rn. 14 (juris).

Es ist aber – wie auch im Prozessrecht – zulässig, Hilfsanträge zu stellen.

Huck, in: Huck/Müller, *Verwaltungsverfahrensgesetz*, 3. Auflage 2020, § 22 Rn. 9a; Heßhaus, in: BeckOKG *VwVfG*, Stand: 65. Edition 01.10.2024, § 22 Rn. 28.

Dabei muss im Ergebnis klar sein, was die Antragstellerin anstrebt und in welchem Verhältnis die Anträge zueinander stehen, insbesondere welcher Antrag primär gelten soll,

Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, *Verwaltungsverfahrensgesetz*, 25. Auflage 2024, § 22 Rn. 58.

Diese Voraussetzungen sind hier nach dem vorstehend Ausgeführten gegeben.

II.2.2 Zulässigkeit

Mit den so ermittelten Beschwerdeanträgen erweist sich die Beschwerde als zulässig. Insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 und 11 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.

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihren Anträgen auf eine Überprüfung der Baumaßnahmenplanung der Beschwerdegegnerin. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG nennt Instandhaltungen und Erneuerungen als maßgebliche Begriffe. Diese Vorschrift ist vorliegend einschlägig. Unter Instandhaltung sind gemäß § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7c AEG Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen zu verstehen. § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7d AEG definiert die Erneuerung als umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung nicht verändert wird. Nicht von § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG genannt, aber im Zusammenhang mit Baumaßnahmen auch im Blick zu behalten ist schließlich die Umrüstung. Hierbei handelt es sich gemäß § 2 Abs. 7e AEG um umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen die Gesamtleistung verbessert wird. Mit Blick auf das Bauprogramm steht im vorliegenden Fall wie auch bei anderen Generalsanierungsprojekten der Beschwerdegegnerin die Erneuerung von Infrastruktur im Mittelpunkt und erweist sich als prägend. Die Generalsanierung umfasst auch Instandhaltungsarbeiten und dient der Umrüstung, es handelt sich hierbei jedoch um untergeordnete

Aspekte. Die hier vertretene Sichtweise entspricht auch der bereits genannten Beschreibung der Generalsanierung in § 11c Abs. 1 Satz 1 BSWAG.

Für die Statthaftigkeit der Beschwerde lässt sich ergänzend § 66 Abs. 4 Nr. 11 ERegG heranziehen, weil die Beschwerdeführerin ihre Einwände durch die Beschwerdegegnerin nicht ausreichend beachtet sieht. Die genannte Norm führt die Erfüllung der Anforderungen der §§ 8 bis 8d ERegG, einschließlich der Anforderungen in Hinsicht auf Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, als Prüfungsgegenstand auf. Gemäß § 8b Abs. 4 ERegG hat der Betreiber von Eisenbahnanlagen hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnanlagen die Zugangsberechtigten zu konsultieren. Er hat den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen.

Mit dem bereits oben genannten § 68 Abs. 3 ERegG steht eine taugliche Ermächtigungsgrundlage für Abhilfemaßnahmen zur Verfügung. Ob § 11c Abs. 1 Satz 2 BSWAG die Befugnisnorm des § 68 Abs. 3 ERegG überlagert, bedarf an dieser Stelle wiederum keiner Entscheidung. Denn die Beantwortung dieser Frage ist für die Annahme der Statthaftigkeit der Beschwerde ohne Belang.

II.2.3 Begründetheit

Die Beschwerde ist allerdings unbegründet. Die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer auf Grundlage der einschlägigen Ermächtigungsgrundlage des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 und 11 ERegG liegen nicht vor (hierzu unter II.2.3.1). Sofern rein formelle Fehler der Beschwerdegegnerin gleichwohl eine Rechtswidrigkeit der Baumaßnahmenplanung begründen sollten, sieht die Beschlusskammer in pflichtgemäßer Ausübung des ihr in diesem Fall eingeräumten Entschließungsermessens davon ab, gegenüber der Beschwerdegegnerin hoheitlich tätig zu werden (hierzu unter II.2.3.2).

II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen des § 68 Abs. 3 ERegG

Die tatbestandlichen Voraussetzungen dafür, dass die Beschlusskammer auf Basis des § 68 Abs. 3 ERegG gegenüber der Beschwerdegegnerin hoheitlich tätig werden kann, 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 gegeben. Namentlich verstößt die Beschwerdegegnerin mit ihrer beschwerdegegenständlichen Baumaßnahmenplanung nicht gegen die ihr obliegende Pflicht aus § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG, die eigenen zugangsrelevanten Nutzungsbedingungen einzuhalten (hierzu unter II.2.3.1.1). Die Nutzungsbedingungen selbst verstoßen ihrerseits nicht gegen gesetzliche Vorgaben zur Baumaßnahmenplanung (hierzu unter II.2.3.1.2). Von der Beschwerdeführerin aufgeworfene Fragen aus dem Planungsrecht führen schließlich auch nicht zu einem nach § 68 Abs. 3 ERegG relevanten Verstoß (hierzu II.2.3.1.3).

II.2.3.1.1 Pflicht zur Einhaltung der Nutzungsbedingungen

Die Baumaßnahmenplanung der Beschwerdegegnerin verstößt 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).

Die formelle Bauplanung (hierzu unter II.2.3.1.1.1) erfolgte ebenso unter Einhaltung der maßgeblichen Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin wie die materielle Bauplanung (hierzu unter II.2.3.1.1.2).

II.2.3.1.1.1 Formelle Seite der Bauplanung

Die Beschwerdegegnerin hat die beschwerdegegenständliche Baumaßnahme unter Beachtung der formellen Vorgaben in ihren Nutzungsbedingungen geplant. Das diesbezüglich maßgebliche Regelwerk besteht – neben dem Haupttext der INB – namentlich aus der Richtlinie 402.0305 in ihrer jeweils zu berücksichtigenden Fassung. Die Beschlusskammer legt ihrer Prüfung jeweils diejenige Fassung der Richtlinie 402.0305 zu Grunde, die die Beschwerdegegnerin zum jeweils fraglichen Zeitpunkt eines tatsächlichen oder gebotenen Handelns oder Unterlassens zuletzt nach § 19 Abs. 5 Satz 1 ERegG veröffentlicht hat. Abweichend hiervon ist im Falle unterjähriger Änderungen nach § 19 Abs. 6 ERegG die zuletzt unterjährig geänderte Fassung maßgeblich.

Unter Berücksichtigung der in der Richtlinie 402.0305 definierten Kategorien baubedingter Kapazitätseinschränkungen (hierzu unter II.2.3.1.1.1.1) hat die Beschwerdegegnerin die verschiedenen Schritte der Baumaßnahmenabstimmung ordnungsgemäß durchgeführt. Im beschwerdegegenständlichen Fall betrifft dies die Konsultation der Zugangsberechtigten bis 40 Monate (hierzu unter II.2.3.1.1.1.2), bis 33 Monate (hierzu unter II.2.3.1.1.1.3), bis 28 Monate (hierzu unter II.2.3.1.1.1.4) und bis 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel (hierzu unter II.2.3.1.1.1.5). Ebenfalls betroffen sind die Veröffentlichung des Entwurfs der Planungsparameter bis 17,5 Monate vor dem Fahrplanwechsel (hierzu unter II.2.3.1.1.1.6), die Mitteilung der abgestimmten Planungsparameter bis 16 Monate vor dem Fahrplanwechsel (hierzu unter II.2.3.1.1.1.7), die Durchführung der zweiten Konsultationsphase bis 13 Monate vor dem Fahrplanwechsel (hierzu unter II.2.3.1.1.1.8) und die Abstimmung mit anderen Betreibern der Schienenwege (hierzu unter II.2.3.1.1.1.10).

II.2.3.1.1.1.1 Kategorien baubedingter Kapazitätseinschränkungen

Die Beschwerdegegnerin definiert in ihrem Regelwerk, das sie zur Umsetzung des mit dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 ersetzten Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU sukzessive geändert hat und ändert, verschiedene Kategorien baubedingter Kapazitätseinschränkungen (BKE). Mit Gültigkeit ab dem 12.11.2024 definiert Abschnitt 2 Abs. 1 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305 als Bestandteil der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2024 und der INB 2025 eine BKE ebenso wie Abschnitt 2 Abs. 1 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305 als Bestandteil der INB 2026 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.“

Die Definition der einzelnen BKE-Kategorien ist in allen im vorliegenden Beschwerdeverfahren relevanten Fassungen der Richtlinie 402.0305 identisch und im jeweiligen Anhang 10 zur Richtlinie 402.0305 enthalten. Der Verweis auf den maßgeblichen Anhang 10 findet sich in Abschnitt 2 Abs. 1 UAbs. 4 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist (in anderen Fassungen weicht lediglich die Nummerierung ab).

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 führt zu Kapazitätseinschränkungen der Kategorien 6, 7 und 8. Eine Kapazitätseinschränkung der Kategorie 6 führt zu Einschränkungen an mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen, die eine Betroffenheit von mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens zur Folge hat und sich teilweise auf mehr als ein Netz auswirkt. Eine Kapazitätseinschränkung der Kategorie 7 ist dadurch geprägt, dass sie an mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen besteht und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens betrifft. Ihre Auswirkungen auf mehr als ein Netz sind unerheblich für die Einordnung. Bei einer Kapazitätseinschränkung der Kategorie 8 ist die Kapazität an mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen eingeschränkt, sind mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens betroffen und wirkt sich die Einschränkung teilweise auf mehr als ein Netz aus. Die beschwerdegegenständliche Maßnahme führt zu einer Totalsperrung über 154 Tage, betrifft das gesamte Verkehrsaufkommen auf der Strecke und hat u. a. Auswirkungen auf das Netz der ÖBB Infrastruktur AG.

II.2.3.1.1.1.2 Konsultation bis 40 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Bis 40 Monate vor dem Fahrplanwechsel musste die Beschwerdegegnerin vorliegend keine Konsultation durchführen.

Der erste in der Richtlinie 402.0305 vorgesehene Konsultationsschritt in der Baumaßnahmenplanung ist die Konsultation bis 40 Monate vor dem Fahrplanwechsel. Abschnitt 4 Abs. 7 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2023 war, regelt hierzu:

„Zum Zwecke der Erarbeitung von baulichen Varianten von BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativenbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.“

Eine solche Konsultation hätte im August 2022 erfolgen müssen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Beschwerdegegnerin die hier gegenständliche Baumaßnahme allerdings noch gar nicht vorgesehen. Nach der Vorstellung des Konzepts der Generalsanierung im Juni 2022 erfolgte zunächst die Festlegung auf die ersten drei Maßnahmen auf den Hochleistungskorridoren Mannheim – Frankfurt, Berlin – Hamburg und Emmerich – Oberhausen. Im Februar 2023

folgte dann der Entschluss, im Jahr 2026 die Generalsanierung auf der Strecke Regensburg – Nürnberg einzuplanen,

DVZ vom 09.02.2023: DB stellt weitere Strecken zur Korridorsanierung vor, <https://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-stellt-weitere-strecken-zur-korridorsanierung-vor.html> (Abrufdatum: 07.02.2025).

