



BK10-24-0051_Z

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Rheinstraße 8, 77933 Lahr,
vertreten durch Geschäftsführung,

Beschwerdeführerin,

gegen

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

Beschwerdegegnerin,

vom 12.04.2024 wegen der Handhabung von Zugabfahrten im Bahnhof Tübingen,

Hinzugezogene:

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, vertreten durch
die Geschäftsführung,

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

durch

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

am 31.10.2024

beschlossen:

1. Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, es künftig zu unterlassen, Zugabfahrten auf der Strecke Tübingen – Sigmaringen (VzG-Strecke 4630) unter Missachtung der zwischen der Beschwerdeführerin und der DB Regio AG geschlossenen Dispositionsvereinbarung zu dieser Strecke (niedergelegt in dem Regelwerk „Regionale Zusätze zur Richtlinie 420 Betriebszentrale Karlsruhe“) zu disponieren.
2. Für den Fall, dass die Beschwerdegegnerin der Unterlassungsverpflichtung aus Tenorziffer 1 zuwiderhandelt, wird ihr ein einmalig ein Zwangsgeld in Höhe von 250 Euro angedroht.
3. Im Übrigen wird die Beschwerde zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	11
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	11
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	12
II.2.1 Zulässigkeit	12
II.2.2 Begründetheit.....	13
II.2.2.1 Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung	13
II.2.2.1.1 Unterlassungsverpflichtung (Tenorziffer 1).....	13
II.2.2.1.1.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage	13
II.2.2.1.1.2 Rechtsfolge – Ermessen.....	14
II.2.2.1.2 Zwangsgeldandrohung (Tenorziffer 2)	16
II.2.2.1.3 Kein Bedarf für eine zusätzliche Feststellung.....	17
II.2.2.1.4 Keine Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Zahlung von Entschädigungen.....	18
II.2.2.2 Gerügter Verstoß gegen Vorgaben zur Fertigmeldung	18
Gebührenhinweis	20
Rechtsbehelfsbelehrung.....	20

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und erbringt auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin Verkehrsleistungen, die zum Teil öffentlich bestellt sind. Die Beschwerdegegnerin ist ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Gegenstand der Beschwerde sind Zugleistungen, die die Beschwerdeführerin auf der Strecke Tübingen – Sigmaringen (VzG-Strecke 4630, sog. Zollernalbbahn) erbringt. Bei der Zollernalbbahn handelt es sich um eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke. Im Schienenpersonenverkehr nutzt neben der Beschwerdeführerin auch die DB Regio AG die Strecke. Die Beschwerdeführerin befährt sie mit ihrer Linie RB 66 von Tübingen (TT) nach Sigmaringen (TSIG), während die DB Regio AG sie mit ihrer Linie IRE 6a von Stuttgart Hbf (TS) nach Aulendorf (TAU) befährt. Beide Linien halten auch in Albstadt-Ebingen (TAE). Kreuzungsbahnhöfe auf der Strecke sind Dußlingen (TDU), Mössingen (TMS), Hechingen (THCH), Bisingen (TBIS), Balingen (TBG), Albstadt-Laufen (TAL) und Storzingen (TSGZ). Auf der Strecke liegt auch die Betriebsstelle Albstadt-Ebingen West (TAEW)

Die Zollernalbbahn wird nicht aktiv aus der Betriebszentrale, sondern nur im Störfall disponiert. Im Regelfall erfolgt die Disposition durch die Fahrdienstleiter an der Strecke. Diese können jederzeit in der Betriebszentrale bezüglich der möglichen Dispositionsentscheidungen nachfragen.

Gemäß Abschnitt 3.2.1.2.3 Netz-Nutzungsbedingungen (NBN) 2024 ist das betrieblich-technische Regelwerk als Anlage 3.2.1.2.3 Bestandteil der NBN 2024. Es umfasst u. a. die Richtlinie 420.0202 „Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionsvereinbarungen“. Diese enthält einen einzigen, als Abschnitt 1 bezeichneten Abschnitt mit folgenden Regelungen:

„(1) Die EVU haben die Möglichkeit, untereinander Vereinbarungen zur betrieblichen Disposition von einzelnen ihrer Züge für konkrete Knoten oder Streckenabschnitte bei wiederholt auftretenden Planabweichungen zu treffen. Diese Vereinbarungen müssen zwischen den beteiligten EVU einvernehmlich geschlossen und in schriftlicher Form an die gemäß der Regionalen Zusätze für den jeweiligen Knoten oder Streckenabschnitt zuständige BZ gerichtet werden. Die BZ überprüft diese Vereinbarungen auf betriebliche Durchführbarkeit, insbesondere darauf, ob ggf. weitere EVU von den Auswirkungen betroffen sein könnten.“

Anmerkung: Ebenso kann ein EVU eine Festlegung für die betriebliche Disposition seiner eigenen Züge untereinander der Betriebszentrale übergeben, sofern keine weiteren EVU betroffen sind.

(2) Die EVU veranlassen den Abschluss einer Vereinbarung zur betrieblichen Disposition in eigener Verantwortung.

(3) Zwischen EVU abgeschlossene Dispositionsvereinbarungen werden in der Reihenfolge des Eingangs bei der BZ bearbeitet. Stehen neue Anträge in Konkurrenz zu bereits abgeschlossenen Vereinbarungen oder wurden nicht alle betroffenen EVU beteiligt, werden diese abgelehnt und treten nicht in Kraft. Die BZ verständigt hierüber die beteiligten EVU.

(4) Auf Wunsch der beteiligten EVU unterstützt die BZ im Rahmen ihrer Möglichkeiten (z. B. durch Bereitstellung von Daten, Herstellen des Erstkontakts, Beratung und Moderation). Voraussetzung für die Unterstützung durch die BZ ist die Aufhebung von Geschäftsgeheimnissen durch die EVU in Bezug auf den konkreten Einzelfall. Sie erfolgt im Interesse der beteiligten EVU unabhängig und in gleicher Weise.

(5) Die Vereinbarungen gelten maximal für die Dauer einer Netzfahrplanperiode.

(6) Die Dispositionsvereinbarungen finden in der betrieblichen Durchführung nur Berücksichtigung, sofern keine sachlichen Gründe entgegenstehen. Dies können sein

- geänderte Fahrzeiten bei Zügen des Netzfahrplans
- das Verkehren von Zügen im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs,
- Einschränkungen der Infrastruktur aufgrund von Störungen,
- Einschränkungen der Infrastruktur aufgrund von Bauarbeiten.

