



UNIVERSITÄT
LEIPZIG

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)479-E

Stellungnahme zur 107. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 14.04.2021

Prof. Dr. Jochen Mohr
Institut für Energie- und
Regulierungsrecht
Lehrstuhl für Bürgerliches
Recht, Wettbewerbsrecht,
Energierrecht, Regulierungs-
recht und Arbeitsrecht

Universität Leipzig, Juristenfakultät, 04109 Leipzig

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Ausschussdrucksache 19(15)479
Stellungnahme zur 107. Sitzung –
öffentliche Anhörung am 14.04.2021

12. April 2021

**Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des
Eisenbahnregulierungsrechts, BT-Drs. 19/27656 – Anhörung des
Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. April
2021**

I. Eisenbahnregulierung in Zeiten einer Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie stellt Eisenbahnen europaweit vor historisch einmalige Herausforderungen. Die drastisch gesunkenen Fahrgastzahlen bewirkten im Jahr 2020 allein für den Deutsche-Bahn-Konzern einen operativen Verlust in Milliardenhöhe.¹ Mit einer Normalisierung des Geschäftsbetriebs wird erst für das Jahr 2022 gerechnet. Angesichts der gesellschaftlichen Jahrhundertprojekte Energiewende und Verkehrswende hält die Deutsche Bahn gleichwohl – begrüßenswert – an den geplanten Rekordinvestitionen in Infrastruktur, Personal und Flotte sowie in die Digitalisierung fest, um das Herzstück des Bahnbetriebs zu stärken und langfristig mehr Kapazität zu ermöglichen.² Dieser Umstand ist nicht nur wirtschaftspolitisch, sondern auch regulierungsrechtlich bedeutsam.

Das Eisenbahnregulierungsrecht ist auf eine Stärkung des Wettbewerbs auf den Schienenverkehrsmärkten ausgerichtet. Der Wettbewerb wird freilich auch im Rahmen des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht um seiner selbst willen geschützt, sondern wegen seiner positiven Wirkungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Gesellschaft. Demgemäß sind die geplanten Neuregelungen nicht nur daraufhin zu überprüfen, ob sie mit dem Ziel der Förderung eines Wettbewerbs auf der Schiene übereinstimmen, sondern auch, ob sie den

Universität Leipzig
Juristenfakultät

**Institut für Energie- und
Regulierungsrecht**

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht,
Wettbewerbsrecht, Energierrecht,
Regulierungsrecht und Arbeitsrecht
Burgstr. 21

04109 Leipzig

Telefon
+49 341 97- 35 180

Fax
+49 341 97- 35 189

E-Mail
sekretariat.mohr@uni-leipzig.de

Web
www.jura.uni-leipzig.de

Postfach intern
120001

Kein Zugang für elektronisch
signierte sowie für verschlüsselte
elektronische Dokumente

¹ *Deutsche Bahn*, Integrierter Zwischenbericht Januar bis Juni 2020, Deutschland braucht eine starke Schiene, v. 30.07.2020, S. 18 ff.

² So die Formulierung in *Deutsche Bahn*, Integrierter Zwischenbericht Januar bis Juni 2020, Deutschland braucht eine starke Schiene, v. 30.07.2020, S. 2.

Anforderungen der europäischen Energie- und Verkehrswende sowie des kommenden Deutschlandtakts entsprechen. Gerade die letztgenannten Projekte gehen bekanntlich mit teils erheblichen Abweichungen vom Wettbewerbsgrundsatz einher, weshalb es nicht zielführend erscheint, den Gesetzentwurf allein unter wettbewerblichen Gesichtspunkten zu würdigen. Darüber hinaus sollten die geplanten Neuregelungen gerade vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Verwerfungen durch die Corona-Krise tatsächliche Probleme adressieren und nicht gleichsam auf Vorrat ergehen.