In solch einem Fall führt die fehlende Information 40 Monate vor dem Fahrplanwechsel allerdings nicht zu einem Fehler auf der formellen Seite der Bauplanung. Das ergibt sich aus Abschnitt 4 Abs. 7 UAbs. 2 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2023 war (Hervorhebung durch die Beschlusskammer):

„Die Erarbeitung von baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine erneute Information erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten für BKE der Kategorie 7. Es werden hier nur neue und geänderte BKE konsultiert, für das Baujahr 2025 gelten alle Maßnahmen der Kategorie 7 als neu im Sinne dieses Absatzes. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.“

Mangels vorheriger Planung war die Baumaßnahme 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel als neue Maßnahme anzusehen. Die Ansicht der Beschwerdegegnerin, die Regelung ergebe nicht, dass beliebig „neue“ BKE konsultiert werden könnten, sondern definiere lediglich solche für das Baujahr 2025 als neu, ist mit dem Wortlaut der Regelung nicht vereinbar. Der erste Halbsatz von Abschnitt 7 UAbs. 2 Satz 3 bezieht sich auf alle neuen Baumaßnahmen, der zweite Halbsatz ordnet dann gesondert für alle Baumaßnahmen des Jahres 2025 an, dass sie als neu im Sinne dieser Vorschrift gelten, auch wenn die Beschwerdegegnerin sie schon länger geplant hat. Eine Bestätigung für diese Interpretation findet sich in späteren Fassungen der Richtlinie 402.0305, etwa in derjenigen, die Bestandteil der INB 2026 ist. In dieser Fassung nimmt Abschnitt 5 Abs. 7 UAbs. 2, der die Konsultation 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel betrifft, weiterhin Bezug auf geänderte oder neue BKE der Kategorie 7, ohne eine spezielle Regelung für Baumaßnahmen aus dem Jahr 2025 zu treffen.

II.2.3.1.1.1.3 Konsultation bis 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Den Konsultationsprozess bis 33 Monate vor Fahrplanwechsel hat die Beschwerdegegnerin ordnungsgemäß durchgeführt.

Abschnitt 5 Abs. 7 UAbs. 2 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.12.2024), regelt:

„Die Erarbeitung von baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase [gemeint ist 40 Monate vor Fahrplanwechsel, Anmerkung der Beschlusskammer] noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine erneute Information erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten für BKE der Kategorie 7. Es werden hier nur neue und geänderte BKE konsultiert, für das Baujahr 2025 gelten alle Maßnahmen der Kategorie 7 als neu im Sinne dieses Absatzes. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme binnen einer Frist von 10 Arbeitstagen.“

Die Beschwerdegegnerin musste die Zugangsberechtigten danach bis zum Ablauf des 13.03.2023 informieren. In der mündlichen Verhandlung am 27.11.2024 hatte die Beschluss-

kammer noch den 12.03.2023 als maßgeblich erachtet. Sie hat dieses Datum vor Beschluss-
erlass noch einmal kontrolliert und nimmt nun hier und an anderer Stelle eine Korrektur vor.
Auswirkungen auf die Bewertung haben diese Korrekturen nicht.

Die Frist ist vorliegend ausgehend vom Fahrplanwechsel rückwärts zu berechnen. Hierfür fin-
den die Rechtsgedanken der §§ 187, 188 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) analoge Anwen-
dung.

Fervers, in: Gsell, BeckOGK BGB, Stand: 01.12.2024, § 187 Rn. 29.

Im hiesigen Fall richtet sich der Fristbeginn im Grundsatz nach § 187 Abs. 2 BGB, der be-
stimmt, dass, wenn für den Anfang einer Frist der Beginn eines Tages der maßgebende Zeit-
punkt ist, dieser Tag bei der Berechnung der Frist mitgerechnet wird. Bei der hier vorzuneh-
menden analogen Anwendung der Vorschrift zum Zwecke der Rückwärtsberechnung kommt
es allerdings nicht auf den Beginn, sondern auf den Ablauf eines Tages als maßgeblichen
Zeitpunkt an. Anhang VII Nr. 2 Satz 1 zur Richtlinie 2012/34/EU legt das Datum des Fahrplan-
wechsels für jedes Netzfahrplanjahr konkret fest auf den zweiten Samstag im Dezember um
24 Uhr. „33 Monate vor dem Fahrplanwechsel“ ist also zu lesen als „33 Monate vor dem zwei-
ten Samstag im Dezember um 24 Uhr.“ Dieser Zeitpunkt lässt sich in jedem Fahrplanjahr ei-
nem konkreten Datum zuordnen. Dass die Beschwerdegegnerin in ihrer Richtlinie 402.0305
nicht einfach ein konkretes Datum benennt, bis zu dem die Information der Zugangsberechtig-
ten erfolgen wird, liegt darin begründet, dass die Regelung für mehrere Netzfahrplanjahre Gül-
tigkeit beansprucht, solange die Beschwerdegegnerin sie nicht ändert.

Nach § 188 Abs. 2 Alt. 2 BGB endet eine nach Monaten bestimmte Frist im Falle des § 187
Abs. 2 BGB mit dem Ablauf desjenigen Tages des letzten Monats, welcher dem Tag voraus-
geht, der durch eine Benennung oder seine Zahl dem Anfangstag der Frist entspricht. Auf-
grund der analogen Anwendung zum Zwecke der Rückwärtsberechnung ist der vorausge-
hende Tag derjenige, der einen Tag näher am Fristbeginn liegt. Vorliegend ist dies der
14.03.2023. Zudem ist nicht auf den Ablauf des Tages, sondern auf dessen Beginn abzustel-
len. Die Frist endet damit am 14.03.2023 um 0 Uhr, sodass die Information der Zugangsbe-
rechtigten bis zum 13.03.2023, 24 Uhr erfolgen musste.

Den Umfang der bereitzustellenden Informationen bestimmt Abschnitt 1 Abs. 11 der Richtlinie
402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.12.2024):

*„Die DB Netz AG stellt zu Beginn und zu Ende der ersten Konsultationsphase so-
wie im Rahmen der Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen mit Nach-
bar-BdS mindestens bereit:*

- Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung (Beginn, Ende)
- Betroffener Streckenabschnitt
- Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung (erwartete Verkehrsmenge und durch-
führbare Verkehrsmenge)
- Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungstrecken.

[...]

Die Beschwerdegegnerin informierte die Zugangsberechtigten am 07.03.2023 im Rahmen ei-
nes als digitale Telefonkonferenz durchgeführten Bautakte-Bau- und Informationsdialogs der
Region Süd. Darin führte sie in einer mit „Frühzeitige Kundeninformation x-33, Kapazitätsma-
nagement 2026“ betitelten Präsentation einzelne Bautätigkeiten für die geplante Generalsan-
ierung auf der VzG-Strecke 5850 auf und wies auf die voraussichtlich vom 13.02. bis

17.07.2026 bestehende fünfmonatige Totalsperrung hin. Zudem nannte sie die Anzahl der täglich im Durchschnitt betroffenen Verkehre (168 Züge des SGV, 110 Züge des SPNV und 32 Züge des SPFV) und gab eine Prognose zu den verkehrlichen Folgen ab (SGV: regionale und überregionale Umleitungen, SPNV: Ausfall/Teilausfall aller Züge, SPFV: Teilausfall).

Damit ist die Beschwerdegegnerin entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin ihren Informationspflichten nachgekommen. Es handelt sich bei den Angaben um solche, die dem konkreten aktuellen Planungsstand entsprachen. Dass die Beschwerdegegnerin den Zeitraum der Totalsperre mit „ca.“ fünf Monaten angab, war nicht einer Unsicherheit geschuldet, sondern lag darin begründet, dass der zusätzlich angegebene Zeitraum vom 13.02. bis 17.07.2026 etwas mehr als fünf Monate umfasst. Die Formulierung „ggf. Zeitraum“ bringt ebenfalls keine Unsicherheit zum Ausdruck. Vielmehr sah das Folien-Muster die Angabe „Dauer (ggf. Zeitraum)“ vor, so dass die Beschwerdegegnerin neben der Dauer (fünf Monate) ggf. auch einen Zeitraum angeben konnte, was sie getan hat. Dass dieser wiederum als voraussichtlicher bezeichnet war, ist auch nicht zu beanstanden. Der Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung ist zu Beginn und zu Ende der ersten Konsultationsphase mitzuteilen. Es ist damit im Regelwerk der Beschwerdegegnerin angelegt, dass er sich zwischenzeitlich noch ändern kann.

Die verkehrlichen Folgen waren ebenfalls ausreichend beschrieben. Dass Züge des SPNV ausfallen oder teilweise ausfallen, bedeutet nicht, dass bestimmte Verkehre auf der VzG-Strecke 5850 verkehren können. Die Beschwerdegegnerin hat damit zum Ausdruck gebracht, dass der Laufweg eines SPNV-Zuges ganz oder teilweise betroffen sein wird. Es liegt auf der Hand, dass bei einer Totalsperrung auf der betroffenen Strecke selbst keinerlei Zugfahrten stattfinden können. Der fehlende Hinweis auf eine Umleitung weist deutlich darauf hin, dass eine solche – anders, als im Güterverkehr – nicht geplant ist. Angesichts der Länge der gesperrten Strecke ist eine Umleitung von Nahverkehren ohnehin wenig sinnvoll.

II.2.3.1.1.1.4 Konsultation bis 28 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Die Konsultation, die bis 28 Monate vor dem Fahrplanwechsel stattfinden musste, hat die Beschwerdegegnerin ebenfalls ordnungsgemäß durchgeführt.

Abschnitt 5 Abs. 8 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024), sieht vor:

„Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB und die wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.“

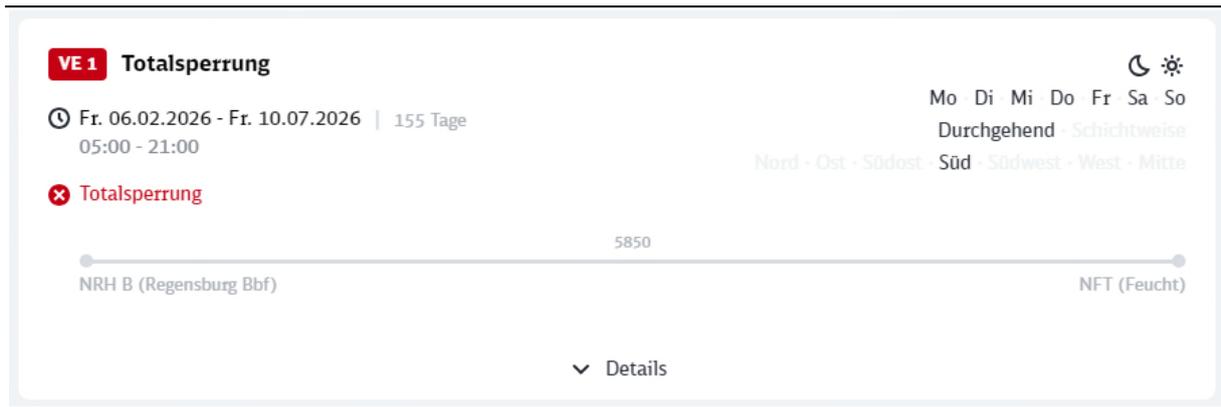
Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 14.08.2023, 24:00 Uhr, erfolgen. Für die Fristberechnung gelten zunächst dieselben Überlegungen wie bei der Berechnung der Frist für die Konsultation, die bis 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel erfolgen muss (siehe hierzu unter II.2.3.1.1.1.3). Danach wäre der spätmöglichste Zeitpunkt für die Information der Zugangsberechtigten der 13.08.2023, 24 Uhr. Da der 13.08.2024 allerdings ein Sonntag war, stellt sich die Frage, ob und inwieweit auch bei der Rückwärtsberechnung von Fristen § 193 BGB Anwendung findet. Diese Frage bedarf hier aber keiner Entscheidung, weil der spätmöglichste Zeitpunkt für die Information wahlweise der 11.08.2023 (Verschiebung auf den nächsten Werktag in der Vergangenheit), 13.08.2023 (keine Anwendung von § 193 BGB)

oder 14.08.2023 (Verschiebung auf den nächsten Werktag in der Zukunft) wäre, und die Beschwerdegegnerin alle diese Zeitpunkte verfehlt hätte,

zur Problematik der Anwendung des § 193 BGB auf Rückwärtsfristen siehe:
Fervers, in: Gsell, BeckOGK BGB, Stand: 01.12.2024, § 187 Rn. 54 ff.

