



BK10-24-0334_E

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Beschwerde

der Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG), Isenburger Straße 16/2, 72160 Horb am Neckar, 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 05.09.2024 über die Ablehnung eines Umkodierungsantrags durch die Beschwerdegegnerin im Rahmen des Anreizsystems,

Hinzugezogene:

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 Dr. Johannes Arnade

am 31.10.2024

beschlossen:

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, die Verspätungs-Verursacher-Kategorie für die auf die Verspätungsursache (VU) 64 „Triebfahrzeuge“ kodierte Verspätung von 7 Minuten in der Betriebsstelle Hasbergen/Osnabrück am Verkehrstag 30.08.2024 betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 1230 auf die Verspätungs-Verursacher-Kategorie F (= durch ein anderes EVU erlittene Folgeverspätung) zu ändern und die Zusatzverspätung gegenüber der Beschwerdeführerin nicht in Rechnung zu stellen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I. Sachverhalt.....	4
II. Gründe	10
II.1 Formelle Rechtmäßigkeit	10
II.2 Materielle Rechtmäßigkeit.....	10
II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde.....	10
II.2.2 Begründetheit der Beschwerde	11
II.2.2.1 Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage	11
II.2.2.1.1 Kodierung von Stau effekt auf Primärursache VU 64 „Triebfahrzeug“	12
II.2.2.1.2 Kodierung mit Merkmal F wegen Fremdverschulden.....	12
II.2.2.2 Ermessen	14
Gebührenhinweis	17
Rechtsbehelfsbelehrung.....	17

I. Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das Schienenpersonenverkehr auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durchführt. Die Beschwerdegegnerin betreibt das größte Schienennetz Deutschlands und ist eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG.

Die Beschwerde betrifft die Ablehnung eines Antrags auf Abänderung der Kodierung einer Verspätungsursache im Rahmen der Regelung zu leistungsabhängigen Bestandteilen der Entgelte durch die Beschwerdegegnerin. Konkret geht es um den Umkodierungsantrag der Beschwerdeführerin den Zug mit der Zugnummer 1230 betreffend, der am 30.08.2024 in der Betriebsstelle Hasbergen/Osnabrück um 11:57 Uhr eine Zusatzverspätung von 7 Minuten erlitt.

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 (sog. Anreizsystem). Dazu werden alle während einer Zugfahrt entstehenden Verspätungen Kategorien von Verspätungsursachen zugeordnet. Je nach Verspätungsursache ergibt sich aus der Zuordnung eine Zahlungsverpflichtung zulasten der Beschwerdegegnerin als Betreiberin der Schienenwege oder zulasten 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 i. V. m. Verbindung mit der hierzu als Anlage 5.7.2.1 geführten Richtlinie 420.9001. Die EVU erhalten von der Beschwerdegegnerin regelmäßig sog. Tagesnachweise mit detaillierten Informationen zu allen Verspätungen und deren Ursachen.

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 Abs. 3:

„Züge sind von einer Störung betroffen, wenn sie planmäßig oder auf Grund betrieblicher Regelungen den Störungsort befahren sollen. Ein eventuell verspätetes Eintreffen am Störungsort (Relativlage der Züge) ist bei der Kodierung der Zusatzverspätungen am Störungsort nicht maßgeblich, es wird auf die örtlich wirkende Verspätungsursache kodiert.

[...]“

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 4:

„Zusatzverspätungen bei Zügen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 werden bis zum Störungsort Primärursachen zugeordnet, das heißt:

a) Zusatzverspätungen durch Staueffekte vor, oder am Störungsort (auch regionalbereichsübergreifende Staueffekte)

b) [...]

Hinweise:

[...]

Zusatzverspätungen im weiteren Zuglauf, nach dem Passieren des Störungsortes, werden den sekundären Kodierungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 10 zugeordnet, sofern keine erneuten Primärstörungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 vorliegen.

[...]“

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip – Abs. 6:

„Die Zuordnung der Zusatzverspätungen zu den Primärkodierungen erfolgt so lange, bis Staueffekte beseitigt sind und geplante Trassen wieder uneingeschränkt belegt werden können (Störungsende). Nach dem Störungsende können Zusatzverspätungen noch bis zu vier Stunden einer Primärursache zugewiesen werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Störung stehen. Zusatzverspätungen, die darüber hinaus weiterhin auftreten, können nicht mehr der ursächlichen Störung zugeordnet werden und werden mit der dann wirkenden Ursache kodiert.“

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):

„64 – Triebfahrzeuge

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an aktiven Tfz, Triebzügen und Triebwagen (einschließlich Mittelwagen). Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

[...]