Wie im Folgenden zu zeigen ist, ergeben sich aus diesen übergreifenden Erwägungen konkrete Schlussfolgerungen im Hinblick auf einzelne Regelungsbereiche des zu reformierenden Eisenbahnregulierungsgesetzes. Beispielsweise ist in Bezug auf die wettbewerbstheoretisch grundsätzlich zu begrüßende Verschärfung der Anreizregulierung zu fragen, ob eine solche auch in Zeiten einer gravierenden wirtschaftlichen Krise und eines stark erhöhten Investitionsbedarfs die richtigen Signale setzt, indem sie die Investitionsbereitschaft erhöht und die Finanzierungsgrundlagen sichert. Im Einzelnen:

II. Deutschlandtakt

Mit dem von vielen Marktteilnehmenden positiv bewerteten Deutschlandtakt soll langfristig ein verknüpfter und abgestimmter Zielfahrplan geschaffen werden, der zu einer Verbesserung des Schienenverkehrsangebots sowie zu einer optimierten Nutzung dauerhaft knapper Infrastrukturen führt.³ Vor der technischen Umsetzung des Deutschlandtakts sind allerdings zentrale ordnungspolitische und regulierungsrechtliche Grundsatzfragen zu klären.⁴ So geht ein Deutschlandtakt langfristig mit erheblichen Einschränkungen des offenen Marktmodells einher (sog. Open Access), das einen Wettbewerb im Markt stimuliert und den Marktteilnehmenden gem. § 10 Abs. 1 S. 1 ERegG und Art. 10 Abs. 1 S. 1 Richtlinie 2012/34/EU einen Anspruch auf diskriminierungsfreien, angemessenen und transparenten Zugang zur Infrastruktur gewährt.⁵ Vor diesem Hintergrund ist offenkundig, dass ein Deutschlandtakt im Rahmen seiner konkreten Umsetzung mit komplexen unionsrechtlichen Rechtsfragen einhergeht, die noch weitgehend ungelöst sind. Insofern erscheint es unabdingbar, auch auf Unionsebene eine Diskussion über die Einführung eines einheitlichen (Europa-)Takts und dessen Auswirkungen auf den diskriminierungsfreien, angemessenen und transparenten Zugang zur Infrastruktur zu führen. In diesem Rahmen ist nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Güterverkehr zu betrachten.⁶ Im Hinblick auf die rechtlich ungeklärte Situation, aber auch weil sich unter den Marktteilnehmenden noch keine Mehrheitsmeinung hinsichtlich der praktischen Ausgestaltung herausgebildet hat, ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass der Gesetzentwurf sich der komplexen Thematik „Deutschlandtakt“

³ *Staebe*, N&R 2020, 36.

⁴ *Monopolkommission*, 7. Sektorgutachten Bahn, 2019, Rn. 205.

⁵ *Monopolkommission*, 7. Sektorgutachten Bahn, 2019, Rn. 205 ff.

⁶ *Ebenso Werner*, IR 2020, 74, 77 ff.

im Rahmen einer Experimentierklausel nähert (§ 52a ERegG-Entwurf).⁷ Die auf der Grundlage der Experimentierklausel zu erlassende Rechtsverordnung muss wie gesehen nicht nur den nationalen eisenbahnregulierungsrechtlichen Vorgaben genügen, sondern sich auch in das zwingende unionsrechtliche Regelungsgerüst einfügen. In diesem Zusammenhang ist bedeutsam, dass der Betreiber der Schienenwege de lege lata jedem Zugangspetenten einen diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleisten muss, soweit kein hinreichender Ablehnungsgrund vorliegt. Zudem ist nach geltendem Recht der Betreiber der Infrastruktur und nicht etwa der Mitgliedstaat oder die EU-Kommission zuständig für die Aufstellung des Fahrplans und die Trassenvergabe.⁸ Letzteres ist sachlich begründet, verfügt der Infrastrukturbetreiber doch naturgemäß über sehr gute Kenntnisse hinsichtlich verfügbarer Kapazitäten und ihrer effizienten Nutzung.

