



Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 10

öffentliche Fassung

BK10-19-0004_B

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund des Antrages

der Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH, Steinriedendamm 15, 38108 Braunschweig,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Antragstellerin,

vom 15.01.2019 wegen Befreiung nach § 2 Abs. 5 und Abs. 7 ERegG,

– Verfahrensbevollmächtigte der Antragstellerin:



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 Christoph Döbber und
den Beisitzer Jan Kirchhartz

am 10. Nov. 2020

beschlossen:

1. Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG befreit.
2. Der Antrag der Antragstellerin, im Hinblick auf das von ihr betriebene Schienennetz von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG ausgenommen und von der Anwendung des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 ERegG und des § 62 ERegG befreit zu werden, wird abgelehnt.
3. Die Entscheidung nach Ziffer 1. steht unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall, dass sich der Umfang der im Rahmen der Personenbahnhöfe angebotenen und nachgefragten Leistungen erheblich erhöht.
4. Der Antragstellerin wird auferlegt, die Bundesnetzagentur unverzüglich zu unterrichten, sollte sich der Umfang der in den Personenbahnhöfen angebotenen und nachgefragten Leistungen erheblich erhöhen.

I. Sachverhalt

Bei der Antragstellerin handelt es sich um eine nichtbundeseigene Eisenbahn, welche ein regelspuriges Schienennetz auf den Strecken Joachimsthal nach Templin, Nordenhamm nach Blexten und Zörbig nach Stumsdorf (Brandenburg, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt) betreibt. Das Schienennetz erstreckt sich über eine Länge von rund 34 km. Die Antragstellerin betreibt zudem Personenbahnhöfe und Haltepunkte (nachfolgend: Personenbahnhöfe) entlang der vorgenannten Strecken.

Mit E-Mail vom 15.01.2019, am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, beantragt die Antragstellerin sinngemäß, sie

- gemäß § 2 Abs. 5 ERegG als Betreiberin von Personenbahnhöfen von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitel 3 unter Ausnahme der §§ 21 und 43 sowie
 - nach § 2 Abs. 7 Satz 1 ERegG von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 ERegG und des § 62 ERegG
- zu befreien.

Die Antragstellerin hat dem Antrag auf Befreiung verschiedene Angaben zum Leistungs- und Nutzungsumfang des verfahrensgegenständlichen Schienennetzes beigefügt.

Am 16.01.2019 hat die Bundesnetzagentur das Befreiungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 23.01., 18.02., 09.04. und 19.12.2019 sowie 06.01. und 03.07.2020 hat die Bundesnetzagentur weitere Informationen bei der Antragstellerin abgefragt. Die Antworten hierauf sind mit E-Mail vom 07.02. und 06.03.2019 sowie 06.01. und 20.07.2020, jeweils am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, erfolgt.

Auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung hat die Antragstellerin verzichtet.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

II. Gründe

Dem Befreiungsantrag wird im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang stattgegeben. Im Übrigen wird dieser abgelehnt.

Diese Entscheidung beruht auf § 2 Abs. 5 und Abs. 7 Satz 1 ERegG.

1. Antragsumfang

Der Antrag der Antragstellerin wird mit Blick auf § 2 Abs. 7 Satz 1, 1. Hs ERegG dahingehend ausgelegt, dass sie – neben der Befreiung von der Anwendung des § 9 ERegG – auch die Befreiung von der Anwendung der §§ 8, 8a und 8c ERegG gemäß § 2 Abs. 7 Satz 1, 1. Hs. ERegG beantragt.

