



BK10-24-0010_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der Train4Train GmbH, Am Rebstock 4, 37619 Bodenwerder,
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 21.01.2024 über die Bewertung von Verspätungsursachen,

Hinzugezogene:

1. FlixTrain GmbH, Friedenheimer Brücke 16, 80639 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Rheinstraße 8, 77933 Lahr, vertreten durch die Geschäftsführung,

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

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Jan Kirchhartz und
den Beisitzer Wolfram Krick

am 25.06.2024

beschlossen:

1. Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 05.01.2024 betreffend die Zugnummer 69634 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 65 Minuten in der Betriebsstelle „Seddin Süd Umsp“ in Höhe von 34 Minuten auf die Verspätungsursache (VU) 10 – Fahrplanerstellung – kodiert wird.
2. Im Übrigen wird die Beschwerde zurückgewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	9
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	9
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	9
II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens	9
II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde.....	10
II.2.3 Begründetheit der Beschwerde	12
II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage	12
II.2.3.2 Ermessen	14
Gebührenhinweis	16
Rechtsbehelfsbelehrung.....	16

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welches u. a. Schienengüterverkehr auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. Die Beschwerdegegnerin betreibt das größte Schienennetz Deutschlands und ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG.

Die Beschwerde betrifft die Kodierung von Zusatzverspätungen im Anfangsbahnhof eines Zuges. Konkret geht es um die am 05.01.2024 unter der Zugnummern 69634 auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchgeführte Zugfahrt von „Seddin Süd Umsp“ nach Moers.

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 für die Netzfahrplanperiode 2023/2024 gültigen und als Nutzungsbedingungen Netz (NBN) bezeichneten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) der Beschwerdegegnerin in Verbindung mit der hierzu als Anlage 5.7.2.1 geführten Richtlinie 420.9001.

Bezogen auf die im vorliegenden Beschwerdeverfahren relevanten Fragestellungen regelt Abschnitt 5.7.2.2.1 der NBN (Darstellung der Tabelle nur auszugsweise):

„Im Anreizsystem werden die nachfolgenden Kodierungen berücksichtigt.

Zuständigkeit DB Netz AG		Zuständigkeit EVU	
VU-Nr.	Verspätungskodierung	VU-Nr.	Verspätungskodierung
10	Fahrplanerstellung [...]	[...]	[...]
		54	Verkehrliche Zugvorbereitung [...]

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 Erfassung von Verspätungsursachen gilt gemäß Abschnitt 5.7.2.2.3 der NBN:

[...] „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.[...]“

In der Richtlinie 420.9001 werden die Regelungen wie folgt präzisiert.

Abschnitt 2 – Regeln der Zusammenarbeit – Abs. 1 und 2:

„Die vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligten ist eine Grundlage für den Kodierprozess, um das Kernziel, nämlich die korrekte Ermittlung der primären Ursachen für die Zusatzverspätungen von Zügen, zu erreichen. Die Prozessbeteiligten verpflichten sich deshalb, die korrekten Störursachen zu ermitteln und zur sachgerechten Kodierungszuordnung entstandener Zusatzverspätungen beizutragen.

Der Kodierprozess ist von aktivem, wechselseitigem Informationsaustausch geprägt. Die mit der Kodierung beauftragten Mitarbeiter ordnen auf Grundlage dieser Kommunikation Zusatzverspätungen unvoreingenommen und wahrheitsgemäß zu. Die Prozessbeteiligten unterstützen sich gegenseitig.“

Abschnitt 3 – Definition und Messkonzept – Abs. 1, 2 und 8:

„Störungen im Betriebsablauf im Sinne dieser Richtlinie sind alle Abweichungen von Planungen und Sollzuständen. Sie treten in Prozessen, an technischen Objekten, durch Bauarbeiten oder durch äußere Einflüsse auf.“

„Eine Verspätung ergibt sich aus der Differenz zwischen einer im Fahrplan festgelegten Soll-Zeit und einer gemessenen IST-Zeit (Relativzeit Δt). Der Vergleich erfolgt in der Leittechnik. Ist die Differenz positiv, spricht man von einer Verspätung.“

„Erreicht eine Zusatzverspätung einen Wert von mindestens 90 Sekunden, so muss ihr eine Verspätungskodierung zugeordnet werden. Zusatzverspätungen kleiner 90 Sekunden werden nicht kodiert. Die Zuordnung einer Verspätungskodierung erfolgt zu dem Fahrtzeitmesspunkt, an dem eine Zusatzverspätung ermittelt wird. Zugewiesen werden Primär- oder Sekundärkodierungen.“