Vor diesem Hintergrund betont der Gesetzentwurf zu Recht, dass Rahmenverträge bei der etappenweisen Einführung des Deutschlandtakts einen wichtigen Baustein darstellen (siehe dazu noch im Folgenden, unter III.).⁹ Dessen ungeachtet sollte der Gesetzgeber in § 52a ERegG die wesentlichen Parameter eines Probe-Deutschlandtakts auf einzelnen Strecken im Rahmen der unionsrechtlichen Vorgaben insbesondere zum Open Access vorstrukturieren. Beispielsweise ist nicht eindeutig, was unter einem „gesellschaftlichen Nutzen der jeweiligen Verkehrsdienste“ gemäß § 52a Abs. 1 S. 4 ERegG-Entwurf zu verstehen ist.¹⁰

III. Rahmenverträge

Die Neuregelungen in den §§ 49, 49a ERegG-Entwurf bezüglich der Rahmenverträge sind zu begrüßen. Wie der Gesetzentwurf überzeugend hervorhebt, haben Rahmenverträge sowohl für die Betreiber der Schienenwege als auch für die Zugangsberechtigten eine grundlegende Bedeutung. Betreiber der Schienenwege können mittels Rahmenverträgen das Auslastungsrisiko ihrer Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimieren. Darüber hinaus können Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen darstellen, da vertragliche Zusagen eines Zugangsberechtigten, bestimmte Strecken zu nutzen, Investitionen der Schienenwegebetreiber ermöglichen können. Auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Rahmenverträge eine zentrale Bedeutung, da sie eine gesicherte Grundlage für eigene Investitionen bilden können.¹¹ Vor dem Hintergrund der komplexen Einführung eines Deutschlandtakts bilden Rahmenverträge zudem einen wichtigen Baustein bei dessen etappenweiser Einführung.¹² Der

⁷ So auch Stellungnahme *Mofair* v. 14.12.2020, S. 16, abrufbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-weiterentwicklung-eisenbahnregulierungsrecht-stellungnahme-12.pdf?__blob=publicationFile; siehe auch A-Drs. 19(15)479-B – Stellungnahme (VDV) - zur ÖA „Eisenbahnregulierungsrecht“ – 107. Sitzung am 14.04.2021.

⁸ Gemäß den §§ 44 und 52 f. ERegG.

⁹ BR-Drs. 70/21 v. 22.01.2021, S. 96.

¹⁰ Siehe ebenfalls die Stellungnahme von *Mofair* v. 14.12.2020, S. 16, abrufbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-weiterentwicklung-eisenbahnregulierungsrecht-stellungnahme-12.pdf?__blob=publicationFile; siehe zudem *Flixtrain*, Stellungnahme v. 14.12.2020, S. 6 f., abrufbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-weiterentwicklung-eisenbahnregulierungsrecht-stellungnahme-14.pdf?__blob=publicationFile.

¹¹ So auch *Monopolkommission*, 7. Sektorgutachten Bahn, 2019, Rn. 201.

¹² Vgl. BT-Drs. 19/27656, S. 88.

theoretischen Gefahr von Wettbewerbshemmnissen wird durch das Erfordernis einer Ex-ante-Genehmigung durch die Bundesnetzagentur hinreichend Rechnung getragen.

IV. Entgeltregulierung

Der Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts führt zentrale Änderungen in das System der Entgeltregulierung ein, indem Anlage 4 durch eine neue Nr. 1.3 ergänzt wird. Hierdurch werden die Kosten des Basisjahres nicht nur als sog. Ist-Kosten bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortgeschrieben, sondern zusätzlich um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage einer Inflationierung erhöht sowie um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts reduziert. Im Ergebnis werden damit wichtige Elemente der sog. Anreizregulierung nicht erst während der Regulierungsperiode, sondern bereits auf den Pfad vom Basisjahr bis zu ihrem Beginn angewandt. Die Neuregelung lässt sich auf Stimmen zurückführen, die Defizite bei der eisenbahnrechtlichen Anreizregulierung monieren, sofern das Ausgangsniveau der Kosten nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz – anders als etwa in der Regulierung der Energienetze – keinem Effizienztest unterzogen werde.¹³ In der Tat entspricht es der geltenden Rechtslage im Energiewirtschaftsrecht, dass gemäß § 4 Abs. 1 StromNEV/GasNEV auch die in das Ausgangsniveau eingehenden Kosten der Energienetzbetreiber einer Effizienzprüfung unterliegen.¹⁴