Zwar waren §§ 8, 8a und 8c ERegG zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht im Eisenbahnregulierungsgesetz verortet, sondern hielten dort erst durch Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets in nationales Recht durch das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU vom 08.07.2019 Einzug, sodass sich der Antrag der Antragstellerin auf eine Befreiung nach § 2 Abs. 7 ERegG zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf diese Vorschriften beziehen konnte. Die Antragstellerin hat ihren Befreiungsantrag aber nicht auf bestimmte Vorschriften beschränkt, was möglich gewesen wäre und in der Praxis zum Teil auch vorkommt. Vielmehr beabsichtigt sie damit erkennbar, so weit wie möglich von den regulierungsrechtlichen Pflichten befreit bzw. ausgenommen zu werden. Der Befreiungsantrag ist daher dahingehend auszulegen, dass er sich auch auf die Befreiung von solchen Pflichten richtet, die erst nach Antragstellung in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufgenommen wurden und für die – bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen – eine Befreiung anhand der von ihm in Bezug genommenen Befreiungsvorschriften möglich ist.

2. Zuständigkeit, Verfahren

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. Insbesondere ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 2 ERegG). Auf eine öffentliche mündliche Verhandlung (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG) haben die Beteiligten verzichtet. 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 (§ 77 Abs. 5 ERegG). Des Weiteren ergeht die Entscheidung der Bundesnetzagentur über die Befreiung der Antragstellerin als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes auf Grundlage der Entscheidung der Europäischen Kommission über die strategische Bedeutung der Infrastruktur (§ 2 Abs. 7 Satz 3 ERegG).

3. Befreiung der Antragstellerin von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG, soweit die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe betroffen sind, gem. § 2 Abs. 5 ERegG (Ziffer 1. des Tenors)

Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG befreit.

Nach § 2 Abs. 5 Satz 1 ERegG soll die Regulierungsbehörde Betreiber einer Serviceeinrichtung auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs ist gemäß § 2 Abs. 5 Satz 2 ERegG insbesondere nicht zu erwarten, wenn die Serviceeinrichtung nach dem Umfang der angebotenen und nachgefragten Leistung von geringer Bedeutung ist.

3.1 Tatbestand

Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die Befreiung der Antragstellerin, soweit die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe betroffen sind, ist nicht zu erwarten. Die hier in Rede stehenden Personenbahnhöfe sind nach dem Umfang der angebotenen und nachgefragten Leistungen von geringer Bedeutung, insbesondere was die Auslastung der Einrichtungen (3.1.1), die Art und Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs (3.1.2) sowie die Art der in den Einrichtungen angebotenen Leistungen (3.1.3) betrifft.

3.1.1 Auslastung der Einrichtung

Die tatsächliche Auslastung der hier in Rede stehenden Personenbahnhöfe ist als gering einzuschätzen.

Die Bundesnetzagentur versteht unter der Auslastung der Einrichtung die tatsächlich erbrachte Leistung in der Serviceeinrichtung im Verhältnis zur potenziell möglichen Maximalauslastung der Serviceeinrichtung.

Die Personenbahnhöfe der Antragstellerin wurden 2019 im Schnitt 2 Mal pro Personenbahnhof und Tag angefahren.

Die geringe Auslastung der von der Antragstellerin betriebenen Personenbahnhöfe spricht zunächst für keine strategische Bedeutung.

3.1.2 Art und Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs

Die Art des potentiell betroffenen Verkehrs spricht geringfügig für eine strategische Bedeutung.

Auf dem Schienennetz der Antragstellerin wird bestellter Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr gefahren.

Die Bundesnetzagentur geht in der Regel davon aus, dass eine strategische Bedeutung vorliegt, wenn Verkehr auf der Grundlage eines Verkehrsvertrages durchgeführt wird. Bei dem Verkehrsvertrag der Verkehrsgesellschaft Berlin-Brandenburg ist jedoch zu beachten, dass es sich hierbei nicht um regulären Taktverkehr im klassischen Sinne handelt. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass die Zughalte an allen auf der jeweiligen Strecke befindlichen Personenbahnhöfen durchgeführt werden. Dies ist hier aber nicht der Fall. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Personenbahnhöfe der Antragstellerin handelt es sich um sog. Bedarfshalte. An diesen Personenbahnhöfen wird nicht planmäßig gehalten, sondern nur dann, wenn das von Passagieren gewünscht und durch Drücken eines Signalknopfs kenntlich gemacht wird.

Der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs spricht gegen eine strategische Bedeutung der von der Antragstellerin betriebenen Personenbahnhöfe.