Denn die Beschwerdegegnerin teilte den Zugangsberechtigten erst am 15.08.2023 über ihre Anwendung Kommunikationsplattform Bau (KOMBAu) die zum Zwecke der Generalsanierung geplante Totalsperrung mit und gab als Zeitraum nunmehr den 06.02. bis 10.07.2026 an:

Abbildung 1 - Auszug aus der KOMBAu (X-28)



Der Umfang der mitgeteilten Informationen erfüllte die diesbezüglichen Anforderungen aus der Richtlinie 402.0305. Die ausgewiesene Totalsperrung ist das Ergebnis der Bautaktplanung. Die Zugangsberechtigten hatten vom 15.08. bis zum 05.09.2023 die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

Dass die Beschwerdegegnerin die Zugangsberechtigten erst am 15.08.2023 informiert hat, wirkt sich vorliegend nicht dergestalt aus, dass im Ergebnis eine Verletzung des § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG anzunehmen wäre. Formell fehlerhafte Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens können Bestand haben, wenn sie wahlweise einer Heilung zugänglich sind oder unbeachtlich sind,

vgl. Beschluss vom 28.04.2023, BK10-23-0050_Z, S. 20 f.; Beschluss vom 14.06.2023, BK10-23-0068_Z, S. 22 ff.

Es kann hier dahinstehen, ob die Beschwerdegegnerin eine Heilung des formellen Fehlers bewirkt hat. Denn selbst dann, wenn dem nicht so sein sollte, wäre der nicht geheilte Fehler jedenfalls in analoger Anwendung des § 46 VwVfG unbeachtlich. Gemäß dieser Vorschrift kann die Aufhebung eines Verwaltungsakts, der nicht nach § 44 VwVfG nichtig ist, nicht allein deshalb beansprucht werden, weil er unter Verletzung von Vorschriften über das Verfahren, die Form oder die örtliche Zuständigkeit zustande gekommen ist, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Das ist hier anzunehmen. Selbst eine Information bis spätestens zum 11.08.2023, 24 Uhr, hätte nach Überzeugung der Beschlusskammer an der Entscheidung der Beschwerdegegnerin für die beschwerdegegenständliche Totalsperrung nichts geändert. Denn es ist nicht davon auszugehen, dass dann zusätzliche Stellungnahmen eingegangen wären, die die Beschwerdegegnerin zu einem Umdenken bewegen hätten. Die für die Abgabe einer Stellungnahme zur Verfügung stehende Zeit

wäre auch bei einer früheren Information unverändert geblieben. Es ist zudem weder vorge-
tragen noch ersichtlich, dass einem Zugangsberechtigten die Abgabe einer Stellungnahme
durch den verspäteten Konsultationsbeginn unmöglich gewesen wäre.

II.2.3.1.1.1.5 Konsultation bis 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Auch die Konsultation, die bis 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel stattfinden musste, hat
die Beschwerdegegnerin ordnungsgemäß durchgeführt.

Abschnitt 5 Abs. 8 UAbs. 2 der der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war
(Fassung gültig bis 11.11.2024), bestimmt:

*„Ergeben sich nachträgliche Änderungen, so informiert die DB Netz AG darüber
mit einem zeitlichen Vorlauf von 26 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB und
wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist
von 10 Arbeitstagen.“*

Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 13.10.2023, 24 Uhr, er-
folgen (zur Fristberechnung im Grundsätzlichen siehe unter II.2.3.1.1.1.3). Am 27.10.2023 in-
formierte die Beschwerdegegnerin abermals über die KOMBau über die geplante Totalsper-
rung. Die Information entsprach dabei derjenigen, die sie bereits am 15.08.2023 zur Verfügung
gestellt hatte. Die Zugangsberechtigten konnten im Zeitraum vom 27.10.2023 bis zum
16.11.2023 Stellungnahmen abgeben.

Die verzögerte Kommunikation führt auch hier nicht dazu, dass ein Verstoß der Beschwerde-
gegnerin gegen § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG anzunehmen ist. Vielmehr ist auch dieser for-
melle Fehler in analoger Anwendung des § 46 VwVfG als unbeachtlich anzusehen (siehe
hierzu bereits unter II.2.3.1.1.1.4). Die Beschwerdeführerin setzt sich in ihrem Schreiben vom
06.12.2024 (dort S. 5 f.) unter der Überschrift „Einwendungen der Beschwerdeführerin bei der
verspäteten Konsultation x-26“ mit einer Präsentation auseinander, die die Beschwerdegeg-
nerin anlässlich einer Informationsveranstaltung zu regionalen Verkehrskonzepten während
der Generalsanierung der Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg am 06.10.2023 gehal-
ten hat. Diese Informationsveranstaltung fand allerdings neben dem formalisierten Abstim-
mungsprozess statt, für den sich die Beschwerdegegnerin der KOMBau bediente. Wäre auf
diese Veranstaltung abzustellen, so wäre die Information schon gar nicht erst verspätet erfolgt.

II.2.3.1.1.1.6 Veröffentlichung des Entwurfs der Planungsparameter bis 17,5 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Die Beschwerdegegnerin hat den Entwurf der Planungsparameter rechtzeitig veröffentlicht
und damit einen weiteren Konsultationsschritt ordnungsgemäß durchgeführt.

Abschnitt 7 Abs. 3 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung
gültig bis 11.11.2024), sieht vor:

*„Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB darüber im Rah-
men der Abstimmung der Planungsparameter informiert (vgl. Ril 402.0203).“*

Abschnitt 2 Abs. 4 der Richtlinie 402.0203, die Bestandteil der INB 2025 ist, bestimmt:

*„Der Entwurf der Planungsparameter wird spätestens 17,5 Monate vor Fahrplan-
wechsel an die Kunden der DB Netz AG versendet. Übrige EVU bzw. die ZB er-
halten die Unterlagen auf Anfrage. Die EVU/ZB haben drei Wochen Gelegenheit
zur Stellungnahme. Die DB Netz AG hat die Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in*

den Planungen zu berücksichtigen, soweit die jeweiligen infrastrukturellen, betrieblichen und/oder technischen Gegebenheiten dies zulassen.“

Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 29.06.2024, 24 Uhr, erfolgen. Bei der Fristberechnung (zu den Grundlagen siehe bereits unter II.2.3.1.1.1.3) kommt hier als Besonderheit hinzu, dass die Frist mit 17,5 Monaten vor dem Fahrplanwechsel einen halben Monat umfasst. Unter einem halben Monat ist gemäß § 189 Abs. 1 BGB eine Frist von 15 Tagen zu verstehen. Ist eine Frist – wie hier – auf mehrere ganze Monate und einen halben Monat gestellt, so sind die 15 Tage zuletzt zu zählen. Bei einer analogen Anwendung dieser Vorschrift zum Zwecke der Rückwärtsberechnung sind spiegelbildlich die 15 Tage zuerst zu zählen. Tut man dies, landet man ausgehend vom 13.12.2025 beim 29.11.2025. Von dort aus ergibt sich dann ein Fristende am 30.06.2023 um 0 Uhr, sodass der spätmöglichste Zeitpunkt der Veröffentlichung am 29.06.2024, 24 Uhr war.

Die Beschwerdegegnerin veröffentlichte den Entwurf der Planungsparameter für das Netzfahrplanjahr 2025/2026 bereits am 30.04.2024 und gab den Zugangsberechtigten vom 10.06. bis zum 01.07.2024 Gelegenheit zur Stellungnahme.

II.2.3.1.1.1.7 Mitteilung der abgestimmten Planungsparameter bis 16 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Ordnungsgemäß verlief der Konsultationsprozess auch mit Blick auf die Mitteilung der abgestimmten Planungsparameter, die bis 16 Monate vor dem Fahrplanwechsel zu erfolgen hatte.

Abschnitt 2 Abs. 5 der Richtlinie 402.0203, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung gültig bis 11.11.2024) macht diesbezüglich folgende Vorgabe:

„Spätestens 16 Monate vor dem Fahrplanwechsel teilt die DB Netz AG ihren Kunden bzw. den übrigen EVU/ZB die abgestimmten Planungsparameter mit.“

Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 13.08.2024, 24 Uhr, erfolgen (zur Fristberechnung im Grundsätzlichen siehe unter II.2.3.1.1.1.3). Die Beschwerdegegnerin veröffentlichte die abgestimmten Planungsparameter am 15.07.2024 und damit fristgerecht.

II.2.3.1.1.1.8 Durchführung der zweiten Konsultationsphase bis 13 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Auch die Durchführung der zweiten Konsultationsphase, die bis 13 Monate vor dem Fahrplanwechsel erfolgt sein muss, gibt keinen Grund zur Beanstandung.

Abschnitt 7 Abs. 5 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung gültig ab 12.11.2024), regelt:

„Sofern sich in der Zwischenzeit weitere Konsultationsbedarfe ergeben haben, führt die DB InfraGO AG bis 13 Monate vor dem Fahrplanwechsel eine erneute Konsultation durch. Die ZB und EIU haben 10 Arbeitstage Zeit zur Stellungnahme. [...]"

Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 13.11.2024, 24 Uhr, erfolgen (zur Fristberechnung im Grundsätzlichen siehe unter II.2.3.1.1.1.3). Die Information der Zugangsberechtigten ist am 01.11.2024 erfolgt. Die Zugangsberechtigten hatten bis zum 21.11.2024 Gelegenheit zur Stellungnahme.

II.2.3.1.1.1.9 Information über das Ergebnis der zweiten Konsultationsphase bis 12 Monate vor dem Fahrplanwechsel

Die Beschwerdegegnerin hat das Ergebnis der zweiten Konsultationsphase rechtzeitig veröffentlicht.

