Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

15. Juli 2021 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Eisenbahnverkehr – Richtlinie 2012/34/EU – Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum – Art. 13 Abs. 2 und 6 – Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen – Verordnung (EU) 2017/2177 – Umstellung von Einrichtungen – Vorrechte der Regulierungsstelle“

In der Rechtssache C-60/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Administratīvā apgabaltiesa (Regionales Verwaltungsgericht, Lettland) mit Entscheidung vom 30. Januar 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 5. Februar 2020, in dem Verfahren

„Latvijas dzelzceļš“ VAS

gegen

Valsts dzelzceļa administrācija,

Beteiligte:

„Baltijas Ekspresis“ AS,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten E. Regan sowie der Richter M. Ilešič, E. Juhász (Berichterstatter), C. Lycourgos und I. Jarukaitis,

Generalanwalt: M. Campos Sánchez-Bordona,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der „Latvijas dzelzceļš“ VAS, vertreten durch D. Driče, advokāte,

* Verfahrenssprache: Lettisch.

– der Valsts dzelzceļa administrācija, vertreten durch J. Zālītis und J. Zicāns,

– der „Baltijas Ekspresis“ AS, vertreten durch O. Jonāns, advokāts,

– der Europäischen Kommission, vertreten zunächst durch L. Ozola, C. Vrignon und W. Mölls, sodann durch L. Ozola und C. Vrignon als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 25. Februar 2021

folgendes

Urteil

1 Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 13 Abs. 2 und 6 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. 2012, L 343, S. 32) sowie von Art. 15 Abs. 5 und 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. 2017, L 307, S. 1).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der „Latvijas dzelzceļš“ VAS und der Valsts dzelzceļa administrācija (Nationale Eisenbahnverwaltung, Lettland) (im Folgenden: Eisenbahnverwaltung) über deren Entscheidung, Latvijas Dzelzceļš in ihrer Eigenschaft als Betreiberin der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur in Lettland anzuweisen, dem Eisenbahnunternehmen „Baltijas Ekspresis“ AS Zugang zum Depot Ventspils (Lettland) als „Serviceeinrichtung“ im Sinne der im Bereich des Schienentransports geltenden Rechtsvorschriften zu gewähren.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 2012/34

3 Art. 3 („Begriffsbestimmungen“) der Richtlinie 2012/34 bestimmt:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

…

11. ‚Serviceeinrichtung‘ die Anlage – unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung –, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

12. ‚Betreiber einer Serviceeinrichtung' eine öffentliche oder private Stelle, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist;

…"

4 Art. 13 („Bedingungen für den Zugang zu Leistungen") dieser Richtlinie sieht in seinen Abs. 2 und 6 vor:

„(2) Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

…

(6) Der Betrieb einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, wird vom Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann."

5 Art. 27 („Schienennetz-Nutzungsbedingungen") der Richtlinie bestimmt:

„(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der [Europäischen] Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.

(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(4) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen."

6 Anhang II der Richtlinie 2012/34, der die Liste der „[f]ür die Eisenbahnunternehmen zu erbringende[n] Leistungen (gemäß Artikel 13)“ enthält, bestimmt in Nr. 2:

„Der Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:

a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,

b) Güterterminals,

c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen,

d) Abstellgleise,

e) Wartungseinrichtungen – mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen,

f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen,

g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr,

h) Hilfseinrichtungen,

i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.“

Durchführungsverordnung 2017/2177

7 Die Durchführungsverordnung 2017/2177 wurde auf der Grundlage von Art. 13 Abs. 9 der Richtlinie 2012/34 erlassen.

8 Art. 17 („Inkrafttreten“) dieser Verordnung bestimmt:

„Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab 1. Juni 2019.

Artikel 2 gilt jedoch ab 1. Januar 2019.“

Lettisches Recht

9 Das Dzelzceļa likums (Eisenbahngesetz) vom 1. April 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, Nr. 102/105) in seiner auf das Ausgangsverfahren anwendbaren Fassung (im Folgenden: Eisenbahngesetz) soll die Richtlinie 2012/34 in lettisches Recht umsetzen.

