

---

**Datum:** 04.12.2023  
**Gericht:** Verwaltungsgericht Köln  
**Spruchkörper:** 18. Kammer  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 18 K 5189/18  
**ECLI:** ECLI:DE:VGK:2023:1204.18K5189.18.00

---

**Rechtskraft:** rechtskräftig

---

**Tenor:**

Ziffer 2. des Beschlusses vom 26. Juni 2018 (Az.: N01) und Ziffer 3. des Beschlusses, soweit dort der Klägerin die Kosten des Verwaltungsverfahrens dem Grunde nach zur Hälfte auferlegt werden, werden aufgehoben.

Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

---

**Tatbestand**

1

Die Klägerin ist eine Tochter der Deutsche Bahn AG, deren alleiniger Anteilseigner die Bundesrepublik Deutschland ist. Als Infrastrukturbetreiberin betreibt sie mit etwa 33.000 km Länge das größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland. Die Beigeladene ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das seit 1958 Charterzüge im Auftrag von Reisebüros betreibt. Ein bis 2019 von der Beigeladenen betriebenes Produkt war der sogenannte U.-Night-Express, ein jährlich wiederkehrender und privat betriebener saisonaler Nachtzug, der in beide Richtungen zwischen B. und U. verkehrte. Auf der Teilstrecke zwischen U. und dem Fährhafen R. nutzte die Beigeladene das Schienennetz der Klägerin.

2

In den ab dem 10. Dezember 2017 gültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB 2018), die die Beklagte mit Beschluss vom 6. Februar 2017 (Az.: N05) genehmigte, wurde in Ziffer 6.2.1.2.5. das Marktsegment Nacht wie folgt definiert:

3

„Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium), es sei denn, es handelt sich um Charter-/Nostalgieverkehre oder Lok- und Leerfahrten.	4
Zeitkriterium	5
Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr.“	6
Für das Segment Nacht wurde ein Entgelt in Höhe von 2,51 Euro je Trassenkilometer genehmigt. Für tagsüber verkehrende Züge außerhalb von Metropolverbindungen (Segment „Basic“) wurde ein Entgelt in Höhe von 4,51 Euro je Trassenkilometer genehmigt.	7
Gemäß Ziffer 1.2.2. der Anlage 6.1 zu den SNB 2018 basierte die Segmentierung auf einer Aufteilung der täglichen Nachfrage in drei unterschiedliche Perioden auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2008: Hohes Aufkommen (6:00 Uhr – 20:00 Uhr, Mo-Fr / 09:00 Uhr – 20:00 Uhr Sa/So); niedriges Aufkommen (20:00 Uhr – 23:00 Uhr Mo-So / 06:00 Uhr – 09:00 Sa/So); sehr niedriges Aufkommen (23:00 Uhr – 06:00 Uhr Mo-So).	8
Für den Netzfahrplan 2017/2018 meldete die Beigeladene 22 Zugpaare des U.-Night-Expresses an, die seitens der Klägerin konstruiert und in den vorläufigen Netzfahrplan aufgenommen wurden. Für die Relation „R. nach U.“ (Zugnummer N02) wurde ein Entgelt in Höhe von 748,81 Euro berechnet. Für die Relation „U. nach R.“ (Zugnummer N03) betrug das Entgelt 1.286,32 Euro, da die Züge dieser Relation weitestgehend außerhalb der für das Marktsegment Nacht definierten Zeiten verkehrten.	9
Mit ihrer bei der Bundesnetzagentur am 15. August 2017 eingelegten Beschwerde verfolgte die Beigeladene das Ziel, dass für beide Relationen das gleiche Entgelt berechnet werde. Die höheren Kosten ließen sich nicht erwirtschaften, da die Anzahl an Passagieren durch eingesetzte Schlaf- und Liegewagen begrenzt sei. Es könnten auch maximal sechs Wagen eingesetzt werden. Das zeitliche Segmentierungskriterium dürfe nicht allein maßgeblich sein, sondern auch das Wagenmaterial sei eine belastbare Orientierungsgröße. Jedenfalls müsse auf den letzten kommerziellen Halt vor der Zeitgrenze abgestellt werden. Schließlich sei nicht erklärbar, warum ein Zug abhängig von der Richtung mit unterschiedlichen Tragfähigkeiten bewertet werde, obwohl die Reisenden nicht divergieren würden.	10
Am 6. Oktober 2017 fand bei der Bundesnetzagentur eine mündliche Verhandlung statt.	11
Mit Beschluss vom 17. Januar 2018 (Az.: N04) entsprach die Bundesnetzagentur weitestgehend dem Genehmigungsantrag der Klägerin hinsichtlich der für die Erbringung des Mindestzugangspakets geltenden Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 (TPS 2019). Ziffer „6.2.1.2.5. Nacht“ der SNB 2019 wurde dabei vom klägerischen Genehmigungsantrag abweichend wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag): Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die <u>entweder im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium) oder den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile ohne kommerziellen Halt vollständig durchfahren, erweitert um den ersten kommerziellen Halt vor Beginn und nach Ende der Nachtperiode, es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter-/Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt. Soweit eine Trasse unter Satz 1, 2. Alternative fällt, ist die Trasse auch dann dem Nachtsegment zuzuordnen (Vorrangkriterium), wenn gleichzeitig die Definition anderer zeitabhängiger Marktsegmente erfüllt ist.</u>	12

