



Neue Judikatur von EuGH & VwGH etc. – Bedeutung für die Branche

Prof. Dr. Urs Kramer
Universität Passau

- A. Entscheidungen auf europäischer Ebene**
- B. Entscheidungen des *VwGH* (Österreich)**
- C. Entscheidungen der *Verwaltungsgerichte* (D)**
- D. Kuriosität(en)**

A. Entscheidungen auf europäischer Ebene

I. Entscheidungen des *Europäischen Gerichtshofes (EuGH)*

1. Voll- und Grenzkosten
2. Altentgelte
3. „SPNV-Trassenpreisbremse“

II. Entscheidungen der EU-Kommission

1. Nichtumsetzung der „TEN-V-Richtlinie“
2. Ende des Verlustausgleiches für die DB Cargo AG

EuGH zu Voll- und Grenzkosten

- Der *EuGH* (Urteil vom 22.05.2025 – Az.: C-538/23) hat auf Vorlage des österreichischen *Bundesverwaltungsgerichts* klargestellt, dass Infrastrukturbetreiber bei der Festlegung von Trassenentgelten einen eigenen Spielraum benötigen und **Mitgliedstaaten** ihnen **keinen festen Gesamterlös vorschreiben** dürfen.
- **Aufschläge auf die Grenzkosten** sind zulässig, dürfen aber **nicht der Gewinnerzielung dienen** und müssen staatliche Zuschüsse berücksichtigen. Die Regulierungsbehörden dürfen nur Änderungen verlangen, die Unvereinbarkeiten mit EU-Recht beseitigen, nicht aber aus Zweckmäßigkeitserwägungen eingreifen.
- Das Urteil könnte auch Auswirkungen auf die deutsche Praxis haben, insbesondere auf die **kalkulatorische Eigenkapitalrendite** der DB InfraGO AG. Die Bundesnetzagentur hat aber bereits geprüft, dass sie nach dem *EuGH-Urteil* weiter zulässig ist.
- Parallel dazu gab es in Deutschland verschiedene Initiativen, die **Eigenkapitalverzinsung** gesetzlich **auf bis zu 0 % zu senken**, um die Trassenpreise zu reduzieren.
- Die EU-Kommission hat auch **neue Leitlinien zur Entgeltfestsetzung** veröffentlicht, die Klarheit schaffen, aber keine neuen rechtlichen Verpflichtungen begründen.

EuGH zu Altentgelten

- Der *EuGH* hat entschieden (Urteil vom 07.03.2024 – Az.: C-582/22), dass die deutsche Bundesnetzagentur **auch nachträglich** die **Rechtmäßigkeit von früheren Trassenentgelten** („Altentgelte“) prüfen und deren Unwirksamkeit feststellen können muss, wenn Eisenbahnunternehmen das beantragen.
- Eine solche **Überprüfung** darf **nicht generell ausgeschlossen** werden, auch wenn die Entgelte bereits „abgelaufen“ und „erledigt“ sind. Die Verurteilung zur Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte kann aber **dennoch Sache der Zivilgerichte** bleiben.
- Damit wird sichergestellt, dass die **Diskriminierungsfreiheit** der Entgelte **und** die **europäische Vorgaben** auch rückwirkend durchgesetzt werden können.
- Es geht dabei **nicht** um die „**Billigkeit**“ der Entgelte nach allgemeinem Zivilrecht (in Deutschland § 315 BGB), die nach einer regierungsbehördlichen Genehmigung der Entgelte **nicht** mehr per „Einzelklage“ **individuell** durchgesetzt werden darf (zudem sind in Deutschland „regulierte“ Entgelte per gesetzlicher Fiktion ohnehin „billig“).
- Das **europäische Kartell- und Wettbewerbsrecht** bleibt aber davon **unberührt**. Hier kann weiterhin ein Verstoß gerügt werden, der dann aber „**für alle**“ **geprüft** wird.
- Die **BNetzA** muss also **künftig auch für Altfälle eine Überprüfung** ermöglichen.

