



Beschlusskammer 10

BK10-19-0186_Z

öffentliche Fassung

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Unterrichtung durch

die DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt am Main,
vertreten durch den Vorstand,

Betroffene,

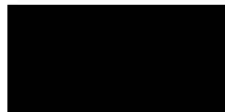
vom 08.08.2019 über die beabsichtigte Ablehnung des Antrags der Hamburg-Köln-Express-GmbH auf Zuweisung der unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Zugtrassen zwischen Hamburg Langenfelde Betriebsbahnhof und Remagen zum Netzfahrplan 2019/2020,

weitere Beteiligte:

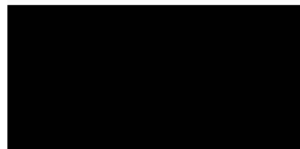
1. Hamburg-Köln-Express-GmbH, Konrad-Adenauer-Ufer 39, 50668 Köln,
vertreten durch die Geschäftsführung,
2. DB Fernverkehr AG, Stephensonstraße 1, 60326 Frankfurt am Main,
vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Beteiligten zu 1.:



der Beteiligten zu 2.:



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 Tobias Bühlmeier

auf die mündliche Verhandlung vom 20.08.2019

am 22.08.2019

beschlossen:

Die von der DB Netz AG beabsichtigte Ablehnung des Antrags der Hamburg-Köln-Express-GmbH auf Zuweisung der unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Zugtrassen zwischen Hamburg Langenfelde Betriebsbahnhof und Remagen zum Netzfahrplan 2019/2020 wird insoweit abgelehnt, als sie sich auch auf die Verkehrstage Dienstag, Mittwoch und Samstag bezieht.

I. Sachverhalt

Die Betroffene gehört zum Konzern der Deutsche Bahn AG. Sie betreibt das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Die weiteren Beteiligten sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Schienenpersonenverkehre auf dem Netz der Betroffenen erbringen.

Gegenstand des Verfahrens ist die beabsichtigte Ablehnung des Antrags der Beteiligten zu 1. auf Zuweisung der unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Zugtrassen zwischen Hamburg Langenfelde Betriebsbahnhof und Remagen zum Netzfahrplan 2019/2020. Diese Trassen sollen von der Beteiligten zu 1. unter der Marke „Flixtrain“ genutzt werden.

Die Beteiligte zu 1. meldete am 05.04.2019 unter der Zugnummer 77105 Trassen zum Netzfahrplan 2019/2020 bei der Betroffenen an. Dabei gab sie den Laufweg Hamburg-Langenfelde-Remagen an und als Verkehrstage, dass der Zug täglich verkehren sollte. Die Beteiligte zu 2) meldete ebenfalls am 05.04.2019 unter der Zugnummer 2407 Trassen bei der Betroffenen an. Die Anmeldung enthielt den Laufweg von Flensburg nach Köln und als Verkehrstage Freitag und Sonntag sowie diverse Zu- und Ausfalltage.

Bei der Konstruktion der jeweiligen Trassen stellte die Betroffene einen Konflikt zwischen beiden Anmeldungen im Abschnitt zwischen den Betriebsstellen Abzw. Rainweg (zwischen Hamburg Altona und Hamburg Hauptbahnhof) und Sagehorn (östlich von Bremen, Ausfädelung der Güterumgehungsbahn) an den Verkehrstagen Freitag und Sonntag fest. Die Betroffene versuchte daraufhin vergeblich, die beiden Trassen unter Ausnutzung der ihr eingeräumten Konstruktionsspielräume zu konstruieren. Ein am 09.05.2019 sowie am 16.09.2019 durchgeführtes Konfliktlösungsgespräch mit den Beteiligten erbrachte keine Lösung, nachdem weder die Beteiligte zu 1. noch die Beteiligte zu 2. auf Verkehrstage verzichtet hatte. Das Protokoll vom 09.05.2019 enthält den folgenden Eintrag:

„Nachtrag aus dem Konfliktlösungsgespräch vom 10.05.19, 12:30 Uhr:

Hier stellt HKX die Frage:

Im Falle einer Ablehnung von einzelnen Verkehrstagen werden nach Auffassung der DB Netz AG die nicht konfliktbehafteten Verkehrstage angeboten.

Die BNetzA prüft dieses Vorgehen und gibt hierzu kurzfristig eine Rückmeldung (14.05.2019).“

Eine entsprechende Anfrage der Betroffenen ging im unmittelbaren Anschluss bei der Bundesnetzagentur ein. An eine entsprechende Bewertung der Bundesnetzagentur schloss sich ein Schriftwechsel an, in dem einerseits die Betroffene unter Darlegung ihrer Rechtsauffassung vertrat, dass nur eine gesamthafte Ablehnung aller mit einer Anmeldung angemeldeten Trassen möglich sei, und andererseits die Bundesnetzagentur die Gründe erläuterte, aus denen sie eine nur teilweise Ablehnung für erforderlich hielt.

Die Betroffene prüfte im weiteren Verlauf der Bearbeitung der hier vorliegenden Konfliktsituation die Kriterien des Streitbeilegungsverfahrens. Dabei stellte sie fest, dass keine vertaketen Verkehre vorlägen, weil beide Verkehre das für Taktverkehre geltende Kriterium „zur gleichen Minute“ verletzten. Jedoch stellte sie auch fest, dass die unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Trassen in einen Umlauf mit der ebenfalls von der Beteiligten zu 1. angemeldeten Zugnummer 77100 eingebunden seien und daher das Kriterium „ins Netz eingebunden“ erfüllten.