Zur Begründung führte sie aus, das Marktsegment Nacht sei um eine weitere Anwendungsvariante zu erweitern. Der Schienenpersonenfernverkehr lasse sich in verkehrsräumlicher, zeitlicher, sachlicher und sonstiger Hinsicht segmentieren. Hinsichtlich einer zeitlichen Segmentierung sei die klägerseits gewählte Dreiteilung in „hohes Aufkommen“, „niedriges Aufkommen“ und „sehr niedriges Aufkommen“ nachvollziehbar. Gemessen am klägerischen System sei die generelle Abgrenzung des Marktsegments Nacht plausibel und nicht zu beanstanden. Dieses lasse sich zeitlich gegenüber allen Tag-Verkehren abgrenzen und umfasse den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr („sehr niedriges Aufkommen“). Allerdings sei eine weitere Anwendungsvariante in Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB aufzunehmen. Durch die Koppelung der Transportleistung mit der Übernachtungsleistung weise das Segment mit großer Wahrscheinlichkeit eine zu anderen Verkehren heterogene Nachfragestruktur auf. Solange während der Nachtzeit kein kommerzieller Halt stattfinde, sei die Nachfrageelastizität konstant, da es keine Fahrgäste gebe, die ein- oder ausstiegen. Insoweit weise die Bemessung der Nachfrageelastizität für Nachtzüge durch die Klägerin Defizite auf. Um diese offensichtlichen Unschärfen der Elastizitätsbemessung zu korrigieren, habe die Beklagte die Segmentierung „Nacht“ durch einen weiteren Anwendungsfall modifiziert. Dabei habe sie, die Beklagte, nur diejenige Variante herangezogen, die aufgrund des vorliegenden Datenmaterials am ehesten belastbar sei. Andere Varianten könnten zu Verzerrungen der Nachfrage von Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.	13
Mit E-Mail vom 3. April 2018 teilte die Bundesnetzagentur den Beteiligten mit, dass sie eine Aufhebung des Beschlusses zur Genehmigung der Trassenentgelte vom 6. Februar 2017 gemäß § 48 VwVfG in Erwägung ziehe. Daher erweiterte sie das vorliegende Beschwerdeverfahren um ein amtswegiges Prüfungsverfahren nach § 48 VwVfG. Auf die Durchführung einer erneuten mündlichen Verhandlung wurde verzichtet.	14
Mit streitgegenständlichem Beschluss vom 26. Juni 2018 (Az.: N01) verwarf die Bundesnetzagentur die Beschwerde der Beigeladenen vom 15. August 2017 als unzulässig (Ziffer 1.). Unter Ziffer 2. des Beschlusses wurde die bereits mit Beschluss N05 vom 6. Februar 2017 u.a. erfolgte Genehmigung von Ziffer 6.2.1.2.5. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) 2018 der Klägerin von Amts wegen mit Wirkung zum 10. Dezember 2017 wie folgt geändert (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zur bisherigen Genehmigung):	15
„SNB Ziffer 6.2.1.2.5. Nacht	16
Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die <u>entweder</u>	17
<ul style="list-style-type: none"> <li>• im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium) <u>oder</u></li> <li>• <u>den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile ohne kommerziellen Halt vollständig durchfahren, erweitert um den ersten kommerziellen Halt vor Beginn und nach Ende der Nachtperiode,</u></li> </ul>	18
es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter-/Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt. <u>Soweit eine Trasse unter Satz 1, 2. Alternative fällt, ist die Trasse auch dann dem Nachtsegment zuzuordnen (Vorrangkriterium), wenn gleichzeitig die Definition anderer zeitabhängiger Marktsegmente erfüllt ist.“</u>	20
Die Kosten des Verwaltungsverfahrens wurden der Klägerin sowie der Beigeladenen jeweils zur Hälfte auferlegt (Ziffer 3.).	21

