

Sachgebiet:

Eisenbahn- und Eisenbahnkreuzungsrecht

BVerwGE: ja

Fachpresse: ja

Rechtsquelle/n:

GG Art. 19 Abs. 4, Art. 20 Abs. 3, Art. 87e

AEG § 1 Abs. 1, §§ 13, 14

BGB § 315

VwVfG § 10 Satz 2

EIBV § 3 Abs. 1 Satz 2, Anlage 1 Nr. 1

BSchwAG § 8

Titelzeile:

Behördliche Teilentscheidung über die Verteilung der Kosten von Anschlussweichen

Stichworte:

Anschluss an andere Eisenbahninfrastruktur; Anschlussrecht; Anschlussweiche; Regelung der Kosten; Kostenverteilung; Nichteinigung; behördliche Entscheidung; Teilentscheidung; gesetzliche Kostentragungspflicht; Billigkeit; Angemessenheit; Interessenabwägung; Bestimmtheitsgebot; Zweckmäßigkeitssatz; Zügigkeitsgebot; Rechtsschutzgarantie; laufende Kosten; Instandhaltungskosten; Instandsetzungskosten; attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene; Kostendeckung; Gewinnanteil; Grundsatz der Privatwirtschaftlichkeit; Sonderopfer; Kontrahierungszwang; Ausgewogenheit von Leistung und Gegenleistung; Kompensation; anschlussbedingte Mehreinnahmen; Trassenentgelte; Zugangsrecht zum Schienennetz; Pflichtleistungen; öffentliche Fördermittel; atypische Fallkonstellation; Beurteilungsspielraum; Rückbaukosten; Zurechnung; Reserveursache; verzögerungsbedingte Mehrkosten.

Leitsätze:

1. § 13 Abs. 2 AEG normiert keine gesetzliche Pflicht des Eisenbahnunternehmens, das den Anschluss an die angrenzende Eisenbahninfrastruktur beansprucht, die Kosten des Anschlusses dem Grunde nach zu tragen.
2. Das Eisenbahn-Bundesamt darf auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG eine Teilentscheidung über die Frage erlassen, in welchem Verhältnis die noch nicht bezifferten Kosten des Anschlusses an die Eisenbahninfrastruktur zwischen dem anschlussbegehrenden und dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen aufgeteilt werden.
3. Es entspricht regelmäßig dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit, dass der Anschließer die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussweiche zu tragen hat und

lediglich in atypischen Fallkonstellationen eine abweichende Kostenverteilung in Betracht kommt.

4. Die Kosten eines erforderlichen Rückbaus der Anschlussweiche können dem anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmen nur dann nach § 13 Abs. 2 AEG auferlegt werden, wenn es den Einbau selbst veranlasst oder soweit es durch die nutzungsbedingte Verzögerung des Rückbaus Mehrkosten verursacht hat.

Urteil des 6. Senats vom 3. März 2016 - BVerwG 6 C 64.14

I. VG Köln vom 11. Oktober 2013
Az: VG 18 K 5225/12

II. OVG Münster vom 24. Oktober 2014
Az: OVG 16 A 2554/13



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 6 C 64.14
OVG 16 A 2554/13

Verkündet
am 3. März 2016

...
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 6. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 2016
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Neumann und
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Heitz, Dr. Möller, Hahn und
Dr. Tegethoff

am 3. März 2016 für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 24. Oktober 2014 geändert. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Oktober 2013 wird zurückgewiesen, soweit das Verwaltungsgericht die Klage mit dem Begehren abgewiesen hat, die Beklagte unter teilweiser Aufhebung des Bescheids vom 13. April 2012 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 23. August 2012 zu verpflichten, der Beigeladenen dem Grunde nach sämtliche Rückbaukosten für die Weiche 13 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 aufzuerlegen.

Im Übrigen wird die Revision der Beklagten zurückgewiesen.