Anmerkung: Ist eine Dispositionsvereinbarung infolge einer Änderung des Netzfahrplans nicht mehr durchführbar, so ist sie für die weitere Netzfahrplanperiode außer Kraft gesetzt.

(7) Der Inhalt jeder Vereinbarung wird im Teil 1 der Regionalen Zusätze zur Richtlinie 420 der jeweiligen BZ veröffentlicht und kann damit von allen EVU eingesehen werden.

Die Beschwerdeführerin und die DB Regio AG schlossen für die Netzfahrplanperiode 2023/2024 eine Dispositionsvereinbarung, die von der Beschwerdegegnerin in Abschnitt 6 des Regelwerks „Regionale Zusätze der Richtlinie 420 Betriebszentrale Karlsruhe“ aufgenommen worden ist. Folgende Regelungen sind darin enthalten:

ZOLLERNALBBAHN (Stuttgart/Tübingen < > Sigmaringen < > Aulendorf)

Fahrtrichtung Tübingen > Sigmaringen

a) Ohne Verstärkertakt

- Ab einer Ankunftsverspätung des IRE von TS in TT > 10 Min. Folgende Kreuzungsverlegung:
- IRE mit SWEG von TMS nach TDU
- IRE mit SWEG bleibt in TBG, wenn SWEG nicht mehr als 5 min. Verspätung erhält.
- IRE mit IRE bleibt in TSGZ wenn IRE Richtung TAU in TAE nicht mehr als 8 Min. Verspätung hat.

b) Mit Verstärkertakt (SWEG TT ab Min.: 09)

Vorrang SWEG vor IRE ab TT:

- wenn Ankunft IRE aus Richtung TS Verspätung > 10 min

- wenn Abfahrt IRE in Richtung TSIG Verspätung > 10 min.

IRE bleibt dann bis THCH hinter SWEG. Dies betrifft IRE ab Stunde 13 in TT.

Die Zugkreuzungen werden dann wie folgt verlegt:

- TDU (Doppelkreuzungen für SWEG nach TT)
- TBIS (IRE / SWEG)
- TAE (IRE / IRE) oder bei Verzögerungen TAEW
- Kreuzungen mit SWEG-Einzelfahrlagen dispositiv.

Fdl TSGZ informiert Tf des IRE TSIG > TT über die ausfallende Kreuzung und bittet ihn, die kürzeste Fahrzeit anzustreben.

[...]

Fahrtrichtung Sigmaringen > Tübingen

Bis zu einer Verspätung von 11 Min. (10:59 min) wird weiterhin in Storzingen gekreuzt (IRE/IRE). Ab einer Verspätung von 11 Min., Verlegung Zugkreuzung nach TSIG (IRE / IRE).

Ab TAE folgende Disposition:

	IRE Verspätung in TAE <12 min	IRE Verspätung in TAE ab 12 min
Vorrang SWEG	Nein, IRE fährt voraus	Ja, IRE fährt bis TT hinter SWEG
Verlegung Zugkreuzungen	Nein, alle Zugkreuzungen unverändert	TAEW (IRE/SWEG-Takt)
		TBIS (IRE/SWEG-Takt)
		THCH (IRE/IRE)
		TMS (IRE/SWEG-Verdichter)
		TDU (IRE/SWEG-Takt)

Bei hoher Verspätung Ankunft IRE in TT entscheidet Leitstelle DB Regio dispositiv, ob Zugfahrt ggf. vorzeitig in TT endet. Die IRE-Leistung TT > TS verkehrt dann geschwächt (aber pünktlich) mit dem Zugteil aus THB/TRT. Wenn IRE vorzeitig in TT endet, kann dieser Zug nachrangig disponiert werden.

Gemäß § 39 Abs. 2 und 3 i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) müssen die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten (Anreizsystem). In diesem Rahmen werden alle während einer Zugfahrt entstehenden Verspätungen Kategorien von Verspätungsursachen (VU) zugeordnet. Je nach Verspätungsursache ergibt sich aus der Zuordnung eine Zahlungsverpflichtung zu Lasten der Beschwerdegegnerin als Betreiberin der Schienenwege oder zu Lasten des EVU. Neutrale Verspätungsursachen führen zu keiner Zahlung. Die Einzelheiten der Zuordnung von Verspätungen und zur Behandlung von Streitfragen zur Zuordnung von Verspätungen regelt Abschnitt 5.7 der NBN 2024 der Beschwerdegegnerin in Verbindung mit der hierzu als Anlage

5.7.2.1 geführten Richtlinie 420.9001. Abschnitt 5.7.2.2.1 der NBN regelt (Darstellung der Tabelle nur auszugsweise):

„Im Anreizsystem werden die nachfolgenden Kodierungen berücksichtigt.

<i>Zuständigkeit DB Netz AG/ RNI</i>		<i>Zuständigkeiten EVU</i>	
<i>VU-Nr.</i>	<i>Verspätungskodierung</i>	<i>VU-Nr.</i>	<i>Verspätungskodierung</i>
<i>12</i>	<i>Fehldisposition</i>	<i>[...]</i>	<i>[...]</i>

Die vorstehenden Verspätungsursachen werden in der Richtlinie 420.9001 Abschnitt A02 (Anlage 5.7.2.1) näher beschrieben.

Alle sonstigen Kodierungen, die nicht in vorstehender Tabelle aufgelistet sind, bleiben bei der Ermittlung der Anreizentgelte unberücksichtigt.“

Für die Zuordnung zu den jeweiligen Kodierungen sieht Abschnitt 1 der Richtlinie 420.9001A02 auszugsweise folgende Regelungen vor:

„12 – Fehldisposition

Anmerkungen: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten im Zugdispositionsprozess. Die Unregelmäßigkeiten können in der Betriebszentrale (BZ) oder beim Fahrdienst (Fahrdienstleiter [Fdl]) liegen.