Allgemein werden die Vorteile einer Anreizregulierung gegenüber einer rein kostenbasierten Regulierung darin gesehen, dass im Rahmen einer Anreizregulierung keine strukturellen Informationsdefizite zu Lasten der Regulierungsbehörden und keine strukturellen Anreize für übermäßig kapitalkostenintensive Investitionen bestehen.¹⁵ Auch im Energiewirtschaftsrecht hat sich mittlerweile aber die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine Anreizregulierung ihre positiven Wirkungen vor allem bei einem dauerhaft gleichbleibenden Investitionsbedarf der Netzbetreiber entfaltet. Demgegenüber treten in Zeiten eines erheblich steigenden Investitionsbedarfs, wie er im Rahmen der Energiewende und der Verkehrswende gegeben ist, Elemente einer kostenbasierten Regulierung in den Vordergrund. Eine kostenbasierte Regulierung verzichtet im Interesse einer Förderung von Investitionen und Innovationen für einen begrenzten Zeitraum auf vertiefte Effizienzprüfungen und legt stattdessen den Fokus auf die langfristige Finanzierung der Investitionen. Prägnante Beispiele im Rahmen des Energiewirtschaftsrechts sind der sog. Kapitalkostenabgleich für „kleine“ Verteilernetzbetreiber gemäß den §§ 6 Abs. 3 und 10a ARegV sowie die Investitionsmaßnahmen für „große“ Transportnetzbetreiber gemäß § 23 Abs. 1 bis 5 ARegV. Beide Instrumente ermöglichen es den Energienetzbetreibern, ihre Investitionskosten zunächst zeitnah über die Netzentgelte ohne vertiefte Effizienzprüfungen zu refinanzieren, um die gebotenen Investitionen in neue und innovative

¹³ Schütz/Schreiber/Pahlke, in: Holznapel/Schütz, Anreizregulierungsrecht, 2. Auflage 2019, Einführung Bahn Rn. 37 ff.

¹⁴ Mohr, in: Säcker (Hrsg.), Berliner Kommentar zum Energierecht, Band 3, 4. Auflage 2018, § 4 StromNEV Rn. 7.

¹⁵ Mohr, Investitions- und Innovationssicherheit für Verteilernetzbetreiber, in: Pielow (Hrsg.), Verantwortung und Finanzierung im Zuge der Energiewende, 2018, S. 57, 67.

Netze anzureizen.¹⁶ Die Investitionskosten sind allerdings nicht dauerhaft von der Effizienzprüfung ausgenommen, sondern fließen in diese lediglich zeitlich verzögert ein.

Im Ergebnis führt eine intensiviertere Anreizregulierung nicht zwangsläufig zu einem Mehr an Zielerreichung, sondern kann sich in Zeiten eines erheblich gestiegenen Investitionsbedarfs in die Infrastruktur auch als hinderlich erweisen. Demgemäß bedürfte es einer eingehenden Diskussion, ob im Rahmen der aktuellen, auch durch die Corona-Pandemie geprägten Rahmenbedingungen eine Verschärfung der Anreizregulierung im Eisenbahnsektor sinnvoll ist. Man könnte insoweit das geltende System aus kostenbasierten Elementen im Rahmen der Prüfung des Ausgangsniveaus und Anzelelementen im Rahmen der Regulierungsperiode auch als eisenbahnspezifischen Kompromiss zwischen einer Wettbewerbsförderung durch Anreize zur Kostensenkung und einer Investitionsförderung durch Elemente einer Cost-Plus-Regulierung verstehen.