Abschnitt 3 Abs. 9:

„Primärkodierungen werden für Zusatzverspätungen durch Störungen im Betriebsablauf (siehe Abschnitt 3, Punkt 1) angewendet. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 10 bis 85 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.“

Abschnitt 3 Abs. 10:

„Sekundärkodierungen werden für Zusatzverspätungen angewendet, die Folgen von Störungen im Primärursachenbereich gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 sind oder keiner Primärursache zugeordnet werden können. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 90 bis 96 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.“

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 1:

„Zusatzverspätungen werden entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse mit den in der Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02 vorgegebenen Verspätungskodierungen kodiert. Die Kodierungen erfolgt im direkten Bezug auf die gestörten oder in der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen bei Zügen verursachen. Es erfolgt keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip). Zusatzverspätungen durch externe Einflüsse auf

den Betriebsablauf werden mit den dafür vorgesehenen Verspätungskodierungen erfasst.“

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 5:

„Treten auf Umleitungsstrecken durch dort wirkende Störungen weitere Zusatzverspätungen auf, werden diese nicht mit den Ursachen der umleitungsauslösenden Störung, sondern mit den Ursachen der zusätzlich wirkenden Störungen auf der Umleitungsstrecke kodiert (siehe Ril 420.9001A03, Bild 2).“

Abschnitt 5 – Kodierungsprozess – Abs. 1:

„Verantwortlich für die Erstkodierung von Zusatzverspätungen ist grundsätzlich der Fdl. Die erforderlichen Informationen erhält er durch Anzeigen der technischen Anlagen, eigene Wahrnehmungen und durch Kommunikation im Rahmen seiner fahrdienstlichen Aufgaben. Bei komplexen Störungen, deren Hintergründe der Fdl nicht im Detail bekannt sind, erfolgt die Erstkodierung ggf. in der BZ.“

Richtlinie 420.9001A02 der NBN 2024 regelt für die streitgegenständlichen Verspätungsursachen (auszugsweise):

„10 – Fahrplanerstellung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten oder Abweichungen im Fahrplanstellungs- und Übergabeprozess. Dazu gehören auch fahrplanbedingte Zugfolgekonflikte.

Feinkodierung:

Abfahrtszeiten im Fahrplan falsch

[...]

„54 – Verkehrliche Zugvorbereitung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch verspätet an DB Netz übergebene Züge in Zuganfangsbahnhöfen aus Gründen, die im Zuständigkeitsbereich des EVU liegen. Maßgeblich für die rechtzeitige Übergabe an DB Netz sind die Festlegungen zum Zeitpunkt der Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung. Der Zuganfangsbahnhof liegt im Bereich des Streckennetzes von DB Netz. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Hinweis: Abfahrtsverspätungen beginnender Züge aus Flügelzügen werden mit der Kodierung 95 (Flügeln) kodiert.

[...]

Am 05.01.2024 führte die Beschwerdeführerin die Überführungsfahrt einer Lokomotive von „Seddin Süd Umsp“ nach Moers unter der Zugnummer 69634 durch. Hierfür bestellte die Beschwerdeführerin eine Trasse im Gelegenheitsverkehr bei der Beschwerdegegnerin. Bei der Bestellung gab die Beschwerdeführerin u. a. an:

„eine Abfahrt vor 11:10 ist nicht möglich“.

Die am 04.01.2024 von der Region Ost der Beschwerdegegnerin übersandte Fahrplananordnung enthielt für die Betriebsstelle Seddin Süd Umsp die Abfahrtszeit 10:36 Uhr.

Unmittelbar nach Erhalt des Fahrplans beanstandete die Beschwerdeführerin per E-Mail die enthaltene Abfahrtszeit. Hierzu führte sie aus:

„Wie bereits in der Bestellung angegeben, ist unser Tf nicht 10:45 da, so dass er nicht vor 11:10 abfahren kann. Bitte den Fahrplan entsprechend der Bestellung korrigieren, ansonsten wird die verspätete Abfahrt auf VU 10 Fehler/Fahrplan Vertrieb kodiert!“

Eine Reaktion auf ihre E-Mail erhielt die Beschwerdeführerin nicht.

Am folgenden Tag begann die Zugfahrt um 11:41 Uhr mit einer Verspätung von 65 Minuten. Die Verspätung wurde mit VU 54 – Verkehrliche Zugvorbereitung – kodiert.