EuGH entscheidet über „SPNV-Trassenpreisbremse“

- Auf Vorlage des *Verwaltungsgerichts Köln* (Beschluss vom 06.11.2024 – Az.: 18 K 1993/24) entscheidet der *EuGH* am 04.12.2025 über die **Unionsrechtskonformität der so genannten „SPNV-Trassenpreisbremse“** in § 37 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und § 5 Abs. 10 Regionalisierungsgesetz (RegG)
- Nach diesen Gesetzen darf die DB InfraGO AG nur Trassenentgelte für den SPNV verlangen, **die in gleichem Maße wie die Regionalisierungsmittel steigen**, die der Bund den Ländern für die Finanzierung des SPNV zahlt.
- Ob die europäischen Vorgaben für **angemessene, transparente und insbesondere nichtdiskriminierende Trassenentgelte** mit dem deutschen Sonderweg der zu Gunsten des SPNV verhängten „Preisbremse“ **eingehalten** wurden, wird **nun vom EuGH geklärt**.
- Das VG hegt insoweit überdies **Zweifel**, ob es **mit dem europäischen Recht zu vereinbaren sei, dass der Infrastrukturbetreiber keinerlei Flexibilität bei der Entscheidung habe**, auf welcher Grundlage und mit welchen Erhöhungen die Trassenpreise berechnet würden.
- Es droht den SPNV-Aufgabenträgern eine **Steigerung der Trassenpreise um 23 %** ab 2026. Die Mehrkosten sind weder in den Regionalisierungsmitteln noch in den bestehenden Verkehrsverträgen berücksichtigt, so dass **Angebote im Regional- und S-Bahn-Verkehr reduziert werden müssten**.
- **Zusätzlich kostenerhöhend** würde eine **Eigenkapitalerhöhung** bei der DB InfraGO AG wirken.

Drohung mit Klage vor dem *EuGH* wegen Nichtumsetzung der Richtlinie zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen

- Die **EU-Kommission** hat Deutschland mit einer Klage vor dem ***EuGH*** wegen der **Nichtumsetzung der „TEN-V-Richtlinie“** gedroht (Vertragsverletzung).
- Die umzusetzenden **Vorgaben** der Richtlinie sind:
 - Es geht um eine **Vereinfachung und Beschleunigung** der Genehmigungsverfahren für so genannte TEN-V-Projekte.
 - Dafür hätte Deutschland bis August 2023 **eine Stelle für jedes TEN-V-Projekt benennen müssen, bei der Anträge eingereicht und in einem beschleunigten Verfahren von höchstens vier Jahren bearbeitet werden können.**
- Die Mitteilung der Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie sei aber nicht erfolgt, kritisierte die EU-Kommission.

Ende des Verlustausgleiches für die DB Cargo AG

- Die EU-Kommission hat dem weiteren **konzerninternen Verlustausgleich für die DB Cargo AG** im Verlauf eines **Beihilfeverfahrens** ein Ende gesetzt.
- Der Verlustausgleich **läuft 2025 aus**.
- Die DB Cargo AG muss daher spätestens 2026 profitabel arbeiten, da der **Gewinnabführungs- und Verlustausgleichsvertrag** mit dem DB-Konzern wegen des EU-Beihilfeverfahrens gekündigt werden musste.
- Künftig kann die DB Cargo AG zwar noch **Kredite** von der Konzernmutter erhalten, aber nurmehr **zu marktüblichen Bedingungen**.
- Bereits vom Konzern **ausgeglichenen Verluste** der Güterverkehrstochter aus den Vorjahren **müssen nicht zurückgezahlt** werden.
- Die DB Cargo AG **bleibt** zudem **Teil des DB-Konzerns** – eine Abspaltung oder Zerschlagung ist nicht geplant.



tagesschau

tagesschau24 live 



Startseite ▶ Wirtschaft ▶ Unternehmen ▶ Güterverkehr: Deutsche Bahn plant Kahlschlag bei Cargo-Werken



Güterverkehr

Deutsche Bahn plant Kahlschlag bei Cargo-Werken

Stand: 26.08.2025 10:58 Uhr

DB Cargo will deutschlandweit zahlreiche Werkstätten schließen - zehn von 15 Außenstellen sind betroffen. Die EU-Kommission verlangt, dass die seit Jahren kriselnde Güterverkehrstochter bis Ende 2026 profitabel wird.

