



BK10-20-0361_B

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund des Antrages

der Bleckeder Kleinbahn UG, Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Antragstellerin,

vom 15.10.2020 und 20.10.2020 auf Ausnahme und Befreiung nach § 2 Abs. 6 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

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. Hendrik Leupold und
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 28.08.2024

b e s c h l o s s e n :

Die Antragstellerin wird als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und des § 9 ERegG ausgenommen und von der Anwendung des Kapitels 3 des ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Absatz 2 und 3 und des § 62 ERegG befreit.

I. Sachverhalt

Bei der Antragstellerin handelt es sich um eine nichtbundeseigene Eisenbahn, welche in Niedersachsen ein regelspuriges Schienennetz auf der Strecke von Lüneburg nach Bleckede betreibt. Das Schienennetz erstreckt sich über eine Länge von rund 25 km.

Mit E-Mails vom 15.10.2020 und 20.10.2020 wandte sich die Antragstellerin mit Ausnahme- bzw. Befreiungsbegehren an die Bundesnetzagentur.

Am 16.10.2020 hat die Bundesnetzagentur das Befreiungsverfahren eingeleitet, dies auf ihren Internetseiten veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Die Antragstellerin beantragt sinngemäß, sie

als Betreiberin der Schienenwege gemäß § 2 Abs. 6 ERegG n. F. von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und des § 9 ERegG auszunehmen und von der Anwendung des Kapitels 3 des ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 und des § 62 ERegG zu befreien.

Die Bundesnetzagentur hat mit Schreiben vom 08.10.2021 der Europäischen Kommission gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 ERegG in Verbindung mit Art. 2 Abs. 4 Satz 3, Art. 62 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RL 2012/34/EU), Art. 4 Abs. 1 Verordnung (EU) 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ihre Absicht, die Antragstellerin als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes zu befreien, mitgeteilt.

Nachdem die Bundesnetzagentur zwischenzeitlich mehrmals an die Erledigung erinnert hatte, hat die Europäische Kommission am 10.07.2024, Az. C(2024) 4686 final, entschieden:

„Die von der Bundesrepublik Deutschland notifizierte(n) und in Anhang I aufgeführten örtlichen Eisenbahninfrastrukturen [...] gelten im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU als nicht von strategischer Bedeutung.

[...]

Nr. 6 Anhang: Bleckeder Kleinbahn UG.“

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

II. Gründe

Dem Antrag der Antragstellerin, als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG ausgenommen und von der Anwendung des Kapitels 3

mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 und des § 62 ERegG befreit zu werden, wird stattgegeben.

Diese Entscheidung beruht auf § 2 Abs. 6 Satz 1 ERegG.

Die Entscheidung über den Antrag (hierzu unter II.1) ergeht formell (hierzu unter II.2) und materiell (hierzu unter II.3) rechtmäßig.

II.1 Antrag

Soweit die Antragstellerin hinsichtlich ihres Antrags auf Befreiung als Betreiberin eines Schienennetzes angibt, eine Befreiung gemäß § 2 Abs. 7 ERegG a. F. zu begehren, ist dies nunmehr dahingehend zu verstehen, dass eine Befreiung auf der Grundlage von § 2 Abs. 6 ERegG n. F. erfolgen soll. Denn die Befreiungsvorschriften im ERegG sind dahingehend angepasst worden, dass der Befreiungstatbestand gemäß § 2 Abs. 7 ERegG a. F. – inhaltlich unverändert – nunmehr in § 2 Abs. 6 ERegG n. F. verortet ist. Für die hier zu treffende Entscheidung sind die aktuellen Vorschriften in der durch das Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts geänderten und am 18.06.2021 in Kraft getretenen Fassung des ERegG heranzuziehen.

II.2 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Zuständigkeit der Beschlusskammer für die Entscheidung folgt aus § 77 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG).

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 16.10.2020 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und auf die Möglichkeit zur Hinzuziehung zu dem Verfahren hingewiesen. Bei der Beschlusskammer sind keine Hinzuziehungsanträge eingegangen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). In Ausübung des ihr gemäß § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG n. F. zustehenden Ermessens hat die Beschlusskammer von der Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung abgesehen. Dabei hat die Beschlusskammer auch berücksichtigt, dass die Antragstellerin – noch unter Geltung des § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG a. F. – auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet hat.

Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass Regulierungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt sind, ist die Entscheidung behördenintern abgestimmt worden.

Die Bundesnetzagentur entscheidet gemäß § 2 Abs. 6 Satz 3 ERegG n. F. auf der Grundlage der Durchführungsrechtsakte der Kommission nach Art. 2 Abs. 4 Satz 3, Art. 62 Abs. 2 RL 2012/34/EU. Mit Schreiben vom 08.10.2021 hat die Bundesnetzagentur der Europäischen Kommission den Entwurf dieser Entscheidung übersandt. Die Europäische Kommission hat am 11.07.2024 ihre Entscheidung mitgeteilt.