Abschnitt 7 Abs. 5 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung gültig ab 12.11.2024), sieht vor:

„[...] Über das Ergebnis der zweiten Konsultationsphase informiert die DB InfraGO AG bis 12 Monate vor dem Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine in elektronischer Form veröffentlicht. Sich im Vergleich zum vorläufigen Ergebnis der ersten Konsultationsphase ergebende Änderungen werden entsprechend markiert.“

Die Information der Zugangsberechtigten musste vorliegend bis zum 13.12.2024, 24 Uhr, erfolgen (zur Fristberechnung im Grundsätzlichen siehe unter II.2.3.1.1.1.3). Die Beschwerdegegnerin hat die Informationen ordnungsgemäß in die KOMBau eingestellt,

vgl. Kundeninformation vom 12.12.2024, <https://www.dbinfrago.com/web/aktuelles/kund-inneninformationen/kund-inneninformationen/2024-KW50-KOMBau-13189232> (Abrufdatum 07.02.2025).

II.2.3.1.1.1.10 Abstimmung mit anderen Betreibern der Schienenwege

Die Abstimmung, die die Beschwerdegegnerin mit anderen Betreibern der Schienenwege gesucht hat, führt ebenfalls nicht zu einem Verstoß gegen formelle Vorgaben bei der Bauplanung. Es kann deshalb offen bleiben, ob diese Vorgaben aus der Richtlinie 402.0305 überhaupt drittschützenden Charakter haben und daher im vorliegenden Beschwerdeverfahren einen Ausschlag geben könnten.

Zur Abstimmung mit anderen Betreibern der Schienenwege regelt Abschnitt 14 Abs. 3 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024):

„Die Abstimmung im Rahmen der ersten Konsultationsphase erfolgt bis 27 Monate vor dem Fahrplanwechsel für BKE der Kategorie 6, sofern diese sich auf mehr als ein Netz auswirken.“

Die Abstimmung hätte bis zum 13.09.2023, 24 Uhr, stattfinden müssen (zur Fristberechnung im Grundsätzlichen siehe unter II.2.3.1.1.1.3). Die erste Information über die geplante Generalisierung ließ die Beschwerdegegnerin anderen Betreibern der Schienenwege, darunter die ÖBB Infrastruktur AG, am 14.02.2023 zukommen. Im Zeitraum vom 13.06. bis 01.08.2023 fanden Abstimmungen bzw. Erörterungen mit der ÖBB Infrastruktur AG statt, sowohl im Rahmen der sog. „Brenner Gruppe“ als auch bilateral.

Zur Abstimmung im Rahmen der zweiten Konsultationsphase bestimmt Abschnitt 14 Abs. 3 UAbs. 2 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung gültig bis 11.11.2024):

„Die Koordinierung im Rahmen der zweiten Konsultationsphase erfolgt für BKE, sofern sie sich auf mehr als ein Netz auswirken, bis

- a) *19 Monate vor Fahrplanwechsel für BKE der Kategorie 8*
- b) *15 Monate vor Fahrplanwechsel für BKE der Kategorien 4 und 6.“*

Die Abstimmung hätte bis 13.05.2024, 24 Uhr, stattfinden müssen (zur Fristberechnung siehe wiederum unter II.2.3.1.1.1.3). Diese Frist hat die Beschwerdegegnerin nicht durchgängig eingehalten. Während der zweiten Konsultationsphase erfolgte die Koordinierung mit der ÖBB Infrastruktur AG und Rete Ferroviaria Italiana an insgesamt neun Terminen (27.11.2023, 29.11.2023, 17.01.2024, 14.02.2024, 20.03.2024, 26.02.2024, 08.05.2024, 11.06.2024 und 25.06.2024). Eine zusätzliche Koordinierung nur mit der ÖBB Infrastruktur AG fand am 27.06.2024 statt. Einige dieser Daten liegen vor, andere nach Ablauf der Frist. Der Beschwerdegegnerin ist aber zugute zu halten, dass sie die Abstimmung sehr frühzeitig, nämlich mehr als fünf Monate vor dem Fristablauf, vorgenommen hat. Dass die Abstimmungen über den 13.05.2024, 24 Uhr, hinaus dauerten, war im Interesse aller Beteiligten. Sie führten am Ende dazu, dass die Beschwerdegegnerin an der Totalsperrung im Zeitraum vom 06.02. bis zum 10.07.2026 festhalten konnte. Die formellen Fehler sind daher wiederum analog § 46 VwVfG unbeachtlich (siehe hierzu bereits unter II.2.3.1.1.1.4).

II.2.3.1.1.2 Materielle Seite der Bauplanung

Die Planung der beschwerdegegenständlichen Baumaßnahme steht auch in Einklang mit den in den Nutzungsbedingungen enthaltenen materiellen Vorgaben für die Bauplanung.

Der vorliegend relevante Maßstab findet sich in Abschnitt 3 Abs. 2 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist. 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. Bei der Ausfüllung dieses Maßstabs hilft die Begründung des Gesetzesentwurfs allerdings kaum weiter. Dort heißt es schlicht:

„Bei der Durchführung von regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten soll den Belangen der Zugangsberechtigten Rechnung getragen werden. Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass diese Arbeiten zu einem Zeitpunkt stattfinden, in dem das Verkehrsaufkommen gering ist. Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.“

Der Maßstab ist letztlich so zu verstehen, dass die Baumaßnahmen so zu planen sind, dass sie den geringstmöglichen Schaden für alle Beteiligten verursachen. Die Einschränkungen sind auf das erforderliche Maß zu beschränken. Zur Ermittlung der geringstmöglichen Beeinträchtigung ist ein Folgenvergleich durchzuführen, bei dem die Gesamtfolgen miteinander zu vergleichen sind, die bei den verschiedenen Bauvarianten anfallen. Maßgeblich abzustellen ist auf die niedrigsten Gesamtfolgen. Eine möglichst geringfügige Beeinträchtigung der Zugangsberechtigten setzt voraus, dass der Betreiber der Schienenwege die Interessen bzw. die Zwänge der Zugangsberechtigten kennt. Auf diese Weise ist er in der Lage, diese bei der Planung der Baumaßnahmen mit einzubeziehen. Er ist gehalten, die verschiedenen Interessen der Beteiligten – seiner eigenen und die der Zugangsberechtigten – miteinander in Einklang zu bringen. Entscheidend ist dabei eine Berücksichtigung der Erschwernisse sowie eine entsprechende Abwägung zu einem Zeitpunkt, in dem noch auf die Planung der Baumaßnahme Einfluss genommen werden kann. Je weiter der Planungsstand vorangeschritten ist und die Baumaßnahme ggf. ausgeschrieben bzw. eine Baufirma bereits vertraglich gebunden worden ist, desto weniger Möglichkeiten bestehen, die Art und Weise der Durchführung noch zu ändern.

Vgl. Clausen, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 61 ERegG Rn. 28, 32, 34.

Die Prüftiefe, mit der die Beschwerdegegnerin das vorgenannte Prüfprogramm abuarbeiten ist, variiert dabei je nach Verfahrensstadium. Nach Überzeugung der Beschlusskammer hat sich die Beschwerdegegnerin zwar im Prinzip an dem zu orientieren, was das Bundesverwaltungsgericht in einem Grundsatzurteil zum Bauplanungsrecht wie folgt festgehalten hat:

„Darüber hinaus beschränkt sich die Abwägungsbeachtlichkeit auf solche Betroffenheiten, die erstens mehr als geringfügig, zweitens in ihrem Eintritt zumindest wahrscheinlich und drittens – dies und vor allem – für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar sind.

Was die planende Stelle nicht ‚sieht‘, und was sie nach den gegebenen Umständen auch nicht zu ‚sehen‘ braucht, kann von ihr bei der Abwägung nicht berücksichtigt werden und braucht von ihr auch nicht berücksichtigt zu werden. Die Bürgerbeteiligung [...] hat nicht zuletzt die Aufgabe, der planenden Stelle Interessen(betroffenheiten) sichtbar zu machen. Hat es ein Betroffener unterlassen, seine Betroffenheiten im Zuge der Bürgerbeteiligung vorzutragen, dann ist die Betroffenheit abwägungsbeachtlich nur dann, wenn sich der planenden Stelle die Tatsache dieser Betroffenheit aufdrängen mußte.“

BVerwG, Beschluss vom 09.11.1979, Az. 4 N 1.78 u. a., Rn. 51 f. (juris).

Aufgrund der speziellen Regelungen in der Richtlinie 402.0305 lassen sich diese Grundsätze indes nur in modifizierter Form auf die hier zu betrachtende Situation übertragen. Denn jedenfalls hinsichtlich derjenigen Prüfgegenstände, für die im weiteren Verfahrensverlauf ein Recht auf Alternativenbetrachtung eröffnet ist, darf sich die Beschwerdeführerin in ihrer Ausgangsentscheidung zunächst auf eine summarische Prüfung der Betroffenheiten beschränken. Üben Zugangsberechtigte das Recht auf Alternativenbetrachtung im weiteren Verfahrensverlauf nicht aus, sind sie darüber hinaus mit ihrem entsprechenden Vorbringen im Beschwerdeverfahren vor der Beschlusskammer präkludiert (dazu genauer unter II.2.3.1.1.2.2).

Zur Alternativenprüfung trifft die Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war, in ihrem Abschnitt 5 Abs. 7 UAbs. 1 folgende Bestimmung (Unterstreichungen durch die Beschlusskammer):

„Zum Zwecke der Erarbeitung von baulichen Varianten von BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativenbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.“

Details zur Alternativenprüfung regelt Abschnitt 13 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024). Dessen Absatz 1 Satz 1 lautet (Unterstreichung durch die Beschlusskammer):

„Die Anfrage nach Alternativen ist für BKE der Kategorie 7 in der ersten Konsultationsphase zulässig.“

Das Erfordernis einer Anfrage des Zugangsberechtigten während der ersten Konsultationsrunde steht in Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Anhang VII Nr. 16 zur Richtlinie 2012/34/EU bestimmt:

„Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage lang andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, muss der Infrastrukturbetreiber den Antragstellern auf deren Anfrage hin während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellen.“

Die im Entflechtungsrecht verankerte Vorschrift des § 8b Abs. 4 Satz 1 und 2 ERegG verfolgt eine ähnliche Stoßrichtung:

„Hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnanlagen hat der Betreiber von Eisenbahnanlagen die Zugangsberechtigten zu konsultieren. Er hat den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen.“

Die Existenz des Anfragerechts auf Alternativenprüfung zeigt, dass die Beschwerdegegnerin nicht bereits in ihrer Ausgangsentscheidung, die sie in die Konsultation zu x-40 oder x-33 einbringt, eine erschöpfende Alternativenbetrachtung vorgenommen haben muss. Dabei ist zu berücksichtigen dass es vorliegend – anders als etwa im Bauplanungsrecht – nicht um Entscheidungen „für die Ewigkeit“ geht, sondern um Entscheidungen über die zeitlich beschränkte Durchführung von Maßnahmen, die allerdings – je nach Ausführung – ganz unterschiedliche Auswirkungen auf verschiedene Akteure haben können. Gerade die Vielzahl potenziell betroffener (und konfligierender) Interessen von Zugangsberechtigten und von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Vielzahl von Parametern, die mit der Durchführung einer Baumaßnahme verknüpft sind, könnten, sollten sie allesamt – weil sich Betroffenheiten aufdrängen – bereits umfassend mit der Ausgangsentscheidung zu ermitteln und in einen Ausgleich zu bringen sein, den Planungsprozess überfrachten und überfordern. Insofern muss es genügen, wenn sich die Beschwerdegegnerin in ihrer bis 40 oder 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel eingebrachten Ausgangsentscheidung dem Offensichtlichen nicht verschlossen hat. Sie muss in summarischer Prüfung all die Betroffenheiten berücksichtigen, die sich ihr

aufdrängen. Eine Alternativenbetrachtung ist indes erst – dann allerdings auch zwingend – durchzuführen, wenn eine entsprechende Anfrage in dem Konsultationsprozess, den die Beschwerdegegnerin bis 40 oder 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel anzustoßen hat, gestellt wird.