Im Ergebnis ermittelte die Betroffene jedoch einen Vorrang der Anmeldung der Beteiligten zu 2. für die Zugnummer 2407, weil diese durch einen Rahmenvertrag für den Verkehrstag Freitag gesichert sei. Die Dokumentation der Konfliktlösung enthält dazu die Eintragung

„RV greift „Fr“, gesamthafte Betrachtung schließt Schutzwirkung für den Verkehrstag „So“ mit ein“.

Aufgrund des von ihr festgestellten Vorrangs der unter der Zugnummer 2407 durch die Beteiligte zu 2. angemeldeten Zugtrassen beabsichtigt die Betroffene die vollständige Ablehnung der unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Trassen.

Die Unterrichtung über die beabsichtigte Trassenablehnung ist am 08.08.2019 bei der Bundesnetzagentur eingegangen. Die Beschlusskammer hat ein entsprechendes Verfahren zur Überprüfung der beabsichtigten Ablehnung eingeleitet und das Verfahren auf ihrer Internetseite (www.bundesnetzagentur.de) veröffentlicht. Sie hat in der Veröffentlichung auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Es sind keine Hinzuziehungsanträge eingegangen.

Am 16.08.2019 hat eine mündliche Erörterung zu dem Verfahren stattgefunden, in der die Trassenkonstruktion geprüft wurde. Dabei hat die Betroffene plausibel dargelegt, dass weder im Rahmen der Konstruktionsspielräume noch generell eine konfliktfreie Trassierung möglich war.

Im Rahmen einer schriftlichen Anhörung hat die Bundesnetzagentur der Betroffenen unter Wiederholung und Vertiefung der bereits im Vorfeld des Verfahrens ausgetauschten Argumente ihre rechtliche Sichtweise im Hinblick auf die teilweise Ablehnung von Trassen dargelegt und der Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Betroffene hat mit Schreiben vom 19.08.2019 ihren bisherigen Vortrag wiederholt und in der Weise ergänzt, dass eine teilweise Ablehnung weder dem Wortlaut noch der Systematik der SNB entspreche. Die Beteiligte zu 1. hat in ihrer Stellungnahme zum Schreiben vom 19.08.2019 ausgeführt, dass sie die Ansicht der Bundesnetzagentur teile und mit der bisherigen Praxis der Betroffenen nicht einverstanden sei. Sie würde eine Präzisierung der Nutzungsbedingungen im Hinblick auf die Netzfahrplanerstellung 2021 begrüßen, die die Betroffene zu einer teilweisen Zuweisung verpflichtet. Es sei ein Missstand, dass Zugangsberechtigte im Rahmen der Koordinierung aus Sorge vor einem möglichen Trassenverlust in Gänze auf einzelne Verkehrstage verzichten müssten. Aufgrund der fortgeschrittenen Umlaufplanung sei eine teilweise Trassenzuweisung jedoch nur noch bezüglich der nicht konfliktbehafteten Verkehrstage Dienstag, Mittwoch und Samstag sinnvoll.

Entsprechend den Grundsätzen des Beschlusskammerverfahrens hat die Beschlusskammer am 20.08.2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, um den Verfahrens beteiligten Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme zu geben. Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll der öffentlichen mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Auf Nachfrage der Bundesnetzagentur hat die Beteiligte zu 1. am 20.08.2019 telefonisch erklärt, dass sie zum gegenwärtigen Stand der Verkehrs- und Umlaufplanung an den unter der Zugnummer 77105 für den Verkehrstag Sonntag angemeldeten Zugtrassen kein Interesse mehr habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

II. Gründe

Die Beschlusskammer hat entschieden, die beabsichtigte Ablehnung des Antrags der Beteiligten auf Zuweisung von Zugtrassen zum Netzfahrplan 2019/2020 insoweit abzulehnen, als sie sich auch auf die Verkehrstage Dienstag, Mittwoch und Samstag bezieht.

Die Rechtsgrundlage für die Entscheidung findet sich in § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Der Beschluss ist formell und materiell rechtmäßig.

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ist formell rechtmäßig.

Die Zuständigkeit der Beschlusskammer ergibt sich aus § 77 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG).

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden. Insbesondere ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 S. 1 ERegG). Eine öffentliche mündliche Verhandlung (§ 77 Abs. 6 S. 3 ERegG) ist am 20.08.2019 durchgeführt worden.

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.

Von einer Beteiligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde sowie der Kartellbehörde i. S. d. § 9 Abs. 3 BEVVG wurde abgesehen, da die Entscheidung keine Bedeutung für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat. Zugleich musste der Eisenbahninfrastrukturbeirat nicht zu der Entscheidung angehört werden. Es handelt sich bei der Entscheidung nicht um eine „grundlegende Entscheidung der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmärkt“ i. S. v. § 79 S. 4 ERegG.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ist materiell rechtmäßig.

Gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG kann die Regulierungsbehörde nach Eingang einer Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG innerhalb von zehn Arbeitstagen die beabsichtigte Entscheidung ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigte Entscheidung nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügt. § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG bestimmt seinerseits u.a., dass alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe über die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich des Mindestzugangspakets zu unterrichten haben, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden.