92 – Zugfolge - betroffener Zug war verspätet

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Zugfolgeregelungen, wenn der betroffene Zug auf Grund seiner eigenen Verspätung (>3 Minuten) durch Warten nochmals verspätet wird. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Hinweis: Mit der Kodierung 92 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.

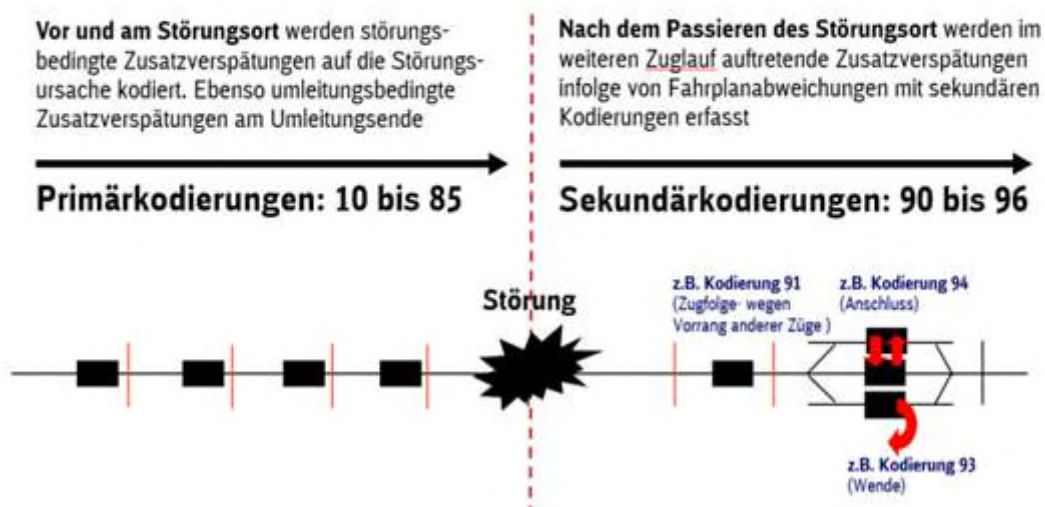
[...]"

Anhang 3:

Bild 1: zu Ril 420.9001, Abschnitt 4, Punkt 4

Zusatzverspätungen bei Zügen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 werden bis zum Störungsort Primärursachen zugeordnet.

Primärkodierung – räumliche Zuordnung



Hinsichtlich der Tagesnachweise wird im Dokument „Die Nachweise für das Anreizsystem Trasse der DB InfraGO AG“ geregelt, dass die Nachweise eine Spalte VSVUKAT enthalten:

„Spalte 11: VSVUKAT

Ist die Verspätungs-Verursacher-Kategorie und Kennzeichen für den Status der Kodierung gemäß SNB mit:

O = Kodierung ist nicht abrechnungsrelevant

F = durch ein anderes EVU erlittene Folgeverspätung

N = Verspätung durch Netz verursacht

E = Verspätung durch EVU selbst verursacht

Für die Rechnungserstellung sind nur die Kategorien N + E relevant.“

Am 30.08.2024 führte die Beschwerdeführerin u. a. unter der Zugnummer 1230 eine Fahrt auf dem Schienennetz der Beschwerdegegnerin durch, bei der in der Betriebsstelle Hasbergen/Osnabrück (HHSB um 11:57 Uhr eine Zusatzverspätung von 7 Minuten registriert und von der Beschwerdegegnerin der Ursache „Triebfahrzeuge“ (entspricht der Kodierung „VU 64“) zugeordnet wurde.

Die Beschwerdeführerin beantragte, die Kodierung so abzuändern, dass die Verspätung der kostenneutralen Ursache „Zugfolge - betroffener Zug war verspätet“ (entspricht der Kodierung „VU 92“) zugeordnet würde und führte als Begründung aus:

„Die Verspätung der Fahrt 1230 entstand aufgrund eines anderen liegen gebliebenen Zuges (FLX20 (1341)). 1230 hatte keine technische Einschränkung.“

Die Beschwerdegegnerin lehnte den Umkodierungsantrag mit folgender Begründung ab:

„Unter der Kodierung VU 92 werden Zusatzverspätungen durch Zugfolgeregelungen erfasst, wenn der betroffene Zug aufgrund seiner eigenen Verspätung (über 3 Minuten) durch Warten nochmals verspätet wird. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben. Dieses ist hier nicht gegeben - es sind in den Leitsystemen der BZ Hannover im Bereich der genannten Betriebsstelle keine Zugfolgen als Verspätungsursache festzustellen bzw. sind diese für die Verspätung nicht relevant. Diese Verspätung muss als Folgeverspätung einer Unregelmäßigkeit bei anderen aktiven Triebfahrzeugen, Triebzügen oder Triebwagen (DPF 1341 des eigenen EVU) angesehen werden. Diesem Verursacher sind auch die Folgeverspätungen über eine Störfallerfassung zuzuordnen. Die betriebliche Erstmeldung an die BZ Duisburg über diese Fahrzeugstörung erfolgte durch den für die genannte Betriebsstelle zuständigen Fahrdienstleiter; die Störfallerfassung durch den zuständigen Disponenten. Dementsprechend ist die Erstkodierung VU 64 (Triebfahrzeuge) plausibel und nachvollziehbar; eine Änderung in den Leitsystemen ist nicht erforderlich. Unter der Kodierung VU 64 werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an aktiven Triebfahrzeugen, Triebzügen und Triebwagen (einschließlich Mittelwagen) erfasst. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.“

Die Beschwerdeführerin rief daraufhin die Bundesnetzagentur am 05.09.2024 an. Noch am selben Tag hat die Beschlusskammer das Beschwerdeverfahren eingeleitet, hierüber am 06.09.2024 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur informiert und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Mit ihrer Beschwerde verfolgt die Beschwerdeführerin weiterhin das Ziel, eine Umkodierung der Verspätung herbeizuführen. Sie ist der Ansicht, dass bereits die Annahme der Beschwerdegegnerin, dass der Zug mit der Zugnummer 1341 dem EVU der Beschwerdeführerin angehören würde, unzutreffend sei. Dies sei schon deshalb falsch, weil dieser Zug unter der eigenen Sicherheitsverantwortung des EVU FlixTrain GmbH verkehre und der Zug mit der Zugnummer 1230 keine rechtliche Verbindung zu dieser Fahrzeugstörung aufweise. Ferner sei die Rechtsauffassung der Beschwerdegegnerin generell falsch, dass sie bei einer Fahrzeugstörung eines betroffenen Zuges diese Störung auf andere Züge des gleichen EVU zuweisen könne. Dies sei auf der Grundlage der Regelungen der NBN und den gesetzlichen Grundlagen nicht möglich. Die Beschwerdegegnerin verkenne hier das Prinzip der Primär- und Sekundärverspätung.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

die Überprüfung der Kodierung „VU 64“ für die Zusatzverspätung des Zuges mit der Zugnummer 1230 am 30.08.2024 um 11:57 Uhr in der Betriebsstelle HHSB und die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin, die Kodierungsentscheidung auf „VU 92“ oder eine anderen zutreffend neutralen VU abzuändern.

Die Beschwerdegegnerin beantragt,
die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdegegnerin hält an ihrer Auffassung fest, dass die Kodierung korrekt sei. Die Verspätungsminuten, die dem Zug mit der Zugnummer 1230 zugeordnet worden seien, beruhten auf der Störung des Zuges mit der Zugnummer 1341. Sowohl der beschwerdegegenständliche Zug mit der Zugnummer 1230 als auch der vorausfahrende Zug mit der Zugnummer 1341 sei durch das EVU FlixTrain GmbH bestellt worden, und die jeweiligen Einzelnutzungsverträge seien mit diesem EVU zustande gekommen. Auch wenn die Zugfahrt des Zuges mit der Zugnummer 1230 im Wege einer Vereinbarung über die Verkehrsdurchführung durch die Beschwerdeführerin durchgeführt worden sei, werde dieser Zug bei der Beschwerdegegnerin als ein Zug der FlixTrain GmbH behandelt. Aus diesem Grund sei eine Kennzeichnung beider Züge mit [E] (eigener Zug) erfolgt. Wäre der Einzelnutzungsvertrag für die Zugtrasse des Zuges mit der Zugnummer 1230 unmittelbar mit der Beschwerdeführerin zustande gekommen, hätte er die Kennzeichnung [F] (fremder Zug) erhalten.