Von den Kosten des Verfahrens erster Instanz und des Berufungsverfahrens tragen die Klägerin jeweils ein Drittel der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Beklagten sowie der Beigeladenen und die Beklagte sowie die Beigeladene jeweils ein Drittel der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerin; im Übrigen tragen die Beteiligten ihre eigenen außergerichtlichen Kosten jeweils selbst. Von den Kosten des Revisionsverfahrens tragen die Beklagte zwei Drittel der Gerichtskosten sowie der außergerichtlichen Kosten der Klägerin und die Klägerin ein Drittel der Gerichtskosten sowie jeweils ein Drittel der außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen; im Übrigen tragen die Beteiligten ihre eigenen außergerichtlichen Kosten jeweils selbst.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Beteiligten streiten um die Verteilung der Kosten von Anschlussweichen.
- 2 Die Beigeladene ist Eigentümerin der im Bahnhof B. gelegenen Gleise 14 und 19, die sie im Jahr 2005 von der Klägerin erworben hat. Das Gleis 14 ist über die Weiche 13 an das Netz der Klägerin angebunden. Das Gleis 19 wird über die Weiche 16, an die zusätzlich die Firma B. GmbH anschließt, an die Weiche 15 angebunden, welche die Anlagen mit dem Netz der Klägerin verbindet. Die Anschlussweichen 13 und 16 nebst Gleissperre und Lichtsperrsignal stehen im Eigentum der Klägerin.
- 3 Im September 2011 beantragte die Klägerin eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 13 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) über die Bedingungen des Anschlusses und die Angemessenheit der Kosten beider Weichen. Hinsichtlich der Weiche 13 sei sie berechtigt, eine jährliche Pauschale für Inspektion, Wartung und Entstörung zu erheben. Die Beigeladene sei ferner verpflichtet, die Kosten für den Austausch von Weichengroßteilen im Rahmen der Entstörung und für die Erneuerung oder Instandsetzung der Anschlussweiche und der Gleissperre zu übernehmen. Hinsichtlich der Weiche 16 sei eine hälftige Kostentragung der Beigeladenen geboten, da ein weite-

rer Gleisanschließer die Weiche nutze. Die Beigeladene sei lediglich zur jährlichen Zahlung eines Betrags in Höhe von 3 000 € pro Anschlussweiche bereit. Ferner legte die Klägerin eine Zusammenstellung der mit der Kostenpauschale abzugeltenden Arbeiten vor; die Kosten wurden nicht konkret beziffert.

- 4 Mit an die Klägerin und die Beigeladene gerichtetem Bescheid vom 13. April 2012 bestimmte das Eisenbahn-Bundesamt in Ziffer 1 des Tenors, dass die Klägerin und die Beigeladene die Kosten für Inspektion, Wartung und Entstörung der Anschlussweiche 13 und der Gleissperre jeweils zur Hälfte tragen. Hinsichtlich der Anschlussweiche 16 setzte das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass die Beigeladene die Hälfte der Kosten für Inspektion, Wartung und Entstörung zu tragen habe; die Klägerin könne die andere Hälfte der Firma B. GmbH anlasten. Für diese Kosten könne eine Pauschale zu Grunde gelegt werden. Über die Höhe der zu zahlenden Pauschale könne erst dann entschieden werden, wenn die Klägerin deren Angemessenheit nachweise. Nach Ziffer 2 des Bescheidtenors hatten die Klägerin und die Beigeladene die Kosten für die Erneuerung oder Instandsetzung der Anschlussweiche 13 und der Gleissperre je zur Hälfte zu tragen; für die Anschlussweiche 16 wurden der Beigeladenen die Kosten für die Erneuerung oder Instandsetzung hälftig angelastet; die andere Hälfte dieser Kosten könne die Klägerin der Firma B. GmbH anlasten. Diese Kosten habe die Klägerin dem Anschließer in jedem Einzelfall nachzuweisen. In Ziffer 3 des Tenors bestimmte das Eisenbahn-Bundesamt, dass im Falle eines Rückbaus des Gleisanschlusses nach Vertragsende die Rückbaukosten von der Klägerin zu tragen seien, soweit der Bau nicht noch von der Beigeladenen veranlasst werde.
- 5 Zur Begründung des Bescheids führte das Eisenbahn-Bundesamt aus: Maßstab für die Regelungen seien die in § 315 BGB anerkannten Billigkeitsgrundsätze. Danach sei die Interessenlage der Parteien unter Berücksichtigung des Vertragszwecks zu berücksichtigen. Die von der Klägerin angestrebte Abwälzung aller Betriebs- und Erneuerungskosten auf die Anschließer sei unbillig. Die Klägerin habe ihren Zubringervorteil durch die Gleisanschlüsse in Form von Trassenmehreinnahmen nicht berücksichtigt. Der Verschleiß von Anschlussweichen zum öffentlichen Netz und die Kosten der Wartung, Erhaltung und des