Die beabsichtigte Entscheidung verstößt gegen die Vorgaben des Eisenbahnrechts (dazu unter II.2.1). Die vorliegende Entscheidung der Bundesnetzagentur beseitigt diesen Verstoß ermessensfehlerfrei (dazu unter II.2.2).

II.2.1 Verstoß

Die beabsichtigte Entscheidung der Betroffenen verstößt gegen die Vorgaben von § 52 Abs. 1, 7 und 8 i. V. m. § 19 Abs. 6 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.5 und 4.2.1.10 ihrer Schienennetznutzungsbedingungen (SNB, Stand 2020).

§ 52 ERegG lautet auszugsweise:

Abs. 1

„Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, stattgeben.“

Abs. 7:

„Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 hat jeder Betreiber der Schienenwege für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität ein Verfahren vorzusehen, das geeignet ist, Streitigkeiten rasch beilegen zu können. Danach soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der sich aus § 49 ergebenden Rechte der Zugangsberechtigten und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55 und 57 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

- 1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,*
- 2. grenzüberschreitende Zugtrassen,*
- 3. Zugtrassen für den Güterverkehr.*

Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.“

Abs. 8:

„Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren im Sinne des Absatzes 7 Satz 2 hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

- 1. bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,*
- 2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.“ [...]*

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB Stand 2020) der DB Netz AG regeln ausgestellt:

Ziffer 4.2.1.5 zur Trassenkonstruktion:

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 2.4.2 der SNB. [...]

In Ziffer 4.2.1.6 findet sich eine Regelung zu Konstruktionsspielräumen, in Ziffer 4.2.1.7 eine Regelung zur Koordinierung.

Ziffer 4.2.1.8 gibt zum Streitbeilegungsverfahren vor:

Führt das Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren gem. § 52 Abs. 7 bis Abs. 9 ERegG eingeleitet.

Ziffer 4.2.1.9 regelt zu Vorrangregeln zunächst unter Buchstabe a):

Die DB Netz AG entscheidet vorbehaltlich der Rechte des ZB, die sich aus § 49 ERegG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55, 57 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge

- *Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr*
- *Grenzüberschreitende Zugtrassen*
- *Zugtrassen für den Güterverkehr [...]*

Unter Buchstabe d wird geregelt:

Für den Fall, dass im Streitbeilegungsverfahren nach Anwendung der Vorrangregeln nach § 52 Abs. 7 Satz 2 und 3 ERegG eine Trassenanmeldung zum Netzfahrplan nicht vorrangig ist, prüft die DB Netz AG, ob für diese Trassenanmeldung ein Bezug zu einem Rahmenvertrag besteht. Für diesen Fall wird für die Trassenanmeldung innerhalb der rahmenvertraglich abgesicherten Bandbreite eine konfliktfreie Zugtrasse gesucht. Ist eine solche nicht verfügbar, so wird dem ZB, der Partei eines Rahmenvertrages ist, die beantragte Zugtrasse zugewiesen.

Und weiter Ziffer 4.2.1.10 der SNB zum Regelentgeltverfahren:

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

Der Anwendungsbereich von § 52 ERegG (umgesetzt in Ziffer 4.2.1.5 SNB) ist vorliegend eröffnet. Nach dem unstrittigen Sachverhalt liegt eine rechtzeitige Anmeldung für Trassen zum Netzfahrplan vor, so dass die DB Netz AG als Betreiber der Schienenwege verpflichtet ist, den Anträgen soweit wie möglich stattzugeben. Dies gilt zumindest hinsichtlich der Verkehrstagerregelung, da dort Verkehrstage grundsätzlich einzeln betrachtet werden können. Ob eine Teiblehnung auch hinsichtlich des Laufweges einer Zugtrasse in Betracht kommt, ist im vorliegenden Fall letzten Endes nicht zu entscheiden.

Die Betroffene hat im Rahmen der Trassenkonstruktion festgestellt, dass innerhalb der möglichen Konstruktionsspielräume keine konfliktfreie Konstruktion der hier betroffenen Zugtrassen möglich war (§ 52 Abs. 4 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.6 der SNB).

Die Betroffene hat sodann ein Koordinierungsverfahren gemäß § 52 Abs. 3 und 5 ERegG (Ziffer 4.2.1.7 der SNB) durchgeführt. Das Koordinierungsverfahren ist ausweislich des unbestrittenen Vortrags der Betroffenen und des Protokolls gescheitert.

Die Durchführung des Streitbeilegungsverfahrens gemäß § 52 Abs. 7 ERegG (Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.9 der SNB) ist zunächst ebenfalls nicht zu beanstanden. Zwar ist aus Sicht der Bundesnetzagentur fraglich, ob die Betroffene zutreffend das Vorrangkriterium „Vertakteter Verkehr“ bei der Beteiligten zu 1. verneint hat. Die Betroffene führte zur Begründung an, dass die Abfahrtszeiten in Hamburg-Altona ansonsten auf die Minute xx.36 fielen, während der Zug mit der Zugnummer 77105 um 14:35 Uhr abfahren sollte. Die Beschlusskammer hat diesbezüglich Zweifel, ob die Praxis der Betroffenen der gesetzlichen Definition in § 1

Abs. 23 ERegG entspricht, nach der ein vertakteter Eisenbahnverkehrsdienst „grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird“. Ob eine Abweichung von einer Minute gegen eine grundsätzliche Abfahrt zur gleichen Minute spricht, kann jedoch vorliegend dahinstehen, weil es nicht entscheidungserheblich war. Die Betroffene hat für beide Anmeldungen das gleichrangige Kriterium der Netzeinbindung bejaht, so dass sich die Frage, ob ein vertakteter Verkehr vorliegt, im Rahmen der Vorrangkriterien nicht ausgewirkt hat. Die Betroffene hat daher im Ergebnis zutreffend festgestellt, dass nach Anwendung der Vorrangregeln die unter der Zugnummer 77105 angemeldeten Trassen vorrangig wären.

