



**Neuerungen im
Eisenbahnregulierungsrecht aus
der Rechtsprechung des EuGH**

Prof. Dr. Urs Kramer,
Universität Passau

I. Aktuelle Urteile des EuGH zum Eisenbahnrecht

- Ahndung von Marktmissbrauch durch Streckenabbau
- Arbeitszeit von Lokführern
- Trassenpreiskontrolle nach dem Kartellrecht
- Vorabentscheidungsverfahren zu Vorrangkriterien auf überlasteten Schienenwegen nach der „Altnutzung“ (LIT)

II. Noch beim EuGH anhängige Verfahren zum Eisenbahnrecht

- Vorabentscheidungsverfahren zur rückwirkenden Trassenpreiskontrolle durch die Regulierungsbehörde (DE)
- Vertragsverletzungsverfahren zum „übergeordneten Netz“ (↔ DE)
- Vertragsverletzungsverfahren zu „Schienenlärmschutzgesetz“ (↔ DE)

III. Zum Schluss noch eine Kuriosität im Kontext der Eisenbahn

EuGH (Urt. v. 12.01.2023 – Az.: C-42/21 P): Ahndung von Marktmissbrauch

- Das staatliche litauische Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine **marktbeherrschende Stellung** dadurch **missbraucht**, dass es zunächst eine nach Lettland führende Strecke wegen Gleislagefehlern gesperrt und auf 19 km abgebaut hat, obwohl ein Verlader die Strecke weiter nutzen wollte. Ohne diese Strecke war der Transport unwirtschaftlich.
 - Die EU-Kommission stufte das Vorgehen als **Verstoß gegen das europäische Wettbewerbsrecht** ein und verhängte eine **Geldbuße** über 27,87 Mio. EUR.
 - Das *EuG* **bestätigte** in seinem Urteil (vom 18.11.2020 – Az.: T-814/17) die **Bewertung** der Kommission, **senkte** aber die **Geldbuße** angesichts von Schwere und Dauer des Rechtsverstoßes auf 20,07 Mio. EUR ab.
 - Das Rechtsmittel des Infrastrukturbetreibers blieb beim *EuGH* erfolglos, der betonte, die (im Einzelnen umstrittenen) **Kriterien für eine Verweigerung des Zuganges** zur Infrastruktur durch ein marktbeherrschendes Unternehmen spielten hier gar keine Rolle, wenn die Strecke abgebaut sei (→ das ist schon der Missbrauch).
-

EuGH (Urt. v. 02.03.2023 – Az.: C-477/21): Arbeitszeit von Lokführern

- Die **tägliche Ruhezeit eines Lokführers** kommt **zu seiner wöchentlichen Ruhezeit zusätzlich** dazu, auch wenn sie ihr direkt vorausgeht.
 - Die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit sind **zwei autonome Rechte**, mit denen **unterschiedliche Ziele** verfolgt werden: Die **tägliche Ruhezeit** ermöglicht es dem Arbeitnehmer, sich für eine bestimmte Anzahl von Stunden, die nicht nur zusammenhängen, sondern sich unmittelbar an eine Arbeitsperiode anschließen müssen, aus seiner Arbeitsumgebung zurückziehen. Die **wöchentliche Ruhezeit** ermöglicht es ihm, sich pro Siebentageszeitraum auszuruhen. Folglich ist den Arbeitnehmern die tatsächliche Inanspruchnahme beider Rechte zu gewährleisten. Zudem muss die tägliche Ruhezeit unabhängig von der Dauer der in nationalen Regelungen vorgesehenen wöchentlichen Ruhezeit gewährt werden.
 - Das gilt **ungeachtet** der Tatsache, dass das ungarische Recht den Arbeitnehmern eine **deutlich günstige wöchentliche Ruhezeit** gewährt, als sie unionsrechtlich vorgegeben ist. Es bleibt der „europäische“ **Anspruch auf eine tägliche Ruhezeit**.
-

EuGH (Urt. v. 27.10.2022 – Az.: C-721/20): Trassenpreiskontrolle nach dem Kartellrecht (deutscher Fall – auf Vorlage nicht des *BGH*, sondern des *KG Berlin*)