Feinkodierungen

Abnahmeschwierigkeiten - keine Info Fdl an BZ

Abweichung von Dispositionsvereinbarungen

Fahrt im Gegengleis durch Fdl ohne Abstimmung mit BZ

Keine Vormeldung abweichende Zugcharakteristik an nächste BZ

Fehler bei der Zugdisposition in BZ

Fehler bei Umsetzung Zugdisposition Fdl

Mangelhafte Abstimmung zwischen den BZ zur Zugdisposition

Mangelhafte Abstimmung zwischen Fdl und BZ zur Zugdisposition

Zulauf auf Betriebsstellen mit Dienstruhe

Sonstiges – Fehldisposition“

„91 – Zugfolge – wegen Vorrang anderer Züge

Anmerkung: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch erforderliche Zugfolgeregeln, wenn der betroffene Zug wegen Verspätung eines anderen Zuges aus seiner eigenen Trasse verdrängt wird. Der betroffene Zug war nicht mehr als 3 Minuten verspätet. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Hinweis: Mit der Kodierung 91 werden auch zugfolgebedingte Zusatzverspätungen vor und in Bauarbeiten kodiert, die im Netzfahrplan ausgeregelt sind (siehe auch Ril 420.9001A05). Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Feinkodierungen

Besetzte Gleise

Betrieblich/ökonomisch optimierte Zugdisposition (Grüne Funktion)

Zugkreuzung

Überholung

Sonstiges – Zugfolge“

Für die Erfassung von Verspätungsursachen gilt gemäß Abschnitt 5.7.2.2.3 der NBN 2024:

[...] „An der ersten Betriebsstelle, an der eine kodierpflichtige Zusatzverspätung auftritt, werden die Zusatzverspätungsminuten erfasst, die sich aus der Abweichung zwischen SOLL-Zeit gemäß Fahrplan und der tatsächlichen IST-Zeit ergeben. Weitere Zusatzverspätungen im Zuglauf entstehen, wenn ein Zug zwischen zwei Betriebsstellen seine Verspätung weiter erhöht.[...]“.

Die ebenfalls zum betrieblich-technischen Regelwerk zählende Richtlinie 420.0200 „Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen“ regelt in ihrem Abschnitt 3 Abs. 2:

„Für eine planmäßige Abfahrt ist es von größter Bedeutung, dass der Zug rechtzeitig an die DB Netz AG übergeben wird.

Der Zeitpunkt der Übergabe an die DB Netz AG ist die Meldung nach Ril 408.0321 / 408.2321, dass der Zug vorbereitet ist.

Diese Meldung, auch Zugvorbereitungsmeldung genannt, muss in der Regel spätestens

- 3 Minuten bei Reisezügen und*
- 5 Minuten bei Güterzügen*

vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges erfolgen.“

Die Richtlinie 408.2321 „Züge fahren, Zug vorbereiten“ schreibt in ihrem Abschnitt 2 vor:

„Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn dass der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Triebfahrzeugführer darf einen anderen Mitarbeiter mit der Abgabe dieser Meldung beauftragen. Ein anderer Mitarbeiter darf diese Meldung auch ständig abgeben. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.“

Auf der Zollernalbbahn kam es seit Januar 2024 zu diversen Missachtungen der Dispositionsvereinbarung, die zu Verspätungen von Zügen der Beschwerdeführerin führten. In mindestens 28 Fällen kodierte die Beschwerdegegnerin die durch die Zugkreuzungen entstandene Verspätung im Rahmen des Anreizsystems auf die VU 91 (Zugfolge – wegen Vorrang anderer Züge, neutral). Die Beschwerdeführerin stellte in diesen Fällen wegen der Missachtung der Dispositionsvereinbarung bei der Betriebszentrale der Beschwerdegegnerin einen Umkodierungsantrag auf VU 12 (Fehldisposition, Zuständigkeit der Beschwerdegegnerin), der in 25 der 28 dargelegten Fällen akzeptiert wurde. Dabei erfolgten die Fehldispositionen und die damit einhergehenden Falschkodierungen teils mehrfach innerhalb eines kurzen Zeitraums, am 04.03.2024 beispielsweise bei vier Fällen innerhalb einer halben Stunde.

Die Beschwerdeführerin wandte sich am 12.04.2024 mit ihrer Beschwerde an die Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer hat daraufhin am 15.04.2024 ein Beschwerdeverfahren eingeleitet, hierüber am 23.04.2024 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit zur Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Auf entsprechenden Antrag ist die Hinzugezogene zum Verfahren hinzugezogen worden.

Die Beschwerdeführerin behauptet, Zügen der DB Regio AG werde – zusätzlich zur oben beschriebenen Missachtung der Dispositionsvereinbarung – entgegen der Regelungen in Abschnitt 3 Abs. 2 der 420.0200 und in Abschnitt 2 der Richtlinie 408.2321 ohne Fertigmeldung die Ausfahrt gestellt. Dies führe zu Verspätungen, da ihre Züge dann die tatsächliche Ausfahrt der Züge der DB Regio AG abwarten müssten. Im Gegenzug hierzu verlange der Fahrdienstleiter von ihren Zügen stets eine Fertigmeldung. Selbst bei kleinen Unterschreitungen der Mindestankündigungszeit von drei Minuten vor Abfahrt ließen die Fahrdienstleiter ihre Züge längere Zeit stehen.

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, um die aufgetretenen Diskriminierungen zu verhindern, seien (pauschale) Strafzahlungen bei weiteren Zuwiderhandlungen gegen die Dispositionsvereinbarung erforderlich. Strafzahlungen sollten dabei der Beschwerdeführerin als betroffenem EVU zugutekommen, da ihr durch die entstehenden Verspätungen empfindliche finanzielle Nachteile entstünden. Zudem ließen sich konkrete Schäden im laufenden Jahr nicht feststellen.

Sie ist ferner der Ansicht, bei den Missachtungen der Dispositionsvereinbarung handele es sich um systematische Verstöße. Dies zeige sich insbesondere daran, dass in keinem Fall die Dispositionsvereinbarung zu ihren Gunsten missachtet worden sei.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

1. festzustellen, dass die geschilderte Handhabung von Zugabfahrten auf der Bahnstrecke Plochingen – Tübingen – Sigmaringen durch die Beschwerdegegnerin unter Verstoß gegen die Richtlinie 420 ihre Züge gegenüber Zügen des DB-Konzerns benachteiligt,
2. die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, es zukünftig zu unterlassen, auf der Strecke Plochingen – Tübingen – Sigmaringen Personenzüge der Beschwerdeführerin nicht fahrplanmäßig abfahren zu lassen und stattdessen Zügen des DB-Konzerns Vorrang zu gewähren,
3. der Beschwerdegegnerin für den Fall eines jeden zukünftigen Verstoßes ein Zwangsgeld anzudrohen.