Die Betroffene hat sodann einen Vorrang der Beteiligten zu 2. aufgrund eines Rahmenvertrages nach § 49 ERegG geprüft und bejaht. § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG und Ziffer 4.2.1.9 Buchstabe d) der SNB regeln einen Vorbehalt für rahmenvertraglich gesicherte Zugtrassen in der Netzfahrplanerstellung. Ist eine rahmenvertraglich gesicherte Zugtrasse nach Anwendung der Vorrangkriterien nicht vorrangig, wird für die Trassenanmeldung innerhalb der rahmenvertraglich abgesicherten Bandbreite eine konfliktfreie Zugtrasse gesucht. Ist eine solche nicht verfügbar, so wird dem Zugangsberechtigten (ZB), der Partei eines Rahmenvertrages ist, die beantragte Zugtrasse zugewiesen. Vorliegend sind die für den Verkehrstag Freitag durch die Beteiligte zu 2. angemeldeten Zugtrassen durch einen Rahmenvertrag abgesichert. Für den Verkehrstag Sonntag verfügt die Beteiligte zu 2. hingegen über keine rahmenvertragliche Absicherung, die einen Vorrang gegenüber der Anmeldung der Betroffenen zu 1. begründen würde. Ob sich ein Vorrang aus der rahmenvertraglichen Absicherung des Verkehrstages Freitag ergeben kann, die im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung den Verkehrstag Sonntag mit einschließt, ist aus Sicht der Bundesnetzagentur zweifelhaft. Der Vorbehalt gemäß § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG bezieht sich auf die sich aus dem Rahmenvertrag ergebenden Rechte und dürfte nicht darüber hinausgehen. Im Hinblick darauf, dass die Beteiligte zu 2. erklärt hat, dass sie die Anmeldung für diesen Verkehrstag nicht weiterverfolge, kann diese Frage im vorliegenden Verfahren allerdings offen bleiben. Im Rahmen des ihr gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG zustehenden Ermessens hat sich die Bundesnetzagentur dazu entschlossen, hinsichtlich des Verkehrstages Sonntag von einer Ablehnung abzusehen (dazu unter II.2.2). Im Übrigen hat die Betroffene jedoch zutreffend erkannt, dass der Beteiligten zu 2. im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens aufgrund des rahmenvertraglich gesicherten Vorbehalts die Trasse für den Verkehrstag Freitag zuzuweisen ist.

Die auf diese Feststellungen hin durch die Betroffene beabsichtigte Ablehnung verstößt jedoch hinsichtlich der übrigen Verkehrstage gegen die §§ 52 Abs. 1 i.V.m. 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG sowie gegen die Ziffer 4.2.1.5 der SNB. Nach § 52 Abs. 1 ERegG muss ein Betreiber der Schienenwege allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität stattgeben, soweit ihm dies möglich ist. Dies hat die Betroffene in Ziffer 4.2.1.5 ihrer SNB umgesetzt:

„Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 2.4.2 der SNB.

Sofern den Anträgen aufgrund konkurrierender Anmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt.“

Im Hinblick auf die vom Gesetzgeber bei der Schaffung des Eisenbahnregulierungsgesetzes verfolgten Ziele ist § 52 Abs. 1 ERegG als ein übergeordneter Grundsatz zu verstehen. Danach hat die Betroffene spätestens nach Abschluss des Koordinierungs- und Streitbeile-

gungsverfahrens und vor einer beabsichtigten Trassenablehnung zu prüfen, ob es ihr möglich ist, einen Antrag nur teilweise abzulehnen und im Übrigen stattzugeben. Dies ergibt sich unmittelbar aus dem Wortlaut des § 52 Abs. 1 ERegG. Die Verwendung der Formulierung „Anträgen stattzugeben“ ist dabei der unmittelbare *actus contrarius* zur beabsichtigten Ablehnung von Anträgen. In diesem Sinne kann man § 52 Abs. 1 ERegG auch in der Weise lesen, dass ein Betreiber der Schienenwege Anmeldungen nur ablehnen darf, soweit ihm eine Stattgabe nicht möglich ist. Der § 52 Abs. 1 ERegG in Verbindung mit der gleichlautenden Regelung in den Nutzungsbedingungen verlangt daher unmittelbar vor einer beabsichtigten Trassenablehnung eine Letztkontrolle, ob dem Antrag teilweise entsprochen werden kann. Das gilt jedenfalls dann, wenn der Antragsteller ein Interesse an der teilweisen Zuweisung hat. Dieses Interesse ist durch die Betroffene zu ermitteln (beispielsweise im Anschluss an ein Koordinierungsgespräch). Verfahrensmäßig wird das Erfordernis einer nur teilweisen Ablehnung durch § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG abgesichert.