Ersatzes der Weichen würden zudem, zum Teil sogar überwiegend, durch den öffentlichen Verkehr der Klägerin verursacht. Da der Gleisanschließer durch den Betrieb des Anschlusses Mehrkosten verursache und zum Verschleiß beitrage, sei es aber angemessen, ihm ebenfalls einen Teil der Kosten aufzuerlegen. Eine von der hälftigen Teilung der Kosten abweichende Regelung sei nur dann erforderlich und angemessen, wenn mehrere Anschließer die Weiche ausschließlich nutzten. Das sei bei der Anschlussweiche 16 der Fall, an deren laufenden Kosten die Klägerin sich nicht beteiligen müsse. Der Ansatz einer Kostenpauschale für Wartung, Erhaltung und Ersatz der Weichen sei zulässig. Über die Höhe der Kostenpauschale könne nicht entschieden werden, weil die Klägerin deren Angemessenheit bislang nicht nachgewiesen habe. Die Kosten eines eventuellen Rückbaus der Anschlussweichen und der sonstigen Infrastruktureinrichtungen nach Vertragsende dürfe die Klägerin dem Anschließer nur dann anlasten, wenn er den Einbau der Weiche veranlasst oder die Rückbauverpflichtung von einem vorherigen Anschließer übernommen habe.

- 6 Gegen den Bescheid erhoben sowohl die Klägerin als auch die Beigeladene Widerspruch. Die Klägerin machte geltend, die Beigeladene habe die Kosten einschließlich der Rückbaukosten für die Weiche 13 vollständig und für die Weiche 16 zur Hälfte zu tragen. Die Beigeladene führte zur Begründung ihres Widerspruchs aus, dem Eisenbahn-Bundesamt sei eine grundsätzliche Entscheidung über die Kostenverteilung mangels dargelegter und nachgewiesener Kosten verwehrt.
- 7 Mit Widerspruchsbescheiden vom 23. August 2012 - an die Klägerin gerichtet - und vom 30. August 2012 - an die Beigeladene gerichtet - hob das Eisenbahn-Bundesamt die Entscheidungen in Ziffer 1 und 2 des Ausgangsbescheids auf, soweit sie sich auf die Möglichkeit bezogen, der Firma B. GmbH Kosten anzulasten, und wies die Widersprüche der Klägerin und der Beigeladenen im Übrigen jeweils zurück.
- 8 Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen, mit der die Klägerin die Verpflichtung der Beklagten begehrt hat, eine neue Grundentscheidung über die Angemessenheit der Kosten der Weichen 13 und 16 im Bahnhof B. zu tref-

fen und dabei dem Anschließter dem Grunde nach sämtliche laufenden Kosten für die Weiche 13 sowie sämtliche Rückbaukosten und die Hälfte der laufenden Kosten für die Weiche 16 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 aufzuerlegen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberverwaltungsgericht das Urteil des Verwaltungsgerichts geändert und die Beklagte unter teilweiser Aufhebung des Bescheids vom 13. April 2012 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 23. August 2012 verpflichtet, der Beigeladenen dem Grunde nach sämtliche laufenden Kosten und alle Rückbaukosten für die Weiche 13 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 aufzuerlegen.