Nach den vorstehend dargestellten Maßstäben ist gegen die Ausgangsentscheidung der Beschwerdegegnerin, die streitgegenständliche Baumaßnahme unter Verhängung einer fünfmonatigen Totalsperrung durchzuführen, nichts zu erinnern (hierzu unter II.2.3.1.1.2.1). Soweit dagegen die Beschwerdeführerin vorbringt, Baualternativen zu einer fünfmonatigen Totalsperrung führten zu einem geringeren Maß der Beeinträchtigung, ist sie damit mangels rechtzeitiger Anfrage einer Alternativenbetrachtung präkludiert (hierzu unter II.2.3.1.1.2.2).

II.2.3.1.1.2.1 Ausgangsentscheidung der Beschwerdegegnerin

Die Beschwerdegegnerin hat mit ihrer Baumaßnahmenplanung den hier relevanten Maßstab nicht verletzt.

Der in Abschnitt 3 Abs. 2 UAbs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist, normierte Maßstab verlangt letztlich, dass die Beschwerdegegnerin eine Abwägungsentscheidung trifft. Auf Grundlage der Informationen, die der Beschwerdegegnerin zum Zeitpunkt ihrer den Zugangsberechtigten am 07.03.2023 mitgeteilten Ausgangsentscheidung für eine fünfmonatige Totalsperrung vorlagen, hat sie eine rechtskonforme Entscheidung getroffen. Für die Beschlusskammer ist nicht erkennbar, dass die Abwägung der Beschwerdegegnerin an einem evidenten Mangel leidet. Die Abwägungsentscheidung der Beschwerdegegnerin unterliegt dabei einer gesamthaften Prüfung. Zwar hat sich nur die Beschwerdeführerin über die Baumaßnahmenplanung beschwert. Das führt aber nicht dazu, dass die Beschlusskammer allein die Sicht der Beschwerdeführerin zugrunde zu legen hätte.

Nach Überzeugung der Beschlusskammer hat die Beschwerdegegnerin sich sowohl bei der Entscheidung, die Baumaßnahme in Form einer mehrmonatigen Totalsperrung durchzuführen (hierzu unter II.2.3.1.1.2.1.1), als auch bei der Festlegung der Dauer dieser Totalsperrung auf fünf Monate (hierzu unter II.2.3.1.1.2.1.2) innerhalb des ihr vorgegebenen rechtlichen Rahmens gehalten.

II.2.3.1.1.2.1.1 Entscheidung für die Durchführung einer mehrmonatigen Totalsperrung

Die Entscheidung der Beschwerdeführerin, die geplanten Arbeiten in einer mehrmonatigen Totalsperrung durchzuführen, bewegt sich innerhalb des von der Beschwerdegegnerin zu beachtenden rechtlichen Rahmens. Es ist nicht erkennbar, dass die aus der Bauplanung resultierenden Kapazitätseinschränkungen – und somit die Beeinträchtigung der ZB sowie EIU – evident nicht auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.

Es ist der Beschwerdeführerin zuzugestehen, dass die Entscheidung der Beschwerdegegnerin für eine mehrmonatige Totalsperrung die Interessen des SPNV und damit auch ihre eigenen Interessen stark beeinträchtigt. Dies war auch der Beschwerdegegnerin von Anfang bewusst. Sie hat sich dieser Erkenntnis nicht verschlossen. Der Planungsansatz der Beschwerdegegnerin ermöglicht es allerdings, in vergleichsweise kurzer Zeit ein hohes Bauvolumen abzuarbeiten. Die Beschwerdegegnerin hat aus Sicht der Beschlusskammer glaubhaft dargelegt, dass dieses Bauvolumen bei einer abschnittsweisen oder eingleisigen Sperrung jedenfalls nicht in gleicher Zeit wie bei der vorgesehenen Totalsperrung, sondern nur mit einem deutlich höheren Zeiteinsatz zu bewältigen wäre.

Bei einem abschnittswisen Vorgehen liegt das bereits auf der Hand. Die Beschwerdegegnerin müsste sich sukzessive den einzelnen Bauabschnitten widmen, wobei das Bauvolumen in jedem Abschnitt unverändert bliebe. Schon bei nur zwei Bauabschnitten müsste die Beschwerdegegnerin in jedem Abschnitt doppelt so schnell arbeiten wie aktuell geplant, um die Bautätigkeiten insgesamt in fünf Monaten abschließen zu können. Das erscheint nicht realistisch. Die Beschwerdegegnerin geht davon aus, dass für jeden Abschnitt eine fünfmonatige Bauzeit zu veranschlagen wäre. Die Beschwerdegegnerin rechnet bei einem abschnittswisen Vorgehen je nach der Anzahl der zu bildenden Baukorridore mit einer Gesamtbauzeit von zehn bis 15 Monaten. Selbst wenn sich die Schätzungen der Beschwerdegegnerin als zu konservativ erweisen sollten, ändert dies nichts daran, dass sich der Bauzeitraum über alle Abschnitte erheblich verlängerte.

Die vergleichsweise kurze Bauzeit bei dem von der Beschwerdegegnerin gewählten Ansatz der mehrmonatigen Totalsperrung der gesamten Strecke schützt insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten des SPFV und des SGV, weil sie nur für fünf Monate und nicht für einen noch längeren Zeitraum auf Umleitungsstrecken ausweichen müssen. Ihre Nutzung führt zu Laufwegverlängerungen zwischen 50 und 170 Kilometern, für die bei einem abschnittswisen Vorgehen täglich betroffenen 158 Güterzüge liegt die Laufwegverlängerung im gewichteten Durchschnitt bei 118,7 Kilometern. Müssten die Verkehre für eine längere Zeit auf die Umleitungsstrecken ausweichen, so zöge dies für einen entsprechend längeren Zeitraum Auswirkungen auf den Umleitungsstrecken nach sich. Im Nahverkehr müssten für einen längeren Zeitraum Züge auf den Umleitungsstrecken ausfallen. Auch die Gleisanschließer profitieren von einer möglichst kurzen Bauzeit.

Die Baumaßnahme durchzuführen, während die Strecke überwiegend eingleisig gesperrt ist, führte zu einer noch erheblicheren zeitlichen Ausdehnung. Bei einer eingleisigen Sperrung würde die Beschwerdegegnerin die Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg in einzelne Abschnitte unterteilen. In diesen Abschnitten wären nach ihren Schätzungen für die reine Bautätigkeit ca. 140 Wochen (über 2,5 Jahre) eingleisige Sperrungen notwendig. Da nicht das ganze Jahr über gebaut werden kann und aufgrund einer aufwändigeren Logistik geht die Beschwerdegegnerin davon aus, dass sich die Arbeiten über sieben bis acht Jahre hinzögen.

Die verkehrlichen Auswirkungen eines solchen Vorgehens hingen davon ab, welche Verkehre die eingleisig befahrbaren Abschnitte nutzen dürften. Aus Sicht der Beschwerdeführerin relevant sind die Szenarien, in denen sie die VzG-Strecke 5850 nutzen dürfte.

Wenn ein Zug des Nahverkehrs pro Stunde und Richtung auf der Strecke verkehrte, könnten in der restlichen verfügbaren Kapazität nach Angaben der Beschwerdegegnerin noch 72 Güterzüge pro Tag und zehn Fernverkehrszüge pro Tag auf der Strecke verkehren. In der Zeit von 6 bis 22 Uhr bedeutete dies einen Fernverkehrszug und zwei Güterzüge pro Stunde. In den Nachtstunden könnten pro Stunde fünf Güterzüge verkehren. 86 Güterzüge pro Tag müssten die Umleitungsstrecken nutzen, was im gewichteten Durchschnitt 91,4 Mehrkilometer pro Zug bedeutete, die bis zum Abschluss der Bautätigkeiten anfielen. Im Vergleich zu einer fünfmonatigen Totalsperrung müsste der Güterverkehr nach Einschätzung der Beschwerdegegnerin 9,84 Mio. zusätzliche Mehrkilometer in Kauf nehmen.

In dem zweiten hier relevanten Szenario unterstellt die Beschwerdegegnerin im SPNV über den gesamten Baukorridor einen Stundentakt mit einem durchgehenden Zug, der jede Haltestelle bedient. Zwischen 6 und 22 Uhr sei so nur ein Güterzug pro Stunde einplanbar. Pro Tag könnten 56 Güterzüge auf dem Regelweg verkehren, die verbleibenden 102 Güterzüge müssten umgeleitet werden. Pro Fahrt fielen danach durchschnittlich 100 Mehrkilometer pro Fahrt

an. Im Vergleich zu einer fünfmonatigen Totalsperrung müsste der Güterverkehr 12,4 Mio. zusätzliche Mehrkilometer in Kauf nehmen.

Selbst wenn man annimmt, dass die Berechnungen der Beschwerdegegnerin nicht das letzte Wort sein mögen und deshalb hier und dort noch bauliches Optimierungspotenzial besteht, bleibt für die Beschlusskammer gleichwohl greifbar, dass bei einem Bauen in eingleisiger Sperrung deutlich mehr Zeit benötigt würde als die für die Totalsperrung veranschlagten fünf Monate. Auch bei einem grundsätzlich eingleisigen Vorgehen ließen sich Totalsperrungen nicht gänzlich vermeiden. Die Beschwerdegegnerin gibt an, es seien für etwa 150 Tage Totalsperrungen nötig. Das bedeutet, dass die Zugangsberechtigten nicht nur mit einer längeren Gesamtbauzeit konfrontiert wären, sondern innerhalb dieser in den einzelnen Abschnitten zu bestimmten Zeiten die Strecke dennoch nicht nutzen könnten.

II.2.3.1.1.2.1.2 Entscheidung für eine Dauer von fünf Monaten

Die vorgesehene fünfmonatige Sperrung ist aus Sicht der Beschlusskammer – losgelöst von etwaigen alternativen Kapazitätseinschränkungen – auch nicht evident zu lang bemessen.