Die Beschwerdeführerin stellte für die vorgenannte Verspätungskodierung einen Umkodierungsantrag bei der Beschwerdegegnerin. Sie beantragte, auf VU 10 – Fahrplanerstellung – zu kodieren und führte zur Begründung aus:

„Der Zug wurde zu einer anderen Zeit bestellt. Der Fahrplan wurde unmittelbar nach Eingang des Fahrplan per Mail reklamiert. Die Mail blieb unbeantwortet.“

Die Beschwerdegegnerin lehnte den Umkodierungsantrag mit folgender Begründung ab:

„Zuweisungsprozess der Trasse regelwerkskonform durchgeführt. Trassenvergabe erfolgte im Rahmen der NBN in Restkapazitäten. ‚Häckchen‘ zur unmittelbaren Trassenannahme im TPN war gesetzt. Eine Mail an einen einzelnen Mitarbeiter reicht in diesem Fall nicht aus, Zugangsmedium ist die Nutzung des TPN.“

Mit Schreiben vom 21.01.2024 erhob die Beschwerdeführerin Beschwerde. Die Beschlusskammer hat das Beschwerdeverfahren am 23.01.2024 eingeleitet, hierüber am selben Tag auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Mit ihrer Beschwerde verfolgt die Beschwerdeführerin weiterhin das Ziel, eine Umkodierung der Verspätung herbeizuführen.

Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäß,

die Überprüfung der Kodierung VU 54 – Verkehrliche Zugvorbereitung – und der im Rahmen des Umkodierungsverfahrens abgelehnten Kodierung auf die VU 10 – Fahrplanerstellung – für die Verspätung in Höhe von 65 Minuten in der Betriebsstelle Seddin Süd Umsp betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 69634 für den Verkehrstag 05.01.2024 und die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin, die Kodierungsentscheidung dahingehend zu ändern, dass die Zusatzverspätung auf die VU 10 – Fahrplanerstellung – kodiert wird.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin trägt in ihrer Stellungnahme vom 19.01.2024 vor, dass die Zusatzverspätung gemäß der Richtlinie 402.9001 korrekt mit der VU 54 – Verkehrliche Zugvorbereitung – kodiert worden sei. Im Gelegenheitsverkehr würden Restkapazitäten vermarktet, d. h. eine Wunschabfahrt bzw. „Wünsche“, die bei der Trassenanmeldung angegeben würden, könnten nicht immer berücksichtigt werden. Die Beschwerdeführerin akzeptiere im Nutzungsvertrag die Regelungen zum Abschluss eines Trassenvertrags im Gelegenheitsverkehr. Mit

Annahme des Angebots habe die Beschwerdeführerin dem Nutzungsvertrag und der dort aufgeführten Abfahrtszeit zugestimmt. Der Umstand, dass die Beschwerdeführerin die Annahme des Angebots nicht ausdrücklich erklärt habe, sei unerheblich. Der Verzicht auf eine schriftliche Annahme nach Abschnitt 4.2.2.9.2 NBN sei nur eine optionale Funktion, um den Bestellprozess zu verschlanken. Die Beschwerdeführerin hätte auch nach Zustandekommen des Einzelnutzungsvertrags reagieren können und für die Trasse eine Änderungsbestellung auslösen können, da die von ihr gewünschten Angaben in der Trassenbestellung nicht eingehalten worden seien.

Die Bestellung sei durch die automatische Fahrplankonstruktion bearbeitet und veröffentlicht worden. Die durch die Beschwerdeführerin im Nachgang gewünschte Änderung sei nicht, wie erforderlich, über TPN durchgeführt, sondern per Mail direkt an einen Bearbeitenden gesendet.

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

II. Gründe

Der Beschwerde wird im tenorierten Umfang stattgegeben; im Übrigen wird sie zurückgewiesen.

Die Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 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 und § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 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 23.01.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

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. In pflichtgemäßer Ausübung des ihr dadurch eingeräumten Ermessens hat die Beschlusskammer auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung verzichtet. Vorliegend haben die Verfahrensbeteiligten keine entsprechenden Anträge gestellt. In die Ermessensausübung ist ferner eingegangen, dass die Verfahrensbeteiligten schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnten.

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

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Nach Auslegung des von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgten Begehrens (hierzu unter II.2.1) erweist sich die Beschwerde als zulässig (hierzu unter II.2.2) und teilweise begründet (hierzu unter II.2.3).

