UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

Neue Judikatur des *EuGH – Bedeutung für die Branche*



Prof. Dr. Urs Kramer
18.11.2026

Gliederung

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

I. Regulierungsrecht

1. „Trassenpreisbremse“ im SPNV
2. Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland

II. Vergabe- und Kartellrecht

1. Verzicht auf angemessenen Gewinn
2. Ausschluss wegen Gefahr für die nationale Sicherheit
3. Kartellklage nach erfolgloser Teilnahme an Ausschreibungen

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

1. Entscheidung des *EuGH* über die „Trassenpreisbremse“ im SPNV

- In seiner Entscheidung vom 19.03.2026 (Az.: C-770/24) erklärte der *EuGH* im Rahmen eines so genannten **Vorabentscheidungsverfahrens** § 37 Abs. 2 des deutschen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) für nicht mit Art. 4 RL 2012/34/EU vereinbar.
- In der Folge darf die Regelung in **§ 37 Abs. 2 ERegG nicht mehr angewandt** werden (→ Anwendungsvorrang).
- Grundlage für den Rechtsstreit war dabei, dass die **Bundesnetzagentur (BNetzA) die** von der DB InfraGO AG **beantragten SPNV-Entgelte** wegen § 37 Abs. 2 ERegG **gekürzt** und stattdessen die **Trassenpreise für den Fern- und Güterverkehr erhöht hatte**. Das zunächst vom Infrastrukturbetreiber deswegen angerufene *VG Köln* legte dem *EuGH* die Frage der Vereinbarkeit der deutschen Regelung mit Unionsrecht vor.
- Der **Bund muss nun klären**, wie er auf das Urteil reagiert. Ohne die finanzielle Begünstigung des Personennahverkehrs oder eine Kompensation der Mehrkosten drohen beim System der Vollkostendeckung **massive Trassenpreiserhöhungen (oder Abbestellungen) im SPNV**.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

1. Entscheidung des *EuGH* über die „Trassenpreisbremse“ im SPNV

- **§ 37 Abs. 2 ERegG**: „Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land oder im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2021 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen Änderungsrate anzupassen.“ [jährlich +1,8 %]
- **Art. 4 RL 2012/34/EU**: „Der Infrastrukturbetreiber ist unter Beachtung der Rahmenbedingungen betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung und der von den Mitgliedstaaten festgelegten Einzelvorschriften für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verantwortlich.“

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

1. Entscheidung des *EuGH* über die „Trassenpreisbremse“ im SPNV

- **§ 37 Abs. 2 ERegG** regelte die **Bemessung der Entgelte für Züge des SPNV**. Letztlich verlangte die Norm von den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur, „in jedem Bundesland die (in jedem der beiden Segmente des SPNV-Bereichs anwendbaren) Entgelte mit einer **mathematischen Formel** zu berechnen, auf die sie **keinen Einfluss** haben, da bei dieser mathematischen Formel der Betrag der durchschnittlichen Entgelte eines von diesen Vorschriften festgelegten Basiszeitraums, und zwar des Gültigkeitszeitraums der Netzfahrplanperiode 2020/2021, mit einer festen jährlichen Dynamisierungsrate multipliziert wird, die ebenfalls mit diesen Vorschriften festgelegt wird, und zwar auf 1,8 %“ (*EuGH*, Urt. v. 19.03.2026, Az.: C-770/24, Rz. 47).
- Darin erkannte der *EuGH* einen **Verstoß gegen Art. 4 RL 2012/34/EU**, der die **Unabhängigkeit der Geschäftsführung von Infrastrukturbetreibern** vorsieht. Die **starre mathematische Formel** lasse den Infrastrukturbetreibern **keinen Spielraum**; zudem seien sie auf Grund dadurch entstehender Kostendefizite gezwungen, anderweitig nicht zu rechtfertigende **Entgelterhöhungen im Fern- und Güterverkehr** vorzunehmen. Das gebiete ihnen das **Prinzip der Vollkostendeckung**.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

1. Entscheidung des *EuGH* über die „Trassenpreisbremse“ im SPNV

- Mittlerweile hat die **BNetzA** das bisherige **TPS 2026** der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH auf Grundlage der *EuGH-Entscheidung* **neu beschieden**:
  - **9 %** durchschnittliche **Entgeltsteigerung** im **SPNV**
  - **17 % Absenkung** beim **SPFV**
  - **12 % Absenkung** beim **SGV**
  - Wirkung ab dem Beginn des Fahrplahnjahres 2026 am 14.12.2025
  - zusätzliche Belastung des SPNV um rund 400 Mio. EUR und dementsprechende Entlastung im SPFV und SGV.
- Nun sollen schrittweise alle bereits ausgestellten Rechnungen korrigiert werden; nach einer später im Jahr erwarteten Entscheidung der BNetzA über die Trassenentgelte des **TPS 2025** auch die Rechnungen für 2025.
- Dagegen gibt es eine **Klage** von 43 SPNV-EVU (mit „Rückendeckung“ der Länder): Es fehle bei der rückwirkenden Erhebung der vorher gerichtlich angeordnete Sofortvollzug. Die „Markttragfähigkeit“ für den SNPV werde falsch bestimmt.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland

- **Art. 1 Abs. 4 Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 Eisenbahnsicherheitsrichtlinie (EU) 2017/798 (insoweit wortgleich):**

  Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen: (…)

  b) **Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke **genutzt werden**; (…)

- **§ 2b Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG):**

  Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen (…)

  4. Infrastrukturen, die **ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke **genutzt werden**.

- **§ 7c AEG:**

  Ohne **Sicherheitsgenehmigung** dürfen Betreiber der Schienenwege keine Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben [ebenso § 7a Abs. 1 AEG für Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihre **Sicherheitsbescheinigung**].

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland

- Deutschland nutzt die Ausnahmebestimmungen des § 2b AEG, um insgesamt **5.029 km** (etwa 13 %) seines Eisenbahnnetzes vom Anwendungsbereich der beiden EU-Richtlinien und des Unionsrechts auszunehmen. Diese sollen **meist bis zu 50 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert** sein und über eine **einseitige Anbindung** an das übergeordnete Netz verfügen. Die Strecken werden auch für gelegentlichen **Güterverkehr** (wohl nur regional) genutzt.
- Ein erstes **Vertragsverletzungsverfahren „gegen die Norm“** wurde **eingestellt**; das zweite gegen seine **Anwendung** läuft hingegen (zuerst zögerlich, nun jedoch offenbar schneller) noch.
- Im derzeitigen Stand des Verfahrens wurde Deutschland von der EU-Kommission aufgefordert, weitere sachliche **Klarstellungen** zu seiner Handhabung der Ausnahmebestimmungen in den beiden Richtlinien vorzulegen. Insbesondere fragt die Kommission, **ob ausgenommene Strecken für Dienste genutzt werden, die auf einer ausgenommenen Strecke beginnen, aber auf einer Strecke des deutschen übergeordneten Netzes** oder umgekehrt oder sogar **im Ausland enden** (Stichwort: „*ausschließlich* lokal begrenzter Einsatz“).

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland

- Wie steht es um die **ähnliche Vorschrift im österreichischen Eisenbahngesetz** (EisbG)?
- **§ 86 EisbG:**

(1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden;
2. **Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke **genutzt werden**;
3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vorortеverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vorortеverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich ist.

- Das passt (wortgenau) zu den **Ausnahmetatbeständen des Unionsrechts** und wird so „gelebt“.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

1. *EuGH*-Urteil über den Verzicht auf einen angemessenen Gewinn

- In seiner Entscheidung vom 10.09.2026 (Az.: C-809/24) erklärte der *EuGH* es für **zulässig, auf den angemessenen Gewinn** bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen i. S. des Nr. 6 des Anhanges der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG) Nr. 1370/2007 auf die Weise **zu verzichten**, dass der Gewinn **des Betreibers im Gegenzug zur Freistellung von allen Risiken** (zumindest übergangsweise) auf Null herabgesetzt wird.
- Hintergrund der Entscheidung war ein Rechtsstreit zwischen dem italienischen Eisenbahnunternehmen *Trenitalia* und der Region Ligurien. Diese hatten im Wege der Direktvergabe in einem **Überbrückungsvertrag** zwischen zwei längeren Laufzeiten vereinbart, dass das **Gesamtnettoergebnis** von *Trenitalia* **null** betragen müsse, um so die finanzielle Ausgewogenheit und die vollständige Deckung der entstehenden Kosten sicherzustellen. Später bestand *Trenitalia* auf einer Nettokapitalrendite und musste sich entgegenhalten lassen, im Vertrag hierauf verzichtet zu haben. Das mit dem Rechtsstreit befasste Gericht legte dem *EuGH* die Frage vor, ob bei einem Überbrückungsvertrag für drei Jahre in der **Erwartung der Direktvergabe eines anschließenden Dienstleistungsvertrages** für die **zulässige Höchstzeit** bewusst auf den angemessenen Gewinn verzichtet werden könne, wenn der Betreiber dafür von sämtlichen Risiken freigestellt wird.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Ausschluss wegen einer Gefahr für die nationale Sicherheit

- Nach den Schlussanträgen des *Generalanwaltes* vom 08.09.2026 (Az.: C-271/25) ist der **Ausschluss von Lieferanten vom Vergabeverfahren** wegen der Nähe ihrer Eigentümer zu ausländischen Staaten als **Maßnahme zum Schutz der nationalen Sicherheit** am Maßstab des **Art. 4 Abs. 2 S. 2 EUV** zu messen. Der Ausschluss müsse aber die allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts, insbesondere den **Verhältnismäßigkeitsgrundsatz**, achten. Die **Vergaberichtlinie** (EU) 2014/24 mitsamt ihrem Ausschlusstatbestand in Art. 57 sei insoweit **nicht anwendbar**. Der EUV ist hier „spezieller".
- Hintergrund des Verfahrens ist der in **Litauen** ausgerufene **Notstand** auf Grund der russischen Aggression gegenüber der **Ukraine**. Nach einem litauischen Gesetz können Unternehmen nunmehr wegen **Bedrohung der nationalen Sicherheit** von Vergabeverfahren ausgeschlossen werden. Das wirft die Frage nach der **Vereinbarkeit** mit dem abschließenden Ausschlusskatalog in **Art. 57 Vergaberichtlinie** (EU) 2014/24 auf. Zudem muss das sehr weit gefasste litauische Gesetz (natürlich) den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wahren.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Ausschluss wegen einer Gefahr für die nationale Sicherheit