Auf der VzG-Strecke 5850 sollen im Zeitraum vom 06.02. bis 10.07.2026 zunächst durchgehend Bautätigkeiten stattfinden und im Anschluss hieran die zum Abschluss der Bautätigkeiten notwendigen Abnahmen erfolgen. Die vertrauliche Machbarkeitsstudie der Beschwerdegegnerin bestätigt mit ihrer detaillierten Darstellung die der Beschwerdeführerin und anderen Zugangsberechtigten aus der Besprechung am 01.08.2024 bekannte schematische Darstellung des Bauablaufs (vgl. Anlage 1 zum Schreiben der Beschwerdegegnerin vom 13.09.2024, Folie 11). Zwar wird die genaue Bauablaufplanung erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens feststehen und ist Sache des Auftragnehmers. Die Machbarkeitsstudie stellt nur einen von mehreren denkbaren Ansätzen dar, das geplante Bauvolumen innerhalb der fünfmonatigen Totalsperrung zu bewerkstelligen. Das Bauvolumen als solches rechtfertigt unter den vor Ort gegebenen Umständen aber aus Sicht der Beschlusskammer den Ansatz einer fünfmonatigen Totalsperrung.

Die Beschwerdegegnerin musste sich bei der Auswahl dessen, was sie in den fünf Monaten umsetzen möchte, begrenzen. So reicht der Bauzeitraum etwa nicht aus, um die Oberleitung auf der Strecke vollständig zu erneuern. Nun will die Beschwerdegegnerin teilweise allein den Fahrdrabt und einzelne Gründungen erneuern. Die Bautätigkeiten finden zudem parallel statt und sind voneinander abhängig. Örtliche Gegebenheiten wie Engstellen und Felswände stellen Zwangspunkte dar. Für den Neu- und Umbau von Weichen, Mehrgleisauslegern, Durchlässen, (Hilfs-)brücken sowie für die Ausrüstung der Leit- und Sicherungstechnik ist die Beschwerdegegnerin ohnehin auf Totalsperrungen angewiesen. Dort, wo Gleise während der Bautätigkeiten befahrbar sind, werden diese für Logistikfahrten benötigt. Da der Abschnitt, auf dem die Bauarbeiten stattfinden sollen, keine Zulaufstrecken hat, ist es verständlich, dass die Beschwerdegegnerin das Gleis neben dem Baugleis überwiegend frei hält. Die Beschwerdegegnerin hat aufgrund fehlender Einnahmen aus Trassenentgelten während der Totalsperrung selbst kein Interesse daran, länger als nötig zu sperren. Sollte sich ein Auftragnehmer finden, der die Bauleistung in weniger als fünf Monaten erbringt, wird die Beschwerdegegnerin die Dauer der Totalsperrung entsprechend verkürzen. Die vorstehenden Ausführungen lassen aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein wesentliches Verkürzungspotenzial erkennen.

Die Beschlusskammer verkennt nicht, dass die beschwerdegegenständliche Totalsperrung schwerwiegende Folgen für die Beschwerdeführerin nach sich zieht und sie als hauptsächlich betroffenes SPNV-Unternehmen ein besonderes Opfer bringt, damit die Sanierung des Schie-

nennetzes der Beschwerdegegnerin möglichst effizient erfolgen kann. Dass sie für dieses Opfer nicht entschädigt wird, ist indes – mangels entsprechender Ausgleichsvorschriften – nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

II.2.3.1.1.2 Präklusion der Beschwerdeführerin

Die Beschwerdeführerin ist mit ihrem Vorbringen, Baualternativen zu einer Totalsperrung bzw. eine erhebliche Verkürzung der Dauer der Totalsperrung führten zu einem geringeren Maß der Beeinträchtigung bei den Zugangsberechtigten, im vorliegenden Beschwerdeverfahren präkludiert.

Indem die Beschwerdeführerin denkbare Alternativen zu einer fünfmonatigen Totalsperrung der VzG-Strecke 5850, namentlich ein abschnittsweises Vorgehen, eine eingleisige Sperrung oder eine erhebliche Verkürzung der Dauer der Totalsperrung, zum Mittelpunkt ihrer Beschwerde macht, will sie im Beschwerdeverfahren eine Diskussion führen, die sie mit der Beschwerdegegnerin während der ersten Konsultationsphase hätte führen müssen. Wenn die Beschwerdegegnerin in ihrer Richtlinie 402.0305 von Alternativen spricht, meint sie damit alternative Kapazitätseinschränkungen. Das ergibt sich aus Abschnitt 13 Abs. 2 UAbs. 1 Satz 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024):

„Auf Basis dieser Angaben erstellt und bewertet die DB Netz AG alternative Kapazitätseinschränkungen gemeinsam mit den anfragenden ZB.“

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihrem Vorbringen auch auf eine solche alternative Kapazitätseinschränkung. Es geht ihr nicht lediglich um kleinere Änderungen in der Bauplanung. Vielmehr greift sie die Bauplanung fundamental und grundlegend an, indem sie sich gegen die vorgesehene fünfmonatige Totalsperrung als solche wendet. Bei einer Umplanung der Baumaßnahme dergestalt, dass die Bautätigkeit abschnittsweise oder in eingleisiger Sperrung erfolgte bzw. die Dauer der Totalsperrung erheblich verkürzt würde, erführe sie in wesentlichen Merkmalen eine andere Prägung. Es änderten sich die zur Verfügung stehende Kapazität, der Bauablauf, die für die Durchführung der Arbeiten zu veranschlagende Zeit und teilweise auch die räumliche Ausbreitung der Sperrung,.

Die Beschwerdegegnerin bringt in ihren Nutzungsbedingungen klar zum Ausdruck, bis zu welchem Zeitpunkt eine Betrachtung von Alternativen im Prozess der Bauplanung sinnvoll zu berücksichtigen ist. Das ergibt sich aus einer Zusammenschau verschiedener Regelungen der Richtlinie 402.0305. Abschnitt 5 Abs. 7 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024), bestimmt (Unterstreichung durch die Beschlusskammer):

„Zum Zweck der Erarbeitung von baulichen Varianten von BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem Vorlauf von 40 Monaten über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme binnen einer Frist von 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.

Die Erarbeitung von baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine erneute Information erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten für BKE der Kategorie 7. [...] Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.

Weiter regelt Abschnitt 13 Abs. 1 Satz 1 dieser Fassung der Richtlinie 402.0305:

„Die Anfrage nach Alternativen ist für BKE der Kategorie 7 in der ersten Konsultationsphase zulässig.“

Diese Regelung ist so zu verstehen, dass eine Anfrage *ausschließlich* in der ersten Konsultationsphase zulässig ist. Dies entspricht der gesetzlichen Regelung in Anhang VII Nr. 16 zur Richtlinie 2012/34/EU, die lautet (Unterstreichung durch die Beschlusskammer):

„Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage lang andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, muss der Infrastrukturbetreiber den Antragstellern auf deren Anfrage hin während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellen.“

Abschnitt 13 der genannten Fassung der Richtlinie 402.0305 enthält in seinem Absatz 3 auch Regelungen dazu, bis wann die Beschwerdegegnerin über Ergebnisse der Alternativbetrachtung informiert:

„Über die mit den interessierten ZB gemeinsam erarbeiteten Alternativen informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 ff. mit einem zeitlichen Vorlauf von 37 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die interessierten ZB haben die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen, bevor die DB Netz AG zwischen den alternativen BKE wählt.

Zu den, mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten vor dem Fahrplanwechsel konsultierten BKE informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 32 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die interessierten ZB haben die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von fünf Arbeitstagen, bevor die DB Netz AG zwischen den alternativen BKE wählt.

Die Entscheidung der DB Netz AG für eine Alternative gibt sie im Rahmen der fortlaufenden ersten Konsultationsphase bekannt.“

Die Regelung in Unterabsatz 2 belegt, dass eine Alternativenprüfung auch für solche BKE möglich ist, über die die Beschwerdegegnerin die Zugangsberechtigten erstmals bis 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel informiert.

Die aufgeführten Bestimmungen sind Ausdruck des engen zeitlichen Gefüges, innerhalb dessen die Beschwerdegegnerin ihre Baumaßnahmenabstimmung durchzuführen hat. Die Anfrage eines Zugangsberechtigten muss innerhalb der fünfzehn- oder zehntägigen Stellungnahmefrist erfolgen. Im Falle der im vorliegenden Beschwerdeverfahren relevanten Konsultation bis 33 Monate vor dem Fahrplanwechsel ist das Ergebnis der Alternativenprüfung bereits einen Monat später zu präsentieren. Diese Eile ist auch kein Selbstzweck, sondern vielmehr dem Umstand geschuldet, dass die Entscheidung der Beschwerdegegnerin für eine Alternative die weitere Konsultation der Baumaßnahme determiniert. Abschnitt 5 Abs. 8 der Richtlinie

402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024) sieht nämlich vor (Unterstreichung durch die Beschlusskammer):

„Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB und die wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.

Ergeben sich nachträglich Änderungen, so informiert die DB Netz AG darüber mit einem zeitlichen Vorlauf von 26 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB und [die] wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.“

Der gesamte Regelungskomplex zeigt auch, dass die Beschwerdegegnerin irgendwann eine abschließende Entscheidung über die Art der Kapazitätseinschränkung treffen muss. Das schließt es nicht aus, dass sie im Anschluss daran mit den Zugangsberechtigten noch Gespräche über Details des Konzeptes führt. Aber die grundsätzliche Entscheidung für etwa eine Totalsperrung ist ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr revidierbar. Ansonsten fehlte der Beschwerdegegnerin die Verlässlichkeit für die weitere Planung.

Dass es darauf ankommt, dass die Zugangsberechtigten ihre Bedenken rechtzeitig an die Beschwerdegegnerin herantragen, lässt sich auch § 8b Abs. 4 ERegG entnehmen. Gemäß § 8b Abs. 4 Satz 1 ERegG hat der Betreiber von Eisenbahnanlagen die Zugangsberechtigten hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten zu konsultieren. § 8b Abs. 4 Satz 2 ERegG schreibt ihm vor, den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen. Daraus wird zweierlei deutlich: Die geforderte Konsultation erfolgt zum einen im Rahmen der *langfristigen* Planung. Zum anderen zeigt sich, dass die Beschwerdegegnerin nur auf vor vorgebrachte Anliegen eingehen muss. Insgesamt betonen die Regelungen die Wichtigkeit der Rechtzeitigkeit des Vorbringens. Die mit der Beschwerde geltend gemachten Einwände betreffen nicht mehr die langfristige Planung. Die Beschwerdegegnerin hat die Konsultation der geplanten Baumaßnahmen im März 2023 und damit 33 Monate vor dem relevanten Fahrplanwechsel gestartet. Erst am 27.08.2024 und damit nur mehr noch weniger als 16 Monate vor dem relevanten Fahrplanwechsel hat die Beschwerdeführerin Beschwerde bei der Bundesnetzagentur erhoben. Gegenüber der Beschwerdegegnerin hat sich die Beschwerdeführerin erstmals im Mai 2023 – allerdings außerhalb förmlicher Konsultationsverfahren – skeptisch gegenüber der Beschwerdegegnerin zu der geplanten Baumaßnahme geäußert. Es kann hier offen bleiben, ob die Beschwerdegegnerin seinerzeit überhaupt erkennen konnte, dass die Beschwerdeführerin die angedachte Totalsperrung fundamental ablehnt. Denn selbst wenn dem so wäre, wäre sie mit ihren Bedenken nicht rechtzeitig im Sinne des vorstehend skizzierten Fristengefüges an die Beschwerdegegnerin herantreten. Die Beschwerdegegnerin durfte bei ihrer Planung daher davon ausgehen, dass die Beschwerdegegnerin den grundsätzlichen Angang einer Planung der Baumaßnahmen unter einer langfristigen Totalsperrung akzeptiert.