- Die Rückforderung von Nutzungsentgelten nach dem deutschen Kartellrecht wegen des **Missbrauches einer marktbeherrschenden Stellung** ist (anders als bei der Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB) mit dem europäischen Unionsrecht vereinbar.
 - Art. 30 Richtlinie 2001/14/EG ist so auszulegen, dass er **nicht verbietet**, dass die nationalen Gerichte bei der Entscheidung über eine Klage auf Rückzahlung der Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur **gleichzeitig den unionsrechtlichen Maßstab für das Kartellrecht und das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht** anwenden, sofern die zuständige Regulierungsstelle vorher über die Rechtmäßigkeit der betreffenden Entgelte entschieden hat. Insoweit sind die nationalen Gerichte zur **loyalen Zusammenarbeit** verpflichtet; sie müssen bei ihrer Würdigung die Entscheidungen der zuständigen Regulierungsstelle berücksichtigen und sich bei der Begründung ihrer eigenen Entscheidungen mit dem gesamten Inhalt der ihnen vorgelegten Akten auseinandersetzen (→ das ist der „Anschluss“ an das alte Urteil).
-

- **§ 315 Abs. 3 BGB** (als allgemeine Norm des deutschen Zivilrechts): „Soll die Bestimmung nach billigem Ermessen erfolgen, so ist die getroffene Bestimmung für den anderen Teil nur verbindlich, wenn sie der Billigkeit entspricht. Entspricht sie nicht der Billigkeit, so wird die Bestimmung durch Urteil getroffen; das Gleiche gilt, wenn die Bestimmung verzögert wird.“ (→ *Beweislast beim Netzbetreiber!*)
 - **§ 33/45 Abs. 2 S. 3 ERegG**: „Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 BGB“.
 - **Art. 30 Abs. 3 S. 1 Richtlinie 2001/14/EG**: „Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II entsprechen und nichtdiskriminierend sind.“
 - **§ 19 Abs. 1 und 2 Nr. 4 GWB** (auch in Umsetzung von europäischem Kartellrecht – „*essential facility*“):
 - „(1) Der Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Unternehmen ist verboten.
 - (2) Ein Missbrauch liegt insbesondere vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen (...)
 - 4. sich weigert, ein anderes Unternehmen gegen angemessenes Entgelt mit einer solchen Ware oder gewerblichen Leistung zu beliefern, insbesondere ihm Zugang zu Daten, zu Netzen oder anderen Infrastruktureinrichtungen zu gewähren, und die Belieferung oder die Gewährung des Zugangs objektiv notwendig ist, um auf einem vor- oder nachgelagerten Markt tätig zu sein und die Weigerung den wirksamen Wettbewerb auf diesem Markt auszuschalten droht, es sei denn, die Weigerung ist sachlich gerechtfertigt; (...)“
-

EuGH (Urt. v. 28.09.2023 – Az.: C-671/21): Vorabentscheidungsverfahren zu Vorrangkriterien auf überlasteten Schienenwegen nach der „Altnutzung“ (LIT)

- Die Netzzugangsrichtlinie 2012/34 sieht bei Zugangskonflikten zunächst ein so genanntes **Koordinierungsverfahren** vor. Details dazu sind in den Nutzungsbedingungen des Schienenwegebetreibers festzulegen (Art. 45, 46). Der Betreiber hat hier nicht nur die Rolle des „Mediators“, sondern – nach Möglichkeit – auch die des **„Problemlösers“**. *Im konkreten Fall wurde diese Rolle wohl nicht erfüllt, was aber im nationalen Gerichtsverfahren geklärt werden muss.*
 - Keine Rolle bei der Koordinierung durch den Infrastrukturbetreiber muss die **Art der beförderten Güter** (die ohnehin nicht zwingend bekannt ist) spielen.
 - Wenn nicht alle konfligierenden Netzzugangsanträge bewilligt werden können, ist der **Fahrweg für überlastet zu erklären** (Art. 47). Dann kann der Betreiber **zusätzliche Vorrangkriterien** – auch schon im Koordinierungsverfahren – anwenden. Sie müssen allerdings **nichtdiskriminierend** sein und dürfen darum z. B. keine „Großvaterrechte“ für bisherige Nutzer begründen (→ bisherige Nutzung als Maßstab).
-

II. Noch beim EuGH anhängige Verfahren zum Eisenbahnrecht

EuGH (Az.: C-582/22 – Schlussanträge des Generalanwaltes Sanchez-Bordana): Vorabentscheidungsverfahren zur rückwirkenden Trassenpreiskontrolle durch die Regulierungsbehörde (DE)