II.2.1 Auslegung des Beschwerdebegehrens

Das von der Beschwerdeführerin mit ihrer Beschwerde verfolgte Begehren ist auslegungsbedürftig, weil die Beschwerdeführerin keine konkreten Anträge gestellt hat. Zur Formulierung eines konkreten Antrags war die Beschwerdeführerin auch nicht verpflichtet. Das Beschwerdeverfahren hat vielmehr nur 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 Vorbringen der Beschwerdeführerin im Beschlusskammerverfahren an. Wie bei der Auslegung eines konkret formulierten Antrags kommt es nicht auf den inneren Willen des Erklärenden, sondern darauf an, wie die Erklärung aus Sicht des Empfangenden bei objektiver Betrachtungsweise zu verstehen ist. Dabei tritt der Wortlaut einer Äußerung hinter ihren Sinn und Zweck zurück. Maßgebend ist der geäußerte Wille des Erklärenden, wie er sich aus der Erklärung und sonstigen Umständen für den Empfangenden erkennbar wird. Maßgeblich für den Inhalt eines Antrags ist daher, wie die Behörde ihn unter Berücksichtigung aller erkennbaren Umstände nach Treu und Glauben zu verstehen hat. Dabei muss sich die Auslegung auf das schriftliche Vorbringen in seiner Gesamtheit und das mit ihm erkennbar verfolgte Rechtsschutzziel beziehen. Bei der Ermittlung des wirklichen Willens ist nach anerkannter Auslegungsregel zugunsten 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).

Ausgehend von diesen Maßstäben ergibt sich aus dem Beschwerdevorbringen, dass die Beschwerdeführerin die Überprüfung der Kodierung VU 54 – Verkehrliche Zugvorbereitung – und der im Rahmen des Umkodierungsverfahrens abgelehnten Kodierung VU 10 – Fahrplanerstellung – für die Verspätung in Höhe von 65 Minuten in der Betriebsstelle „Seddin Süd Umsp“ betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 69634 am 05.01.2024 und die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin begehrt, die Kodierungsentscheidung dahingehend zu ändern, dass die Zusatzverspätung auf VU 10 – Fahrplanerstellung – kodiert wird.

II.2.2 Zulässigkeit der Beschwerde

Die so verstandene Beschwerde ist zulässig, insbesondere ist sie statthaft.

Die Statthaftigkeit der Beschwerde folgt aus § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG.

Die Beschwerdeführerin zielt mit ihrer Beschwerde auf die Änderung der streitigen Kodierungsentscheidung der Beschwerdegegnerin für den Verkehrstag 05.01.2024 und damit letztlich auf die Pflicht, ein Anreizentgelt leisten zu müssen, ab.

Für dieses Anliegen ist § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG als Ermächtigungsgrundlage einschlägig.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft 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. Zu diesen Maßnahmen gehören gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 6 ERegG die Höhe und die Struktur der Wegeentgelte, die der Zugangsrechtigte zu zahlen hat oder hätte,

siehe hierzu näher Beschluss vom 29.09.2023, Gz. BK10-22-0165_Z, S. 8 ff.

Mit § 68 Abs. 3 ERegG steht eine taugliche Ermächtigungsgrundlage für Abhilfemaßnahmen zur Verfügung. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft (in der hier relevanten Variante) zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG verpflichten kann, soweit diese

nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen. § 68 Abs. 3 ERegG nimmt also seinerseits Bezug auf die in § 66 Abs. 4 ERegG genannten Maßnahmen. Die „Maßnahme“, die Gegenstand der regulierungsbehördlichen Änderungsvorgabe wäre, wäre die Erhebung des zu leistenden Anreizentgelts. Die Änderung kann mit Wirkung für die Zukunft vorgenommen werden, weil die hier fragliche Entscheidung nicht rückwirkend die Rechtsregelungen umgestalten, sondern vielmehr die Beschwerdegegnerin zum Vollzug der bereits ursprünglich bestehenden Regelungen anhalten soll. Selbst wenn man dies anders sähe, wäre zu berücksichtigen, dass die Beschränkung der regulierungsbehördlichen Befugnisse auf ein Handeln mit Wirkung für die Zukunft mit dem Unionsrecht unvereinbar ist,

vgl. EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Rs. C-582/22, Die Länderbahn GmbH u. a. ./ Bundesrepublik Deutschland, Rn. 57 (juris); EuGH, Urteil vom 27.10.2022, Rs. C-721/20, DB Station & Service AG ./ ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Rn. 74 (juris).