10 In Art. 1 Nrn. 26 und 27 des Eisenbahngesetzes werden die in diesem Gesetz verwendeten Begriffe wie folgt definiert:

„(26) ‚Serviceeinrichtung': die Anlage – unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung –, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Art. 12.[1] Abs. 2, 3 und 4 dieses Gesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

(27) ‚Betreiber der Serviceeinrichtung': jeder Gewerbetreibende oder dessen strukturelle Untergliederung, der bzw. die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Art. 12.[1] Abs. 2, 3 und 4 dieses Gesetzes genannten Serviceleistungen für Transportunternehmen zuständig ist;

…"

11 Art. 12.[1] Abs. 2 das Eisenbahngesetzes sieht vor, dass die Betreiber von Serviceeinrichtungen allen Transportunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang (einschließlich des Zugangs zu den Schienen) zu folgenden Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls zu den folgenden von diesen Einrichtungen angebotenen Leistungen gewähren müssen:

„(5) Wartungseinrichtungen mit Ausnahme von Leistungen der schweren Instandhaltung, die für Fahrzeuge verschiedener Arten benötigt werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;

(6) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge."

12 Gemäß Art. 12.[2] Abs. 7 des Eisenbahngesetzes wird der Betrieb einer in Art. 12.[1] Abs. 2 des Gesetzes genannten Serviceeinrichtung, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Transportunternehmen gegenüber deren Betreiber ihr Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage eines nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, vom Eigentümer ganz oder teilweise als Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Transportunternehmen genutzt werden kann.

13 Wenn eine der in Art. 12.[1] Abs. 2 des Eisenbahngesetzes genannten Einrichtungen mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wird, kann diese nach Art. 12.[2] Abs. 8 des Gesetzes vom Eigentümer ganz oder teilweise als Serviceeinrichtung zum Leasing, zur Vermietung oder zur Veräußerung ausgeschrieben werden. Wenn innerhalb von drei Monaten nach dieser Anzeige kein Angebot eingeht, ist der Betreiber der Serviceeinrichtung berechtigt, sie zu schließen, was er der Eisenbahnverwaltung und dem Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur mindestens drei Monate vorher anzuzeigen hat.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

14 Latvijas Dzelzceļš vermietete seit 2002 das in ihrem Eigentum stehende Lokomotivendepot Ventspils an Baltijas Ekspresis.

15 Der Mietvertrag über dieses Gebäude wurde am 20. Juni 2016 bis zum 30. April 2028 verlängert. In diesem Vertrag war ein einseitiges Kündigungsrecht von Latvijas Dzelzceļš vorgesehen, falls es für sie aus einem unvorhergesehenen Grund erforderlich werden sollte, das Gebäude für ihre eigene Nutzung zu verwenden.

16 Das in Rede stehende Gebäude wurde nach dem Mietvertrag als Büroräume und für wirtschaftliche Zwecke vermietet. Baltijas Ekspresis führte dort Reparatur- und Wartungstätigkeiten an Lokomotiven durch.

17 Da Latvijas Dzelzceļš das Gebäude selbst nutzen wollte – im vorliegenden Fall, um dort Fahrzeuge zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur unterzustellen –, teilte sie in ihrer Eigenschaft als Betreiberin der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur Baltijas Ekspresis am 5. September 2017 die Kündigung des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Mietvertrags mit.

18 Am 18. September 2017 reichte Baltijas Ekspresis bei der Eisenbahnverwaltung eine Beschwerde ein, mit der sie geltend machte, dass die Kündigung in Anbetracht ihrer Eigenschaft als Transportunternehmen und Betreiberin einer Serviceeinrichtung im Sinne von Art. 1 Nr. 26 des Eisenbahngesetzes insoweit einen Wettbewerbsverstoß und einen Verstoß gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung darstelle, als die Kündigung u. a. das wirksame und einwandfreie Funktionieren sowie den Zugang zum Service verhindere. Baltijas Ekspresis beantragte bei der Verwaltung, die Kündigung des Vertrags nicht zu genehmigen.

