



BK10-25-0204_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstraße 1 a + b, 47051 Duisburg,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin,

g e g e n

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

Beschwerdegegnerin,

vom 18.07.2025 betreffend die Abstimmung und Koordinierung der Osterbauarbeiten im
Rheintalkorridor 2025 durch die Beschwerdegegnerin,

Hinzugezogene:

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

2. RTB Cargo GmbH, Kasinostraße 15, 52066 Aachen, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. VIAS GmbH, Stroofstraße 27 (Gebäude Nr. 5401), 65933 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,
4. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Hinzugezogenen zu 2. und 3.:



hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Jan Kirchhartz und
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 13.03.2026

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	8
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	8
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	8
II.2.1 Auslegung der Beschwerde.....	8
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	10
II.2.2.1 Statthaftigkeit	10
II.2.2.2 Beschwerdebefugnis	10
II.2.2.3 Sachbescheidungsinteresse	11
II.2.3 Begründetheit der Beschwerde	12
Gebührenhinweis	14
Rechtsbehelfsbelehrung.....	15

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und erbringt internationale Verkehrsdienstleistungen im Schienengüterverkehr (SGV). Sie nutzt für ihre Zugfahrten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland u. a. das Schienennetz der Beschwerdegegnerin. Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Das vorliegende Verfahren betrifft die Kommunikation und Abstimmung der Beschwerdegegnerin insbesondere mit der französischen Infrastrukturbetreiberin SNCF Réseau SA hinsichtlich einer Baumaßnahme aus dem Frühjahr 2025.

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2025 der Beschwerdegegnerin enthalten zur Durchführung von Baumaßnahmen die folgenden Regelungen:

„2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen

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

Die in dieser Regelung angesprochene Richtlinie 402.0305 (Stand 2025) enthält Regelungen zur Erörterung, Abstimmung und Koordinierung bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen (BKE) mit Betreibern von Schienenwegen (national und international).

Abschnitt 2 Abs. 9 der Richtlinie 402.0305 regelt:

„Abstimmung‘ und ‚Koordinierung‘ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, dass etwas mit anderem in Einklang gebracht werden soll. Abstimmungen bzw. Koordinierungen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen. Der Begriff Abstimmung findet in der ersten Konsultationsphase, der Begriff Koordinierung in der zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.“

Abschnitt 14 Abs. 1, 2 und 3 der Richtlinie 402.0305 regeln:

„(1) BKE die Auswirkungen auf andere BdS in Form von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch andere Verkehrsträger haben können, werden mit den betroffenen BdS, jeweils vor den Veröffentlichungen der entsprechenden BKE bis 24 Monate vor Fahrplanwechsel abgestimmt, bzw. bis 12 Monate vor Fahrplanwechsel koordiniert.“

„(2) Die Abstimmungen/Koordinationen erfolgen mit BdS, welche aufgrund von BKE der DB InfraGO AG von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch

andere Verkehrsträger betroffen sind. In den Abstimmungen/Koordinierungen erfolgt ein gegenseitiger Austausch über geplante BKE, - also auch über BKE auf dem Netz anderer BdS mit Auswirkungen auf das Netz der DB InfraGO AG. In diesem Rahmen sollen sich die BdS hinsichtlich netzübergreifend verkehrender Züge abstimmen, um die Folgen von Kapazitätsbeschränkungen für den Verkehr zu minimieren und Bauarbeiten an einer bestimmten Strecke zu synchronisieren oder Kapazitätsbeschränkungen auf einer Umleitungsstrecke zu vermeiden. Sofern andere BdS von Zugumleitungen durch die DB InfraGO AG betroffen sind, fragt die DB InfraGO AG nach, inwiefern hinreichend Kapazität für die eingeplanten Zugumleitungen auf den Strecken der betroffenen Nachbar-BdS vorhanden ist.“

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

Die Koordination 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 BKE der Kategorien 4 und 6.“

Anlass der Beschwerde ist eine Totalsperrung auf der zum Schienengüterverkehrskorridor North Sea – Rhine – Mediterranean (NSRM) zählenden Rheintalbahn zwischen Orschweier Nord und RAP Muhrhaag (von der Beschwerdegegnerin dem sog. Bündel 06.25.0004 zugeordnet) und zwischen Schliengen Nord und Müllheim (Bündel 06.25.0010). Die Totalsperrung war für den Zeitraum vom 18.04.2025 bis zum 27.04.2025 geplant, dauerte tatsächlich aber etwas länger. Eine Reihe von Zügen der Beschwerdeführerin fielen infolgedessen aus.