Der Europäische Gerichtshof hat jüngst hervorgehoben, dass es Sache der Bundesnetzagentur ist, § 68 Abs. 3 ERegG so weit wie möglich im Einklang mit Art. 56 Abs. 1, 9 und 10 der Richtlinie auszulegen und – falls eine solche Auslegung als *contra legem* anzusehen wäre – diese Bestimmung des deutschen Rechts unangewendet zu lassen, um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ausübung ihres Rechts zu ermöglichen, die Rechtmäßigkeit von in der Vergangenheit erhobenen Wegeentgelten anzufechten,

EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Die Länderbahn GmbH u. a. ./ Bundesrepublik Deutschland, Rs. C-582/22, Rn. 63 (juris).

Notfalls ist auf die unmittelbar geltenden Regelungen in Art. 56 Abs. 1, 9 und 10 der Richtlinie 2012/34/EU zurückzugreifen,

EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Die Länderbahn GmbH u. a. ./ Bundesrepublik Deutschland, Rs. C-582/22, Rn. 62 (juris).

Unschädlich ist in diesem Zusammenhang, dass die Beschwerdegegnerin eine eigene Streit-schlichtungsstelle für im Rahmen des Anreizsystems entstehende Konflikte eingerichtet hat. Denn die Einrichtung des Streitbeilegungssystems erfolgt „[...]unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66“, vgl. § 39 Abs. 3 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. g) Satz 1 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG.

Dabei sieht die Beschlusskammer auch keinen Anlass, von einer Verwirkung des Antragsrechts auszugehen. Zwar weist § 39 Abs. 3 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 lit. g) zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG deutlich darauf hin, dass der Gesetzgeber eine zügige Aufarbeitung von Verspätungsfällen vor Augen hatte. Dies ist auch naheliegend, weil bei der Vielzahl von Zugfahrten, die jeden Tag durchgeführt werden, nicht sichergestellt werden kann, dass nach Ablauf längerer Fristen der Sachverhalt noch aufgeklärt werden kann. Jedenfalls dann aber, wenn, wie im vorliegenden Fall, der Zugangsberechtigte einerseits den leichteren Rechtsbehelf der Anwendung des Streitbeilegungsverfahrens gewählt hat und zugleich auch keine längere als eine der in Anlage 7 Nr. 2 lit. g) zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Zeitdauer entsprechende Zeit zwischen Entscheidung der Streitbeilegungsstelle und Beschwerde bei der Regulierungsstelle verstrichen ist, kommt eine Verwirkung des Beschwerderechts nicht in Betracht. Es fehlt sowohl am Zeitpunkt der Verwirkung als auch an besonderen Umständen, die eine spätere Geltendmachung als Verstoß gegen Treu und Glaube erscheinen lassen.

II.2.3 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist teilweise begründet.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer sind vorliegend für die Kodierung in „Seddin Süd Umsp“ teilweise gegeben (hierzu unter II.2.3.1). Auf Rechtsfolgenseite ergeht die Entscheidung in ordnungsgemäßer Ausübung des der Beschlusskammer durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumten Ermessens (hierzu unter II.2.3.2).

II.2.3.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein regulierungsbehördliches Handeln nach § 66 Abs. 4 Nr. 6 i. V. m. § 68 Abs. 3 ERegG sind vorliegend für die Kodierung in „Seddin Süd Umsp“ teilweise gegeben.

Gemäß § 68 Abs. 3 ERegG kann die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Wirkung für die Zukunft zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Abs. 4 ERegG, also gemäß § 66 Abs. 4 Nr. 6 ERegG auch zur Änderung der Höhe und Struktur der Wegeentgelte verpflichten, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte, soweit diese nicht mit den Vorschriften des ERegG oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich des ERegG in Einklang stehen.

Im vorliegenden Fall verstößt die Kodierung der Verspätung des Zuges 69634 am 05.01.2024 in „Seddin Süd Umsp“ in Höhe von 65 Minuten auf Verspätungsursache 54 „Verkehrliche Zugvorbereitung“ teilweise gegen § 23 Abs. 2 Satz 1 Hs. 2 ERegG. Danach hat ein Betreiber der Schienenwege zu gewährleisten, dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den SNB vorgesehenen Regelungen entsprechen.

Innerhalb der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vorliegend die Regelungen der als Anlage 5.7.2.1 zu den NBN 2023 geführten Ril 420.9001 betreffend die Kodierung von Verspätungsursachen relevant. Denn: Die NBN 2023 im Allgemeinen und die Richtlinie 420.9001 im Speziellen stellen Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Sinne von § 19 Abs. 1 ERegG dar. SNB sind gemäß § 1 Abs. 18 ERegG eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Kapazität in Eisenbahnanlagen benötigt werden,

vgl. VG Köln, Urteil vom 17.05.2022, Az. 18 K 5867/21, Rn. 33 f. (juris).