Mit E-Mail vom 22.07.2024 regt die Beschwerdeführerin sinngemäß zusätzlich an,

4. gegenüber der Beschwerdegegnerin für die Strecke Plochingen – Tübingen – Sigmaringen anzuordnen, dass die Beschwerdegegnerin für drei Monate vollständig dokumentiert, welche Züge vor der Ausfahrt aus den Bahnhöfen nach Behandlung eine Fertigmeldung hätten abgeben müssen und welche Züge davon tatsächlich eine Fertigmeldung abgegeben haben, bevor deren Abfahrt freigegeben wurde,
5. die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, für jeden zukünftigen Fall, bei dem die Beschwerdegegnerin auf der Strecke Plochingen – Tübingen – Sigmaringen ihre Personenzüge nicht fahrplanmäßig abfahren lässt und dabei gegen Richtlinie 420 i. V. m. den Zusätzen der Dispositionsvereinbarung verstößt, eine Entschädigung i. H. v. 1.000 Euro an sie – die Beschwerdeführerin – zu zahlen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt sinngemäß,
die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie trägt vor, es liege regelmäßig ein individueller Fehler bzw. eine individuelle Fehleinschätzung ihrer Mitarbeitenden vor, was aber nicht in Verbindung mit einem diskriminierenden Verhalten gegenüber der Beschwerdeführerin stehe. Die Mitarbeitenden der Betriebszentralen hätten stets eine optimale Netz- bzw. Betriebsdisposition zu treffen. Die Zollernalbbahn sei aufgrund des hohen Zugaufkommens und der Eingleisigkeiten in der Betriebsabwicklung schwierig zu disponieren, da bereits kleinere Verzögerungen Zugverspätungen zur Folge hätten und sich diese dann im weiteren Verlauf auf Gegenzüge übertrügen.

Auf den betroffenen Stellwerken seien im Zeitraum März bis Juni 2024 neue Fahrdienstleiter eingesetzt worden, wobei es aufgrund fehlender Erfahrung zu Fehlern bei der Anwendung der Dispositionsvereinbarung gekommen sein könne. Durch den Leiter des Betriebsbezirks seien die eingesetzten Personale nochmals schriftlich und persönlich sensibilisiert worden, wobei die gültige Dispositionsvereinbarung im Dezember 2023 mit einem Dienstauftrag bekannt gegeben worden sei.

Die Ausfahrt für Züge des IRE 6a werde grundsätzlich erst nach erfolgter Fertigmeldung gestellt. Eine Überprüfung habe ergeben, dass 95 % der Fertigmeldungen durch den Triebfahrzeugführer über das Zugfunksystem GSM-R abgegeben würden. Eine Fertigmeldung des Zuges über Codeeingabe erfolge nur sehr selten. Daher seien diese auch nicht eindeutig im „Leitsystem zur Netzdisposition Kunde“ (LeiDis-NK) nachvollziehbar. Würde dieser Prozess so nicht umgesetzt, hätte dies bei verzögerter Abfahrt eine nahezu vollständige Blockierung des Bahnhofs zur Folge. Eine Diskriminierung der Beschwerdeführerin bestehe nicht.

Eine manuelle Erfassung von dispositiven Handlungen auf allen Bahnhöfen der Zollernalbbahn sei nicht verhältnismäßig, da die Fahrdienstleiter durch den Betrieb bereits ausgelastet seien. Zusätzliche manuelle Erfassungen seien durch die dann nochmals erhöhte Arbeitsauslastung häufig unvollständig, wenig aussagekräftig und daher anfechtbar. Die Androhung von Strafzahlungen sei mangels (vorsätzlicher) Diskriminierung weder erforderlich noch verhältnismäßig.

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

II. Gründe

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, es künftig zu unterlassen, Zugabfahrten auf der Strecke Tübingen – Sigmaringen (VzG-Strecke 4630) unter Missachtung der zwischen der Beschwerdeführerin und der DB Regio AG für diese Strecke geschlossenen Dispositionsvereinbarung, (niedergelegt im Regelwerk „Regionale Zusätze zur Richtlinie 420 Betriebszentrale Karlsruhe“) zu disponieren. Für den Fall der Zuwiderhandlung wird der Beschwerdegegnerin ein einmaliges Zwangsgeld in Höhe von 250 Euro angedroht. Im Übrigen ist die Beschwerde zurückzuweisen.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 68 Abs. 3 i. V. m. 66 Abs. 4 Nr. 9, 67 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 lit. b), 11 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Verwaltungsvollstreckungsgesetz (VwVG).

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

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Beschlusskammer ist für die Durchführung des hiesigen Verfahrens zuständig. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz i. V. m. § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9, 67 Abs. 1 Satz 2 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 Beschwerdeverfahren am 23.04.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Hinzuziehung ist ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag ist die Hinzugezogene zum Verfahren hinzugezogen worden.

Die DB Regio AG hat die Beschlusskammer nicht zu dem Verfahren hinzugezogen. Die DB Regio AG hat keinen Hinzuziehungsantrag gestellt, sodass eine Hinzuziehung nach § 77 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ERegG nicht in Betracht kam. Auch die übrigen Hinzuziehungstatbestände des § 77 Abs. 3 Satz 2 ERegG sind mit Blick auf die DB Regio AG nicht einschlägig.

Auch eine notwendige Hinzuziehung der DB Regio AG war nicht angezeigt. Da diese Form der Hinzuziehung nicht im ERegG geregelt ist und das ERegG auch keine entgegenstehenden Rechtsvorschriften diesbezüglich enthält, gilt für den Lückenschluss gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG,

vgl. zum Lückenschluss bei Teilregelung des Verfahrensrechts in spezialgesetzlichen Regelungen *Schmitz*, in: Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 10. Auflage 2023, § 1 Rn. 225.

Gemäß § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist ein Dritter, für den der Ausgang des Verfahrens rechtsgestaltende Wirkung hat, auf dessen Antrag als Beteiligter zu dem Verfahren hinzuzuziehen;

soweit er der Behörde bekannt ist, hat diese ihn von der Einleitung des Verfahrens zu benachrichtigen.

Die Voraussetzungen für eine notwendige Hinzuziehung liegen für die DB Regio AG indes nicht vor. Die Entscheidung der Beschlusskammer betrifft zwar die zwischen der Beschwerdeführerin und der DB Regio AG geschlossene Dispositionsvereinbarung. Sie führt allerdings nicht zu einer rechtsgestaltenden Wirkung gegenüber der DB Regio AG, sondern verpflichtet die Beschwerdegegnerin als Adressatin des Beschlusses dazu, diese Dispositionsvereinbarung einzuhalten. Anders als von der Beschwerdeführerin beantragt, ist die mit Tenorziffer 1 ausgesprochen Verpflichtung auch allgemein gehalten und betrifft nicht lediglich Abweichungen von der Dispositionsvereinbarung zulasten der Beschwerdeführerin.