Diese Auslegung von § 52 Abs. 1 ERegG und Ziffer 4.2.1.5 der SNB trägt den gesetzlichen Zielen in § 3 Nr. 1 und 2 ERegG Rechnung. § 3 Nr. 1 ERegG erklärt die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs zum Ziel der Regulierung. Gemäß § 3 Nr. 2 ERegG gilt dies auch für die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten. Es wäre mit diesen Zielen unvereinbar, wenn Zugangsanträge abgelehnt würden, obwohl an einzelnen Verkehrstagen tatsächlich freie Kapazitäten bestünden und dem beabsichtigten Zugverkehr keine Hindernisse im Wege stünden. In diesem Fall besteht ein verkehrliches Interesse an einem zusätzlichen Angebot, das darüber hinaus ggf. im Wettbewerb zu etablierten Anbietern steht. Dadurch kann der Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Modal Split gesteigert werden. Gleiches gilt für die Interessen der Zugangsberechtigten, die ein Interesse daran haben, vorhandenes Rollmaterial zu nutzen und damit Deckungsbeiträge zu erwirtschaften. Darüber hinaus ist eine nur teilweise Ablehnung gegenüber einer vollständigen Ablehnung das mildere Mittel.

Das von der Betroffenen im vorliegenden Verfahren vertretene Ergebnis, dass Anmeldungen für nicht konfliktbehaftete Verkehrstage abgelehnt werden, überzeugt dagegen weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen. Dem Wortlaut des § 52 Abs. 1 ERegG ist nicht zu entnehmen, dass einem Betreiber der Schienenwege in dieser Frage ein Gestaltungsspielraum eingeräumt wird. Die Formulierung „*muss zuweisen*“ spricht eindeutig gegen einen entsprechenden Spielraum. Dass die Einschränkung „*soweit dies dem Betreiber der Schienenwege möglich ist*“ einen entsprechenden Spielraum beinhaltet, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Dabei liegt das Verständnis nahe, dass nur tatsächliche Nutzungskonflikte Trassenablehnungen nach sich ziehen können. Die Betroffene begründet die gesamthafte Ablehnung der Trassenanmeldung dagegen im Kern mit Praktikabilitätserwägungen im Rahmen der Trassenkonstruktion, die im Gesetz keine Grundlage finden. Soweit sie durch eine Ablehnung nur hinsichtlich tatsächlich konfliktbehafteter Verkehrstage einen zusätzlichen Aufwand befürchtet, ist dem entgegenzuhalten, dass dies im Hinblick auf die Verwirklichung des gesetzlichen Zugangsrechts hinzunehmen ist und überdies durch Trassenentgelte kompensiert wird.

Soweit die Betroffene zusätzlich darauf verwiesen hat, dass durch eine entsprechende Auslegung der Anreiz für Zugangsberechtigte innerhalb der Koordinierung entfallende, an Lösungen durch einen Verzicht auf einzelne Verkehrstage mitzuwirken, weil ansonsten die Trassenanmeldung insgesamt abgewiesen werde, ist dem ebenfalls nicht zu folgen. Der Anreiz besteht nach Ansicht der Betroffenen darin, dass die anmeldenden Zugangsberechtigten im Rahmen des Koordinierungsverfahrens (noch) keine Gewissheit dazu hätten, ob sie mit ihrer Anmel-

derung im Streitbeilegungsverfahren oder im Regelentgeltverfahren obsiegen werden. Vor dem Hintergrund dieser Ungewissheit bestehe ein Anreiz, im Rahmen des Koordinierungsgespräches auf bestimmte Anmeldeparameter, wie z.B. einzelne Verkehrstage, zu verzichten. Hierdurch könnten sich die Zugangsberechtigten ein Grundprogramm sichern und liefen nicht Gefahr, mit der gesamten Anmeldung zu unterliegen. Dieser Anreiz entfalle, sofern die Parteien sicher wüssten, dass Ihnen ein nicht konfliktbehafteter Teil der Trassenanmeldung ohnehin zugewiesen würde (bzw. besser: der nicht konfliktbehaftete Teil weiter konstruiert würde).

Der Vortrag ist nicht schlüssig. Gemäß § 52 Abs. 5 ERegG sind den betroffenen Zugangsberechtigten im Rahmen des Koordinierungsgespräches offenzulegen:

1. *„die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;*
2. *die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;*
3. *die auf den betreffenden Strecken nach Abs. 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen und*
4. *vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität verwendeten Kriterien.“*