Die Verspätungskodierung 54 – Verkehrliche Zugvorbereitung – stellt eine Untergruppe der Verspätungen der Kategorie „Verkehrliche Durchführung“ von Zügen dar. In den spezifizierenden Ausführungen des Leitfadens für die Zuordnung von Verspätungskodierungen (Richtlinie 420.9001A02) findet sich die Anmerkung, dass die Kodierung für Zusatzverspätungen durch verspätet an die Beschwerdegegnerin übergebene Züge in Zuganfangsbahnhöfen aus Gründen, die das EVU verantwortet, zu verwenden ist. Feinkodierungsoptionen sind „Verspätete Zugvorbereitungsmeldung an DB Netz“ und „Sonstiges – Verkehrliche Zugvorbereitung“.

Für die Verspätung in „Seddin Süd Umsp“ ist die Kodierung auf VU 54 teilweise zu Unrecht erfolgt. Unter Berücksichtigung aller Informationen ist die aufgetretene Zusatzverspätung von 65 Minuten in der Betriebsstelle „Seddin Süd Umsp“ in Höhe von 34 Minuten auf VU 10 – Fahrplanerstellung, Feinkodierung „Abfahrtszeiten im Fahrplan falsch“ zu kodieren. Im Übrigen ist die Kodierung auf VU 54 zutreffend.

Die Verspätung des Zuges ist im Umfang von 34 Minuten auf einen fehlerhaften Fahrplan zurückzuführen. Nach den Anmerkungen zur VU 10 in der Ril 420.9001A02 werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten oder Abweichungen im Fahrplanerstellungs- und Übergabeprozess kodiert.

Die Beschwerdeführerin gab bei der Bestellung für die Zugfahrt unter der Zugnummer 69634 an, dass die Abfahrt frühestens um 11:10 Uhr möglich ist. Die Beschwerdegegnerin merkt zwar richtigweise an, dass „Wunschabfahrtszeiten“ nicht immer berücksichtigt werden können. Im Rahmen der Konstruktionsspielräume wäre aber die Bestellerangabe in der Weise zu berücksichtigen gewesen, dass die Abfahrtszeit nach 11:10 Uhr liegt.

Die Beschwerdegegnerin kann sich auch nicht darauf zurückziehen, dass die Beschwerdeführerin das Trassenangebot angenommen hatte. Diese Tatsache ändert zunächst nichts daran, dass die Abfahrtszeit im Fahrplan falsch ist. Der Zeitraum von 10:36 Uhr bis 11:10 Uhr – 34 Minuten – liegt im Verantwortungsbereich des Infrastrukturbetreibers. Das Argument der Beschwerdegegnerin wirft aber die Frage auf, ob ein – nach dem Vortrag der Beschwerdegegnerin gar ein überwiegendes – Mitverschulden der Beschwerdeführerin anzunehmen ist. Ein Mitverschulden könnte zur Folge haben, dass eine Verspätung, die eigentlich einer Partei zuzuscheiden ist, aufgrund der hinzutretenden Kausalität ganz oder teilweise der anderen Partei zugeschrieben wird. Die Verspätung wäre entsprechend des Mitverschuldens nicht der VU 10 „Fahrplanerstellung“, sondern der VU 51 „Antrag EVU“ (Feinkodierung: Sonstiges – Antrag EVU) zuzuscheiden. Die Beschlusskammer lässt offen, ob und inwieweit durch die Annahme eines falschen Fahrplans ein Mitverschulden zu einer aufgeteilten Kodierung führen kann. Zwar besteht insoweit in Anlage 7 Nr. 2 lit. d) ERegG ein gewisser Anhaltspunkt für die Möglichkeit einer entsprechenden Aufteilung. Abgesehen von Abschnitt 4 Abs. 7 der Ril. 420.9001 (betreffend zeitlich zuordenbarer distinkter Ursachen) sieht das Regelwerk der Beschwerdegegnerin aber keine Umsetzung vor.