Im Übrigen hat die Beschlusskammer aber auch über die Einleitung des vorliegenden Verfahrens auf ihrer Internetseite informiert und damit die DB Regio AG benachrichtigt. Denn die Regulierungsabteilung der DB Regio AG verfolgt die Internetseite, wie die von ihr in anderen Beschlusskammerverfahren regelmäßig eingereichten Hinzuziehungsanträge zeigen, mit konstanter Aufmerksamkeit. Gleichwohl hat sie im vorliegenden Verfahren keinen Hinzuziehungsantrag gestellt.

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

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig. Die Beschwerde ist zulässig (hierzu unter II.2.1) und teilweise begründet (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Zulässigkeit

Die Beschwerde ist zulässig. Insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG. Nach § 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 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. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG zählt als auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere überprüfbare Maßnahmen Entscheidungen zum Verkehrsmanagement hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht auf.

Die Beschwerdeführerin wendet sich mit ihrer Beschwerde gegen Entscheidungen zum Verkehrsmanagement. Der Begriff des Verkehrsmanagements ist zwar gesetzlich nicht definiert, allerdings geben die Gesetzesmaterialien Aufschluss über das Begriffsverständnis:

„Verkehrsmanagement (Verkehrsdurchführung) ist das tatsächliche Zurverfügungstellen der Schienenwege zur Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem der Betreiber der Schienenwege die nötigen Fahrstraßen einstellt, die Leit- und Sicherungstechnik bedient und mittels dispositiver Maßnahmen auf Abweichungen vom Plansoll des Fahrplans, Störungen und Ausfälle der Eisenbahnanlagen oder Serviceeinrichtungen reagiert.“

BT-Drs. 19/27656, S. 131.

Die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung stellen ebenso Entscheidungen zum Verkehrsmanagement dar wie die von ihr behaupteten Abfahrten von Zügen der DB Regio AG ohne Fertigmeldung.

II.2.2 Begründetheit

Die Beschwerde ist begründet, soweit sich diese auf Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung (hierzu unter II.2.2.1) bezieht. Soweit die Beschwerdeführerin einen Verstoß gegen Vorgaben zur Fertigmeldung rügt, ist die Beschwerde dagegen unbegründet (hierzu unter II.2.2.2).

II.2.2.1 Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung

Die Beschwerde ist begründet, soweit sie sich auf Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung bezieht. Die Beschlusskammer hilft der Beschwerde mit der Unterlassungsverpflichtung aus Tenorziffer 1 (hierzu unter II.2.2.1.1) sowie der Zwangsgeldandrohung aus Tenorziffer 2 (hierzu unter II.2.2.1.2) ab. Der von der Beschwerdeführerin zusätzlich begehrten Feststellung bedarf es dagegen nicht (hierzu unter II.2.2.1.3). Auch die beantragte Verpflichtung zur Zahlung einer Entschädigung bei Verstößen gegen die Dispositionsvereinbarung kommt nicht in Betracht (hierzu unter II.2.2.1.4).

II.2.2.1.1 Unterlassungsverpflichtung (Tenorziffer 1)

Die Verpflichtung aus Tenorziffer 1 ist materiell rechtmäßig. Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG sind erfüllt (hierzu unter II.2.2.1.1.1), ferner erfolgt die Verpflichtung ermessensfehlerfrei (hierzu unter II.2.2.1.1.2).

II.2.2.1.1.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage

Die Tatbestandsvoraussetzungen des §§ 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG sind erfüllt, da die Disposition von Zugfahrten auf der Zollernalbbahn die Beschwerdeführerin unter Verstoß gegen § 19 Abs. 1 und Abs. 5 ERegG erfolgt.

Es steht zur Überzeugung der Beschlusskammer fest, dass die Beschwerdegegnerin mehrfach zu Lasten der Beschwerdeführerin gegen die zwischen der Beschwerdeführerin und der DB Regio AG geschlossenen und durch die Beschwerdegegnerin in die „Regionalen Zusätze der Richtlinie 420 Betriebszentrale Karlsruhe“ aufgenommene Dispositionsvereinbarung verstoßen hat.

Dies folgt zum einen aus der Vielzahl der von der Betriebszentrale der Beschwerdegegnerin akzeptierten Umkodierungsanträge auf die in den Bereich der Beschwerdegegnerin fallenden VU 12 („Fehldisposition“), die in der Begründung auf eine Missachtung der Dispositionsvereinbarung gestützt wurden. Zum anderen hat die Beschwerdegegnerin selbst eingeräumt, dass es in einigen Fällen zu einer Fehlanwendung der Dispositionsvereinbarung gekommen ist.

Die Nichteinhaltung der in der Dispositionsvereinbarung niedergeschriebenen Grundsätze zur Disposition von Zugfahrten auf der Zollernalbbahn führt zu einem Verstoß gegen Abschnitt 1 Abs. 6 der Richtlinie 420.0202. Nach Abschnitt 1 Abs. 6 Satz 1 der Richtlinie 402.0202 finden die Dispositionsvereinbarungen in der betrieblichen Durchführung nur Berücksichtigung, sofern keine sachlichen Gründe entgegenstehen. Abschnitt 1 Abs. 6 Satz 2 benennt beispielhaft sachliche Gründe. Es ist vorliegend nicht ersichtlich oder vorgetragen, dass derartige Gründe vorlägen. Damit gilt der Grundsatz, dass die Dispositionsvereinbarung anzuwenden ist. Der Verstoß gegen Abschnitt 1 Abs. 6 der Richtlinie 402.0203 stellt wiederum einen Verstoß gegen die § 19 Abs. 1 und 5 ERegG immanente Pflicht zur Einhaltung der eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen dar,

vgl. zur Verpflichtung, die eigenen SNB einzuhalten VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, 18 K 3486/23, Rn. 134 ff. (juris) m. w. N.; bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 16.08.2024, 6 B 2.24, Rn. 15 (juris).

II.2.2.1.1.2 Rechtsfolge – Ermessen

Die Entscheidung der Beschlusskammer ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung.

Gemäß § 40 VwVfG hat die Behörde ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der gesetzlichen Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. Danach ist die Behörde gehalten, dass die zu treffende Entscheidung ihre Rechtfertigung in den Zwecken des Gesetzes und der vom Gesetzgeber gewollten Ordnung der Materie finden muss. Bei der Betätigung ihres Ermessens ist die Behörde verpflichtet, alle einschlägigen Tatsachen und sonstigen Gesichtspunkte mit dem ihnen bei objektiver Betrachtung zukommenden Gewicht in Ansatz zu bringen und abzuwägen.