- 9 Zur Begründung hat das Berufungsgericht im Wesentlichen ausgeführt: Das Eisenbahn-Bundesamt dürfe auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG zunächst eine Teilentscheidung über den Kostengrund erlassen und zu einem späteren Zeitpunkt über die Kostenhöhe entscheiden. Teilentscheidungen seien auch ohne ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung allgemein zulässig für Teile einer Gesamtregelung, die einer selbständigen gesonderten Entscheidung durch Verwaltungsakt zugänglich seien. Ob die Behörde von dieser Möglichkeit Gebrauch mache, stehe in ihrem pflichtgemäßen Ermessen. Ein Ermessensfehler sei hier nicht ersichtlich. Die Klägerin habe einen weitergehenden Anspruch auf Verpflichtung der Beigeladenen, die Kosten für die Anschlussweichen dem Grunde nach im beantragten Umfang zu tragen. § 13 Abs. 2 AEG sei eine grundsätzliche Kostenpflicht des Anschließers zu entnehmen. In beiden Absätzen des § 13 AEG komme das Gebot einer vertraglichen Kostenregelung zwischen den Beteiligten zum Ausdruck. Diese vertragliche Regelung müsse nicht auch die Frage der Kostengrundentscheidung behandeln, sondern betreffe nur die Kostenhöhe. Hierauf beziehe sich auch die Entscheidung der zuständigen Behörde. Die historische Entwicklung des heutigen § 13 AEG lasse den Schluss zu, dass nur eine Regelung der Kostenhöhe erforderlich sei. Landesrechtliche Bestimmungen sähen ebenfalls eine Kostentragungspflicht der anschließenden Eisenbahn vor, die sich auf die Unterhaltung und Wartung sowie Erneuerung der Anschlussweiche erstrecke. Dies entspreche auch der Interessenlage der beteiligten Eisenbahnen. Der Vorteil für die anschließende Eisenbahn liege in dem technischen Anschluss an die benachbarte Eisenbahninfrastruktur und ermögliche eine die Grenzen der Eisenbahninfrastruktur des An-

anschließers überschreitende Nutzung der benachbarten Infrastruktur. Da die anschlussgewährende Eisenbahn kein Anschlussentgelt erhalte, sei es angemessen, dass sie eine billige Regelung der Kostenerstattung beanspruchen könne. Eine andere Gewichtung würde zu einer unangemessenen Belastung der anschlussgewährenden Eisenbahn führen und widerspräche der Austauschgerechtigkeit. Der mögliche Vorteil in Form von Trassenmehreinnahmen wegen der Nutzung der klägerischen Eisenbahninfrastruktur könne im Zusammenhang mit den Kosten des Anschlusses nicht berücksichtigt werden. Bei dem Anschluss an die benachbarte Eisenbahninfrastruktur und dem Zugang zu dieser Infrastruktur handele es sich um eigenständige Rechtsinstitute, die getrennt zu betrachten seien. Der Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur der Klägerin über die Weiche 13 liege im alleinigen Interesse der Beigeladenen. Dies rechtfertige es, ihr sämtliche laufenden Kosten aufzuerlegen. Die Beigeladene habe grundsätzlich etwaige Rückbaukosten für die Anschlussweiche 13 zur Gänze und für die Anschlussweiche 16 zur Hälfte unabhängig davon zu tragen, ob sie den Einbau veranlasst oder die Rückbauverpflichtung von einem vorherigen Anschließer vertraglich übernommen habe. Auch diese Kosten seien anschlussbedingt. Der Einbau der Anschlussweiche durch die Klägerin werde durch den jetzigen Anschluss der Beigeladenen an das Netz der Klägerin überholt. Der Verursachungsbeitrag der Klägerin habe sich damit erledigt. Dass das anschließende Unternehmen den Rückbau einer zum Zeitpunkt des Anschlusses bereits vorhandenen Weiche zu finanzieren habe, sei Folge des Betriebs der Weiche in seinem Interesse. Wenn die anschließende Eisenbahn den Anschluss aufgebe, ohne dass ein neues Eisenbahnunternehmen ihr nachfolge, lägen die Gründe für die Beendigung des Anschlusses in ihrer Sphäre.