Die Kennzeichnung [F] stelle klar, dass für die entstandenen Verspätungsminuten kein Anreizentgelt erhoben werde, da das EVU nicht für die entsprechenden Verspätungsminuten zuständig sei. In den Fällen der Kennzeichnung [E] hingegen sei das EVU auch für Verspätungsminuten zuständig, die eigene Züge erhalten, die dem gestörten Zug nachfolgten.

In Fällen wie dem vorliegenden, in dem zwei Züge von einem EVU bestellt worden seien, eine der Zugfahrten aber von einem anderen EVU durchgeführt worden sei, sei es Sache der beiden EVU, sich untereinander abzustimmen, ob hier eine interne Entlastung des durchführenden EVU von den entsprechenden Anreizentgelten erfolgen soll.

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

II. Gründe

Der Beschwerde wird stattgegeben.

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 06.09.2024 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Die auf ihren Antrag erfolgte Hinzuziehung der Hinzugezogenen ist ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ERegG erfolgt.

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 die Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Entscheidung ergeht auch materiell rechtmäßig.

Die Beschwerde ist zulässig (hierzu unter II.2.1) und begründet (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Zulässigkeit der Beschwerde

Die 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 30.08.2024 und damit letztlich auf den Entfall der 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 (EIU) 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 Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte. Mit § 68 Abs. 3 ERegG steht eine taugliche Ermächtigungsgrundlage für Abhilfemaßnahmen zur Verfügung,

vgl. zusammenfassend Beschluss vom 11.09.2024, Gz. BK10-24-0171_E, S. 11 unter Verweis auf EuGH, Urteil vom 07.03.2024, Rs. C-582/22, Die Länderbahn GmbH u. a. ./ Bundesrepublik Deutschland, Rn. 57 ff. (juris); EuGH, Urteil vom 27.10.2022, Rs. C-721/20, DB Station & Service AG ./ ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Rn. 74 (juris).

Unschädlich ist in diesem Zusammenhang, dass die Beschwerdegegnerin eine eigene Streitbeilegungsstelle 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) Satz 3 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Zeitdauer (10 Arbeitstage) 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 Glauben erscheinen lassen.

II.2.2 Begründetheit der Beschwerde

Die Beschwerde ist begründet.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Einschreiten der Beschlusskammer sind vorliegend gegeben (hierzu unter II.2.2.1). Auf Rechtsfolgenseite ergeht die Entscheidung in ordnungsgemäßer Ausübung des der Beschlusskammer durch § 68 Abs. 3 ERegG eingeräumten Ermessens (hierzu unter II.2.2.2).

II.2.2.1 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 Hasbergen/Osnabrück 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 Weegeentgelte 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 von der Beschwerdegegnerin vorgenommene Verspätungs-Verursacher-Kategorie E des Zuges mit den Zugnummer 1230 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 in Abschnitt 5.7 und in der als Anlage 5.7.2.1 zu den NBN 2024 geführten Richtlinie 420.9001 betreffend die Kodierung von Verspätungsursachen relevant. Denn: Die NBN 2024 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 beschwerdegegenständliche Kodierung auf VU 64 mit der Verspätungs-Verursacher-Kategorie „E“ entspricht nicht den Regelungen nach Abschnitt 5.7 NBN in Verbindung mit Richtlinie 420.9001. Die Zusatzverspätung ist nach den maßgeblichen Regelungen vielmehr auf VU 64 mit der Verspätungs-Verursacher-Kategorie „F“ zu kodieren und nicht zur Abrechnung zu bringen.

Das ergibt sich daraus, dass staubeingete Zusatzverspätungen vor dem Störungsort auf das auslösende Ereignis kodiert werden (hierzu unter II.2.2.1.1) und fremdverursachte EVU-Störungen mit dem Merkmal F kodiert werden (hierzu unter II.2.2.1.2).

II.2.2.1.1 Kodierung von Stauereffekt auf Primärursache VU 64 „Triebfahrzeug“

Die Zusatzverspätung war zutreffend auf VU 64 Triebfahrzeug zu kodieren.

Aus Abschnitt 4 Abs. 4 und 6 der Richtlinie 420.9001 ergibt sich, dass Zusatzverspätungen durch Stauereffekte vor oder am Störungsort Primärursachen zugeordnet werden. Die Regelung wird durch Bild 1 zu Abschnitt 4 Punkt 4 im Dokument 420.9001A03 bestätigt. Dort ist insbesondere durch Fettdruck hervorgehoben, dass staubeingete Störungen aller Primärkodierungen der VU 10 bis VU 85 (also nicht etwa nur infrastrukturseitige Störungen) bis zum Störungsort auf die Störungsursache kodiert werden.