19 Mit Bescheid vom 5. Dezember 2017 wies die Eisenbahnverwaltung Latvijas Dzelzceļš an, den Zugang zum Depot Ventspils als Serviceeinrichtung sowie zu den dort erbrachten, in Art. 12.[1] Abs. 2 Nrn. 5 und 6 des Eisenbahngesetzes genannten Leistungen zu gewähren. Diesem Bescheid nach ist es unerheblich, dass Baltijas Ekspresis in den gemieteten Räumlichkeiten nur Tätigkeiten für sich selbst erbringe. Das Unternehmen erbringe Leistungen im Sinne von Art. 3 Nr. 8 der Durchführungsverordnung 2017/2177 an sich selbst, so dass die Unterbrechung der Tätigkeiten der betreffenden Serviceeinrichtung anhand der Bestimmungen über die Beschränkung des Rechts auf Schließung einer Serviceeinrichtung zu prüfen sei, welche erst nach Ablauf eines Zeitraums von zwei Jahren, nachdem die betreffende Serviceeinrichtung nicht mehr genutzt worden sei, stattfinden dürfe.

20 Latvijas Dzelzceļš erhob bei der Administratīvā rajona tiesa (Verwaltungsgericht erster Instanz, Lettland) Klage auf Aufhebung dieses Bescheids und legte gegen die Klageabweisung bei der Administratīvā apgabaltiesa (Regionales Verwaltungsgericht, Lettland), dem vorlegenden Gericht in der vorliegenden Rechtssache, Berufung ein.

21 Dieses Gericht ist der Auffassung, dass das Depot Ventspils eine „Serviceeinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie 2012/34 sei, da es die technischen Anforderungen erfülle, die die Erbringung von Serviceleistungen ermögliche. Dagegen geht es davon aus, dass Baltijas Ekspresis weder Serviceleistungen im Sinne von Art. 3 Nr. 8 der Durchführungsverordnung 2017/2177 für sich selbst noch Leistungen an andere Eisenbahnunternehmen erbringe. Daher sei das betreffende Gebäude als eine nicht genutzte Serviceeinrichtung anzusehen, deren Vermietung oder Umstellung sich nach Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 und Art. 15 der Durchführungsverordnung 2017/2177 richte.

22 Latvijas Dzelzceļš könne nicht als die Betreiberin der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Serviceeinrichtung angesehen werden, da das Unternehmen nicht dafür verantwortlich sei, Informationen zur Verfügung zu stellen oder über Anträge auf Zugang zu den im Depot Ventspils erbrachten Serviceleistungen zu entscheiden.

23 Das vorlegende Gericht räumt zwar ein, dass sich die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Situation von der in Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 und in Art. 15 Abs. 5 und 6 der Durchführungsverordnung 2017/2177 genannten unterscheide, ist aber der Ansicht, dass eine Würdigung dieser Bestimmungen dennoch zu dem Ergebnis führe, dass das Interesse des Eisenbahnunternehmens, die Räumlichkeiten weiter zu mieten, im Kontext der Kündigung eines Mietverhältnisses den Interessen des Eigentümers der Räumlichkeiten vorgehen müsse. Aus diesen Bestimmungen lasse sich jedoch nicht ableiten, dass der Eigentümer der Räumlichkeiten gegenüber dem Mieter keine Kündigung mit der Begründung aussprechen könne, dass er sie für seine eigene Verwendung nutzen wolle.

24 Außerdem gebe es, wenn der Betreiber der betreffenden Serviceeinrichtung sie umstellen könne, kein überzeugendes Argument dafür, dass der Eigentümer dieser Einrichtung den diese Einrichtung betreffenden Mietvertrag nicht beenden könne, um sie im Anschluss umzustellen, da zwischen diesen beiden Situationen keinerlei relevante Unterschiede bestünden.

25 Unter diesen Umständen hat die Administratīvā apgabaltiesa (Regionales Verwaltungsgericht) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Kann Art. 13 Abs. 2 und 6 der Richtlinie 2012/34 (Art. 15 Abs. 5 und 6 der Durchführungsverordnung 2017/2177) in der Weise angewandt werden, dass die Regulierungsstelle dem Eigentümer einer Infrastruktur, der nicht Betreiber der Serviceeinrichtung ist, die Verpflichtung zur Gewährung des Zugangs zu den Leistungen auferlegen darf?