Die Offenlegungspflichten beschränken sich nicht auf eine rein konfliktbezogene, ausschnittshafte Darstellung. Aus der Kenntnis der vorzulegenden Unterlagen können Zugangsberechtigte selbst schließen, welche Trasse im Rahmen eines Streitbeilegungsverfahrens obsiegen wird. Auch die Existenz von Rahmenverträgen ist nach § 49 Abs. 8 ERegG unter Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen allen Zugangsberechtigten offenzulegen. Dass im Koordinierungsverfahren ein „Schleier des Nichtwissens“ die Einigungsbereitschaft erhöhen soll, ist damit nicht im geltenden Eisenbahnrecht angelegt und auch tatsächlich nicht zu erwarten. Die Beteiligte zu 2. hat in der mündlichen Verhandlung geäußert, dass dies zwar tatsächlich die Einigungsbereitschaft erhöhen könne. Allerdings sei aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens diese Praxis auch zu kritisieren, weil der mögliche positive Effekt dadurch erreicht werde, dass ansonsten der größere Nachteil einer gesamthaften Ablehnung der angemeldeten Trassen hinzunehmen sei. Auch die Beteiligte zu 1. hat dazu schriftlich erklärt, dass es einen Missstand darstelle, dass ein Zugangsberechtigter aus Sorge vor einem möglichen Trassenverlust in Gänze vorsorglich auf einzelne Verkehrstage verzichten müsse, ohne sich im Sinne des Gesetzes im Streitbeilegungsverfahren an einer konkurrierenden Anmeldung messen zu lassen. Die vorliegende Entscheidung trägt diesen Bedenken der Zugangsberechtigten Rechnung.

Auch den Nutzungsbedingungen der Betroffenen lässt sich keine Regelung entnehmen, in der sie einen entsprechenden Gestaltungsspielraum genutzt hätte und eindeutig festgelegt hat, dass zumindest teilweise unterlegene Trassenanmeldungen insgesamt und auch hinsichtlich nicht konfliktbehafteter Verkehrstage abzulehnen wären. In Ziffer 4.2.1.5 der SNB wird zunächst der Wortlaut des § 52 Abs. 1 ERegG wiederholt. Die Klausel ist daher ebenso auszulegen, wie es für § 52 Abs. 1 ERegG bereits dargelegt wurde. Ergänzt wird die Klausel durch den Zusatz, dass die Infrastruktur bestmöglich ausgenutzt werden soll. Die vorliegend von § 73 Abs. 3 Nr. 1 ERegG gebotene weitere Konstruktion der nicht konfliktbehafteten Zugtrassen durch die Betroffene trägt gerade der bestmöglichen Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität Rechnung. Eine gesamthafte Ablehnung auch der nicht konfliktbehafteten Verkehrstage würde diesem Ziel evident zuwiderlaufen.

Der Richtlinie 402.0203 ist ebenfalls nicht zu entnehmen, dass die Betroffene in der Frage, ob Trassen teilweise abzulehnen sind, eine ausdrückliche Entscheidung getroffen hat. Insgesamt ist festzuhalten, dass eine konkrete Regelung zu der Frage, wie mit einer Ablehnung im Falle von nur einzelnen konfligierenden Verkehrstagen umzugehen ist, im Regelwerk der Betroffenen fehlt. Entgegen der Auffassung der Betroffenen hat der von ihr behauptete Grundsatz, dass eine Ablehnung im Rahmen der Trassenkonstruktion nur einheitlich vorgenommen werden könne, keinen Eingang in die Nutzungsbedingungen gefunden. Die Begriffe „Anmeldung“ und „Trasse“, die im Regelwerk verwendet werden, werden nicht definiert. Die maßgebliche Aussage ist daher der Ziffer 4.2.1.5 der SNB zu entnehmen, nach der sich die Betroffene verpflichtet hat, dass im Rahmen der Trassenkonstruktion Anträgen auch teilweise („so weit als möglich“) stattgegeben wird.

Die Betroffene bezieht sich in ihrer Argumentation insbesondere darauf, dass sie im Rahmen der Bemessungskriterien zur Ermittlung eines Vorrangs von Trassenanmeldungen eine gesamthafte Betrachtung in ihren SNB geregelt habe. So regelt Ziffer 4.2.1.10 der SNB zum Regelentgeltverfahren:

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass eben nur geregelt wird, welcher Trasse der Vorrang eingeräumt wird. Diesbezüglich wird eine gesamthafte Betrachtung geregelt. In der Folge obliegt das gesamte mit einer Trassenanmeldung angemeldete Verkehrskonzept. Es fehlt an einer (zur Grundregel der „Zuweisung soweit möglich“ spezielleren) Regelung zum Umgang mit den unterliegenden Trassen.

Vor diesem Hintergrund greift der Einwand der Betroffenen nicht durch, dass durch die vorliegende Entscheidung der Regulierungsbehörde eine Abweichung von ihrem Regelwerk angeordnet werde, so dass Zugangsberechtigte unterschiedlich behandelt werden könnten. Soweit eine Regelung neben der Ziffer 4.2.1.5 der SNB fehlt, besteht vielmehr die abstrakte Gefahr, dass die Betroffene in diesem Fall Entscheidungsspielräume hat. Dass dies nicht abwegig ist, ergibt sich bereits daraus, dass sich ein Vertreter der Betroffenen in der mündlichen Verhandlung zu der Frage, wann ein vertakteter Verkehr vorliegt, dahingehend eingelassen hat, dass die Betroffene in der Vergangenheit einen großzügigeren Maßstab angelegt habe, der jedoch nicht von allen Regionalbereichen einheitlich gehandhabt worden sei. Im Sinne einer einheitlichen Handhabung habe man sich nunmehr für ein einheitliches, strengeres Verständnis der Vertaktung entschieden. Diese Einlassung macht deutlich, dass die Nutzungsbedingungen nicht in jedem Fall die erforderliche Konkretetheit aufweisen und dem Betreiber der Schienenwege Spielräume für eine unterschiedliche Handhabung verbleiben können. Soweit sich hieraus ein Missstand ergibt, ist dieser jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Betroffene kann auch nicht geltend machen, dass die angeordnete teilweise Ablehnung die Trassenkonstruktion unzumutbar erschweren würde. Zwar ist davon auszugehen, dass eine teilweise Ablehnung sowohl hinsichtlich einzelner Verkehrstage (wie im vorliegenden Fall) als auch eines Teils des Laufwegs in Betracht kommen kann. Damit wäre die zusätzliche Prüfung, ob einer Trassenanmeldung nur teilweise entsprochen werden kann, möglicherweise in einer Vielzahl von Fällen durchzuführen. Dabei ist nach Auffassung der Bundes-