Der Umfang des potentiell betroffenen Verkehrs ist regelmäßig anhand des Maßes der nachgefragten Leistungen zu bestimmen. Dieser bemisst sich bei Personenbahnhöfen nach der Zahl der Zughalte pro Station und Tag.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass Personenbahnhöfe dann nicht mehr von geringer wettbewerblicher Bedeutung sind, wenn sie im Durchschnitt mindestens achtmal pro Tag angefahren werden. Die vorgenannte Bedienhäufigkeit eignet sich als Schwelle, um zwischen einer noch nicht und einer gerade schon für den Wettbewerb bedeutsamen, weil hinreichend frequentierten Station unterscheiden zu können. Strecke und anliegende Bahnhöfe sind insbesondere dann für den Personentransport von Bedeutung, wenn sie mit einem vertakteten Verkehr bedient werden. Gemäß § 1 Abs. 23 ERegG liegt ein vertakteter Verkehr vor, sofern – neben weiteren Voraussetzungen – ein Verkehrsdienst auf demselben Weg am selben Tag mindestens viermal durchgeführt wird. Bei bidirektionaler Befahrung ergeben sich so mindestens acht Halte pro Station und Tag. Die Kammer greift diesen Schwellenwert als verallgemeinerbares Merkmal wettbewerblich bedeutsamer Personenbahnhöfe auf. Vor diesem Hintergrund sind die Personenbahnhöfe nach Umfang der angebotenen und nachgefragten Leistungen von eher geringerer Bedeutung.

Die Personenbahnhöfe der Antragstellerin wurden im Jahr 2019 durchschnittlich zweimal pro Personenbahnhof und Tag – und auch nur von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen – angefahren, was für einen geringen Umfang des potentiell betroffenen Verkehrs spricht.

3.1.3 Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung

Mit Blick auf die strategische Bedeutung neutral zu bewerten ist vorliegend die Art der angebotenen Leistung. Typischerweise dienen Personenbahnhöfe dem Ein- und Aussteigen von Passagieren aus den ankommenden bzw. abfahrenden Zügen.

3.1.4 Zwischenergebnis

In der Gesamtabwägung der Regelbeispiele, insbesondere aufgrund der geringen Auslastung bzw. des geringen Umfangs des potentiell betroffenen Verkehrs, geht die Beschlusskammer nicht von einer strategischen Bedeutung der Personenbahnhöfe der Antragstellerin aus.

3.2 Ermessen

Die behördliche Entscheidung ergeht ermessensfehlerfrei. 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.

Der Gesetzgeber verwendet in § 2 Abs. 5 ERegG eine Soll-Regelung, nach welcher die Bundesnetzagentur bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen an die in der Gesetzesnorm aufgeführte Rechtsfolge gebunden ist. Ein Ermessenspielraum besteht nur insoweit, sofern ein atypischer Fall vorliegt,

vgl. Aschke, in: Beck'scher Online-Kommentar, § 40 VwVfG, Rn. 39 ff.

Für das Vorliegen eines solchen Falls sind hier allerdings keine Anhaltspunkte ersichtlich. Dementsprechend befreit die Beschlusskammer die Antragstellerin von den hier fraglichen Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG.

4. Keine Befreiung der Antragstellerin als Betreiberin der Schienenwege nach § 2 Abs. 7 Satz 1 ERegG (Ziffer 2. des Tenors)

Der Antrag der Antragstellerin als Betreiberin eines örtlichen Schienennetzes von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG ausgenommen sowie von den Vorschriften des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und Abs. 3 ERegG und des § 62 ERegG befreit zu werden, wird abgelehnt.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen liegen nicht vor.

Nach § 2 Abs. 7 Satz 1 ERegG soll die Regulierungsbehörde Betreiber örtlicher oder regionaler Schienennetze von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ERegG ausnehmen sowie örtliche Schienennetze ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Abs. 2 und 3 ERegG und des § 62 ERegG befreien, wenn deren Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung ist.

Die Antragstellerin betreibt zwar ein örtliches Schienennetz.