Als Umleitungsstrecke für die Rheintalbahn dienen grundsätzlich die Gäubahn, der Brenner und die Strecke Straßburg – St. Louis – Basel der SNCF Réseau SA. Die Strecken weisen unterschiedliche Lichtraumprofile auf. Die Beschwerdeführerin ist ein Unternehmen, das insbesondere Leistungen des kombinierten Güterverkehrs erbringt und auf ein entsprechendes Lichtraumprofil (P400) angewiesen ist. Auf den Strecken der Gäubahn bestehen diverse Einschränkungen für Fahrten mit dem Lichtraumprofil P400. So sind u. a. in längeren Tunnelabschnitten für diese Verkehre nur Fahrten mit 10 km/h möglich, und Fahrten müssen über bestimmte Gleisabschnitte verkehren. Für die Beschwerdeführerin waren dadurch internationale Umleitungsmöglichkeiten von besonderer Bedeutung.

Zwischen der Beschwerdegegnerin, der schweizerischen Infrastrukturbetreiberin SBB Infrastruktur AG und der französischen Infrastrukturbetreiberin SNCF Réseau SA fanden im Laufe des Kalenderjahres 2022 Besprechungen statt. Informationen zum Stand der Koordination der beschwerdegegenständlichen Rheintalbahn-Sperrung zwischen den genannten Infrastrukturbetreiberinnen wurden interessierten Zugangsberechtigten im Rahmen der sog. „Rheintalbahn-Gruppe“ in regelmäßigen Abständen gegeben und entsprechende Dokumentationen verteilt. Darüber hinaus wurden die entsprechenden Unterlagen für alle Zugangsberechtigten im BID Portal unter „Internationale Arbeitsgruppen“ verfügbar gemacht.

Die SNCF Réseau SA führte während des genannten Bauzeitraums auf der Rheintalbahn parallele Baumaßnahmen auf deren Umleitungsstrecke zwischen Straßburg und Basel durch. Die Beschwerdeführerin beantragte angesichts dieser Maßnahmen keine Kapazität bei der SNCF Réseau SA.

Mit E-Mail vom 18.07.2025 erhob die Beschwerdeführerin Beschwerde bei der Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat das Beschwerdeverfahren am selben Tag eingeleitet, hierüber am 22.07.2025 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Von dieser Möglichkeit haben insgesamt vier Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbände Gebrauch gemacht.

Mit ihrer Beschwerde verfolgt die Beschwerdeführerin das Ziel, das Abstimmungsverhalten der Beschwerdegegnerin durch die Beschlusskammer auf Rechtsverstöße prüfen zu lassen. Ihr geht es darum, den Planungsprozess präventiv zu verbessern und EVU stärker einzubinden, um einen stabilen, koordinierten und zuverlässigen internationalen Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse herzustellen.

Nach Ansicht der Beschwerdeführerin habe die Beschwerdegegnerin ihre 9,5-tägige Total Sperre im Rahmen der zurückliegenden „Osterbauarbeiten 2025“ im Rheintal in nur unzureichender Weise mit dem französischen Infrastrukturbetreiber abgestimmt.

Bloßes Nachfragen bei einem Nachbar-BdS nach „Kapazität für Umleitungen“ erfülle als bloße Durchführung formaler Abstimmungen weder die Anforderungen des Art 8. der Verordnung (EU) 913/2010, die auf eine Steigerung der Effizienz und Kapazität im grenzüberschreitenden Schienenverkehr abzielten, noch die des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU i. V. m. der Richtlinie 402.0305. Sie seien ungeeignet, eine tatsächliche netzübergreifende Betriebsfähigkeit sicherzustellen.

Hinsichtlich der Informationsweitergabe würden die Veröffentlichung im BID-Portal und Verweise auf die „Rheintalbahn-Gruppe“ nicht als diskriminierungsfreie, vollständige und rechtzeitige Erörterung genügen. Die Koordinationspflicht dürfe nicht allein auf passive Bereitstellung von Planungsdaten gestützt werden.

Unter diesen Umständen habe die SNCF Réseau SA im gleichen Zeitraum in Frankreich zwischen Strasbourg und Basel ebenfalls gebaut, wodurch eine Umleitung auf diesem Weg nicht mehr möglich gewesen sei. Nach Ansicht der Beschwerdeführerin müssten parallele Baumaßnahmen mit nahezu ausschließender Wirkung für bestimmte Güterverkehrssegmente durch die in Art. 40 und Anhang VII Nr. 11 der RL 2012/34/EU vorgesehene Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern ausgeschlossen sein.