Den Informationen, die die Beschwerdegegnerin den Zugangsberechtigten und damit auch der Beschwerdeführerin zur geplanten Generalsanierung der VzG-Strecke 5850 zur Verfügung gestellt hat, waren hinreichend präzise, um eine Anstoßfunktion zu haben. Die Folien, die die Beschwerdegegnerin am 07.03.2023 präsentiert hat, waren mit „Frühzeitige Kundeninformation x-33, Kapazitätsmanagement 2026“ betitelt. In Kenntnis der Bestimmungen in der

Richtlinie 402.0305 hätte der Beschwerdegegnerin also klar sein müssen, dass sie im Anschluss an die digitale Telefonkonferenz innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Anfrage nach alternativen Kapazitätseinschränkungen an die Beschwerdegegnerin hätte richten müssen. Da es bei der Alternativenprüfung darum geht, alternative Kapazitätseinschränkungen auszuloten, war es ausreichend, dass die Beschwerdegegnerin darüber informiert hat, eine fünfmonatige Totalsperrung vorzusehen. Einer solchen Totalsperrung ist immanent, dass kein Zugverkehr während der Bauzeit stattfinden kann. Auch wenn die Planungen noch vorläufig waren und sich das konkrete Zeitfenster der Totalsperrung im weiteren Planungsverlauf noch einmal verschoben hat, konnte die Beschwerdeführerin doch erkennen, dass im Netzfahrplanjahr 2025/2026 eine fünfmonatige Totalsperrung der VzG-Strecke 5850 auf sie zukommt.

Eines Hinweises auf die eintretende Präklusionswirkung im Regelwerk der Beschwerdegegnerin bedurfte es nicht. Es ist zwar verfassungsgerichtlich geklärt, dass der Ausschluss verspäteter Einwendungen im gerichtlichen Verfahren nur dann mit der Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes in Art. 19 Abs. 4 Grundgesetz vereinbar ist, wenn die Mitwirkungsobliegenheiten im Verwaltungsverfahren für den betroffenen Bürger typischerweise erkennbar und nicht geeignet sind, den gerichtlichen Rechtsschutz zu vereiteln oder in unzumutbarer, aus Sachgründen nicht mehr zu rechtfertigender Weise erschweren,

BVerfG, Kammerbeschluss vom 27.12.1999, 1 BvR 1746/97, Rn. 9 (juris).

Hinweispflichten, wie sie sich etwa bezüglich des Planfeststellungsverfahrens in § 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG finden, sind Ausfluss dessen. Dass die Richtlinie 402.0305 eine solche Hinweispflicht nicht statuiert und vorliegend ein Hinweis während der ersten Konsultationsphase nicht erfolgt ist, führt gleichwohl nicht zu einer verfassungswidrigen Beschneidung der Rechte der Beschwerdeführerin. Denn die verfassungsgerichtlichen Anforderungen an die Erkennbarkeit von Mitwirkungspflichten stellen sich aus der Perspektive des „betroffenen Bürgers“, von dem nicht erwartet werden kann, dass er der gesetzlichen Regelungen zum materiellen Einwendungsausschluss auch ohne einzelfallspezifische Hinweise gewahr ist. Für die Zugangsberechtigten gilt jedoch etwas anderes. Sie sind in einem bestimmten und als der Regulierung unterliegend sehr rechtlich geprägten Sektor tätig und deshalb nicht mit einfachen Bürgern vergleichbar,

vgl. zu nach § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Vereinigungen OVG NRW, Urteil vom 20.01.2012, Az. 2 D 141/09.NE, Rn. 57 (juris).

Zudem ist anerkannt, dass der Gesetzgeber auf eine Rechtsfolgenbelehrung über den Ausschluss von unterlassenen Einwendungen verzichten kann, wenn er einen solchen nicht für erforderlich hält. Damit mutet er den Betroffenen zu, sich über die Folgen einer Versäumung der Frist selbst kundig zu machen,

Nds. OVG, Urteil vom 10.11.2008, Az. 7 KS 1/05, Rn. 47 (juris).

Schließlich sehen auch die Regelungen in Anhang VII Nr. 16 zur Richtlinie 2012/34/EU keine Hinweispflicht vor. Angesichts des hohen Detailgrads dieser Regelungen erscheint das diesbezügliche Schweigen als beredtes Schweigen.

Es ist vorliegend auch nicht treuwidrig, dass sich die Beschwerdegegnerin auf die Präklusion beruft. Zwar ist es richtig, dass der Beschwerdegegnerin die Folgen, die eine Totalsperrung für die Beschwerdeführerin hat, von Beginn an klar waren. Ihr war nämlich bewusst, dass die Züge der Beschwerdeführerin auf dem gesperrten Streckenabschnitt ausfallen und durch

Schienerersatzverkehre ersetzt werden müssen. Das zieht aber nicht automatisch die Notwendigkeit einer Alternativenbetrachtung im Sinne des Abschnitts 13 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der NBN 2024 war (Fassung gültig bis 11.11.2024), nach sich. Das Bedürfnis, Alternativen prüfen zu lassen, ist vielmehr eine subjektive Entscheidung des jeweils betroffenen Zugangsberechtigten. Nur er kann beurteilen, ob die ursprünglich vorgesehene Kapazitätseinschränkung für ihn trag- und hinnehmbar ist oder nicht. Denn der Beschwerdegegnerin fehlt in der Regel eine entsprechend vertiefte Kenntnis der Betriebsorganisation der Betroffenen und auch der vertraglichen oder faktischen Beziehungen der Betroffenen zu ihren Auftraggebern. Es deutet im vorliegenden Fall nichts darauf hin, dass die Beschwerdegegnerin der Beschwerdeführerin signalisiert hätte, noch einmal von der geplanten Totalsperrung abzurücken. Der Schwerpunkt der Diskussion lag vielmehr woanders. Die Beschwerdeführerin gibt selbst an, dass sie in dem Termin mit der Beschwerdegegnerin am 09.05.2023 auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen hinwies, danach fragte, wer den Schienenersatzverkehr übernehmen sollte, und schließlich die wirtschaftlichen Belastungen durch die Baumaßnahme und die verkehrlichen Einschränkungen einwandte, die frühzeitig erörtert werden müssten. Das deckt sich mit dem Protokoll, das die Beschwerdegegnerin zu diesem Termin erstellt hat. Wie die Präsentation zur Informationsveranstaltung vom 06.10.2023 (Folie 26) zeigt, drehten sich die Abstimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt um die Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes. Es ging dabei um die Abstimmung bezüglich der (Nicht-)Erreichbarkeit von Anschlüssen, die Abstimmung bezüglich Umleitungen, SEV-Konzepten sowie Entlastungsmaßnahmen und die Abstimmung bezüglich des Umleitungsnetzwerks. Mit Blick auf das oben beschriebene zeitliche Gefüge ist es verständlich, dass sich die Beschwerdegegnerin nach Ablauf der Fristen, bis zu denen Alternativen nachzufragen sind, nicht mehr mit Alternativen beschäftigt hat.

Jedenfalls mit ihrer Reaktion auf die Stellungnahme der Beschwerdeführerin zum Entwurf des PEK für die Umleitungsstrecken zur VzG-Strecke 5850 hat die Beschwerdegegnerin klar zum Ausdruck gebracht, dass sie nicht bereit ist, noch Alternativen in Betracht zu ziehen. Das ist mit Blick auf die Vorbereitung der Ausschreibung auch verständlich.

Auch Abschnitt 1 Abs. 4 Satz 1 und Abschnitt 3 Abs. 2 UAbs. 3 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist, ändern an dieser Einschätzung nichts. Abschnitt 1 Abs. 4 Satz 1 bestimmt:

„Zusätzlich zu den Kommunikations- und Abstimmung/Konsultationsprozessen besteht für ZB sowie EIU die Möglichkeit, sich je nach Planungsstand über die Auswirkungen von BKE im Rahmen von Bau- und Informationsdialogen (BID) zu informieren und Fragen zu den BKE an die planenden Stellen der DB InfraGO AG zu stellen.“

Abschnitt 3 Abs. 2 UAbs. 3 regelt ferner:

„Gemäß den in diesem Modul beschriebenen Konsultations- und Planungsphasen sowie im Rahmen der Phase ‚Baumaßnahmen des Konfliktmanagements[‘] besteht für Stellungnahmeberechtigte die Möglichkeit, zu den Planungen der DB InfraGO AG ihre Anliegen im Rahmen ihrer Stellungnahmen vorzutragen. Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an ihre Ansprechpartner innerhalb der DB InfraGO AG zu wenden.“

Damit ist aber letztlich nur gesagt, dass die Beschwerdegegnerin für die Zugangsberechtigten in Sachen Baumaßnahmenplanung immer ansprechbar ist. An der ab einem gewissen Zeitpunkt fehlenden Möglichkeit, Alternativen zu prüfen und zu berücksichtigen, ändert dies indes nichts.

Dass die Beschwerdeführerin ihren Wunsch nach einer Alternativenprüfung nicht rechtzeitig geltend gemacht hat, führt auch dazu, dass die Beschwerdegegnerin die Stellungnahme der Beschwerdeführerin zum Entwurf der Planungsparameter (zu diesem Konsultationsschritt siehe bereits unter II.2.3.1.1.1.6) nicht weiter zu beachten hatte. Zwar bestimmt Abschnitt 1 Abs. 13 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2025 ist (Fassung gültig bis 11.11.2024):

„Kann in den in diesem Modul aufgeführten Konsultationen, Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen innerhalb der vorgesehenen Zeiträume keine Einigung erzielt werden, behält sich die DB Netz AG den Letztentscheid vor. Dieser Letztentscheid wird nachvollziehbar getroffen und dokumentiert.“

Vorliegend war eine Dokumentation aber entbehrlich, eben weil die Beschwerdeführerin nicht im Anschluss an die am 07.03.2023 erfolgte Information eine Anfrage auf Prüfung von Alternativen an die Beschwerdegegnerin richtete. Die Beschwerdegegnerin musste sich mit der Stellungnahme nicht mehr auseinandersetzen, weil sie eine Totalopposition darstellt, die zu größeren Umplanungen führen würde, die aus den genannten Gründen der Alternativenplanung vorbehalten sind. Letztlich hätte sie auch nur schreiben können, dass gravierende Umplanungen im Rahmen der Alternativenprüfung anzubringen wären und im weiteren Verlauf der Baumaßnahmenplanung nicht weiter beachtet werden könnten.