Örtlich sind Schienennetze bis zu einer Netzgröße von 100 km. Das basiert auf einer Wertung der Richtlinie 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und dort konkret auf Art. 2 Abs. 3a Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, umgesetzt in der Regelung des § 2 Abs. 3 Nr. 3 ERegG. Das Schienennetz der Antragstellerin hat eine Gesamtlänge von rund 34 km, folglich ist es als „örtlich“ zu qualifizieren. Somit handelt es sich, im Vergleich zu anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, um ein Netz relativ geringer Größe.

Das Schienennetz der Antragstellerin ist aber für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts strategisch bedeutsam.

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 Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums).

Die Beschlusskammer sieht eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs darüber hinaus grundsätzlich dann als gegeben an, wenn auf der Infrastruktur bestellter Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird. Es liegt dabei im Wesen des bestellten Schienenpersonennahverkehrs, dass es während der Laufzeit des Verkehrsvertrages keinen Wettbewerb auf dem Markt gibt („Wettbewerb um den Markt“). Die Tatsache, dass die Aufgabenträger auf einer Infrastruktur Nahverkehr bestellen, spricht bereits dafür, dass es eine im Zuge der Daseinsvorsorge relevante Nachfrage gibt. Spätestens bei der erneuten Ausschreibung der Verkehre besteht die Gefahr, dass die Befreiung den Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen beeinträchtigen könnte

Nach diesen Maßgaben liegt eine strategische Bedeutung des örtlichen Schienennetzes der Antragstellerin für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts vor.

Die Betriebsleistung der Antragstellerin ist zwar mit insgesamt 129.540 Trassenkilometern im Jahr 2019, davon 127.919 Trassenkilometer im bestellten Schienenpersonennahverkehr und 963 Trassenkilometer im Schienengüterverkehr, im Vergleich zu anderen örtlichen Schienennetzen gering, wobei die Bundesnetzagentur ab einer Betriebsleistung von 700.000 Trassenkilometern von einer überdurchschnittlichen Betriebsleistung ausgeht. Gleiches gilt für die Auslastung des Schienennetzes. Das Schienennetz der Antragstellerin wird insgesamt pro Tag durchschnittlich nur zehnmals befahren, während die Bundesnetzagentur ab 30 Fahrten pro Tag von einer überdurchschnittlichen Auslastung ausgeht.

Demgegenüber ist der durch die Nutzung des Schienennetzes erzielte Umsatz in Höhe von [REDACTED] Euro im Jahr 2019, im Vergleich zu anderen örtlichen Schienennetzen, als hoch einzustufen, wobei die Bundesnetzagentur ab einem Jahresumsatz von 600.000 EUR von einem überdurchschnittlichen Umsatz ausgeht. Zudem hat das Schienennetz der Antragstellerin Bedeutung für die Durchführung von Verkehrsdiensten im Rahmen eines Verkehrsvertrages.

Hierbei handelt es sich um täglichen bestellten Taktverkehr. Die Beschlusskammer verkennt dabei nicht, dass bei dem hier zu Grunde liegenden Verkehrsvertrag nicht um regulären Taktverkehr im klassischen Sinne handelt. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass die Zughalte an allen auf der jeweiligen Strecke befindlichen Personenbahnhöfen durchgeführt werden. Dies ist hier aber nicht der Fall. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Personenbahnhöfe der Antragstellerin handelt es sich um sog. Bedarfshalte. An diesen Personenbahnhöfen wird nicht planmäßig gehalten, sondern nur dann, wenn das von Passagieren gewünscht und durch Drücken eines Signalknopfs kenntlich gemacht wird.

Anders als bei den Personenbahnhöfen der Antragstellerin ist diese Besonderheit mit Blick auf das Schienennetz der Antragstellerin aber nicht derart ausschlaggebend, als dass eine strategische Bedeutung des Schienennetzes trotz Vorliegen eines Verkehrsvertrages zu verneinen wäre. Dies beruht insbesondere auf dem Umstand, dass das Schienennetz der Antragstellerin von insgesamt elf Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird und der Umsatz deutlich über dem von der Bundesnetzagentur ermittelten durchschnittlichen Umsatz liegt. Die hohe Zahl an Nutzern des hier in Rede stehenden Schienennetzes spricht dafür, dass ein hohes Nutzungsinteresse vorhanden ist. Darüber hinaus dient das Schienennetz der Antragstellerin als Durchleitungs- und Umleitungsstrecke.