netzagentur jedoch die verkehrliche Sinnhaftigkeit von entscheidender Bedeutung. In dieser Frage verfügt die Betroffene über eine langjährige Erfahrung des Bestellverhaltens und eine damit verbundene Kenntnis der Marktakteure. Lässt sich nur ein Teil des Laufweges realisieren, dürfte der Zugangsberechtigte nur in besonderen Einzelfällen ein Interesse an einer Teilzuweisung haben. Dies ist in Zweifelsfällen durch eine Rückfrage zu ermitteln. Dies ist im Hinblick auf die Bindung der Betroffenen an die Ziffer 4.2.1.5 der SNB und der eisenbahnrechtlichen Vorgaben erforderlich. Im vorliegenden Fall hatte die Betroffene bereits frühzeitig Kenntnis von der Tatsache, dass der Zugangsberechtigte auch an einer Zuweisung einzelner Verkehrstage interessiert war. Im Übrigen bleibt es der Betroffenen unbenommen, konkretisierende Regelungen in ihre Nutzungsbedingungen aufzunehmen, wie sie mit dem sich aus der Ziffer 4.2.1.5 der SNB ergebenden Grundsatz umgehen will.

II.2.2 Ermessen, Verhältnismäßigkeit

Das ihr zustehende Ermessen hat die Beschlusskammer pflichtgemäß ausgeübt. Die Verpflichtung der Betroffenen, ihre Entscheidung im Umfang der Tenorziffer 1 zu ändern, ist verhältnismäßig.

Gemäß § 40 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.

Ein Zweck der in § 73 Satz 1 Nr. 1 ERegG ausgesprochenen gesetzlichen Ermächtigung ist es, dass die Bundesnetzagentur die Rechte der Zugangsberechtigten schützt und durchsetzt, wenn sie einen Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften feststellt.

Die Bundesnetzagentur verfolgt mit der Entscheidung einen legitimen Zweck. Die Entscheidung trägt den in § 3 Satz 1 Nr. 1 und 2 ERegG genannten Zielen der Regulierung Rechnung. Die Zuweisung der nicht konfliktbehafteten Trassen ermöglicht ein attraktiveres Angebot im Schienenpersonenverkehr und ermöglicht dem Zugangsberechtigten eine bessere wirtschaftliche Betätigung.

Die Anordnung der Bundesnetzagentur ist auch geeignet, das im Gesetz angelegte Ziel zu erreichen.

Die Anordnung ist zudem erforderlich, da alternative Handlungsoptionen der Regulierungsbehörde nicht ersichtlich sind. Im Rahmen ihrer Ermessensausübung hat die Bundesnetzagentur die Ablehnung der beabsichtigten Entscheidung auf die Verkehrstage Dienstag, Mittwoch und Samstag beschränkt. Eine Ablehnung hinsichtlich der weiteren Verkehrstage, an denen die Beteiligte zu 2. nicht aufgrund der rahmenvertraglichen Absicherung den Vorrang erhält, ist in Anbetracht der Aussage der Beteiligten zu 1., dass sie an diesen Tagen keine Züge verkehren lassen wolle, nicht erforderlich. Eine trotz dieser Umstände erfolgende Ablehnung durch die Bundesnetzagentur würde eine ungerechtfertigte Belastung der Betroffenen darstellen. Hinsichtlich der Verkehrstage Dienstag, Mittwoch und Samstag besteht kein milderes Mittel, das im Vergleich zu einer Ablehnung der beabsichtigten Entscheidung einen geringeren Eingriff in die unternehmerische Praxis der Betroffenen darstellen würde. Der Betroffenen waren das Interesse der Beteiligten zu 1) an einer Zuweisung von einzelnen

Verkehrstagen und die diesbezügliche Rechtsauffassung der Regulierungsbehörde seit mehreren Monaten bekannt. Sie hätte daher die Möglichkeit gehabt, die entsprechenden Trassen von sich aus zuzuweisen. Da die Betroffene an ihrer abweichenden Rechtsauffassung festhält, besteht keine Alternative zu einer hoheitlichen Verpflichtung.

Die Entscheidung der Bundesnetzagentur ist letztlich auch verhältnismäßig/angemessen im engeren Sinne. Es sind keine Einwirkungen dieser Anordnung auf private oder öffentliche Belange ersichtlich, die in der Abwägung die Vornahme der Ablehnung unzulässig erscheinen ließe. Die Betroffene führt mit dem Betrieb des größten Schienennetzes in Deutschland eine im Kern öffentliche Aufgabe durch. Sie unterliegt dabei den Bindungen an die eisenbahnrechtlichen Vorgaben, die in ihren Nutzungsbedingungen konkretisiert werden. Es liegt dabei nach der Entscheidung des Gesetzgebers im öffentlichen Interesse, dass das Schienennetz so weit als möglich durch Zugangsberechtigte genutzt wird. Die wirtschaftliche Betätigung der Betroffenen ist diesem Zweck untergeordnet.