- Zur Begründung führte die Beklagte aus, die Beschwerde der Beigeladenen sei unzulässig, da es kein Beschwerderecht gegen genehmigte Entgelte gebe. Der Rechtsschutz gegen die Genehmigungsentscheidung sei vorrangig. Die unter Ziffer 2. des Beschlusses verfügte Teilrücknahme beruhe auf § 48 Abs. 1 VwVfG. Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2018 sei rechtswidrig, da sie gegen § 36 Abs. 3 ERegG verstoße. Insoweit gölten die Ausführungen aus dem Beschluss vom 17. Januar 2018 zur Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2019 entsprechend. Die Teilrücknahme sei ermessensgerecht, da das Interesse an der Wiederherstellung des gesetzmäßigen Zustandes das schutzwürdige Interesse an der Aufrechterhaltung des Verwaltungsaktes überwiege. Die Teilrücknahme sei minimalinvasiv, da sie lediglich das Verhältnis der Klägerin und der Beigeladenen berühre. Eine Anpassung der kalkulierten Verkehrsmengen (6.000 Trassenkilometer) sei aufgrund des geringen Umfangs für die Entgeltkalkulation irrelevant. Die mit der Anpassung verbundene Reduzierung der Entgelte um 11.825,22 Euro für die Beigeladene treffe die Klägerin weniger stark. Bereits durch die Entscheidung vom 17. Januar 2018 habe der Klägerin bewusst sein müssen, dass ihre Marktsegmentierung für Nachtverkehre mangelbehaftet sei. Dieser Zeitpunkt habe noch vor dem ersten Verkehrstag der seitens der Beigeladenen angemeldeten Trassen in der vorliegend maßgeblichen Netzfahrplanperiode 2017/2018 gelegen. Die Änderung habe auch mit Rückwirkung erfolgen müssen, um die potentiell wettbewerbsschädigende Wirkung zu beseitigen. 22
- Die Voraussetzungen für die Neugenehmigung des aufgrund der Teilrücknahme teilweise wieder unbeschiedenen Genehmigungsantrags lägen ebenfalls vor. Der Antrag sei gemäß § 45 ERegG wie tenoriert zu bescheiden gewesen. 23
- Die Klägerin hat am 20. Juli 2018 Klage erhoben und einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt (18 L 1628/18). 24
- Zur Begründung ihrer Klage führt sie aus, der Beschluss sei nichtig, da er an einem schwerwiegenden, offensichtlichen Fehler leide, indem er nur gegenüber der Klägerin ergangen sei, obwohl der Beschluss vom 6. Februar 2017, der geändert werden soll, auch die DB M. GmbH adressiert habe. Jedenfalls sei der Beschluss rechtswidrig. Die Beklagte habe mit § 48 VwVfG schon die falsche Rechtsgrundlage gewählt. § 68 Abs. 3 ERegG gehe als lex specialis vor. Die danach der Regulierungsbehörde allein mögliche Änderung von Maßnahmen mit Wirkung für die Zukunft dürfe nicht durch die Anwendbarkeit des § 48 VwVfG umgangen werden. 25
- Die Erweiterung des Marktsegments „Nacht“ weise die klare und bislang unbestrittene Abgrenzungssystematik nach dem Kriterium „Zeit“ auf. Dieses Kriterium grenze eine homogene auslastungsschwache Gruppe des Schienenpersonenfernverkehrs ab. Die Relation sei für die Auslastung irrelevant. Anderes ergebe sich auch nicht zwingend aus der Anwendung des „Ramsey-Modells“ für die Segmentierungsentscheidung. Es sei auch nicht allein auf die Endkundensicht abzustellen, die sich mittelbar in der Perspektive der Zugangsberechtigten wiederfinde. Die in Nr. 1 der Anlage 7 zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG genannten Paare würden explizit zwischen Endkundennachfrage und der Nachfrage der Zugangsberechtigten unterscheiden. Es sei ihre Aufgabe, ihren Gestaltungsspielraum zu nutzen und mögliche Widersprüche durch eine wissenschaftlich vertretbare Segmentierung aufzulösen. 26
- Grundsätzlich komme es auch nicht auf den nächsten bzw. letzten Halt an, um einen Segmentwechsel zu begründen. Befinde sich ein Zug zum maßgeblichen Zeitpunkt zwischen zwei kommerziellen Halten, werde der betreffende Halteabschnitt den beiden Segmenten anteilig zugeordnet. Stelle man wie die Beklagte auf kommerzielle Halte ab, um einen 27