§ 68 Abs. 3 ERegG räumt der Regulierungsbehörde zunächst grundsätzlich ein Aufgreifermessen ein. Im Falle einer Beschwerde entfällt dieses jedoch, vielmehr ist die Regulierungsbehörde dann zur Überprüfung verpflichtet,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 15 (juris);
VG Köln, Beschluss vom 25.06.2021, Az. 18 L 362/21, Rn. 20 (juris).

In einem zweiten Schritt räumt die Vorschrift des § 68 Abs. 3 ERegG der Regulierungsbehörde sodann ein Entschließungsermessen im Hinblick darauf ein, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen zu einer Änderung der überprüften Maßnahme verpflichtet bzw. ob diese für ungültig erklärt werden soll,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 11 ff. (juris),
wobei zum Zeitpunkt der Entscheidung § 68 Abs. 3 ERegG noch auf Regelungen
im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG Bezug nahm.

Entsprechend dem gebundenen Aufgreifermessen hat die Beschlusskammer den Fall aufgegriffen und Ermittlungen eingeleitet.

Ihr Entschließungsermessen übt die Beschlusskammer dahingehend aus, auf die festgestellten Verstöße der Beschwerdegegnerin mit einer hoheitlichen Maßnahme zu reagieren. Grund hierfür ist, dass nicht nur ein einzelnes Fehlverhalten der Beschwerdegegnerin vorliegt, sondern sich die Verstöße im Jahr 2024 gehäuft haben.

Die Beschlusskammer übt das ihr zustehende Auswahlermessen schließlich dahingehend aus, dass die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung zukünftig zu unterlassen. Dies bedeutet, die Beschwerdegegnerin zu einer Änderung ihres Verhaltens zu verpflichten. Die zweite Handlungsalternative, die Ungültigerklärung der Entscheidungen zum Verkehrsmanagement, kommt vorliegend nicht in Betracht. Sie bliebe vorliegend ohne jede positive Auswirkung für die Beschwerdeführerin.

Mit dieser Verpflichtung weicht die Beschlusskammer von dem Antrag zu 1. der Beschwerdeführerin ab, weil sich die Verpflichtung nicht nur auf Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung zulasten der Beschwerdeführerin bezieht. Diese abweichende Teorierung ist der Beschlusskammer möglich, weil sie an den Wortlaut der Anträge der Beschwerdeführerin nicht gebunden ist.

Die Verpflichtung ist auch verhältnismäßig. Eine behördliche Entscheidung ist verhältnismäßig, wenn sie einen legitimen Zweck verfolgt, geeignet, erforderlich sowie angemessen ist.

Die Verpflichtung, künftig Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung zu unterlassen, dient der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten (hier konkret der Beschwerdeführerin) auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher, ferner der Gewährung eines leistungsfähigen, zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur sowie der Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonennahverkehr und damit den legitimen Zwecken des § 3 Nr. 2, 5 und 6 ERegG.

Die Verpflichtung ist ferner geeignet, da hiermit künftige Verstöße verhindert werden und damit das Erreichen der legitimen Zwecke gefördert wird. Zwar wiederholt die Verpflichtung nur eine bereits aus § 19 Abs. 1 und 5 ERegG i. V. m. den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Beschwerdegegnerin geltende Pflicht. Das hoheitliche Handeln in Kombination mit der Zwangsgeldandrohung aus Tenorziffer 2 verstärkt indes den Handlungsdruck auf die Beschwerdegegnerin, in Zukunft die Dispositionsvereinbarung durchgängig einzuhalten,

vgl. VG Köln, Urteil vom 04.12.2023, Az. 18 K 3486/23, Rn. 148 (juris).

Die Verpflichtung ist auch erforderlich. Eine Maßnahme ist erforderlich, wenn sie das mildeste unter den zur Verfügung stehenden Mitteln ist. Denkbar wäre es vorliegend auch, die bisherigen Verstöße festzustellen, was eine mildere, da eingriffsschwächere, Maßnahme im Gegensatz zur Unterlassungsverpflichtung darstellen würde. Diese wäre allerdings nicht gleich geeignet. Dies zeigt sich bereits darin, dass die Beschwerdegegnerin in den Umkodierungsanträgen in den weitaus überwiegenden Fällen eine Kodierung zu ihren Lasten akzeptiert hat. Dennoch haben sich die Verstöße danach über einen Zeitraum von mehreren Monaten fortgesetzt. Dies verdeutlicht, dass die Beschwerdegegnerin trotz erkannter Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung ihr Verhalten nicht derart angepasst hat, dass solche Verstöße unterbleiben.

Die Verpflichtung ist schließlich auch angemessen. Eine Maßnahme ist angemessen, wenn Gewicht und Bedeutung des verfolgten Ziels und das voraussichtliche Maß der Zielerreichung die mit dem eingesetzten Mittel verursachten Beeinträchtigungen bei dem Betroffenen nach Maß und Gewicht rechtfertigen können. Dabei ist vorliegend zu beachten, dass die Verpflichtung zum Unterlassen künftiger Verstöße keine zusätzliche Pflicht zulasten der Beschwerdegegnerin begründet, sondern lediglich an bereits bestehende Vorgaben aus den eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der mitgeltenden Richtlinien, insbesondere der Dispositionsvereinbarung, anknüpft. Demgegenüber ist die Verhinderung von Verstößen gegen

bzw. die Einhaltung der Dispositionsvereinbarung für die Beschwerdegegnerin und der von ihr beförderten Fahrgästen von erheblicher Bedeutung. Die Dispositionsvereinbarung zwischen ihr und der DB Regio AG wurde gerade geschlossen, um Reiseketten sicherzustellen und die Belastungen der Fahrgäste durch Verspätungen anderer Züge zu mindern. Hinzu kommt, dass es vorliegend nicht nur zu vereinzelt Verstößen bzw. Diskriminierungen gekommen ist, sondern mehr als 20 Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung nachweisbar sind. Die Belastung der Beschwerdegegnerin durch die Verpflichtung tritt daher vor dem Hintergrund der Folgen der Beschwerdeführerin durch die anhaltenden Verstöße gegen diese zurück.

II.2.2.1.2 Zwangsgeldandrohung (Tenorziffer 2)

Die Zwangsgeldandrohung unter Tenorziffer 2 für den Fall, dass die Betroffene der Unterlassung von Dispositionsverstößen nach Tenorziffer 1 des Bescheides nicht nachkommt, ist rechtmäßig.