Die Beschwerdegegnerin verschweige, dass nach ihrer Koordination mit der SBB Infrastruktur AG und der SNCF Réseau SA im Jahre 2022 eine erhebliche Einschränkung der Umleitungskapazitäten durch die SNCF Réseau SA im Dezember 2022 angemeldet worden sei, ohne dass diese in die Umsetzung der BKE eingearbeitet, die Umleitungsplanung transparent angepasst und eine konkrete Neubewertung der Auswirkungen für die betroffenen EVU (insbesondere grenzüberschreitend operierende ECU / ZB) vorgenommen worden sei.

Zudem habe die Beschwerdeführerin auf Trassenanmeldungen bei der SNCF Réseau SA verzichtet, da im Vorfeld ein intensiver fachlicher Austausch mit den zuständigen Stellen stattgefunden habe. Dabei sei ihr unmissverständlich dargelegt worden, dass die erforderlichen Trassen weder verfügbar noch betriebspraktisch realisierbar gewesen seien. Angesichts dieser Vorabstimmung und der Information zur Nichtverfügbarkeit sei eine formale Bestellung objektiv sinnlos gewesen und hätte keine Planungs- und Betriebsperspektive eröffnet.

Die Beschwerdeführerin beantragt ausweislich ihrer Beschwerde vom 18.07.2025 und ihrer weiteren Stellungnahmen vom 28.07.2025 und 24.11.2025 sinngemäß,

die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, in Zukunft die grenzüberschreitende Koordinierung von Baumaßnahmen im Einklang mit dem Eisenbahnregulierungsrecht durchzuführen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin rügt die Zulässigkeit der Beschwerde. Der Beschwerdegegenstand sei unklar. Überdies fehle es der Beschwerdeführerin angesichts eines bereits entschiedenen Beschlusskammerverfahrens zu den Osterbauarbeiten 2025 im Rheintal (BK10-25-0023_Z) am Rechtsschutzinteresse.

Nach Ansicht der Beschwerdegegnerin ergebe sich weder aus Anhang VII zur Richtlinie 2012/34/EU noch aus der Richtlinie 402.0305 die Pflicht, Baumaßnahmenplanungen netzübergreifend vorzunehmen. Es gebe daher auch keine Möglichkeit, andere Betreiber der BdS zur Berücksichtigung der Folgen ihrer Baumaßnahmenplanungen auf ihrem Netz zu zwingen.

Auf Nachfrage der Beschlusskammer teilte die SNCF Réseau SA mit, dass die zeitliche Planung der Baumaßnahme in ihrem Netz nicht unter ihrer Kontrolle gelegen habe. Es habe sich um die Baumaßnahme der europäischen Gebietskörperschaft Elsass an einer Autobahn gehandelt. Für die eisenbahnbezogenen Teile dieser Maßnahme sei sie von dieser Körperschaft mit der Durchführung der Maßnahme beauftragt worden. Sie habe aber keinen Einfluss auf den Zeitpunkt gehabt. Darüber hinaus sei die Maßnahme auch konsultiert worden. Es habe auch während der Brückenarbeiten immer mindestens ein Gleis für den Zugverkehr offen gestanden.

Die einzige eingegangene Stellungnahme von einem international tätigen SPfV-EVU habe die SNCF Réseau SA berücksichtigt. Ferner sei es durchaus möglich gewesen, Trassen für die Beschwerdeführerin zu realisieren. Dazu schreibt die SNCF Réseau SA:

„Außerdem ließ SNCF Réseau, wie oben ausgeführt, immer mindestens ein Gleis für den Zugverkehr offen. Vorausgesetzt, dass alles im Rahmen des Sondertransportverfahrens im Netz von SNCF Réseau für den Einsatz von P400-Sattelauffliegern abgewickelt worden wäre, hätte SBB Cargo ohne Weiteres Fahrwegkapazität – während der Konstruktionsphase des Jahresfahrplans, der Anpassungsphase oder der ‚Last-Minute‘-Phase – beantragen können. Eine Überprüfung der IT-Tools für die Trassenbestellung ergibt allerdings, dass SBB Cargo zu keinem Zeitpunkt einen Antrag auf Sondertransport und nicht einmal auf Fahrwegkapazität für den Netzabschnitt von SNCF Réseau über Saint-Louis stellte.“

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts, insbesondere der Repliken der Beschwerdeführerin, wird auf die Ausführungen unter II. und auf die Verfahrensakte, einschließlich der Akte in dem Beschwerdeverfahren BK10-25-0023_Z verwiesen.