Dies berücksichtigt, geht die Beschlusskammer nicht mehr davon aus, dass das Schienennetz der Antragstellerin nicht strategisch bedeutsam ist.

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass die Antragstellerin bereits unter die Ausnahmegvorschrift des § 2 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a) ERegG fällt. Nach dieser Vorschrift sind für Betreiber eines eigenständigen örtlichen und regionalen Schienennetzes für Personenverkehrsdienste – um ein solches handelt es sich im Falle der Antragstellerin – die §§ 8 bis 9, 24 bis 30, 31 Abs. 2, 34 Abs. 3 und 4 sowie die §§ 35, 36 und 38 ERegG nicht anzuwenden.

5. Widerrufsvorbehalt (Ziffer 3. des Tenors)

Der Beschluss der Bundesnetzagentur steht bezüglich der Ziffer 1. des Tenors unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall, dass sich der Umfang der in den von der Antragstellerin betriebenen Personenbahnhöfen angebotenen und nachgefragten Leistungen erheblich erhöht.

Die Rechtsgrundlage hierfür findet sich in § 36 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG. Danach kann die Entscheidung über die Befreiung der Antragstellerin von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG kann gemäß § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 VwVfG widerrufen werden, sofern sich die Beurteilungsgrundlage für die Wettbewerbsrelevanz der Serviceeinrichtungen ändern sollte.

Die Aufnahme dieses Vorbehalts soll namentlich die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher im Sinne von § 3 Nr. 2 ERegG wahren.

6. Auflage (Ziffer 4. des Tenors)

Gemäß § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG wird die Befreiung gem. Ziffer 1. des Tenors zudem mit der Auflage verbunden, die Bundesnetzagentur unverzüglich zu unterrichten, sollten sich der Umfang der in den von der Antragstellerin betriebenen Personenbahnhöfen angebotenen und nachgefragten Leistungen erheblich erhöhen.

Eine erhebliche Erhöhung des Leistungsumfangs läge mit Blick auf die Personenbahnhöfe der Antragstellerin dann vor, wenn sich die Zahl der durchschnittlichen Zughalte pro Personenbahnhof und Tag auf mindestens acht erhöhen und/oder sich die Einordnung der Personenbahnhöfe als Bedarfshalte ändern würde.

Mit dieser Auflage soll sichergestellt werden, dass die Bundesnetzagentur Kenntnis von dem Entstehen eines möglichen Widerrufsgrunds nach Ziffer 3. dieser Entscheidung erhält. Die Auflage dient damit ebenfalls dem in § 3 Nr. 2 ERegG niedergelegten Ziel der Interessenwahrung von Zugangsberechtigten und Verbrauchern. Sie geht im Übrigen in ihrer Eingriffstiefe nicht über die Belastungen hinaus, die mit einem eigenständigen Auskunftsverlangen nach § 67 Abs. 4 ERegG verbunden wären.

Rechtsbehelfsbelehrung

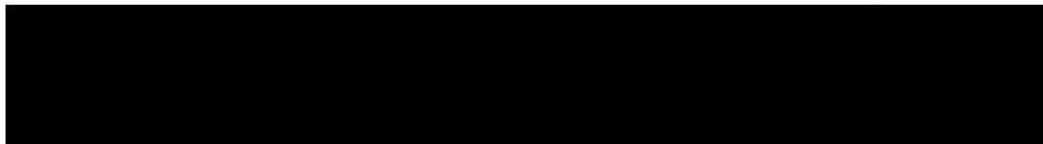
Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln, erhoben werden.

Bonn, den 10. Nov. 2020

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer



Dr. Geers

Döbber

Kirchhartz