Ein Verwaltungsakt, der auf eine Handlung gerichtet ist, kann gemäß § 6 Abs. 1 VwVG mit Zwangsmitteln durchgesetzt werden, wenn – wie im vorliegenden Fall gemäß § 77a Abs. 1 ERegG geregelt – dem Rechtsmittel keine aufschiebende Wirkung beigelegt ist.

Als Zwangsmittel kommen auch insoweit gemäß § 9 VwVG Ersatzvornahme, Zwangsgeld und unmittelbarer Zwang in Betracht. Kann eine Handlung durch einen anderen nicht vorgenommen werden, so kann der Pflichtige gemäß § 11 Abs. 1 VwVG zur Vornahme der Handlung durch ein Zwangsgeld angehalten werden. Eine unvertretbare Handlung sind dabei insbesondere Unterlassungen, da das Unterlassen eines anderen die Zuwiderhandlung des Pflichtigen nicht ungeschehen werden lässt.

Vgl. *Troidl*, in: Engelhardt/App/Schlatmann, VwVG VwZG, 12. Auflage 2021, § 11 VwVG Rn. 6.

Somit kommt das Zwangsgeld als Zwangsmittel in Betracht.

Die Notwendigkeit der schriftlichen Androhung von Zwangsmitteln folgt aus § 13 Abs. 1 Satz 1 VwVG. Die Androhung eines Zwangsmittels soll mit dem Verwaltungsakt verbunden werden, wenn der sofortige Vollzug angeordnet ist oder – wie hier – den Rechtsmitteln keine aufschiebende Wirkung beigelegt ist, §§ 13 Abs. 2 Satz 2 VwVG, 77a Abs. 1 ERegG.

Die Androhung betrifft vorliegend den Fall, dass die Beschwerdegegnerin der ihr mit Tenorziffer 1 aufgegebenen Unterlassungsverpflichtung nicht nachkommt. Auf ihrer Grundlage kann die Beschlusskammer einmalig ein Zwangsgeld in der angedrohten Höhe festsetzen.

Der Betrag des Zwangsgeldes wird gemäß § 13 Abs. 5 VwVG in bestimmter Höhe angedroht.

Die Höhe des angedrohten Zwangsgeldes ist mit 250 Euro auch angemessen. Gemäß § 67 Abs. 1 Satz 2 ERegG kann die Bundesnetzagentur im Fall der Vollstreckung ihrer Anordnungen abweichend von § 11 Abs. 3 VwVG ein Zwangsgeld von bis zu 500.000 Euro festsetzen. Das angedrohte Zwangsgeld bewegt sich am untersten Rand des Zulässigen. Die Höhe des Zwangsgeldes orientiert sich an der Bedeutung, die die Befolgung der Verpflichtung für die von der Fehldisposition betroffenen EVU, insbesondere die Beschwerdeführerin, hat. Es liegt auf der Hand, dass die Beschwerdeführerin ein Interesse an der pünktlichen Durchführung ihrer Zugfahrten hat. Sie hat mit der DB Regio AG die Dispositionsvereinbarung geschlossen, um ein gewisses Maß an Verlässlichkeit in der Disposition zu haben. Bei der Wahl der Höhe des Zwangsgeldes ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Beschwerdeführerin über das Anreizsystem bereits eine gewisse Entschädigung für Fehldispositionen durch die Beschwerdegegnerin erhält. Es geht also darum, einen zusätzlichen Anreiz zu setzen, ohne sie dabei

übermäßig zu belasten. Die Beschlusskammer erkennt an, dass die dispositive Situation auf der Zollernalbbahn komplex und herausfordernd ist.

Soweit die Beschwerdeführerin beantragt, ein Zwangsgeld für den Fall „eines *jeden* zukünftigen Verstoßes“ anzudrohen, würde dies gegen das Verbot einer wiederholenden Androhung aus § 13 Abs. 6 Satz 2 VwVG verstoßen. Hiernach ist eine neue Androhung erst dann zulässig, wenn das zunächst angedrohte Zwangsmittel erfolglos ist. Gleichwohl hindert die Festsetzung eines Zwangsgeldes nicht die dann erfolgende, nochmalige Androhung eines weiteren Zwangsgeldes, um die Beschwerdegegnerin auch nach der erstmaligen Festsetzung eines Zwangsgeldes zur Einhaltung der Verpflichtung aus Tenorziffer 1 anzuhalten,

vgl. *Troidl*, in: Engelhardt/App/Schlatmann, VwVG VwZG, 12. Auflage 2021, § 13 VwVG Rn. 11.

Die Beschlusskammer sieht davon ab, der Beschwerdegegnerin eine Berichtspflicht darüber aufzuerlegen, inwieweit sie die Dispositionsvereinbarung einhält. Die Beschlusskammer geht vielmehr davon aus, dass sich die Beschwerdeführerin im Falle erneuter Verstöße gegen die Dispositionsvereinbarung an die Beschlusskammer wenden wird und diese Fälle so darlegen wird, wie sie dies in ihrer Beschwerde getan hat. Auf diese Weise wird die Beschlusskammer Kenntnis von etwaigen weiteren Verstößen Kenntnis erlangen. Sie wird diesen Hinweisen dann nachgehen und nach Anhörung der Beschwerdegegnerin ein Zwangsgeld festsetzen sowie ein weiteres (höheres) Zwangsgeld androhen. Genauso würde sie bei entsprechenden Eingaben der DB Regio AG verfahren.

II.2.2.1.3 Kein Bedarf für eine zusätzliche Feststellung

Über die vorstehenden Maßnahmen hinaus bedarf es keiner weiteren Maßnahmen, um der Beschwerde abzuhelfen. Namentlich ist eine Feststellung, dass die beschwerdegegenständliche Handhabung von Zugabfahrten auf der Zollernalbbahn unter Verstoß gegen die Dispositionsvereinbarung Züge der Beschwerdeführerin gegenüber Zügen des DB-Konzerns benachteiligt, nicht erforderlich.

Zwar ist es der Beschlusskammer grundsätzlich möglich, feststellende Verwaltungsakte zu erlassen. Denn eine Feststellung ist als entsprechendes „Minus“ einer Anordnung nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG von den Befugnissen der Beschlusskammer umfasst sein. Voraussetzung für eine Feststellung ist die Geltendmachung eines berechtigten Interesses an der Feststellung,

Beschluss vom 10.02.2022, Gz. BK10-22-0004_Z, S. 19 f.