V. Regulierung der Personenbahnsteige

Nach Maßgabe des EuGH-Urteils vom 10.07.2019 (Az. C-210/18 – *WESTbahn*) zählen Personenbahnsteige gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2012/34/EU zur Eisenbahninfrastruktur und sind damit Teil des sog. Mindestzugangspakets.¹⁷ Infolgedessen sind die Zugangs- und die Entgeltvorschriften an die unionsrechtlichen Vorgaben anzupassen. Mit der Entwurfsbegründung sollen die vorgenommenen Gesetzesänderungen eine möglichst reibungslose Anpassung der aktuell geltenden Zuordnungs-, Zugangs-, Entgelt- und Verfahrensvorschriften an das EuGH-Urteil ermöglichen.¹⁸ Allerdings enthält der Gesetzentwurf komplexe Regelungen, die Folgeänderungen bis hin zu den Entflechtungsvorschriften bewirken können. In Anbetracht dessen sollten die Neuregelungen nochmals auf ihre unionsrechtliche Notwendigkeit überprüft werden.

VI. Bußgeldvorschriften

Es verdient Zustimmung, dass die Bundesregierung von der Einführung von Bußgeldtatbeständen im Hinblick auf die hohen Anforderungen an deren Bestimmtheit Abstand genommen hat.¹⁹ Wie bereits einleitend erörtert, sollten rechtliche Regelungen im Allgemeinen und sanktionsbewehrte Rechtsnormen im Besonderen zudem nur dann erlassen werden, wenn sie einem praktischen Regelungsbedürfnis entsprechen und ihre positiven Wirkungen etwaig nachteilige Effekte eindeutig überwiegen. Beide Gesichtspunkte sind bei den diskutierten Bußgeldkatalogen nicht erfüllt. Offenkundige Diskriminierungen und rechtswidrige Behandlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere durch Betreiber von Schienenwegen, die die Einführung von Bußgeldregelungen rechtfertigen könnten, wurden im Gesetzgebungsverfahren nicht vorgetragen. Auch in anderen regulierten Sektoren wurden Bußgeldvorschriften mangels

¹⁶ *Mohr*, Investitions- und Innovationssicherheit für Verteilernetzbetreiber, in: Pielow (Hrsg.), Verantwortung und Finanzierung im Zuge der Energiewende, 2018, S. 86 ff.

¹⁷ BT-Drs. 19/27656, S. 74.

¹⁸ BT-Drs. 19/27656, S. 79.

¹⁹ Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates vom 05.03.2021 (BR-Drs. 70/21 (Beschluss)) zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts, S. 7 f.

sanktionsbedürftiger Rechtsverstöße bislang nur bedingt praktisch. So enthält etwa § 95 EnWG einen umfangreichen Katalog von Bußgeldtatbeständen, von dem die Bundesnetzagentur bis dato kaum Gebrauch gemacht hat.²⁰ Eine Recherche in der Datenbank Beck-Online ergab zwei Gerichtsentscheidungen aus den Jahren 2015/2016 bezüglich eines Verstoßes gegen energiewirtschaftsrechtliche Anzeigepflichten.²¹ Eine praktische Notwendigkeit für die Einführung von Bußgeldtatbeständen ist damit nicht ersichtlich. Insbesondere kann es für die Einführung von Bußgeldvorschriften als materielle Strafrechtsnormen im weiteren Sinne²² kaum ausreichen, dass erweiterte Sanktionsmöglichkeiten generell die Durchsetzungsfähigkeit der Regulierungsbehörde stärken.²³

Dessen ungeachtet erscheinen die diskutierten Bußgeldtatbestände wenig verhältnismäßig.²⁴ Eine Anlehnung an die etablierten kartellrechtlichen Bußgeldsanktionen ist schon deshalb nicht zielführend, weil das Kartellrecht außerhalb der Fusionskontrolle ein Fehlverhalten der Unternehmen erst im Nachhinein sanktionieren kann. Folglich ist es im Kartellrecht geboten, die Unternehmen auch über die Androhung von zuweilen erheblichen Bußgeldern zu einem normzweckgemäßen Verhalten anzuhalten. Demgegenüber wird das Verhalten der regulierten Unternehmen im Eisenbahnsektor durch die Regulierungsbehörde schon vorab detailliert überprüft. Aufgrund dieser Vorabkontrolle erscheint das Risiko eines Verstoßes spürbar geringer als im Geltungsbereich des allgemeinen Kartellrechts. Bereits begangene Verstöße können etwa über das Verwaltungsvollstreckungsrecht wirksam abgestellt werden.