- Die Richtlinie 2012/34 (wie ihre „Vorgängerin“) sieht eine Entgeltüberprüfung *ex ante* und *ex post* sowie von Amts wegen und auf Antrag (eines Betroffenen) vor. Das soll der Diskriminierungsfreiheit der Entgelte dienen. Daher ist eine Überprüfung der Entgelte **auch noch nach ihrem Außerkrafttreten** möglich (*hier vor vielen Jahren*). Das nationale Recht kann jedoch **Fristen** zur Geltendmachung vorsehen (*hier (-)*), die aber unionsrechtlichen Grundsätzen (Äquivalenz, Effektivität) genügen müssen.
 - Diese Entscheidung der Regulierungsbehörde muss (→ unmittelbare Wirkung der Richtlinie) **auf den Zeitpunkt des Rechtsverstoßes zurückwirken** (*ex tunc ≠ DE*).
 - Art. 56 Richtlinie 2012/34 **verbietet den nationalen Ausschluss** dieser Wirkung.
 - Die Richtlinie verlangt dagegen **nicht zwingend** eine Rückforderung der Entgelte durch die **Regulierungsbehörde**. Das kann **auch zivilrechtlich** erfolgen. Welchen Weg der nationale Gesetzgeber hier wählt, ist eine Frage des nationalen Rechts (so *auch zur deutschen Sicht, das könne die BNetzA nur in amtswegigen Verfahren?*).
-

EuGH: Vertragsverletzungsverfahren zum „übergeordneten Netz“

§§ 2b, 2c AEG → Die Landesbehörden entscheiden über die Zuordnung einer Eisenbahninfrastruktur zum so bezeichneten „übergeordneten Netz“.

§§ 7a, 7c AEG → Die Nichtzuordnung zum „übergeordneten Netz“ führt zur Nichtanwendung der strengeren (europäisch vorgegebenen) Regeln zur Sicherheit und Interoperabilität. Damit sollen „kleine“ Eisenbahnbetreiber (mit nur regionaler Relevanz?) geschützt werden.

Das erste Vertragsverletzungsverfahren in dieser Angelegenheit betraf die **deutschen Rechtsnormen**. Es wurde von der EU-Kommission dann allerdings ohne Begründung eingestellt.

Noch läuft aber ein zweites Vertragsverletzungsverfahren gegen konkrete die **Anwendung dieser Rechtsnormen** in der Praxis. (*Verfahrensfrage: Werden die deutschen Bundesländer als „Treiber“ der Normen und Normanwender daran und an den möglichen Folgen beteiligt?*)

EuGH: Vertragsverletzungsverfahren zum „Schienenlärmschutzgesetz“

Liegt in dem deutschen Gesetz ein Verstoß gegen Art. 12 RL (EU) 2016/797 und die Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 als TSI „Fahrzeuge Lärm“, nach deren Art. 5a „laute Güterwagen“ grundsätzlich erst ab dem 08.12.2024 verboten sind? → *Verfahrensstand bzw. -dauer?*

Mögliche öffentliche Wiedergabe („Hintergrundmusik“) in der Eisenbahn

Der *EuGH* hat sich (Urt. v. 20.04.2023 – Az.: C-775/21 und C-826/21) einmal mehr zum Begriff der „öffentlichen Wiedergabe“ im **urheberrechtlichen Kontext** geäußert.

- Das **Abspielen von „Hintergrundmusik“** kann eine (kostenpflichtige) öffentliche Wiedergabe geschützter Werke sein und Urheberrechte verletzen.
 - In dem Fall einer **rumänischen Eisenbahngesellschaft** ging es um solche „Hintergrundmusik“ im **SPNV**.
 - Fraglich war dabei allerdings, ob die **bloße Einrichtung von Anlagen und Software** für das Abspielen der Musik in den Zügen bereits eine **widerlegliche Vermutung** für eine öffentliche Wiedergabe begründen kann (was der *EuGH* mit Blick auf den Schutzzweck des Urheberrechts verneint: Es muss **tatsächlich** in das Urheberrecht eingegriffen werden; die bloße [technische] **Möglichkeit** genügt dafür gerade noch nicht).
-

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