Quelle: Tagesschau, 26.08.2025, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-cargo-gueterverkehr-100.html>

Die DB plant einen „Kahlschlag“ bei den Cargo-Werken

- Die DB Cargo AG plant, zehn von 15 Außenstellen ihrer Werkstätten zu schließen und 170 **Arbeitsplätze abzubauen**, um die von der EU-Kommission geforderte **Profitabilität** bis Ende 2026 zu erreichen.
- Auch an den Hauptstandorten gibt es Veränderungen, etwa die komplette **Schließung** des Werkes Mainz-Bischofsheim und den Wegfall der Wagen-Instandhaltung an mehreren Standorten.
- Die Umstrukturierung soll **Effizienz und Kostensenkung** bringen. Die EU-Kommission verlangt schwarze Zahlen; andernfalls droht eine Zerschlagung der DB Cargo AG.
- Trotz Sparkurs schreibt das Unternehmen bisher weiter Verluste. Die Verhandlungen mit dem **Betriebsrat** über die Schließungen begannen im September.
- Die **Führungsspitze** der DB Cargo AG wird **neu besetzt**.

II. Entscheidungen des *VwGH* (Österreich)

1. Zugang zu Serviceeinrichtungen
2. Klauselkontrolle durch die SCK

Zugang zu Serviceeinrichtungen

- Nach dem *VwGH* (Entscheidung vom 04.10.2023 – Az.: Ro 2023/03/0002) ist ein **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Tschechien**, das **in Österreich** (Strecke Prag – Wien) **Beförderungsleistungen durch Dritte erbringt**, als **zugangsberechtigt** anzusehen. Daher kann es gemäß § 73 Abs. 1 EisbG eine **Beschwerde** bei der Schienen-Control-Kommission (SCK) auf Zugang zu einer Verkaufsfläche (= Serviceeinrichtung, § 58b EisbG) am Hbf. Wien erheben.
- Nach § 58b EisbG sind Betreiber von Serviceeinrichtungen verpflichtet, EVU unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung **Zugang zu Serviceeinrichtungen** zu gewähren.
- Laut § 73 Abs. 5 EisbG (s. Art. 13, 56 RL 2012/34/EU) ist die SCK befugt, zur Sicherstellung des Zuganges **vertragsersetzende Bescheide** zu erlassen, wenn sich die Beteiligten nicht einigen.
- Der *VwGH* gibt der SCK dabei einen weiten Ermessensspielraum, innerhalb dessen sie auf einen **billigen und gerechten Interessensausgleich** hinzuwirken hat, ohne auf den Mindestinhalt der Vereinbarung (*essentialia negotii*) beschränkt zu sein.
- Die **Adaptierbefugnis** der SCK nach **§ 73 Abs. 6 Ziff. 1 EisbG** erstreckt sich sowohl auf **privatrechtliche Verträge** als auch auf bereits bestehende **vertragsersetzende Bescheide**. Dadurch können auch weite einseitige Gestaltungsrechte eingeräumt werden.
- **Zukunftsbezogene oder vorsorgliche Vertragsbestimmungen** sind nach Ansicht des *VwGH* **nicht grundsätzlich unzulässig**. Es ist jedoch im **Einzelfall zu prüfen**, ob eine bestimmte Klausel diskriminierende oder wettbewerbsverzerrende Wirkungen entfaltet und benachteiligt.

