



## Beschlusskammer 10

BK10-24-0354\_E

### **Teilbeschluss**

In dem Verwaltungsverfahren  
aufgrund des Antrages

des Verkehrsverbands Hochtaunus, Ludwig-Erhard-Anlage 1 - 5, 61352 Bad Homburg v. d. Höhe, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden,

Antragstellerin,

vom 13.09.2024 auf Aufhebung der Genehmigung der Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspakets für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 und auf Neugenehmigung dieser Entgelte gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 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 Wolfram Krick und  
den Beisitzer Jan Kirchhartz

am 07.10.2024

beschlossen:

Die mit Ablauf des 15.02.2024 durch Fiktionseintritt für die Netzfahrplanperiode 2024/2025 erteilte Genehmigung der Entgelte der Antragstellerin für die Erbringung des Mindestzugangspakets für den Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ und das Segment „Leerfahrten“ wird aufgehoben.

## I. Sachverhalt

Die Antragstellerin ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betreibt Schienenwege und Serviceeinrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland. Die Strecke der Antragstellerin wird hauptsächlich von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt, das dort Leistungen im Rahmen des bestellten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Segments „Leerfahrten“ erbringt.

Die jetzt aufzuhebende Entgeltgenehmigung war Gegenstand des Verfahrens unter dem Geschäftszeichen BK10-23-0163\_E. In diesem Verfahren hatte die Antragstellerin mit E-Mail vom 06.10.2023 die Genehmigung der Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspakets (MZP, Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)) in der Netzfahrplanperiode (NFP) 2024/2025 beantragt. Dem Antrag lagen eine Liste der Entgelte, eine Kalkulation in Form einer Excel-Tabelle (Erhebungsbogen) sowie weiterführende Dokumente wie die Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) und die Schienennutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT) zu den beantragten Entgelten bei.

Mit Schreiben vom 19.02.2024 informierte die Beschlusskammer die Antragstellerin über den Abschluss des Verfahrens und den Eintritt der Genehmigungswirkung durch die Fiktion mit Ablauf des 15.02.2024 gemäß § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG. Die Entgelte für den Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ sowie das Segment „Leerfahrten“ wurden jeweils in Höhe von 11,34 EUR / Trassenkilometer (Trkm) genehmigt. Für das Segment „Touristik und Museumsverkehr“ wurde das Entgelt in Höhe von 4,20 EUR / Trkm genehmigt.

Mit E-Mail vom 13.09.2024 wandte sich die Antragstellerin an die Bundesnetzagentur, um eine Aufhebung der genehmigten Entgelte für die NFP 2024/2025 und die Neugenehmigung reduzierter Entgelte für diese NFP zu erreichen.

Daraufhin hat die Beschlusskammer das vorliegende Verfahren eröffnet und dies am 17.09.2024 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht. In diesem Zusammenhang hat die Beschlusskammer auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren und die Möglichkeit der Stellungnahme für Hinzugezogene bis zum 01.10.2024 hingewiesen. Es sind keine Hinzuziehungsanträge gestellt worden.

Dem Antrag war eine neuerliche Kalkulation sowie die Liste der Entgelte beigefügt.

Die Antragstellerin begründet die beabsichtigte Absenkung der Entgelte mit einer Verringerung der prognostizierten Sperrzeiten auf ihrem Streckennetz und einer, in der Folge, erhöhten prognostizierten Betriebsleistung für das Jahr 2025. Im Erstantrag für die NFP 2024/2025 wurde durch die Antragstellerin mit einer Sperrzeit von zehn Wochen kalkuliert. In einer aktualisierten Prognose von September 2024, wird nur noch mit 25 Tagen Sperrzeit kalkuliert. Die Verringerung des Sperrzeitenbedarfs begründet die Antragstellerin insbesondere mit der Verschiebung der Maßnahme zur Elektrifizierung und des teilweise zweigleisigen Ausbaus der Taunusbahn auf einen späteren Zeitpunkt. Weiterhin wurde planerisch eine Oberbaumaßnahme aus dem Jahr 2025 in das Jahr 2026 verschoben.

Die aktuelle Prognose der Betriebsleistung liegt mit insgesamt ca. 723 Tsd. Trkm um ca. 62 Tsd. Trkm höher, als die Prognose im Genehmigungsverfahren BK10-23-0163\_E mit ca. 661 Tsd. Trkm. Ebenfalls aktualisierte die Antragstellerin ausgewählte Finanzdaten für das Prognosejahr 2025. Dabei wurde die Kostenbasis ohne Kapitalkosten um ca. [REDACTED] (von ca. [REDACTED] auf [REDACTED]) abgesenkt. Die Kapitalkosten auf Jahresbasis erhöhten sich um ca. [REDACTED] (von ca. [REDACTED] auf ca. [REDACTED]). Somit erhöhte sich die Kostenbasis inklusive Kapitalkosten um ca. [REDACTED].

Im Ergebnis beantragt die Antragstellerin mit E-Mail vom 13.09.2024, sinngemäß

die Aufhebung der zuvor jeweils in Höhe von 11,34 EUR/Trkm genehmigten Entgelte für den Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ und das Segment „Leerfahrten“ für die NFP 2024/2025 sowie die Genehmigung reduzierter Entgelte in Höhe von je 10,34 EUR/Trkm für den Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ und das Segment „Leerfahrten“ für die NFP 2024/2025.

Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung hat die Beschlusskammer abgesehen.