Segmentwechsel zu begründen, komme es zu „Sprüngen“ bei der Entgeltermittlung. Dadurch würden Fehlanreize gesetzt und es entstünden Missbrauchsmöglichkeiten. Die Annahme, dass Nachtzüge wenige oder gar keine Zwischenhalte anböten, möge dem Angebot des Beigeladenen entsprechen; dies lasse sich allerdings nicht verallgemeinern. Zudem sei der Beschluss ermessensfehlerhaft.

Die Klägerin beantragt, 28

Ziffer 2. des Beschlusses vom 26. Juni 2018 (Az.: N01) aufzuheben und 29

Ziffer 3. des Beschlusses vom 26. Juni 2018 (Az.: N01) aufzuheben, soweit dort der Klägerin die Kosten des Verwaltungsverfahrens dem Grunde nach zur Hälfte auferlegt werden. 30

Die Beklagte beantragt, 31

die Klage abzuweisen. 32

Zur Begründung verweist sie auf die Ausführungen im Beschluss und führt ergänzend aus, 33  
der Beschluss sei nicht nichtig. Es sei unschädlich, dass sich dieser – anders als der zu ändernde Beschluss vom 6. Februar 2017 – nicht ausdrücklich auch an die DB M. GmbH richte. Da die DB M. GmbH eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der Klägerin sei, habe diese aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags die Letztentscheidungskompetenz. Daher sei die DB M. GmbH keine eigenständige Schienenwegbetreiberin im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Eine einheitliche Betrachtung sei auch insoweit geboten, als ansonsten durch Gründung kleinster unselbstständiger Tochterunternehmen eine Entziehung von der Regelung nach § 2 ERegG (Befreiung) möglich wäre. Dies decke sich auch mit einem funktionalen Unternehmensbegriffsverständnis, das dem Regulierungs- und Kartellrecht innewohne. Die Klägerin selbst habe im Rahmen der Ermittlung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten auch ein solch einheitliches Verständnis vertreten. Dies habe auch das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in seinem Beschluss vom 1. März 2019 im Ergebnis so bestätigt.

Der Beschluss sei auch nicht rechtswidrig. Die Entscheidung könne – wie auch das 34  
Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in seinem Beschluss vom 1. März 2019 festgestellt habe – auf § 48 VwVfG gestützt werden. Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2018 der Klägerin sei rechtswidrig und verstoße gegen die Vorgaben des § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG i.V.m. Anlage 3 Nr. 2 ERegG. Die Klägerin habe sich dafür entschieden, ihre Entgelte nach der Ramsey-Regel zu bestimmen. Die danach geforderte Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts erfolge, indem die Entgelte in Abhängigkeit zur Nachfrageelastizität festgelegt würden. Danach erhielten Marktsegmente, bei denen eine Preisänderung zu einem relativ großen Mengenrückgang führe, einen relativ geringen Aufschlag. Die Anwendung dieser Regel wirke sich allerdings auch auf die vorzunehmende Marktsegmentierung aus, da die danach maßgebliche Preisreagibilität der Endkunden sich in der Segmentierungsentscheidung wiederfinden müsse. Unterschiedliche Marktsegmente müssten unterschiedliche Nachfragereagibilitäten aufweisen. Diesen Anforderungen genüge die Marktsegmentierung nicht. Die klägerische Fassung verstoße danach gegen § 36 Abs. 3 Satz 1 ERegG, da Fälle unterschiedlich behandelt würden, bei denen offensichtlich keine andere Art der Personenbeförderung festzustellen sei (gleiche Nachfrageelastizität). Wenn keine Fahrgäste aus- oder einstiegen, könne sich die Nachfrageelastizität nicht ändern. Dies berücksichtige die Definition der Klägerin ebenso wenig wie die Tatsache, dass ohne Korrektur ein Zug in einer Fahrtrichtung einer anderen