2. Ist Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 (Art. 15 Abs. 5 und 6 der Durchführungsverordnung 2017/2177) dahin auszulegen, dass er es dem Eigentümer eines Gebäudes gestattet, ein Mietverhältnis zu beenden und die Serviceeinrichtung umzustellen?

3. Ist Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 (Art. 15 Abs. 5 und 6 der Durchführungsverordnung 2017/2177) dahin auszulegen, dass er die Regulierungsstelle verpflichtet, lediglich zu prüfen, ob der Betreiber der Serviceeinrichtung (im vorliegenden Fall der Eigentümer der Serviceeinrichtung) wirklich beschlossen hat, diese umzustellen?

Zur Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens

26 Nach der Auffassung von Latvijas Dzelzceļš hat das vorlegende Gericht das Depot Ventspils zu Unrecht als „Serviceeinrichtung“ im Sinne der Richtlinie 2012/34 eingestuft. Baltijas Ekspresis und die Eisenbahnverwaltung halten ihrerseits die vom vorlegenden Gericht zugrunde gelegte Annahme, dass diese Einrichtung im Sinne von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie ungenutzt sei, für fehlerhaft.

27 Hierzu ist festzustellen, dass die Würdigung dieses Vorbringens die Auslegung von Bestimmungen des Unionsrechts erfordert und daher untrennbar mit der Antwort verbunden ist, die auf das Vorabentscheidungsersuchen zu geben ist. Dieses Vorbringen kann somit nicht zur Unzulässigkeit des Ersuchens führen (vgl. entsprechend Urteil vom 3. Dezember 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung).

28 Unter diesen Umständen ist das Vorabentscheidungsersuchen als zulässig anzusehen.

Zur Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung 2017/2177

29 Der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Bescheid der Eisenbahnverwaltung wurde am 5. Dezember 2017 erlassen; allerdings ist die Durchführungsverordnung 2017/2177 gemäß ihrem Art. 17 am 13. Dezember 2017 in Kraft getreten und gilt ab dem 1. Juni 2019, mit Ausnahme ihres Art. 2, der ab dem 1. Januar 2019 gilt.

30 Das vorlegende Gericht geht insoweit davon aus, dass die praktischen Wirkungen dieses Bescheids, auch wenn er vor dem Inkrafttreten dieser Durchführungsverordnung erlassen worden sei, über dieses Datum hinaus andauerten. Da der Ausgangsrechtsstreit auf die Aufhebung des Bescheids gerichtet ist, ist jedoch festzustellen, dass die Durchführungsverordnung 2017/2177 auf diesen Rechtsstreit in zeitlicher Hinsicht nicht anwendbar ist.

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

31 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 13 Abs. 2 und 6 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass die Regulierungsstelle die Verpflichtung, allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Serviceeinrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie, die in deren Anhang II Nr. 2 genannt werden, zu gewähren, nicht nur den Betreibern von Serviceeinrichtungen, sondern auch den Eigentümern solcher Einrichtungen auferlegen darf, die nicht deren Betreiber sind.

32 Gemäß Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34 ermöglichen die Betreiber von Serviceeinrichtungen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu der in Anhang II Nr. 2 genannten Infrastruktur sowie zu den Leistungen, die dort erbracht werden.

33 Der Begriff „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ wird in Art. 3 Nr. 12 der Richtlinie 2012/34 als eine öffentliche oder private Stelle definiert, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nrn. 2 bis 4 dieser Richtlinie genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist. Diese Definition stellt folglich unabhängig davon, ob die öffentliche oder private Stelle, die die Serviceeinrichtung betreibt, deren Eigentümerin ist, allein auf die Art der Tätigkeit des Betreibers einer Serviceeinrichtung und des Anbieters von Schienenverkehrsdiensten ab.

34 Daher kann Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34 entgegen dem Vorbringen der Eisenbahnverwaltung nicht dahin ausgelegt werden, dass die Verpflichtung, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Serviceeinrichtungen zu gewährleisten, auch den Eigentümer der betreffenden Einrichtung trifft, wenn er nicht als deren Betreiber im Sinne von Art. 3 Nr. 12 der Richtlinie angesehen werden kann.