II. Gründe

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des hiesigen Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 ERegG i. V. m. § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG bei einer Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen, zuständig.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 22.07.2025 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte dagegen zu Recht unterbleiben. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

Im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden hat die Beschlusskammer auch die französische Regulierungsbehörde über das Verfahren informiert.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Die Beschwerde erweist sich nach Auslegung (hierzu unter II.2.1) als zulässig (hierzu unter II.2.2), aber unbegründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung der Beschwerde

Die Beschwerde ist so auszulegen, dass die Beschwerdeführerin den Erlass von auf die Zukunft gerichteten Maßnahmen infolge der Rechtswidrigkeit des Abstimmungsverhalten der Beschwerdegegenerin im Planungsstadium der Osterbauarbeiten im Rheintal 2025 beantragt.

Das von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgte Begehren ist auslegungsbedürftig. Die Beschwerdeführerin hat zwar ihr Beschwerdeziel präzisiert und dafür teilweise Anträge formuliert, allerdings ist die Beschlusskammer an den Wortlaut dieser Anträge nicht gebunden. Zur Formulierung eines konkreten Antrags ist die Beschwerdeführerin auch nicht ver-

pflichtet. Das Beschwerdeverfahren hat vielmehr eine Anstoßfunktion, die es den Zugangsberechtigten ermöglichen soll, die Regulierungsbehörde mit der Überprüfung eines Verhaltens eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu befassen, um die Wahrung ihrer Rechte bzw. die Beseitigung einer Diskriminierung zu erreichen,

vgl. VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 19 (juris).

Für die Ermittlung des Beschwerdebegehrens kommt es maßgeblich auf das gesamte Vorbringen im Beschlusskammerverfahren an. Wie bei der Auslegung konkret formulierter Anträge kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklärenden, sondern darauf an, wie die Erklärung aus Sicht des Empfangenden bei objektiver Betrachtungsweise zu verstehen ist. Dabei tritt der Wortlaut einer Äußerung hinter ihren Sinn und Zweck zurück. Maßgebend ist der geäußerte Wille des Erklärenden, wie er aus der Erklärung und den sonstigen Umständen für den Empfangenden erkennbar wird. Maßgeblich für den Inhalt eines Antrags ist daher, wie die Behörde ihn unter Berücksichtigung aller erkennbaren Umstände nach Treu und Glauben zu verstehen hat. Dabei muss sich die Auslegung auf das schriftliche Vorbringen in seiner Gesamtheit und das mit diesem erkennbar verfolgte Rechtsschutzziel beziehen. Bei der Ermittlung des wirklichen Willens ist nach anerkannter Auslegungsregel zugunsten der Beschwerdeführerin davon auszugehen, dass sie denjenigen Antrag stellen will, der nach Lage der Sache ihren Belangen entspricht und eingelegt werden muss, um den erkennbar angestrebten Erfolg zu erreichen,

vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.2001, Az. 8 C 17.01, Rn. 40 (juris).

Von diesen Maßstäben ausgehend ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin darauf abzielt, die Beschwerdegegnerin durch behördliche Maßnahmen zur zukünftigen Einhaltung des Eisenbahnregulierungsrechts hinsichtlich der grenzüberschreitenden Koordinierung von Baumaßnahmen zu verpflichten. Damit einher geht die Prüfung, ob die Abstimmungen der Beschwerdegegnerin mit der französischen Infrastrukturbetreiberin SNCF Réseau SA im Vorfeld der Osterbauarbeiten vom 18.04 bis zum 27.04.2025 im Rheintalkorridor gegen Eisenbahnregulierungsrecht verstoßen haben.

Aus dem Vorbringen der Beschwerdeführerin ergibt sich, dass sie die Auferlegung von auf die Zukunft gerichteten Maßnahmen wegen vergangener Verstöße der Beschwerdegegnerin begehrt. Insoweit beruft sich die Beschwerdeführerin auf Mängel in der Abstimmung, die aus ihrer Sicht ein Zurückbleiben hinter den eisenbahnregulierungsrechtlichen Vorgaben darstellen. Dies lässt sich auch aus der E-Mail vom 28.07.2025 ableiten, in der es heißt, dass die Prüfung auf einen systemischen Verstoß gegen geltendes EU-Recht begehrt werde.

Daneben fordert sie die Auferlegung regulierungsbehördlicher Maßnahmen gegenüber der Beschwerdegegnerin für den Fall, dass tatsächlich ein Verstoß gegen Eisenbahnregulierungsrecht festgestellt wird. Dieses Begehren ist auf die Zukunft gerichtet und verlangt ein Tätigwerden der Behörde, welches über die reine Feststellung eines Rechtsverstoßes hinausgeht. Das Begehren kann aber allenfalls als Konsequenz eines festgestellten Verstoßes mit Wiederholungsgefahr verstanden werden, da Maßnahmen der Regulierungsbehörde ansonsten nicht geboten erscheinen.