II.3 Befreiung der Antragstellerin als Betreiberin der Schienenwege nach § 2 Abs. 6 Satz 1 ERegG

Die Antragstellerin wird als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und des § 9 ERegG ausgenommen und von der Anwendung des Kapitels 3 des ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 und des § 62 ERegG befreit. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der hier einschlägigen Rechtsgrundlage des § 2 Abs. 6 Satz 1 ERegG sind vorliegend erfüllt (hierzu unter II.3.1). In der Folge ist die Antragstellerin zu befreien (hierzu unter II.3.2).

II.3.1 Tatbestand

Nach § 2 Abs. 6 Satz 1 ERegG soll die Regulierungsbehörde Betreiber örtlicher oder regionaler Schienennetze von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG ausnehmen und Betreiber örtlicher Schienennetze von der Anwendung des Kapitels 3 mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 und des § 62 ERegG ganz oder teilweise befreien, wenn deren Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung ist.

Die Antragstellerin betreibt ein zusammenhängendes Schienennetz mit einer Streckenlänge von rund 25 km, mithin ein örtliches Schienennetz i. S. d. § 1 Abs. 24a ERegG.

Eine strategische Bedeutung des örtlichen Schienennetzes der Antragstellerin für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts ist nicht gegeben.

Eine strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist dann gegeben, wenn die konkrete Eisenbahninfrastruktur marktrelevant ist und bei einer Befreiung die abstrakte Gefahr einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs gegeben wäre. Hierfür ist die Länge des betreffenden Schienennetzes, sein Auslastungsgrad und das potenziell betroffene Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen (vgl. Art. 2 Abs. 4 Satz 4 RL 2012/34/EU).

Die Beschlusskammer geht ab einer Betriebsleistung von 700.000 Trassenkilometern im Jahr davon aus, dass einem Schienennetz eine strategische Bedeutung zukommt. Die auf dem Netz der Antragstellerin erbrachte Betriebsleistung liegt mit insgesamt rund [REDACTED] Trassenkilometern im Jahr 2022 deutlich unter diesem Schwellenwert und ist auch im Vergleich zu anderen Schienennetzen gering. Auch die Auslastung des Schienennetzes ist sehr gering. Das Schienennetz der Antragstellerin besteht aus nur einer Strecke und wird insgesamt pro Tag durchschnittlich nur rund [REDACTED] befahren. Das Schienennetz der Antragstellerin hat darüber hinaus auch keine Bedeutung für Durchgangs- und Umleitungsverkehre.

Die Europäische Kommission hat vor diesem Hintergrund am 10.07.2024, Az. C(2024) 4686 final entschieden, dass die von der Bundesrepublik Deutschland notifizierte und in Anhang I aufgeführte örtliche Eisenbahninfrastruktur der Antragstellerin als nicht von strategischer Bedeutung im Sinne von Art. 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU gilt.

II.3.2 Rechtsfolge

In der Folge ist die Antragstellerin zu befreien. § 2 Abs. 6 ERegG ist als Soll-Vorschrift ausgestaltet. Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen vor, muss die Beschlusskammer deshalb grundsätzlich die begehrte Befreiung erteilen. Ein Ermessensspielraum ist ihr nur bei der Annahme eines atypischen Falls eröffnet,

vgl. *Sachs*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG*, 10. Auflage 2023, § 40 Rn. 26; *Riese*, in: *Schoch/Schneider, VwGO*, Stand: 45. EL Januar 2024, § 114 Rn. 24 f.

Für die Annahme eines solchen Falls sind hier allerdings keine Anhaltspunkte ersichtlich. Die vorliegende Befreiung wirkt sich insbesondere nicht auf die Pflicht zur Zugangsgewährung aus und berührt daher keine rechtlichen Belange der an einer Nutzung der Eisenbahninfrastruktur interessierten Zugangsberechtigten.

II. 4 Hinweis

Die Beschlusskammer weist darauf hin, dass sie gemäß § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwVfG die ausgesprochene Ausnahme und Befreiung, auch nachdem sie unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft widerrufen kann, wenn die Beschlusskammer auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, die gegenständliche Befreiung nicht zu erteilen, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde. Die Beschlusskammer bittet daher die Antragstellerin um einen Hinweis, sollte sich die Betriebsleistung ihres Schienennetzes auf mindestens 700.000 Trassenkilometer im Jahr erhöhen.

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. Leupold

Dr. Arnade