Die Entscheidung ist mit der in der im Eisenbahnbereich tätigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

## II. Gründe

Auf den Antrag der Antragstellerin hin wird die mit Ablauf des 15.02.2024 durch den Eintritt der Fiktionswirkung des § 46 Abs. 5 ERegG erteilte und mit Schreiben der Beschlusskammer vom 19.02.2024 schriftlich bestätigte Genehmigung der Entgelte der Antragstellerin für die Erbringung des MZP (Anlage 2 Nr. 1 zu den §§ 10 bis 14 ERegG), die die Nutzung ihres Schienenweges in der NFP-Periode 2024/2025 ermöglicht, im tenorierten Umfang aufgehoben.

Rechtsgrundlage für die Aufhebung sind die §§ 48 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Zuständig für die Durchführung des Entgeltgenehmigungsverfahrens und somit auch für die Aufhebung einer Entgeltgenehmigung ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 ERegG eine Beschlusskammer der Bundesnetzagentur. Nach dem Organisationsplan der Bundesnetzagentur ist für derartige Entscheidungen die Beschlusskammer 10, Eisenbahnen zuständig.

Der Antragstellerin ist gemäß § 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. Nach § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen durchführen. Vorliegend hat die Antragstellerin keinen entsprechenden Antrag gestellt. Auf eine amtswegige Durchführung hat die Beschlusskammer im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet.

Der vorliegende Beschluss ergeht als Teilbeschluss, da sich der Antrag der Antragstellerin aus zwei voneinander unabhängigen und daher teilbaren Antragsteilen zusammensetzt. Der hiesige Teilbeschluss bezieht sich auf den Teilantrag der Aufhebung der Genehmigung der Trassenentgelte der NFP 2024/2025, wohingegen sich der zweite Teilantrag auf die (Neu-)Genehmigung geänderter Trassenentgelte für den gleichen Zeitraum richtet. Über die (Neu-)Genehmigung der Entgelte wird im weiteren Verlauf des vorliegenden Verfahrens entschieden werden.

Dem liegt der Umstand zu Grunde, dass die nunmehr mit dem zweiten Teilantrag beantragte Genehmigung auf Entgelte bezogen ist, bezüglich derer im Verfahren BK10-23-0163\_E bereits eine (anderslautende) Genehmigung erwirkt wurde. Eine einmal erteilte Genehmigung bleibt

gemäß § 43 Abs. 2 VwVfG solange und soweit wirksam bestehen, als sie nicht zurückgenommen, widerrufen oder anderweitig aufgehoben wird oder sie sich durch Zeitablauf bzw. auf andere Weise erledigt. Wenn die Beschlusskammer in Bezug auf denselben Zeitraum für dieselbe Leistung auf Antrag des regulierten Unternehmens andere Entgelte genehmigen würde, existierten beide Genehmigungen parallel, was zu einem inhaltlichen Widerspruch zwischen den beiden Entgeltgenehmigungen führen würde und die Rechtswidrigkeit der später erteilten Genehmigung zur Folge hätte. Um dies zu vermeiden, ist der Widerruf der zeitlich früher erteilten Genehmigung notwendig,

vgl. BVerwG, Urteil vom 09.05.2012, Az. 6 C 3/11, Rn. 15ff. (juris),

und so auch von der Antragstellerin beantragt.

Die entgegenstehende Bestandsgenehmigung führt grundsätzlich auch dazu, dass die beantragte Entgeltgenehmigung nicht gemäß § 46 Abs. 5 ERegG nach Ablauf von zwei Monaten als genehmigt gilt. Denn ein auf eine Abänderung einer bestehenden Genehmigung gerichteter Genehmigungsantrag steht letztlich unter der aufschiebenden Bedingung, dass die bestehende Genehmigung aufgehoben wird. Aufgrund der Bedingungsfeindlichkeit des Antragsrechts,

vgl. Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 20. Auflage 2019, § 22 Rz. 60,

ist ein solcher Antrag unwirksam.

Die Antragstellerin macht dementsprechend durch ihren Antrag konkludent ein erhebliches Beseitigungsinteresse gegenüber der Genehmigung für das Fahrplanjahr 2024/2025 geltend. Ohne die Aufhebung des Beschlusses ist die Einführung der neu beabsichtigten Entgelte nicht möglich.

Mit dem Beschluss entspricht die Beschlusskammer dem Aufhebungsantrag der Antragstellerin. In der Folge steht der Grundsatz der Bedingungsfeindlichkeit der Wirksamkeit des Genehmigungsantrags nicht (mehr) entgegen. Denn mit Erlass des vorliegenden Beschlusses stellt sich die Aufhebung der bestehenden Genehmigung nicht mehr als ein Ereignis dar, dessen Eintritt ungewiss wäre; die bisherige aufschiebende Bedingung beim Genehmigungsantrag entfällt.

Der Beschluss greift auch nicht in die Rechte Dritter ein, sondern ermöglicht vielmehr auch Dritten eine Verkehrsdurchführung zu angemessenen und zu gegenüber der aufgehobenen Genehmigung günstigeren Konditionen. Auf eine weitergehende Begründung wird gemäß § 39 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG verzichtet.

Die Genehmigungsfiktionsfrist beginnt, sofern ansonsten die Voraussetzungen von § 46 Abs. 5 ERegG i. V. m. § 42a VwVfG vorliegen, mit dem Entfall der geltend gemachten Bedingung – also mit Bekanntgabe des hier vorliegenden Beschlusses. Da der Genehmigungsantrag bereits vorliegt, geht die Beschlusskammer vorbehaltlich etwaiger weiterer Prüfungen davon aus, dass nach Ablauf von zwei Monaten eine neue Genehmigung erteilt werden wird. Dabei ist der Antrag aktuell darauf gerichtet, dass in den Segmenten „Leerfahrten“ und „Schienenpersonennahverkehr“ für die NFP 2024/2025 jeweils ein Entgelt in Höhe von 10,34 EUR / Trkm genehmigt wird.

### **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](mailto: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

Krick

Kirchhartz