Demgegenüber greift die Rüge der Beschwerdegegnerin hinsichtlich der vermeintlichen Unklarheit des Beschwerdegegenstandes nicht durch. Diesbezüglich ist zu beachten, dass die Auslegung stets antragsfreundlich zu erfolgen hat, sodass ein Antrag möglichst als zulässig behandelt wird, sofern dies nach dem Inhalt und den Umständen vertretbar ist. Dahingestellt kann bleiben, inwieweit die ursprüngliche Beschwerdeschrift bereits ausreichend klar war, weil

die Beschwerdeführerin jedenfalls im Laufe des Verfahrens ihre Ausführungen zum Beschwerdegegenstand präzisiert hat.

II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig. Insbesondere ist sie statthaft (hierzu II.2.2.1). Sollte die Zulässigkeit einer Beschwerde nach § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG eine Beschwerdebefugnis verlangen, so ist die Beschwerdeführerin beschwerdebefugt (hierzu II.2.2.2) und weist das nötige Sachbescheidungsinteresse (hierzu II.2.2.3) auf.

II.2.2.1 Statthaftigkeit

Die Beschwerde ist statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG. Nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG können im Rahmen der Beschwerde Entscheidungen über die Art und Weise von Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen auf Verstöße gegen Eisenbahnregulierungsrecht überprüft werden. Dabei sind die jeweiligen Planungen von der Überprüfung mitumfasst. 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.

Die Beschwerdeführerin begehrt, die Abstimmung zwischen der Beschwerdegegnerin und der ausländischen Infrastrukturbetreiberin SNCF Réseau SA bei der Vorbereitung der Osterbauarbeiten 2025 im Rheintalkorridor auf deren Rechtmäßigkeit zu prüfen und Maßnahmen zu ergreifen. Diese Abstimmungen betreffen Entscheidungen über die Art und Weise von Instandhaltungen, die grundsätzlich in die Planungsphase einer Baumaßnahme fallen. Die Beschlusskammer kann die Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnregulierungsrecht prüfen. Zudem kann sie Maßnahmen anordnen, um Verstöße für die Zukunft zu unterbinden.

II.2.2.2 Beschwerdebefugnis

Die Beschwerdeführerin ist beschwerdebefugt, sofern § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG eine Beschwerdebefugnis verlangt. Ob in Bezug auf Beschwerden nach § 66 Abs. 4 ERegG überhaupt subjektive Anforderungen an die Beschwerdeeinlegung eines Zugangsberechtigten – beispielsweise in Form einer Beschwerdebefugnis – zu stellen sind, ist bislang nicht geklärt,

offen gelassen von VG Köln, Beschluss vom 08.06.2022, Az. 18 L 2262/21, Rn. 11 (juris).

Sollte dem so sein, erfüllt die Beschwerdeführerin diese subjektiven Anforderungen. Denn es ist nicht schlechterdings ausgeschlossen, dass sie aufgrund Wiederholungsgefahr des gerügten Verhaltens der Beschwerdegegnerin subjektiv beeinträchtigt ist. Die Beschwerdeführerin ist ein gemäß § 2 Abs. 12 i. V. m. § 10 Abs. 1 Satz 1, § 11 Abs. 1 ERegG zugangsberechtigtes EVU. Sie erbringt Schienengüterverkehrsleistungen auf der Infrastruktur der Beschwerdegegnerin. Damit steht ihr ein Zugangsrecht zu, das bei Wiederholung unzureichender Planungsabstimmungen potentiell beeinträchtigt sein könnte.

II.2.2.3 Sachbescheidungsinteresse

Der Beschwerdeführerin kommt das nötige Sachbescheidungsinteresse zu. Sie hat ein berechtigtes Interesse an der beantragten Rechtsfolge.

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

vgl. Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Auflage 2023, § 22, Rn. 77 f.