- 10 Gegen dieses Urteil hat die Beklagte die von dem Oberverwaltungsgericht zugelassene Revision eingelegt. Nach § 13 Abs. 1 AEG könnten die Bedingungen und Kosten des Anschlusses vertraglich frei ausgestaltet werden. Die anschlussverpflichtete Eisenbahn sei daher nicht verpflichtet, sich alle aus dem Anschluss resultierenden Kosten erstatten zu lassen, sondern könne teilweise oder vollständig hierauf verzichten. Der Maßstab der Billigkeit als gesetzliche Leitlinie für die Einigung bezwecke Austauschgerechtigkeit im Einzelfall. Dies verbiete gesetzliche Einschränkungen, die nicht zum Schutz einer der Ver-

tragsparteien zwingend erforderlich seien. Dass im Rahmen eines Anschlussvertrags insbesondere über die Erstattung von Kosten disponiert werden könne, zeige auch die bisherige Rechtspraxis. Im Rahmen der Entscheidung nach § 13 Abs. 2 AEG könnten alle Bedingungen und Kosten des Anschlusses geregelt werden, die auch Gegenstand einer vertraglichen Vereinbarung nach § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG sein könnten. Die Aufgabe der Behörde bestehe darin, die gegenläufigen Interessen in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Dazu müsse sie die maßgeblichen Umstände des Einzelfalls sorgfältig ermitteln, gewichten sowie eine umfassende und komplexe Abwägung vornehmen. Maßstab der Entscheidung sei die konkrete Einzelfallgerechtigkeit. Die Behörde habe alle Belange zu berücksichtigen, die von den beteiligten Eisenbahnen zum Gegenstand von Verhandlungen über eine vertragliche Regelung im Sinne des § 13 Abs. 1 AEG gemacht werden dürften. Berücksichtigt werden könnten etwa Verursachungsbeiträge für verschleißbedingte Kosten, die Möglichkeit eines Kostenersatzes durch Dritte, wirtschaftliche Vorteile durch den Anschluss für die beteiligten Eisenbahnen oder auch ideelle Vor- und Nachteile. Die historische Entwicklung des § 13 Abs. 1 AEG lasse erkennen, dass eine uneingeschränkte und nicht dispositive Kostentragungspflicht der anschließenden Eisenbahn nicht vorgeschrieben werden sollte. Die Kosten des Anschlusses seien seit jeher zwischen den beteiligten Eisenbahnen im Grundsatz nach dem jeweiligen Grad der Mitbenutzung und damit letztlich nach dem Verursacherprinzip geteilt worden. Mit § 7 AEG in der Fassung von 1951 habe der Gesetzgeber das bereits früher geltende Prinzip der privatautonomen Gestaltung des Anschlussverhältnisses durch zivilrechtlichen Vertrag deutlicher hervorgehoben. Es erscheine willkürlich, bei der Interessenabwägung die Vorteile der anschließenden Eisenbahn aus dem Anschluss, nicht jedoch diejenigen der anschlussgewährenden Eisenbahn zu berücksichtigen. Die Trennung zwischen Anschluss und Nutzung widerspreche einer lebensnahen wirtschaftlichen Betrachtungsweise. Wer anderen Eisenbahnen Anschluss an seine Eisenbahninfrastruktur gewähre, lasse sich auch und vor allem von der Möglichkeit zusätzlicher Trassenentgelte leiten. Ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene im Sinne des Gesetzesziels nach § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG setze eine gewisse Größe der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur voraus, die sich am besten dadurch erreichen lasse, dass andere Eisenbahnen sich an das Netz anschlössen. Eine Beschränkung der Ent-

scheidungsbefugnisse der Beklagten degradiere diese als Bundesoberbehörde zu einer Art Rechnungsprüferin.

11 Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 24. Oktober 2014 zu ändern und die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Oktober 2013 zurückzuweisen.

12 Die Klägerin beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

13 Sie verteidigt das angefochtene Urteil und führt ergänzend aus: Die Reichweite der behördlichen Regelungsbefugnis nach § 13 Abs. 2 AEG müsse nicht den vertraglichen Gestaltungsmöglichkeiten der am Anschlussverhältnis beteiligten Eisenbahnen entsprechen. Die zum Anschluss verpflichtete Eisenbahn verfüge nach § 13 Abs. 1 AEG im Hinblick auf das "Ob" eines Infrastrukturanschlussvertrags über keine Vertragsfreiheit. Da sie sich der behördlichen Entscheidung nicht durch Verzicht auf den Gleisanschluss entziehen könne, greife diese Entscheidung in ihre Rechte erheblich ein. Den hieraus folgenden verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsanforderungen werde § 13 Abs. 2 AEG in der Auslegung der Beklagten nicht gerecht. Wäre die Beklagte befugt, jede Regelung zu Anschlussbedingungen und -kosten zu treffen, die möglicher Inhalt eines privatrechtlichen Vertrags sein könne, seien die Regelungsgehalte eines entsprechenden Verwaltungsakts weder für die betroffenen Eisenbahnen vorhersehbar noch die rechtlichen Grenzen für die zuständige Vollzugsbehörde hinreichend umrissen. Eine derart weitgehende Eingriffsermächtigung stünde zudem einer effektiven verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entgegen.