Klauselkontrolle durch die SCK

- Der *VwGH* (Entscheidung vom 10.04.2025 – Az.: Ra 2023/03/0133) hat klargestellt, dass es sich bei § 74 Abs. 1 Ziff. 5 EisbG mit der **Befugnis** der SCK, **Schienennetz-Nutzungsbedingungen**, Verträge und Urkunden für unwirksam zu erklären, um ein Instrument der **Wettbewerbsaufsicht** handele, um Diskriminierung und Marktmissbrauch im Eisenbahnsektor zu verhindern. Die aufsichtsbehördliche Prüfung der SCK sei dabei ein **komplementäres Kontrollinstrument** zur zivilgerichtlichen Klauselkontrolle, um die Gewährleistung gewisser **Mindestanforderungen** an Geschäftsbedingungen sicherzustellen.
- Mit der Novelle des EisbG 2019 wurden die Prüfungsbefugnisse der SCK **generalklauselartig erweitert**, um der RL 2012/34/EU besser zu entsprechen. Der *VwGH* bestätigte nunmehr das *BVwG* darin, dass Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge und Urkunden nicht nur auf diskriminierende oder wettbewerbsverzerrende Elemente, sondern **auch auf Verstöße gegen zivilrechtliche Normen** (wie z.B. § 879 ABGB ≈ dt. § 138 BGB) geprüft werden dürfen, soweit diese für die **Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbes** relevant sind.
- Bei **Verstößen** obliegt es der SCK, diese (ganz oder teilweise) für **unwirksam zu erklären** (§ 74 Abs. 1 Ziff. 5 EisbG) bzw. **deren Bereinigung anzuordnen**, soweit das für die Sicherstellung des Wettbewerbes **geeignet und erforderlich** ist.

II. Entscheidungen de *Verwaltungsgerichte* (D)

1. Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten
2. Klagemöglichkeit gegen Trassenpreise
3. Eingriffsbefugnis bei Serviceeinrichtungen

Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten wegen Eigenkapital

- Laut dem *Verwaltungsgericht (VG) Köln* (Beschluss vom 24.01.2025 – Az.: 18 L 2172/24) hat die DB InfraGO AG einen Anspruch auf die **vorläufige Neufestlegung der eisenbahn-regulierungsrechtlichen Obergrenze der Gesamtkosten** (OGK) für die Netzfahrplanperiode 2026 (als Teil der Anreizsetzung in §§ 25–30 ERegG).
- Grundlage der Entscheidung ist **§ 26 Abs. 1 S. 1 ERegG**, der tatbestandlich voraussetzt, dass der errechnete Wert durch die DB InfraGO AG **tatsächlich nicht erreichbar** ist. Ungeschriebene Voraussetzung ist, dass ein Anpassungsgrund in Form eines **nachträglichen und exogenen** (= von außerhalb der Sphäre des Betreibers) **Umstandes** vorliegt.
- Die DB InfraGO AG ist wegen der **Umstellung der Finanzierungssystematik des Bundes** nicht mehr in der Lage, ohne Anpassung des durch die OGK zugestandenen Erlösbeitrages in einem erheblichen Ausmaß kostendeckend zu wirtschaften. Hintergrund ist, dass sich der Bund entschlossen hatte, die Kosten für Investitionen nicht mehr durch Zuwendungen, sondern durch eine **DB-Eigenkapitalerhöhung** zu finanzieren.
- Die **initiale OGK** inklusive der Personenbahnsteige betrug 7.090 Mio. Euro. Das ab 2024 der DB InfraGO AG neu zugeflossene Eigenkapital ist entsprechend der im Rahmen der Ermittlung eines AGK gesetzlich vorgesehenen **kapitalmarktüblichen Verzinsung** (Ziffer 5.1 der Anlage 4 ERegG) – Capital Asset Pricing Model (CAPM) – mit **3,7 %** zu verzinsen. Die von diesem Zinssatz nach unten abweichende **Renditeerwartung des Eigenkapitalgebers** (2,2 %) war **kein gesetzlicher Kalkulationsmaßstab** im damaligen (!) ERegG.