Ein Interesse liegt jedenfalls vor, wenn die begehrte Entscheidung dem Zugangsberechtigten etwas „nützt“, also zur Verbesserung seiner Position geeignet ist. Das Interesse an der Auferlegung behördlicher Maßnahmen begründet die Beschwerdeführerin im Kern mit einer Wiederholungsgefahr hinsichtlich etwaiger Rechtsverstöße im Koordinierungsverfahren und der angestrebten Steigerung der Rechtsicherheit. Sie zielt darauf ab, dass die von ihr als Planungsmängel ausgemachten Verhaltensweisen in der Zukunft ausgeschlossen werden. Dadurch sollen bei zukünftigen kapazitätsmindernden Baumaßnahmen wirtschaftliche Schäden und ein Reputationsverlust vermieden werden. Es ist nachvollziehbar, dass die Beschwerdeführerin als international tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Zukunft von Baumaßnahmen beeinträchtigt sein kann. Die Entscheidung der Beschlusskammer kann zukünftigen Verstößen bei der internationalen Koordinierung von Baumaßnahmen entgegenwirken und damit die Rechtsstellung der Beschwerdeführerin verbessern.

Dem Sachbescheidungsinteresse steht nicht entgegen, dass unter dem Geschäftszeichen BK10-25-0023_Z ein Verfahren bei der Beschlusskammer geführt wurde, das die Bauarbeiten im Rheintalkorridor zu Ostern 2025 betraf.

Sollte die Beschwerde sich gegen das Baustellenmanagement der Beschwerdegegnerin in Bezug auf die Fristeneinhaltung beim Versand von ZvF-Dokumenten sowie Fahrplananordnungen (Fplo) oder die Änderung der der Beschwerdeführerin übermittelten ZvF-Endstücke zu den Baumaßnahmen 60116 und 60117 sowie auf eine Ungültigerklärung des ZvF-Endstücks zur Baumaßnahme 69916 richten, dürfte es einer solchen Beschwerde im Hinblick auf den hierzu bereits ergangenen Beschluss der Beschlusskammer an einem Sachbescheidungsinteresse fehlen. Eine solche Beschwerde wäre unzulässig und kann offensichtlich nicht gewollt sein,

vgl. zum fehlenden Sachbescheidungsinteresse bei begehrter inhaltsgleicher Verpflichtung: Beschluss vom 05.03.2025, Gz. BK10-24-0460_Z, S. 12 f.; für Entscheidungen zur Verfristung von ZvF-Dokumenten vgl. Beschluss vom 24.05.2023, Gz. BK10-22-0422_Z; Beschluss vom 01.03.2024, Gz. BK10-24-0003_V; Beschluss vom 13.09.2024, Gz. BK10-24-0173_Z; 1. Teilbeschluss vom 03.04.2024, Gz. BK10-25-0043_Z, im Übrigen derzeit weiter laufend.

Der Beschwerdegegenstand im hiesigen Verfahren ist allerdings nicht deckungsgleich mit dem Beschwerdegegenstand des Verfahrens BK10-25-0023_Z. Die Beschwerde richtet sich gegen ein anderes Verhalten der Beschwerdegegnerin und auf ein anderes Antragsziel. So richtet sich die Beschwerde gegen das Abstimmungsverhalten der Beschwerdegegnerin im Verhältnis zu anderen Infrastrukturbetreibern im Vorfeld der Baumaßnahmen im Frühjahr 2025. Dabei adressiert die Beschwerdeführerin aus ihrer Sicht neue Tatsachen zu den negativen Auswir-

kungen der Baumaßnahmen. Zu diesen Tatsachen zählt die Beschwerdeführerin Beeinträchtigungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs sowie Unzulänglichkeiten bei der Koordination mit dem französischen Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau SA. Gleichzeitig begehrt die Beschwerdeführerin neben der inzidenten Feststellung der Rechtswidrigkeit dieses Verhaltens auch die Auferlegung von Maßnahmen durch die Regulierungsbehörde. Damit unterscheidet sich der Beschwerdegegenstand wesentlich von dem des anderen Beschlusskammerverfahrens, das auf den Umgang mit ZvF- Dokumenten gerichtet war.

II.2.3 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist unbegründet. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Auferlegung von Maßnahmen durch die Beschlusskammer auf der Grundlage des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG liegen nicht vor. Ein Rechtsverstoß ist nicht ersichtlich.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen. Nach § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen überprüft werden. Dabei sind auch die Planungen von einer Überprüfung mitumfasst.

Der für ein Einschreiten nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG erforderliche Gesetzesverstoß ist hinsichtlich der erfolgten Abstimmungen zwischen der Beschwerdegegnerin und der französischen Infrastrukturbetreiberin SNCF Réseau SA nicht zu erkennen. Dieser folgt nicht aus einem Verstoß gegen § 19 Abs. 1 und 5 ERegG i. V. m. Abschnitt 2.5.3.2 der INB i. V. m. Richtlinie 402.0305 .