Vorliegend kann diese Frage unentschieden bleiben, weil kein Mitverschulden vorliegt. Aufgrund von Abschnitt 4.2.2.9.2 der NBN i.V.m. Abschnitt 4 Abs. 5 der Ril. 402.0204 setzt die Beschwerdegegnerin voraus, dass bei kurzfristigen Anmeldungen (wie im vorliegenden Fall) ein Verzicht auf schriftliche Annahme erteilt ist. Die Beschwerdegegnerin hat also den Trassennutzungsvertrag nicht ausdrücklich angenommen. Sie hat vielmehr die Annahme vorab erklärt, ohne zu dem Zeitpunkt den Fehler der Beschwerdegegnerin schon gekannt haben zu können. Hinzu kommt, dass die Beschwerdeführerin vier Minuten nach Eingang des Angebots den Absender der Nachricht kontaktiert und damit den Fehler der Beschwerdegegnerin gerügt und ihr Gelegenheit zur Abhilfe gegeben hat. Dabei war sie nicht gezwungen, das Trassenportal Netz (TPN) zu nutzen. Sie hat vorliegend den gleichen Kommunikationskanal genutzt, den auch die Beschwerdegegnerin zur Übersendung des Trassenangebots genutzt hat. Diesen Kommunikationsweg öffnet die Beschwerdegegnerin insbesondere dadurch, dass im übermittelten Angebot (Fplo) auch eine personengebundene Telefonnummer angegeben ist. Die Beschwerdegegnerin ist also im Grundsatz damit einverstanden, dass Rückmeldungen zu einem Trassenangebot an die Person erfolgen, die das Angebot erstellt hat. Es ist auch nicht ersichtlich, dass für Reklamationen von Trassenangeboten zwingend das TPN zu nutzen wäre. Dies ergibt sich insbesondere nicht aus den Nutzungsbedingungen.

Die übrigen 31 Minuten sind korrekterweise auf VU 54 kodiert worden. Der Zug ist um 11:41 Uhr abgefahren. Da die Beschwerdeführerin angegeben hatte, dass eine Abfahrt ab 11:10 Uhr möglich sei und keine Informationen zu weiteren Verspätungsursachen vorliegen, trägt die Beschwerdeführerin die Verantwortung für die verspätete Bereitstellung des Zuges.

II.2.3.2 Ermessen

Auf Rechtsfolgenseite wird die Beschwerdegegnerin entsprechend Tenorziffer 1 verpflichtet, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 05.01.2024 betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 69634 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 65 Minuten in der Betriebsstelle „Seddin Süd Umsp“ in der Höhe von 34 Minuten auf die VU 10 – Fahrplanerstellung – kodiert wird. Im Übrigen wird die Beschwerde abgelehnt, weil die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Tätigwerden der Behörde mangels Rechtswidrigkeit der Kodierung nicht vorliegen.

Diese Entscheidung ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung.

Gemäß § 40 Verwaltungsverfahrensgesetz (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 Aufgreiferemessen ein. Im Falle einer Beschwerde entfällt dieses jedoch, vielmehr ist die 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.

Drittens steht der Behörde, sofern sie sich zum Erlass eines Verwaltungsaktes entschlossen hat, ein Auswahlermessen bezüglich der konkreten Maßnahme zu.

Die Beschlusskammer übt das ihr zustehende Entschließungsermessen dahingehend aus, dass sie gegenüber der Beschwerdegegnerin regulatorisch tätig wird. Beim Entschließungsermessen geht es um das Ob des Handelns. Die Behörde kann nach ihrem Ermessen entscheiden, ob sie überhaupt handeln will,

Heßhaus, in: BeckOK VwVfG, Bader/Ronellenfitsch, 58. Edition, Stand
01.01.2023, § 22 VwVfG Rn. 3.

Die Beschlusskammer berücksichtigt bei ihrer Ermessensentscheidung, dass ein legitimes Interesse für Abhilfemaßnahmen gegeben ist. Zwar würde der wirtschaftliche Wert des Streitgegenstandes für sich genommen die Entscheidung über ein Ergreifen hoheitlicher Abhilfemaßnahmen möglicherweise nicht zwingend tragen und rechtfertigen können. Die Bedeutung des wirtschaftlichen Wertes kann aber letztlich dahinstehen, weil die Beschwerde die grundsätzliche Einordnung von Verspätungen, die durch eine vom Bestellerwunsch abweichende Abfahrtszeit entstehen, betrifft.

Das Auswahlermessen wird dahingehend ausgeübt, dass die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, die Kodierungsentscheidung für den Verkehrstag 05.01.2024 betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 69634 dahingehend zu ändern, dass die Verspätung von 65 Minuten in der Betriebsstelle „Seddin Süd Umsp“ in der Höhe von 34 Minuten auf die VU 10 – Fahrplannerstellung – kodiert wird. Diese Maßnahmenauswahl ist ebenfalls ermessensgerecht.

§ 68 Abs. 3 ERegG soll der Regulierungsbehörde ein „flexibles Handeln“ ermöglichen. Sie soll insbesondere befähigt werden, ein eisenbahnregulierungsrechtswidriges Verhalten unabhängig von der Frage einer gegenwärtigen Zugangsrechtsverletzung sofort oder mit Wirkung für die Zukunft zu untersagen,

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2020, Az. 13 B 1246/19, Rn. 6 ff. (juris).