Klagemöglichkeit gegen Trassenpreise

- Bislang herrschte keine Klarheit darüber, ob **einzelne Netzzugangsberechtigte** gegen die zuvor von der Bundesnetzagentur **genehmigten Entgelte** für Trassen und Stationsnutzungen **auch noch im Nachhinein vorgehen** können oder ob sie auf eine Beteiligung und nötigenfalls Klage in den **vorangegangenen Verfahren zur Genehmigung der Entgelte** durch die Bundesnetzagentur verwiesen sind.
 - **Problem: Zu diesem Zeitpunkt des mehrstufigen Verfahrens dürfte ihnen die eigene Betroffenheit aber oft noch gar nicht klar sein.**
- Das **Bundesverwaltungsgericht** hat nunmehr letztlich in Übereinstimmung mit dem *VG Köln* entschieden (es gibt mittlerweile im Regulierungsrecht in Deutschland keine Berufung mehr), dass Zugangsberechtigte sich **noch nicht** schon auf der Stufe der Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK) nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) „**vorbeugend**“, gegen aus ihrer Sicht zu hohe Trassenpreise **gerichtlich wehren können** (Urteil vom 06.11.2024 – Az.: 6 C 2.23).
- Wenn sie dabei die den Entgelten zu Grunde liegende Festlegung des AGK für falsch halten, müssen und können sie diese AGK-Festlegung durch die BNetzA also **nicht gesondert angreifen**. Vielmehr ist es aus Sicht des *Bundesverwaltungsgerichts* allein **ausreichend**, die AGK-Festlegung **inzident im Rahmen einer** (späteren) **Klage gegen die Trassenpreisgenehmigung** auf den gerichtlichen Prüfstand zu stellen.

VG Köln und BVerwG: Eingriffsbefugnis der Bundesnetzagentur bei Serviceeinrichtungen

- Die **Bundesnetzagentur** darf **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** verpflichten, **Abstellgleise bereitzustellen**, um den Netzzugang Berechtigter sicherzustellen.
- Das hat das *Bundesverwaltungsgericht* (Urteil vom 28.05.2025 – Az.: 6 C 3.24) entschieden und damit ein **früheres Urteil** des *VG Köln* (vom 22.03.2024 – Az.: 18 K 4166/23) **aufgehoben**, das der Regulierungsbehörde gegenüber der damaligen DB Netz AG **lediglich eine „Aufforderung“** zugestanden hatte.
- Hintergrund war die Ablehnung von Nutzungsanmeldungen durch die DB Netz AG wegen angeblich **fehlender Kapazitäten**.
- Das *Bundesverwaltungsgericht* leitet die entsprechende **Kompetenz** aus Art. 4, 13 RL 2012/34/EU und Art. 10 Abs. 5 S. 1 DVO (EU) 2017/217 ab, die insoweit nicht sperren bzw. sonst leerliefen („*effet utile*“ des Unionsrechts).
- Das Gericht nimmt insoweit einen „*acte clair*“ an und lehnt darum eine Vorlage an den *EuGH* ab.
- Die Entscheidung **stärkt die Regulierungskompetenz der Bundesnetzagentur** und vergrößert ihre Aufgaben. Sie dürfte künftig in ähnlichen Fällen Anwendung finden.

C. Kuriosität(en)



„Regulierungsschmankerl“ eingestellt

- Nach acht Jahren hat die DB Fernverkehr AG zum letzten Fahrplanwechsel den so genannten **„Sylt Shuttle plus“** eingestellt.
- Die **„nur sehr schwach ausgelasteten“** Züge (2019: ø 1,5 Personen/Zug) waren in der Regel als **„Anhängsel“** an die Autozüge zwischen Westerland und Niebüll von und bis Bredstedt unterwegs, um so die **Trassen der Autozüge zu „verlängern“**. Damit erzielten sie ein höheres Entgelt und setzten sich so nach § 52 Abs. 8 ERegG gegen die Anmeldungen eines ansonsten „gleichrangigen Wettbewerbers mit seinem Autozug durch.
- Offenbar herrscht nun eine Art „Burgfrieden“ zwischen beiden Zugbetreibern, so dass es dieser **regulierungsrechtlichen „Kniffe“ nicht mehr bedarf**.
- Über die weitere Verwendung der im „Sylt Shuttle plus“ genutzten Triebwagen konnte die DB auf Anfrage zunächst **„keine detaillierten Angaben“** machen. Sie sind nun aber andernorts als reguläre (Ersatz-)Züge im Einsatz.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer
Institut für Rechtsdidaktik
Universität Passau
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
Tel. 0851/509-2390
Fax 0851/509-37-5096
Mail: Urs.Kramer@uni-passau.de