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

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

Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen gemäß § 19 Abs. 3 ERegG i.V.m. Anlage 3 Nr. 3 zum ERegG einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität beinhalten. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben. Dies betrifft auch die Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten. Gemäß § 47 Abs. 2 ERegG muss ein Betreiber von Eisenbahnanlagen, dessen Entscheidungen über Zuweisungen von Zugtrassen sich auf andere Betreiber von Eisenbahnanlagen auswirken, mit diesen zusammenarbeiten, um die grenzüberschreitenden Zugtrassen zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen veröffentlichen die jeweiligen Betreiber von Eisenbahnanlagen nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Demnach sind alle Regelungen zur Koordinierung und Abstimmung von Baumaßnahmen – auch mit anderen Betreibern von Eisenbahnanlagen – in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beschreiben. Soweit diese Regelungen den gesetzlichen Anforderungen genügen – und das vorliegende Verfahren bietet keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Regelungen fehlen würden, die eine andere Beurteilung des konkret vorliegenden Sachverhalts ermöglichen würden –, erschöpft sich ein möglicher Eisenbahnrechtsverstoß in der Nichtanwendung dieser Bedingungen.

Es liegt jedoch kein Verstoß gegen Verpflichtungen zur Abstimmung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen vor, die sich aus Abschnitt 2.5.3.2 der INB i.V.m. Abschnitt 14 der Richtlinie 402.0305 ergeben.

Gemäß Abschnitt 2.5.3.2 INB 2025 stimmt die Beschwerdegegnerin die Durchführung von Baumaßnahmen im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen gemäß Abschnitt 3.2.1.2.2 geltenden Regelwerks (Richtlinie 402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem Zugangsberechtigten oder dem einbezogenen EVU, anderen Betreibern der Schienenwege und den Betreibern der wichtigsten Serviceeinrichtungen ab (vgl. hierzu auch Art. 40 Abs. 1 UAbs. 1 Satz 2, UAbs. 2 Satz 1; Art. 43 Abs. 1 i.V.m. Anhang VII Nr. 8, 11 zur Richtlinie 2012/34/EU).

Die Totalsperrung Orschweier Nord - RAP Muhrhaag (Bündel 06.25.0004) und Schliengen Nord – Müllheim (Bündel 06.25.0010) in der Zeit 18.04.2025 – 27.04.2025 ist mit einer Dauer von zehn Tagen gemäß Anhang 10 zur Richtlinie 402.0305 der Baumaßnahmenkategorie 6 zuzuordnen. Nach Abschnitt 14 Abs. 3 der Richtlinie 402.0305 sind Baumaßnahmen der Kategorie 6 zu X-27 mit den entsprechenden BdS, in diesem Fall mit der SBB Infrastruktur AG und der SNCF Réseau SA, zu koordinieren.

Die Beschwerdegegnerin hat mit beiden BdS eine Koordination fristgerecht durchgeführt. Sie hat an Besprechungen teilgenommen und Informationen in regelmäßigen Abständen veröffentlicht. Sie koordinierte die Baumaßnahme auf der Rheintalbahn im Laufe des Jahres 2022 mit der SNCF Réseau SA. In diesem Sinne erkannte bereits die Beschwerdeführerin an, dass eine grundsätzliche Koordination mit den benachbarten Infrastrukturbetreibern stattfand (vgl. E-Mail vom 29.07.2025).

An der tatsächlichen Durchführung der Koordinierung ändert auch der Umstand nichts, dass die französische Infrastrukturbetreiberin nachträglich neue Baumaßnahmen in den Fahrplan aufnahm, die nicht ihrer zeitlichen Kontrolle unterlagen und die sie ihrerseits konsultierte.

So teilte die SNCF Réseau SA nachträglich am 07.12.2022 mit, dass eine nicht verschiebbare Baumaßnahme am St. Louis Gare (Bahnhof) in der Zeit vom 17.04.2025 – 22.04.2025 durchgeführt werden musste. Daraufhin hat sich die Koordinierung auf die Klärung von Umleitungskapazitäten außerhalb dieser nicht verschiebbaren Baumaßnahme konzentriert. Dabei handelte es sich um eine Baumaßnahme, die die SNCF Réseau SA im Auftrag eines Dritten ausführen musste.

Die Arbeiten waren Teil eines größeren Projekts, das im Februar 2024 für den Bau einer Autobahn und zugehöriger Zugangsstraßen begonnen wurde. Projektverantwortliche war eine lokale Behörde (die Europäische Gebietskörperschaft Elsass), die das gesamte Projekt finanzierte. Sie benannte speziell die SNCF Réseau SA als Projektverantwortliche für den Eisenbahnteil des Projekts. Insbesondere beauftragte die Behörde die SNCF Réseau SA mit der Erweiterung einer Eisenbahnbrücke mittels Verschiebung eines Brückenrahmens, wodurch der Ausbau einer Departementstraße ermöglicht werden sollte. Diese Baumaßnahme führte

dazu, dass die Kapazitäten für Umleitungen reduziert wurden, wenn auch der Bahnverkehr an diesem Abschnitt in der betroffenen Zeit weiterlaufen konnte.