Im vorliegenden Fall hat das Triebfahrzeug des Zuges mit der Zugnummer 1341 einen Schaden erlitten und blockierte die Strecke. Unter anderem der Zug mit der Zugnummer 1230 der Beschwerdeführerin staute sich hinter dem gestörten Fahrzeug auf. Das auslösende Ereignis im gegenständlichen Fall war die Triebfahrzeugstörung des Zuges mit der Zugnummer 1341. Die gestauten Fahrzeuge – u. a. auch der Zug mit der Zugnummer 1230 – waren somit auf die VU 64 zu kodieren.

II.2.2.1.2 Kodierung mit Merkmal F wegen Fremdverschulden

Die Zusatzverspätung ist mit dem Merkmal „F“ für Fremdverschulden zu kodieren.

Zunächst ergibt sich aus Abschnitt 4 Abs. 1 Richtlinie 420.9001, dass Zusatzverspätungen entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse mit den in der

Richtlinie 420.9001A01 und Richtlinie 420.9001A02 vorgegebenen Verspätungskodierungen kodiert werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass hinter einer EVU-seitigen Störung aufgestaute Züge die ursprüngliche Störung nicht verursacht haben. Handelt es sich um Fremd-EVU, hat das EVU keine Zuständigkeit für das gestörte Fahrzeug oder die gestörten (EVU-)Prozesse.

Dementsprechend beschreibt die Beschwerdegegnerin in der für Auslegungszwecke heranzuziehenden Dokumentation „Die Nachweise für das Anreizsystem Trasse der DB InfraGO AG“, dass für Störungskodierungen auch eine Verspätungs-Verursacher-Kategorie erfasst wird. Die Kategorie wird in den Ausprägungen „O“, „F“, „N“ oder „E“ erfasst, wobei die Buchstaben folgende Bedeutung aufweisen:

- O = Kodierung ist nicht abrechnungsrelevant
- F = durch ein anderes EVU erlittene Folgeverspätung
- N = Verspätung durch Netz verursacht
- E = Verspätung durch EVU selbst verursacht

Für die Rechnungserstellung sind nach der Dokumentation nur die Kategorien „N“ + „E“ relevant.

Durch die Kategorisierung wird sichergestellt, dass u. a. Staueffekte nur dem EVU angelastet werden, wenn eine Zuständigkeit für die Primärstörung vorliegt.

Die Umsetzung der Vorgabe, dass Zusatzverspätungen entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse kodiert werden, erfolgt mithin operativ durch die ergänzende Kodierung mit einem Abrechnungsmerkmal.

So ist auch die Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 18.09.2024 zu verstehen. Sofern aus ihrer Sicht der Zug mit der Zugnummer 1230 nicht dem stauverursachenden EVU zuzuordnen wäre, hätte der Zug mit der Zugnummer 1230 die Kategorie „F“ erhalten.

Ein anderes Verständnis wäre auch nicht sachdienlich: Denn wenn Fremd-EVU die Kodierung für das stauauslösende Ereignis bekämen, würden sie ohne Differenzierung zwischen „E“ und „F“ für ein Verhalten pönalisiert, dass sie gar nicht verantworten. Die Differenzierung zwischen „E“ und „F“ ist also ein zwingendes Korrektiv zu der Berücksichtigung von Staueffekten.

Im vorliegenden Fall lag kein Eigenverschulden der Beschwerdeführerin vor, denn sie hat den Staueffekt nicht ausgelöst. Auslöser war der Zug 1341 der FlixTrain GmbH. Gestaut hat sich der Zug mit der Zugnummer 1230 der Beschwerdeführerin.

Es ist zwar richtig, dass die Trassen des Zugs mit der Zugnummer 1341 und des Zugs mit der Zugnummer 1230 ursprünglich vom gleichen Zugangsberechtigten (FlixTrain GmbH) bestellt wurden. Entgegen der Ansicht der Beschwerdegegnerin ist der Zug mit der Zugnummer 1230 nicht als ein Zug der FlixTrain GmbH zu behandeln. Die Beschwerdeführerin ist in den Zug mit der Zugnummer 1230 eingetreten und hat den Vertrag gemäß Abschnitt 1.3.2.1 NBN 2024 in Verbindung mit Anlage 3.2.3 NBN 2024 übernommen.