Die Unverhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Bußgeldtatbestände wird besonders deutlich mit Blick auf die intendierte Haftung von Mitarbeitenden bis zu 500.000,- Euro bereits bei einfacher Fahrlässigkeit.²⁵ Eine derartige Haftungserstreckung auf Mitarbeitende ist nicht nur beschäftigungspolitisch kritisch zu hinterfragen. Sie ist auch praktisch fragwürdig, sind im Eisenbahnregulierungsrecht doch eine Vielzahl von Rechtsfragen ungeklärt, weshalb ein Fahrlässigkeitsvorwurf schnell im Raum stehen kann. Selbst wenn sich ein solcher Vorwurf im Nachhinein nicht erhärten sollte, können die damit verbundenen potenziellen Haftungsfolgen für die Betroffenen nicht nur beruflich, sondern auch privat gravierende Folgewirkungen zeitigen, die in keinem Verhältnis zum Regelungsbedürfnis stehen.

²⁰ Siehe bspw. die Kommentierung von *Heinichen*, in: Elspas/Graßmann/Rasbach (Hrsg.), *Energiewirtschaftsgesetz*, 2018, § 95 EnWG Rn. 1 ff.

²¹ BGH, Beschl. v. 07.06.2016 – EnVZ 29/15, BeckRS 2016, 12050; OLG Düsseldorf, Beschl. v. 09.02.2015 – VI-3 Kart 3/15 (V), BeckRS 2015, 6777.

²² Siehe beispielhaft *Popp*, in: Sydow, *Europäische Datenschutzgrundverordnung*, 2. Auflage 2018, Art. 83 DSGVO Rn. 3.

²³ So aber der Referentenentwurf der Bundesregierung für einen Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts, S. 124.

²⁴ Vgl. § 81 Abs. 1 bis 4 des Referentenentwurfs der Bundesregierung für einen Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts.

²⁵ Umkehrschluss von § 81 Abs. 10 S. 1 auf § 81 Abs. 10 S. 2 des Referentenentwurfs der Bundesregierung für einen Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts.

VII. Instanzenzug

Der bestehende dreistufige Instanzenzug mit dem Verwaltungsgericht Köln, dem Oberverwaltungsgericht Münster und dem Bundesverwaltungsgericht hat sich in der Praxis bewährt. Insbesondere werden nach Kenntnis des Gutachters nicht wenige Rechtsfragen bereits auf der Ebene der Instanzgerichte und daher mit vertretbarem zeitlichem Umfang geklärt. Angesichts dessen ist ein Änderungsbedarf nicht unmittelbar ersichtlich.

Sollte man gleichwohl eine Verkürzung des Instanzenzugs in den Blick nehmen, spricht Einiges für das Oberverwaltungsgericht Münster als Eingangsinstanz. Das Oberverwaltungsgericht verfügt über vertiefte rechtliche Kenntnisse in dem hochkomplexen Bereich des Eisenbahnregulierungsrechts, auf die im Interesse der Rechtsfindung nicht verzichtet werden sollte. Für das Oberverwaltungsgericht Münster als Eingangsinstanz spricht zudem ein vergleichender Blick auf das Energiewirtschaftsrecht, wo das Oberlandesgericht Düsseldorf für Beschwerden gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur erstinstanzlich ausschließlich zuständig ist.²⁶

²⁶ Siehe näher *Johanns/Roesen*, in: Säcker (Hrsg.), Berliner Kommentar zum Energierecht, Band 1, 4. Aufl. 2019, § 75 EnWG Rn. 56 ff.