Die parallel stattfindenden Baumaßnahmen im Frühjahr 2025 waren dadurch nicht Ergebnis unzureichender Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern, sondern auf den externen Einfluss der Gebietskörperschaft Elsass gegenüber SNCF Réseau SA zurückzuführen. Der Zeitpunkt dieser zusätzlichen Einschränkung unterlag nicht der Kontrolle der Infrastrukturbetreiber (vgl. Anhang VII Nr. 14 zur Ril 2012/34/EU).

Dabei schließt eine effektive Bereitstellung netzübergreifender Fahrwegkapazitäten nicht aus, dass parallele Baumaßnahmen auf Streckenabschnitten durchgeführt werden können, die gegenseitig als Ausweichstrecken dienen. Dahingestellt bleiben kann die Frage, inwieweit jedenfalls besondere Anforderungen bei Totalsperrungen beachtet werden müssen, weil es sich vorliegend nicht um parallel stattfindende Totalsperrungen gehandelt hat. Zumindest auf Seiten des französischen Infrastrukturbetreibers ist es nicht zu einer Totalsperrung gekommen. Der Schienenverkehr konnte, wenn auch in eingeschränktem Ausmaß, trotzdem über die gesamte Baumaßnahme hinweg weiterfließen. Mit Blick auf die Durchlässigkeit der französischen Maßnahme war es zudem nicht zwingend erforderlich, dass die Beschwerdeführerin ihre Baumaßnahme anpasst, nachdem die nicht verschiebbare Maßnahme auf französischer Seite bekannt geworden ist.

Gegen einen Abstimmungsverstoß spricht damit nicht zuletzt die fortbestehende Möglichkeit der EVU, Trassen im betroffenen Abschnitt zu bestellen. Da der Bahnverkehr nicht unterbrochen gewesen ist, selbst nicht während der Brückenverschiebearbeiten, war es für die Beschwerdeführerin wie für jedes andere EVU möglich, Kapazität zu bestellen und Züge über die betroffenen Abschnitte fahren zu lassen. Die Beschwerdeführerin ist damit durchaus in der Lage gewesen, Kapazitäten rechtzeitig zu beantragen und für die Phase der Baumaßnahmen Verkehre zu planen. Hindernisse seitens der Bahninfrastruktur auf der bearbeiteten Route, die die Züge der Beschwerdeführerin davon abgehalten hätten zu fahren, haben nicht bestanden.

Dabei wäre gemäß der Mitteilung der SNCF Réseau SA auch ein Kompromiss mit der Beschwerdeführerin denkbar gewesen, wenn diese danach gefragt hätte. So hat sich die SNCF Réseau SA auf Nachfrage eines anderen EVU im Bereich des internationalen Personenverkehrs im September 2024 auf einen Kompromiss dahingehend geeinigt, den Arbeitsablauf teilweise zu modifizieren. Im Gegensatz dazu hat die Beschwerdeführerin hingegen zu keinem Zeitpunkt während des Konsultationsprozesses etwaigen Widerspruch gegenüber den Arbeiten zum Ausdruck gebracht. Abhilfe konnte so nicht erreicht werden.

Mit Blick auf eisenbahnrechtliche Verstöße der Beschwerdeführerin ist auch unerheblich, ob und inwieweit die französische Infrastrukturbetreiberin im Vorfeld – wie die Beschwerdeführerin ausführt – „unmissverständlich dargelegt“ hat, dass die erforderlichen Trassen weder verfügbar noch betriebspraktisch realisierbar gewesen seien. Hier liegt allenfalls ein Fehlverhalten dieses Betreibers vor, das sich nicht auf die im hier gegenständlichen Beschwerdeverfahren betroffene Baumaßnahme bezieht und daher nicht zum Verfahrensgegenstand zählt.

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 digi-

tale Infrastruktur (BMVI) für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) festgesetzt. Sollten für diesen Beschluss Gebühren oder Auslagen anfallen, erfolgt deren Geltendmachung gemäß § 77 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Rückfragen im Zusammenhang mit einer möglichen Gebührenerhebung können per E-Mail an das Postfach GebuehrenEisenbahn@BNetzA.de gerichtet werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Kirchhartz

Dr. Arnade