Nach Abschnitt 1.3.2.1 NBN gelten die Bestimmungen der NBN in Bezug auf den ZB sinngemäß für Drittunternehmen, die gemäß § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem Einzelnutzungsvertrag eintreten.

Gemäß § 22 ERegG kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21 ERegG eintritt.

Nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut regelt § 22 ERegG einen Anspruch von Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Vertragsübernahme des jeweiligen Infrastrukturnutzungsvertrages durch Drittunternehmen. Das ergibt sich daraus, dass das Gesetz die Rechte und Pflichten und damit das Vertragsverhältnis als Ganzes in Bezug nimmt sowie mit der Formulierung „statt seiner“ ein Ausscheiden des bisherigen EVU aus dem Vertragsverhältnis voraussetzt.

siehe hierzu näher Beschluss vom 02.10.2020, Gz. BK10-20-0266_Z, S. 5 ff.

Im vorliegenden Fall schloss die FlixTrain GmbH für beide Züge mit der Beschwerdegegnerin den jeweiligen Einzelnutzungsvertrag ab. In der Folge trat die Beschwerdeführerin in den Einzelnutzungsvertrag für Zug 2 ein und führte die Zugfahrt unter der Zugnummer 1230 durch. Inhaberin der Trasse des Zugs mit der Zugnummer 1341 ist daher die FlixTrain GmbH und die des Zugs mit der Zugnummer 1230 die Beschwerdeführerin.

Zwar ist richtig, dass nach § 22 ERegG die FlixTrain GmbH auch für Verbindlichkeiten aus dem Vertrag zur Trasse für den Zug 1230 haftet, das ist für das vorliegende Verhältnis aber irrelevant. Denn es müsste mindestens eine Haftung der Beschwerdeführerin für den Vertrag der Trasse für die Zugfahrt unter der Zugnummer 1341 – also das schadhafte Fahrzeug – vorliegen, damit überhaupt eine Nähe zwischen schadhaftem Fahrzeug und Beschwerdeführerin angenommen werden könnte. Hierfür gibt es im vorliegenden Verfahren keine Anhaltspunkte.

Die Beschlusskammer lässt offen, ob der in den NBN beschriebene und (als Teil der Entgeltgrundsätze) genehmigte Umgang mit der Kodierung von Stauwirkungen den Vorgaben von § 39 Abs. 2 f. i.V.m. Anlage 7 zum ERegG entspricht. Diese Frage wird im laufenden Genehmigungsverfahren (Gz. BK10-24-0396_E) behandelt. Die Entscheidung kann offenbleiben, weil in dem Fall, dass Stauwirkungen als Zugfolge berücksichtigt werden müssten, ebenfalls keine Pönalisierung zu Lasten der Beschwerdeführerin zulässig wäre.

II.2.2.2 Ermessen

Auf Rechtsfolgenseite wird die Beschwerdegegnerin entsprechend dem Tenor verpflichtet.

Diese Entscheidung ergeht im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung.

Gemäß § 40 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.

Beim Entschließungsermessen geht es um das Ob des Handelns. Die Behörde kann nach ihrem Ermessen entscheiden, ob sie überhaupt handeln will,

Geis, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand: 4. EL November 2023,
Rn. 18.

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. 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 für 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 Frage nach Eigen- oder Fremdverschulden bei Stauwirkungen nach den Regelungen nach Abschnitt 5.7 NBN in Verbindung mit Richtlinie 420.9001 betrifft.

Das Auswahlermessen wird dahingehend ausgeübt, dass die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, die Verspätungs-Verursacher-Kategorie für die auf die VU 64 „Triebfahrzeuge“ kodierte Verspätung von 7 Minuten in der Betriebsstelle Hasbergen/Osnabrück am Verkehrstag 30.08.2024 betreffend die Zugfahrt unter der Zugnummer 1230 wie tenoriert zu ändern und die Verspätung gegenüber der Beschwerdeführerin nicht zu berechnen. 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 EIU 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 entscheidet sich die Beschlusskammer für eine Vorgabe zur Änderung von bereits getroffenen Entscheidungen / Maßnahmen.

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 Streitbelegungsverfahren gewährt wird. Hierdurch werden ihre Interessen auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gewahrt.

Die 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 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 nahe liegen, 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 Streitbelegungsverfahren. Dieses Interesse korrespondiert auch mit dem öffentlichen Interesse sowie den Zielen des Gesetzes, dass ein unparteiisches Streitbelegungsverfahren 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 Abrechnung der 7 Verspätungsminuten 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

Dr. Arnade