Segmentierung unterfalle als der gleiche Zug in Gegenrichtung. Allgemein gelte, dass die Einordnung in zwei verschiedene Segmente je nach Fahrtrichtung unrichtig sei. Bei der geforderten feineren Marktsegmentierung habe die Beklagte auch berücksichtigt, dass unter Effizienzgesichtspunkten eine solche nur in Betracht komme, wenn die hieraus erwarteten Wohlstandsgewinne die zusätzlichen Transaktionskosten überstiegen.	
Die Beigeladene bezog im Verfahren keine Stellung und stellt keinen Sachantrag.	35
Mit Beschluss vom 27. August 2018 (18 L 1628/18) hat die Kammer die aufschiebende Wirkung der Klage gegen Ziffer 2. des Beschlusses angeordnet. Die dagegen gerichtete Beschwerde der Beklagten hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen mit Beschluss vom 1. März 2019 (13 B 1349/18) zurückgewiesen.	36
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte des vorliegenden Verfahrens, des Eilverfahrens 18 L 1628/18 und des Beschwerdeverfahrens 13 B 1349/18 sowie der beigezogenen Verwaltungsvorgänge Bezug genommen.	37
<b>Entscheidungsgründe</b>	38
Die zulässige Klage ist begründet.	39
Ziffer 2. des Beschlusses der Beklagten vom 26. Juni 2018 sowie Ziffer 3., soweit dort der Klägerin die Kosten des Verfahrens dem Grunde nach zur Hälfte auferlegt werden, sind rechtswidrig und verletzen die Klägerin in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.	40
Die in Ziffer 2. des Beschlusses mit Wirkung zum 10. Dezember 2017 ausgesprochene Rücknahme der mit Beschluss vom 6. Februar 2017 (N05) erfolgten Genehmigung von Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2018 ist rechtswidrig.	41
Die Beklagte kann sich zwar auf § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG als Ermächtigungsgrundlage berufen.	42
Vgl. zur Anwendbarkeit des § 48 VwVfG ausführlich: OVG Münster, Beschluss vom 1. März 2019 – 13 B 1349/18 – juris Rn. 21 ff.	43
Die Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage liegen jedoch nicht vor.	44
Nach § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG kann ein rechtswidriger Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft oder für die Vergangenheit zurückgenommen werden.	45
Voraussetzung ist dabei zunächst, dass der zurückzunehmende Verwaltungsakt rechtswidrig ist. Dies ist vorliegend nicht der Fall.	46
Die Beklagte nahm die Genehmigung der Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2018 zurück (Marktsegmentierung „Nacht“), um diese in der Folge zu ändern, indem ein weiterer Anwendungsfall ergänzt wird. Die Genehmigung war insoweit aber rechtmäßig, da die in Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB 2018 zum Ausdruck gebrachte Marktsegmentierungsentscheidung der Klägerin ihrerseits nicht rechtswidrig war. Dies hat die Kammer mit Urteil vom 4. Dezember 2023 im Verfahren 18 K 1156/18 entschieden. Die dortigen für die SNB 2019 geltenden Ausführungen gelten gleichermaßen und uneingeschränkt für die	47

Marktsegmentierung in den vorliegend streitgegenständlichen SNB 2018. Auf die Entscheidung 18 K 1156/18 nimmt die Kammer zur weiteren Begründung Bezug.

Die Rechtswidrigkeit der in Ziffer 3. des Beschlusses in Bezug auf die Klägerin getroffene Kostenfolge folgt aus der Rechtswidrigkeit von Ziffer 2. 48

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 und 3, § 162 Abs. 3 VwGO. Da die Beigeladene keinen Antrag gestellt hat, können ihr weder Kosten auferlegt noch ihre Kosten für erstattungsfähig erklärt werden. 49

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit § 709 Satz 2 ZPO. 50

**Rechtsmittelbelehrung** 51

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung an das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen zu, wenn sie von diesem zugelassen wird. Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn 52

- 1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen, 53
- 2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist, 55
- 3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat, 56
- 4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder 57
- 5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann. 58

Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, zu beantragen. Der Antrag auf Zulassung der Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. 59

Die Gründe, aus denen die Berufung zugelassen werden soll, sind innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils darzulegen. Die Begründung ist bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, einzureichen, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist. 60

**Beschluss** 61

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 62

**50.000 €** 63

festgesetzt. 64

**Gründe** 65

66

Mit Rücksicht auf die Bedeutung der Sache für die Klägerin ist es angemessen, den Streitwert auf den festgesetzten Betrag zu bestimmen (§ 52 Abs. 1 GKG).

**Rechtsmittelbelehrung** 67

Gegen diesen Beschluss kann Beschwerde bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln eingelegt werden. 68

Die Beschwerde ist innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, einzulegen. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. 69

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 Euro übersteigt. 70

Die Beschwerdeschrift sollte zweifach eingereicht werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften. 71