14 Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt. Sie stimmt der Revision der Beklagten insoweit zu, als aus § 13 AEG nicht abgeleitet werden könne, dass ein anschlussnehmendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verhältnis zum anschlussgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen sämtliche Kosten des

Gleisanschlusses zu tragen habe. Die Beklagte habe allerdings in der fehlerhaften Annahme, zunächst eine "Kostengrundscheidungsentscheidung" treffen zu können, die entscheidungserheblichen Umstände des Einzelfalls nicht vollständig ermittelt. Die streitgegenständlichen Entscheidungen der Beklagten seien deshalb rechtswidrig. Die Urteile sowohl des Verwaltungsgerichts als auch des Oberverwaltungsgerichts seien aufzuheben.

II

- 15 Die zulässige Revision der Beklagten ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet und im Übrigen unbegründet. Das Berufungsurteil beruht auf der Verletzung revisiblen Rechts (§ 137 Abs. 1 VwGO), soweit das Oberverwaltungsgericht angenommen hat, § 13 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sei eine Pflicht des Anschließers zu entnehmen, die Kosten für die Anschlussweichen dem Grunde nach in dem von der Klägerin beantragten Umfang zu tragen (1.). In Bezug auf die ausgesprochene Verpflichtung der Beklagten, der Beigeladenen dem Grunde nach sämtliche laufenden Kosten für die Weiche 13 aufzuerlegen, erweist sich das Urteil jedoch gemäß § 144 Abs. 4 VwGO aus anderen Gründen als richtig (2.).
- 16 1. Der das Berufungsurteil tragende Rechtssatz, § 13 Abs. 2 AEG sei eine grundsätzliche Kostenpflicht des Anschließers zu entnehmen, verletzt revisibles Recht.
- 17 a) § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG bestimmt, dass jede Eisenbahn angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten hat. Nach § 13 Abs. 2 AEG entscheidet im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde. Der Gesetzeswortlaut enthält keinen Anhaltspunkt für eine schon kraft Gesetzes bestehende Pflicht des anschließenden Unternehmens, die Kosten des Anschlusses zu tragen. Dies hat das Oberverwaltungsgericht zutreffend ausgeführt.

- 18 b) Entgegen der Auffassung des Oberverwaltungsgerichts führt auch die historische Auslegung der Vorschrift nicht zu einem anderen Ergebnis.
- 19 Zwar enthielten Art. 41 Abs. 2 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871 ("Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.") sowie Art. 94 Abs. 3 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 ("Jede Eisenbahnverwaltung muß sich den Anschluß anderer Bahnen auf deren Kosten gefallen lassen.") Regelungen, die eine Pflicht der anschlussnehmenden Eisenbahn zur Tragung der Anschlusskosten vorsahen. Mit der - durch § 13 AEG in der heutigen Fassung fortgeschriebenen - Bestimmung des § 7 Abs. 1 AEG in der Fassung vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225 - AEG 1951) ist der Gesetzgeber jedoch von dem bis dahin gesetzlich vorgegebenen Grundsatz der Kostenlast der anschließenden Eisenbahn abgerückt. § 7 Abs. 1 AEG 1951 bestimmte, dass jede öffentliche Eisenbahn den Anschluss und die damit zusammenhängende Mitbenutzung ihrer Anlagen durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten hat. Bei Streit über die Bedingungen des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die Angemessenheit der Kosten hatte nach § 7 Abs. 2 AEG 1951 der Bundesminister für Verkehr, wenn die Deutsche Bundesbahn beteiligt war, in den übrigen Fällen die oberste Landesverkehrsbehörde zu entscheiden. Durch den von den Vorgängervorschriften deutlich abweichenden Wortlaut der Norm und insbesondere das Erfordernis einer "billigen Regelung der Kosten" hat der Bundesgesetzgeber im Jahr 1951 zum Ausdruck gebracht, an der bis dahin geltenden starren Kostenverteilung nicht festhalten zu wollen.
- 20 Den von den Vorinstanzen gegensätzlich interpretierten Ausführungen in der Gesetzesbegründung zu § 7 AEG 1951 (BT-Drs. Nr. 1342 S. 10) kommt demgegenüber lediglich untergeordnete Bedeutung zu. Insbesondere lässt sich aus der vom Oberverwaltungsgericht hervorgehobenen Bezugnahme auf Art. 94 Abs. 3 der Weimarer Reichsverfassung nicht ableiten, der Gesetzgeber habe den nach früherer Rechtslage geltenden materiellrechtlichen Kostengrundsatz