35 Diese Beurteilung wird durch Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie nicht widerlegt. Diese Bestimmung erlegt den Eigentümern derartiger Einrichtungen nämlich nur die Verpflichtung auf, deren Betrieb zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben, wenn die in dieser Bestimmung genannten Voraussetzungen vorliegen.

36 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 13 Abs. 2 und 6 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass die Verpflichtung, Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Serviceeinrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie, die in deren Anhang II Nr. 2 genannt werden, zu gewähren, den Eigentümern solcher Einrichtungen, die nicht deren Betreiber sind, nicht auferlegt werden darf.

Zur zweiten Frage

37 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass er es dem Eigentümer eines Gebäudes, in dem sich eine Serviceeinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie befindet, gestattet, einen Mietvertrag über dieses Gebäude zu beenden, um es für seine eigene Nutzung zu verwenden.

38 Einleitend ist daran zu erinnern, dass der Ausdruck „Serviceeinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie 2012/34 für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie eine Anlage – unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung – bezeichnet, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nrn. 2 bis 4 der Richtlinie genannten Serviceleistungen erbringen zu können.

39 Diese Definition des Ausdrucks „Serviceeinrichtung“ beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der technischen Eignung einer Infrastruktur zur Erbringung bestimmter Leistungen, und stellt kein Kriterium mit Bezug auf die Nutzer dieser Leistungen auf. Ein solches Kriterium ist sowohl von der Art oder der Einstufung der Rechtsgrundlage unabhängig, aufgrund derer eine derartige Einrichtung betrieben wird, als auch von der Identität der Nutzer der Leistungen.

40 Der Umstand, dass lediglich das Eisenbahnunternehmen, das die Serviceeinrichtung betreibt, eben diese Leistungen nutzt, steht somit der Annahme nicht entgegen, dass es sich bei der Infrastruktur um eine „Serviceeinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie 2012/34 handelt.

41 Im vorliegenden Fall lässt sich der Vorlageentscheidung entnehmen, dass im Ausgangsverfahren die in Rede stehende Anlage dafür eingerichtet war, dass Baltijas Ekspresis dort Wartungs- und Reparaturtätigkeiten an Lokomotiven durchführen kann, die unter die in Anhang II Nrn. 2 bis 4 genannten Leistungen fallen. Daher stellt das Depot Ventspils, wie das vorlegende Gericht feststellt, eine „Serviceeinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie 2012/34 dar.

42 Für die Entscheidung, ob eine Infrastruktur als „Serviceeinrichtung“ anzusehen ist, sind weder die Einstufung dieser Anlage in einem Mietvertrag noch der Umstand, ob diese Infrastruktur in den in Art. 27 der Richtlinie 2012/34 genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgeführt ist oder

nicht, von Bedeutung. In diesen Nutzungsbedingungen werden bestimmte Daten zu der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellten Infrastruktur dokumentiert; daneben enthalten sie u. a. – wie Art. 27 Abs. 2 ausführt – die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen. Allerdings lässt sich weder dieser Bestimmung noch Anhang IV der Richtlinie, der den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen konkretisiert, entnehmen, dass die Aufnahme einer Infrastruktur in diese Bedingungen eine notwendige Voraussetzung für deren Einstufung als „Serviceeinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie wäre. Auch wenn Art. 27 vorschreibt, dass in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die bestehenden Serviceeinrichtungen anzugeben sind, kann nämlich nicht die Ansicht vertreten werden, dass eine Auslassung in dieser Hinsicht dazu führen könnte, das Vorhandensein einer Serviceeinrichtung in Frage zu stellen.

43 Die Anwendung von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 setzt, wie sich aus seinem Wortlaut ergibt, u. a. voraus, dass die betroffene Serviceeinrichtung mindestens zwei Jahre in Folge nicht genutzt wurde.