Als Konsequenz des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist zu erwarten, dass die Zugangsberechtigten vermehrt Anfragen nach einer Alternativenprüfung im Hinblick auf geplante Totalsperrungen im Zuge von Maßnahmen der Generalsanierung an die Beschwerdegegnerin richten werden. Für die Zugangsberechtigten ist der Aufwand, den sie betreiben müssen, um eine Alternativenprüfung anzustoßen, auch überschaubar. Abschnitt 14 Abs. 1 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist, verlangt keinen besonderen Detailgrad der Anfrage, sondern beschreibt lediglich, wie die Anfrage aussehen kann:

„Sie kann Hinweise zu, durch die DB InfraGO AG zu prüfende Sachverhalte enthalten, z.B.:

- *zeitliche Lage: betroffene Kalendertage (z.B. Ausschluss von Großveranstaltungen),*
- *betroffene Streckenabschnitte (Länge): Hinweis, wenn Züge einen bestimmten Bahnhof erreichen sollen (z.B. SPNV-Konzepte)*
- *Sperrart: Eingleisige Sperrung (ESP) oder Totalsperrung (TSP),*
- *Ersatzkonzepte: z.B. Schienenersatzkonzepte bei SPV; Logistikkonzepte bei SGV,*
- *zusätzlich weitere Überlegungen des ZB.“*

Für die dann durch die Beschwerdegegnerin vorzunehmende Prüfung weist die Beschlusskammer darauf hin, dass dies ergebnisoffen zu erfolgen hat und nicht unter Hinweis auf § 11c

Abs. 1 Satz 1 BSWAG verkürzt oder abgelehnt werden kann. Abschnitt 14 Abs. 2 UAbs. 2 der Richtlinie 402.0305, die Bestandteil der INB 2026 ist, bestimmt zur Alternativenprüfung:

„Im Rahmen der gemeinsamen Gestaltung der Alternativen stellt die DB InfraGO AG den anfragenden ZB mindestens folgende Informationen für jede Alternative bereit:

- *die Dauer der BKE,*
- *die zu erwartenden ungefähr zu zahlenden Infrastrukturentgelte,*
- *die ungefähren Fahrzeiten*
- *die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken und*
- *die verfügbaren alternativen Strecken.“*

Damit die Zugangsberechtigten die Alternativen richtig einschätzen können, sollte die Beschwerdegegnerin ihnen auch darlegen, wie sie die einzelnen Annahmen hergeleitet hat.

In Anbetracht der oben aufgeführten zeitlichen Abfolge stehen die Kapazitätseinschränkung und die Entscheidung über Alternativen bis 28 Monate vor dem Fahrplanwechsel fest. Gegebenenfalls ergeben sich bis 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel noch Änderungen. Sofern ein Zugangsberechtigter mit der gewählten Form der Kapazitätsbeschränkung nicht einverstanden ist, ist nach der Information, die bis 28 Monate vor dem Fahrplanwechsel erfolgen muss, der richtige Zeitpunkt, um die zuvor per Anfrage gegenüber der Beschwerdegegnerin geltend gemachte, aber von der Beschwerdegegnerin nicht berücksichtigte Alternative mit einer Beschwerde bei der Bundesnetzagentur weiter zu verfolgen. Andernfalls, also bei einer deutlich späteren Erhebung einer Beschwerde, dürfte sich insbesondere die Frage nach einer möglichen Verwirkung des Beschwerderechts stellen,

vgl. in diesem Zusammenhang allerdings auch EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Rs. C-582/22, Rn. 65 ff.

II.2.3.1.2 Konkrete gesetzliche Vorgaben zur Baumaßnahmenplanung

Die Beschwerdegegnerin verletzt mit der beschwerdegegenständlichen Baumaßnahmenplanung auch keine konkreten gesetzlichen Vorgaben zur Baumaßnahmenplanung. Ihre Nutzungsbedingungen stehen in Einklang mit § 61 Abs. 2 ERegG (hierzu unter II.2.3.1.2.1) und § 8b Abs. 4 ERegG (hierzu unter II.2.3.1.2.2).

II.2.3.1.2.1 § 61 Abs. 2 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 (allgemein zum Maßstab siehe unter II.2.3.1.1.2, zum konkreten Fall siehe unter II.2.3.1.1.2.1).

Ein Konflikt mit der von der Beschwerdeführerin angeführten Betriebspflicht aus § 4 Abs. 3 Satz 2 AEG besteht ebenfalls nicht. Denn bei der beschwerdegegenständlichen fünfmonatigen Totalsperrung handelt es sich um eine lediglich vorübergehende Betriebseinschränkung, die

nicht die Betriebspflicht, sondern die netzzugangsrechtliche Bereitstellungspflicht betrifft. Das OVG Rheinland-Pfalz hat diesbezüglich entschieden:

„Ist die Bereitstellungspflicht [...] danach in dem Sinne auf die konkreten Nutzungsverhältnisse bezogen, dass sie gewährleisten soll, dass die betriebene Eisenbahninfrastruktur den Netzzugangsberechtigten jederzeit uneingeschränkt zur Nutzung im vertraglich vereinbarten Umfang zur Verfügung steht, so umfasst sie insbesondere auch solche Einschränkungen der Nutzbarkeit, die lediglich vorübergehender Natur sind. Sie hat keinen spezifischen Bezug zur Betriebssicherheit, sondern ist auch bei solchen Betriebseinschränkungen betroffen, bei denen dennoch die Betriebssicherheit – etwa durch ein ‚Herunterfahren‘ des Infrastrukturangebots – gewahrt bleibt.“

OVG RLP, Urteil vom 08.06.2016, Az. 8 A 10912/15, Rn. 58 (juris), bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 11.09.2019, Az. 3 C 19.16, Rn. 14 ff. (juris).II.2.3.1.1.2.1

II.2.3.1.2.2 § 8b Abs. 4 ERegG

Auch § 8b Abs. 4 ERegG ist in den Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin ordnungsgemäß umgesetzt. Wie bereits ausgeführt, bestimmt dessen Satz 1, 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, einschließlich einer Alternativenprüfung.

II.2.3.1.3 Planungsrecht vorliegend unbeachtlich

Ein den Tatbestand des § 68 Abs. 3 ERegG begründender Verstoß gegen das Eisenbahnregulierungsrecht ergibt sich entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerin auch nicht mit Blick auf das Planungsrecht.

Die Beschlusskammer hat sich mit dem Eisenbahn-Bundesamt über planungsrechtliche Aspekte der beschwerdegegenständlichen Generalsanierung ausgetauscht. Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Beschlusskammer eine Übersicht von Vorhaben zur Verfügung gestellt, die planungsrechtliche Relevanz haben. Dabei handelt es sich um

- den Neubau von Fels- und Hangsicherungen im Bereich der Streckenkilometer 7,905 bis 9,127,
- den Neubau von Fels- und Hangsicherungen im Bereich der Streckenkilometer 37,350 bis 38,225,
- den Neubau von Fels- und Hangsicherungen im Bereich der Streckenkilometer 17,865 bis 27,975,
- die Auflassung einer Eisenbahnüberführung und Neubau eines Durchlasses bei Streckenkilometer 24,066,
- die Erstellung von Stützbauwerken (Dammsanierung Deining),
- die Erneuerung der Weichenverbindung W11/W12 im Bahnhof Undorf und
- die Änderung der Eisenbahnüberführung Burghann Bahnhofstraße im Bereich der Streckenkilometer 79,120 bis 79,180.

Die Beschwerdeführerin hält diese Vorhaben für planfeststellungsbedürftig. Da es an einer Planfeststellung fehle, dürfte aus ihrer Sicht schon deshalb der Beschwerdegegnerin die Verweigerung des Zugangs für die avisierten Zeiträume zu untersagen sein. Diese Einschätzung ist unzutreffend.

Soweit das Eisenbahn-Bundesamt bereits Bescheide erlassen hat, hat es diese der Beschlusskammer zur Verfügung gestellt. Das fünfte und sechste Vorhaben finden sich noch in Bearbeitung. Bei den bisher ergangenen Bescheiden handelt es sich mit Ausnahme des Bescheids zur Änderung der Eisenbahnüberführung Burgthann/Bahnhofstraße allesamt nicht um Planfeststellungsbeschlüsse, sondern um Plangenehmigungen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat insoweit jeweils ausgeführt:

„Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist §§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

[...].“

Fehlende planungsrechtliche Entscheidungen führen nach dem vom Eisenbahn-Bundesamt zitierten § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG dazu, dass die Beschwerdegegnerin nicht bauen darf. Über die Einhaltung dieser Vorgabe hat nach § 5a Abs. 1 Satz 1 AEG das Eisenbahn-Bundesamt zu wachen. Nach der genannten Vorschrift haben die Eisenbahnaufsichtsbehörden die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften zu überwachen, soweit im AEG nichts Besonderes bestimmt ist. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 AEG wird durch die Eisenbahnaufsicht die Beachtung des AEG und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen überwacht. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BEVVG obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahnaufsicht als Aufgabe.

Zwar gilt, dass Verstöße des Betreibers von Eisenbahnanlagen gegen außer-regulatorische Vorgaben namentlich über das u. a. in §§ 10 und 11 ERegG enthaltene Gebot der Angemessenheit auch regulatorische Relevanz gewinnen können,

vgl. etwa den Beschluss vom 17.11.2021, Az. BK10-21-0299_Z, S. 60 f.

Im vorliegenden Fall ist aber nicht ersichtlich, dass derartige Verstöße vorliegen.

II.2.3.2 Ermessen

Soweit die Beschlusskammer formelle Fehler der Beschwerdegegnerin bei der Baumaßnahmenplanung festgestellt hat und diese nicht analog § 46 VwVfG unbeachtlich sein sollten, übt sie das ihr durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumte Entschließungsermessen dahingehend aus, vorliegend nicht einzuschreiten. Es wäre unverhältnismäßig, aufgrund minimaler Abweichungen vom durch die Richtlinie 402.0305 vorgesehenen Fristengefüge die beschwerdegegenständliche Totalsperrung zu untersagen und die Beschwerdegegnerin zu einer abweichenden Baumaßnahmenplanung zu verpflichten. Dies hätte Konsequenzen für den SPFV und den SGV (hierzu bereits unter II.2.3.1.1.2.1) und würde dazu führen, dass die Beschwerdegegnerin die Baumaßnahme erst mit einem zeitigen Verzug realisieren könnte. Unverhältnismäßig wäre

ein Eingreifen der Beschlusskammer auch deshalb, weil sich die Beschwerdeführerin in den etwaig mit nicht unbeachtlichen formellen Fehlern behafteten Konsultationsphasen nicht beteiligt hat. Daran hätte auch ein Einhalten der Fristen nichts geändert. Mit Blick auf die Abstimmung mit anderen Betreibern von Eisenbahnanlagen wäre ein Einschreiten unverhältnismäßig, weil die Abstimmungsanforderungen, selbst wenn sie drittschützend wären, mit dem Anliegen der Beschwerdeführerin nichts zu tun haben.

II.3 Gesamthafte Beendigung des Verfahrens

Mit der Entscheidung über die Beschwerde besteht kein Bedarf mehr für eine vorläufige Entscheidung. Die getroffene Entscheidung schließt das Verwaltungsverfahren im Sinne des § 9 VwVfG gesamthaft ab. Damit kann auch offen bleiben, ob im vorliegenden Fall für eine vorläufige Entscheidung der Beschlusskammer überhaupt eine Rechtsgrundlage existiert hätte.

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