Allerdings bedarf es vorliegend keiner Feststellung. Sollte es der Beschwerdeführerin darauf ankommen, die Rechtswidrigkeit des Handelns der Beschwerdegegnerin von der Beschlusskammer feststellen zu lassen, so ist diese bereits in der Verpflichtung aus Tenorziffer 1 enthalten. Denn Voraussetzung für diese Verpflichtung ist die Erfüllung des Tatbestands des § 68 Abs. 3 ERegG, die aufgrund des Verstoßes gegen die Dispositionsvereinbarung gegeben ist (siehe hierzu unter II.2.2.1.1.1).

Sollte es – wie es die Formulierung des Antrags zu 1. nahelegt – der Beschwerdeführerin um den Aspekt der Benachteiligung gegenüber Zügen des DB-Konzerns gehen, so ist auch insoweit kein feststellender Verwaltungsakt vonnöten. Denn ein Verstoß gegen die Dispositionsvereinbarung führt zwangsläufig zu einer solchen Benachteiligung, sie ist ihm immanent. Das liegt darin begründet, dass die Dispositionsvereinbarung allein zwischen der Beschwerdeführerin und der DB Regio AG geschlossen ist. Hätte eigentlich die Beschwerdeführerin Vorrang

haben müssen, wird ihr dieser aber in der betrieblichen Praxis nicht gewährt, so profitiert hier von zwangsläufig die DB Regio AG.

Überdies ist auch kein berechtigtes Interesse der Beschwerdeführerin an der beantragten Feststellung zu erkennen.

II.2.2.1.4 Keine Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Zahlung von Entschädigungen

Auch die begehrte Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Zahlung einer Entschädigung in Höhe von 1.000 Euro bei einem Verstoß gegen die Dispositionsvereinbarung kommt nicht in Betracht.

Die Beschlusskammer versteht den Antrag zu 5. dergestalt, dass es der Beschwerdeführerin darum geht, die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, eine entsprechende Strafzahlungsklausel in ihre Nutzungsbedingungen aufzunehmen.

Einer solchen Verpflichtung zur Aufnahme einer Strafzahlungsklausel in die Nutzungsbedingungen steht entgegen, dass für Verspätungen, die aus einer Fehldisposition resultieren, bereits Zahlungen über das Anreizsystem erfolgen. Bezüglich dieser Zahlungen besteht zwischen der Beschwerdegegnerin und den Zugangsberechtigten ein – wenn auch schon älterer – Konsens. Die Anordnung einer Strafzahlungsklausel müsste sich über diesen Konsens hinwegsetzen. Das ist zwar möglich, bedarf aber einer erheblichen Schiefelage zu Lasten der Zugangsberechtigten, die im vorliegenden Fall weder vorgetragen noch offensichtlich ist. Es bleibt der Beschwerdeführerin freilich unbenommen, jederzeit einen konkret eingetretenen Schaden gegenüber der Beschwerdegegnerin geltend zu machen und diesen notfalls gerichtlich durchzusetzen.

II.2.2.2 Gerügter Verstoß gegen Vorgaben zur Fertigmeldung

Die Beschwerde ist dagegen unbegründet, soweit die Beschwerdeführerin eine Verletzung der Vorgaben zur Fertigmeldung von Zügen rügt. Diesbezüglich liegen schon die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Einschreiten nach § 68 Abs. 3 i. V. m. § 66 Abs. 4 Nr. 9 ERegG nicht vor.

Die Beschwerdegegnerin bestreitet, Züge der DB Regio AG grundsätzlich ohne Fertigmeldung abfahren zu lassen. Für die Beschlusskammer lässt sich nicht mit der für die Annahme einer Tatbestandsmäßigkeit nötigen Gewissheit feststellen, dass die Beschwerdegegnerin in einem signifikanten Umfang Zügen der DB Regio AG die Ausfahrt ohne Fertigmeldung stellt. Die Beschwerdeführerin stützt ihren Vorwurf maßgeblich auf eigene Auswertungen von LeiDis-NK. Dieses System erscheint der Beschlusskammer aber keine verlässliche Quelle zu sein, weil die Beschwerdegegnerin mitgeteilt hat, dass die Fertigmeldungen zu 95 % mündlich über den Zugfunk GSM-R erfolgten. Die von der Beschwerdeführerin ermittelte Quote von nur 35 % Fertigmeldungen von Zügen der DB Regio AG, die auch in LeiDis-NK vermerkt sind, ist daher wenig aussagekräftig.

Sofern die Beschwerdegegnerin in ihrer Stellungnahme vom 22.07.2024 ausführt, dass bei einer Fertigmeldungsquote von nur 35 % nicht davon ausgegangen werden könne, dass es sich bei anderen Wegen der Fertigmeldung um eine Rückfallebene handele, sondern vielmehr eine systematische Missachtung der Richtlinie 420 zu konstatieren sei, basiert dies offensichtlich auf einem Missverständnis.

Schon in ihrer ersten Stellungnahme im Verfahren teilte die Beschwerdegegnerin mit, dass sich in Tübingen nach dem Kuppeln oder Flügeln der Züge die Triebfahrzeugführer in der Regel mündlich mittels GSM-R beim Fahrdienstleiter meldeten. Eine Fertigmeldung des Zugs über Codeeingabe erfolge nur sehr selten. Daher könnten diese auch nicht in LeiDis-NK eindeutig nachvollzogen werden. In ihrer Stellungnahme vom 08.08.2024 führt die Beschwerdegegnerin aus, dass sie bereits in ihrem letzten Schreiben vom 26.06.2024 mitgeteilt habe, dass eine Überprüfung ergeben habe, dass 95 % der Fertigmeldungen durch den Triebfahrzeugführenden über GSM-R abgegeben werde. Diese Aussage steht in Einklang mit den Ausführungen in der Stellungnahme vom 03.05.2024. Im Schreiben vom 26.06.2024 scheint der Beschwerdeführerin allerdings ein Fehler unterlaufen zu sein, wenn sie dort ausführt, nach interner Überprüfung würden die Meldungen der EVU zu 95 % über LeiDis-NK abgegeben. Die in diesem Schreiben als Rückfallebene dargestellte mündliche Zugvorbereitungsmeldung stellt damit vielmehr den Regelfall dar. Eine bestimmte Kommunikationsform schreibt die Richtlinie 408.2321 auch nicht vor.

Gebührenhinweis

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Arnade

Kirchhartz