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 verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen.

§ 68 Abs. 3 ERegG lässt keine Präferenz des Gesetzgebers für eine der beiden Möglichkeiten erkennen. Die Bundesnetzagentur kann daher frei darüber entscheiden, welche Möglichkeit sie wählt,

vgl. *Kühling/Rummel*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 68 ERegG Rn. 38 und Rn. 43.

Vorliegend hat sich die Beschlusskammer für eine Vorgabe zur Änderung von bereits getroffenen Entscheidungen / Maßnahmen verpflichtet.

Die Bundesnetzagentur verfolgt mit der Entscheidung einen legitimen Zweck. Zweck der in §§ 68 Abs. 3 ERegG ausgesprochenen gesetzlichen Ermächtigung ist es, dass die Bundesnetzagentur den Betreiber der Schienenwege zur Anpassung von Maßnahmen und Entscheidungen verpflichten kann, wenn diese nicht mit den rechtlichen Vorgaben in Einklang stehen. Die SNB bilden die Grundlage einer Zugangsvereinbarung. Sie dienen der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG. Auf der Grundlage der SNB können die Zugangsberechtigten ihre Nutzungsansprüche gegenüber den Infrastrukturbetreibern durchsetzen. Es besteht in diesem Zusammenhang Anlass, die Maßnahmen bzw. Entscheidungen der Beschwerdegegnerin zu ändern. Denn vorliegend erfüllt die Beschwerdegegnerin die Vorgaben ihrer Nutzungsbedingungen nicht, sodass deren Funktion nicht erfüllt wird. Durch die Verpflichtung zur Änderung ihres Verhaltens können die Nutzungsbedingungen ihrer Funktion wieder gerecht werden. Die Entscheidung trägt dem in § 3 Satz 1 Nr. 2 ERegG genannten Ziel der Regulierung Rechnung. Die Einhaltung der Nutzungsbedingungen führt dazu, dass den Zugangsberechtigten ein faires und transparentes Streitbeilegungsverfahren gewährt wird. Hierdurch werden ihre Interessen auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gewahrt.

Die in Tenorziffer 1 ausgesprochene Verpflichtung ist geeignet, den derzeitigen Verstoß gegen die Regelungen des ERegG abzustellen, da die Beschwerdegegnerin fehlerhaftes Verhalten korrigieren muss. Hierdurch wird der Verstoß gegen § 23 Abs. 2 Satz 1 Hs. 2 ERegG beseitigt.

Die in Tenorziffer 1 ausgesprochene Verpflichtung ist zudem erforderlich. Mildere Mittel mit gleicher Schutzwirkung für das dargelegte Ziel sind nicht ersichtlich. Dabei hat die Beschlusskammer auch erwogen, die Beschwerdegegnerin unter „Aufhebung“ der getroffenen Kodierungsentscheidung zur Neuentscheidung zu verpflichten. Ein solcher Ausspruch könnte regelmäßig naheliegen, wenn der Sachverhalt noch weiterer Ermittlungen bedarf. Wenn aber, wie vorliegend, der Sachverhalt schon erschöpfend ausermittelt ist, führt die Verpflichtung zur Neuentscheidung lediglich zu unnötigen zusätzlichen Verfahrensschritten und ist inhaltlich nicht „milder“ als die unmittelbare Verpflichtung zur konkreten Änderung.

Die ausgesprochene Verpflichtung ist schließlich auch verhältnismäßig bzw. angemessen im engeren Sinne. Bei Abwägung der Interessen der Beschwerdegegnerin sowie der Interessen der Beschwerdeführerin und der Zugangsberechtigten sind die jeweiligen Vor- und Nachteile zu betrachten. Die Beschwerdeführerin und die Zugangsberechtigten haben ein Interesse an einem fairen und transparenten Streitbeilegungsverfahren. Dieses Interesse korrespondiert auch mit dem öffentlichen Interesse sowie den Zielen des Gesetzes, dass ein unparteiisches Streitbeilegungsverfahren zu gewährleisten ist. Letztlich ist es auch das System der leistungsabhängigen Entgeltregelungen selbst, das vorliegend schutzwürdig ist. Denn es unterstützt ein leistungsfähiges und zuverlässiges Eisenbahnsystem. Demgegenüber tritt das wirtschaftliche Interesse der Beschwerdegegnerin an einer Kodierung auf VU 54 zurück.

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

Kirchhartz

Krick