Die Bundesnetzagentur verkennt dabei nicht die Komplexität der Netzfahrplanerstellung und die Aufgaben, die die Betroffene in einer relativ kurzen Zeitspanne zu bewältigen hat. Aus behördlicher Sicht ist jedoch davon auszugehen, dass eine Verpflichtung zur Prüfung von teilweisen Stattgaben im Rahmen der Trassenanmeldung zu keiner unzumutbaren Belastung der Betroffenen führt. Insoweit ist noch einmal klarzustellen, dass diese Prüfung nur bei einem erkennbaren entsprechenden Verlangen des Zugangsberechtigten erforderlich ist. Zudem ist die Zahl der Trassenablehnungen, die der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorgelegt werden, begrenzt. Im Rahmen der Netzfahrplanerstellung 2019/2020 hat die Betroffene die Bundesnetzagentur beispielsweise über 15 Ablehnungen unterrichtet.

Auch der Umstand, dass die Verpflichtung zu einer teilweisen Stattgabe dazu führen kann, dass Zugangsberechtigte sich wie dargestellt weniger an der Konfliktlösung beteiligen, weil sie nicht mehr die vollständige Ablehnung der Trassenanmeldung befürchten müssen, führt in der Abwägung der Belange nicht zu einer unzumutbaren Belastung der Betroffenen. Zunächst ist festzuhalten, dass der mit einer drohenden vollständigen Ablehnung der Trassenanmeldung verbundene Anreiz nur eine mittelbare Folge der gesamthaften Ablehnung ist. Sofern letztere nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht, ist bereits fraglich, ob dieser Gesichtspunkt in die Abwägung einfließen kann. Zusätzlich haben die Beteiligten zu 1. und zu 2. im Rahmen des Verfahrens erkennen lassen, dass diese Praxis aus ihrer Sicht zu kritisieren ist. Bei der Abwägung zwischen den Belangen der Zugangsberechtigten, die ein Interesse an der möglichst weitgehenden Realisierung ihrer Anmeldungen haben, und einer möglicherweise erschwerten Netzfahrplankonstruktion, ist den Belangen der Zugangsberechtigten Vorrang einzuräumen. Dafür sprechen das gesetzlich verankerte Zugangsrecht sowie die in § 3 Nr. 1 und 2 ERegG definierten Ziele der Regulierung.

Zu erwähnen bleibt auch, dass die Beschlusskammer mit diesem Beschluss eine Entscheidung trifft, deren rechtliche Basis die Betroffene bis vor kurzer Zeit selbst geteilt hat. So hat die Betroffene im Protokoll des Koordinierungsgesprächs vom 10.05.2019 festgehalten:

„Im Falle einer Ablehnung von einzelnen Verkehrstagen werden nach Auffassung der DB Netz AG die nicht konfliktbehafteten Verkehrstage angeboten.“

Ferner darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Entscheidung der Beschlusskammer zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazität führt, weil mehr Trassen zugewiesen werden können. Hierdurch kann die Betroffene Mehrerlöse erwirtschaften.

Sollte die Betroffene der Auffassung sein, dass sie in Zukunft mittelbar durch eine Pflicht zur teilweisen Stattgabe mit einer nicht mehr zu bewältigenden Zahl von Trassenablehnungen

konfrontiert wäre, kann sie konkretisierende Regelungen in ihren Nutzungsbedingungen treffen, die die möglichen Auswirkungen begrenzen. Dazu besteht ein ausreichender zeitlicher Vorlauf von mindestens sechs Monaten.

Die Folgen der behördlichen Anordnung sind in § 73 Abs. 3 Nr. 1 ERegG gesetzlich geregelt. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesnetzagentur auf konkrete Vorgaben für die weitere Behandlung der Trassenanträge verzichtet. Die Betroffene hat insoweit die Trassen im tenorierten Umfang weiter zu bearbeiten und ggf. weitere Konflikte zu prüfen. Eine Verpflichtung der Beteiligten zu 1., die Trassen im tenorierten Umfang zuzuweisen, wäre dagegen nicht sachgerecht.

II.3 Hinweis zu den Gebühren

Gemäß § 69 ERegG erhebt die Regulierungsbehörde für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen. Die Geltendmachung der Gebühren erfolgt nach § 77 Abs. 1 S. 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Mit E-Mail vom 24.05.2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verbändeanhörung zu einem Entwurf einer Besonderen Gebührenverordnung für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) eingeleitet. Dem Entwurf ist eine Anlage mit dem Gebührenverzeichnis beigelegt. § 5 dieses Entwurfs enthält unter der Überschrift „Alt-Sachverhalte“ folgenden Regelungsvorschlag: „Für Sachverhalte, die nach dem 2. September 2016 und vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung nach Artikel 3] entstanden sind, gilt die Anlage mit Wirkung ab dem (einsetzen: Datum des Beginns der Verbändeanhörung).“ Dementsprechend werden für den vorliegenden Beschluss voraussichtlich Gebühren erhoben werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bonn, den 22.08.2019

Dr. Geers
Vorsitzender

Kirchhartz
Beisitzer

Bühlmeier
Beisitzer