- **Art. 57 Vergaberichtlinie (EU) 2014/24:**

  Die öffentlichen Auftraggeber schließen einen Wirtschaftsteilnehmer von der Teilnahme an einem Vergabeverfahren aus, wenn sie durch eine Überprüfung gemäß den Artikeln 59, 60 und 61 festgestellt haben oder anderweitig davon Kenntnis erlangt haben, dass dieser Wirtschaftsteilnehmer aus einem der nachfolgenden Gründe **rechtskräftig verurteilt** ist:

  a) Beteiligung an einer kriminellen Vereinigung (…)
  b) Bestechung (…)
  c) Betrug (…)
  d) terroristische Straftaten (…)
  e) Geldwäsche oder Terrorismusfinanzierung
  f) Kinderarbeit und andere Formen des Menschenhandels (…).

- **Art. 4 Abs. 2 Vertrag über die Europäische Union (EUV):**

  Die Union achtet die Gleichheit der Mitgliedstaaten vor den Verträgen und ihre jeweilige nationale Identität, die in ihren grundlegenden politischen und verfassungsmäßigen Strukturen einschließlich der regionalen und lokalen Selbstverwaltung zum Ausdruck kommt. Sie achtet die grundlegenden Funktionen des Staates, insbesondere die Wahrung der territorialen Unversehrtheit, die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und den Schutz der **nationalen Sicherheit**. Insbesondere die nationale Sicherheit fällt weiterhin in die **alleinige Verantwortung** der einzelnen **Mitgliedstaaten**.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

2. Ausschluss wegen einer Gefahr für die nationale Sicherheit

- **Art. 45 litauisches Gesetz über das öffentliche Auftragswesen:**

  (2) Im Fall einer Mobilmachung, eines Krieges, eines **Notstandes** oder dann, wenn die Regierung der Republik Litauen nach der Beurteilung der Gefahr, dass die Faktoren, die zur Mobilmachung, (…) geführt haben oder führen können, eine **Bedrohung der nationalen Sicherheit** darstellen, entschieden hat, die vorliegende Bestimmung anzuwenden, kann der öffentliche Auftraggeber einen Teilnahmeantrag oder ein Angebot ablehnen, wenn mindestens eine der nachfolgenden Voraussetzungen (ganz oder teilweise) vorliegt (…):

  (…)

  (4) Die Regierung (…) hat (…) eine Entscheidung erlassen, in der festgestellt wird, dass die in den Nr. 1 und Nr. 2 des vorliegenden Absatzes genannten Personen oder das Geschäft, das mit ihnen abgeschlossen werden soll (…) **mit den nationalen Sicherheitsinteressen unvereinbar** ist;

  (5) der öffentliche Auftraggeber verfügt über von den zuständigen Behörden stammende Informationen, wonach die Interessen der Personen (…) **eine Bedrohung der nationalen Sicherheit darstellen können**.

UNIVERSITÄT PASSAU
Juristische Fakultät

3. Kartellklage nach erfolgloser Teilnahme an Ausschreibungen

- Der *EuGH* wies in seiner Entscheidung vom 10.12.2025 (Az.: T-219/23) die **Klage eines Zulieferers von Komponenten für Drehgestelle** im Eisenbahnsektor gegen die EU-Kommission wegen Verstoßes bestimmter Unternehmen gegen das **Kartellverbot** bzw. wegen **Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung** (Art. 101, 102 AEUV) als unzulässig („unschlüssig“) und jedenfalls unbegründet ab.
- Der Vortrag des Klägers, die Unternehmen hätten nur durch die Verwendung seiner Bauteile die einschlägige Verordnung über Brandsicherheit einhalten können, sei **nicht geeignet**, eine abgestimmte Verhaltensweise zum **Boykott** des Klägers durch die Unternehmen **zu begründen**. Es seien vielmehr andere Erklärungen für die Erfolglosigkeit der Teilnahme des Klägers an den Vergabeverfahren ersichtlich. Insbesondere habe der Kläger teilweise Vorschüsse für die Abgabe eines Angebotes oder für die Durchsicht von Unterlagen verlangt und auf mehrere Einladungen zu Verhandlungen nicht reagiert.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?

Prof. Dr. Urs Kramer
Institut für Rechtsdidaktik
Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau

Tel.: 0851/509-2390
Fax: 0851/509-37-5096
E-Mail: urs.kramer@uni-passau.de