44 Das vorlegende Gericht ist insoweit im Wesentlichen der Meinung, dass die betreffende Infrastruktur als eine ungenutzte Serviceeinrichtung im Sinne von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 anzusehen sei, da Baltijas Ekspresis in der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Serviceeinrichtung keine Leistungen zugunsten anderer Eisenbahnunternehmen erbringe und solchen Unternehmen auch keinen Zugang zu der Einrichtung gewähre.

45 Diese Erwägungen können allerdings, wie der Generalanwalt u. a. in den Nrn. 63 und 67 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, nicht zu der Annahme führen, dass eine Serviceeinrichtung im Sinne dieser Bestimmung ungenutzt ist, obgleich dort Leistungen an den Betreiber der Einrichtung erbracht werden.

46 Wie in Rn. 32 des vorliegenden Urteils ausgeführt wurde, verlangt Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie zwar vom Betreiber von Serviceeinrichtungen, dass er allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu dieser Einrichtung sowie zu den Leistungen, die dort erbracht werden, gewährt. Daraus lässt sich allerdings nicht folgern, dass eine Nutzung der Serviceeinrichtung nur dann festgestellt werden kann, wenn andere Eisenbahnunternehmen als dasjenige, das die betreffende Einrichtung betreibt, sie in Anspruch nehmen.

47 Eine solche Auslegung wird durch die Zielsetzung von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 bestätigt, wie sie sich aus Nr. 4.4 der Begründung des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums vom 17. September 2010 (KOM[2010] 475 endgültig) ergibt. In Anbetracht dieser Begründung ist festzustellen, dass die Bestimmung dazu dient, einer Situation vorzubeugen, in der in einer Serviceeinrichtung über einen gewissen Zeitraum hinaus weiterhin keine Tätigkeit ausgeübt wird, obgleich sie in der Lage ist, einen nachweislich bestehenden Bedarf zu decken. Dies kann jedoch bei einer Einrichtung, in der Leistungen an ihren Betreiber erbracht werden, nicht der Fall sein.

48 In Anbetracht der dem Gerichtshof vorgelegten Informationen, aus denen sich ergibt, dass Baltijas Ekspresis das Depot Ventspils seit 2002 ununterbrochen für ihre eigenen mit dem Schienenverkehr in Zusammenhang stehenden Bedürfnisse betrieben hat, ist dieses Depot als eine Serviceeinrichtung anzusehen, die genutzt wird.

49 Daraus ergibt sich, dass Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34, soweit darin vorausgesetzt wird, dass die betroffene Serviceeinrichtung mindestens zwei Jahre in Folge nicht genutzt wurde, eine Situation wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nicht regelt.

50 Folglich kann die Möglichkeit für den Eigentümer der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Infrastruktur, den Mietvertrag über diese Infrastruktur auf der Grundlage des nationalen Rechts zu kündigen und ihre Umstellung vorzunehmen, jedenfalls nicht anhand von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 beurteilt werden.

51 Nach alledem ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 dahin auszulegen ist, dass er nicht auf eine Situation anwendbar ist, in der der Eigentümer eines Gebäudes, in dem sich eine in Nutzung befindliche Serviceeinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie befindet, einen Mietvertrag über dieses Gebäude beenden möchte, um es für seine eigene Nutzung zu verwenden.

Zur dritten Frage

52 In Anbetracht der Antwort auf die zweite Frage braucht die dritte Frage nicht beantwortet zu werden, da das vorlegende Gericht den Gerichtshof mit seiner dritten Frage zur Auslegung von Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 befragt.

Kosten

53 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 13 Abs. 2 und 6 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist dahin auszulegen, dass die Verpflichtung, Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Serviceeinrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie, die in deren Anhang II Nr. 2 genannt werden, zu gewähren, den Eigentümern solcher Einrichtungen, die nicht deren Betreiber sind, nicht auferlegt werden darf.**

2. **Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34 ist dahin auszulegen, dass er nicht auf eine Situation anwendbar ist, in der der Eigentümer eines Gebäudes, in dem sich eine in Nutzung befindliche Serviceeinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie befindet, einen Mietvertrag über dieses Gebäude beenden möchte, um es für seine eigene Nutzung zu verwenden.**

Unterschriften