übernehmen und lediglich um ein verfahrensrechtliches Element erweitern wollen. Soweit in der Gesetzesbegründung darauf hingewiesen wird, dass "dieser Grundsatz (...) bereits im Artikel 94 Absatz 3 der Reichsverfassung von 1919 ausdrücklich festgelegt" gewesen sei, bezieht sich dies zunächst nur auf die im unmittelbar vorangehenden Satz erwähnte Pflicht jeder öffentlichen Eisenbahn, den Anschluss durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen zu gestatten.

- 21 Dass der Gesetzgeber eine grundsätzliche Kostenlast der anschließenden Eisenbahn regeln wollte, lässt sich auch nicht aus der vom Oberverwaltungsgericht zitierten Begründung zu § 13 AEG in dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (BT-Drs. 15/3280 S. 25) entnehmen, durch das die Norm ihre jetzige Fassung erlangt hat. Die Streichung der Wörter "öffentliche" und "öffentlichen" wurde in dem Entwurf damit begründet, dass in den Landeseisenbahngesetzen vieler Länder das Recht einer nichtöffentlichen Eisenbahn auf Anschluss an eine öffentliche Eisenbahn sowie unter nichtöffentlichen Eisenbahnen geregelt sei und die Streichung der bisherigen Einschränkungen des Geltungsbereiches des § 13 AEG eine bundeseinheitliche Regelung hinsichtlich aller Eisenbahnen bedeuten würde. Die weitere Erläuterung, Kosten würden "der anschlussgewährenden Eisenbahn hierdurch nicht auferlegt", lässt unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten zu. Der Annahme des Oberverwaltungsgerichts, der Bundesgesetzgeber sei damit davon ausgegangen, dass die Anschlusskosten grundsätzlich von dem anschließenden Unternehmen zu tragen seien, lässt sich entgegenhalten, dass das Wort "hierdurch" an den unmittelbar vorangehenden Satz anknüpft, dessen Inhalt sich in dem Hinweis auf die Regelungen in den Landeseisenbahngesetzen erschöpft.
- 22 c) Auch die systematische Auslegung führt nicht zu einer gesetzlichen Pflicht der anschlussnehmenden Eisenbahn, die Kosten des Anschlusses zu tragen. Sie spricht vielmehr gegen ein solches Gesetzesverständnis.

- 23 § 13 Abs. 2 AEG knüpft mit den einleitenden Worten "im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten" an Absatz 1 Satz 1 der Vorschrift an. Ausgangspunkt ist danach die gesetzliche Pflicht jeder Eisenbahn, angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur zu gestatten. Soweit dies "unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten" zu geschehen hat, setzt dies den Abschluss eines Infrastrukturanschlusssvertrages mit einem entsprechenden Inhalt voraus (vgl. Staebe, in: Schmitt/Staebe, Einführung in das Eisenbahn-Regulierungsrecht, 2010, Rn. 244). Nur soweit keine Einigung zwischen den beteiligten Eisenbahnen zustande kommt, ist der Anwendungsbereich des § 13 Abs. 2 AEG eröffnet. Die Entscheidung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde nach § 13 Abs. 2 AEG hat dann vertragsersetzende Wirkung (vgl. Kramer, in: Kunz <Hrsg.>, Eisenbahnrecht, Stand März 2015, A 4.1 § 13 AEG Rn. 10; Gerstner, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 13 Rn. 38). Aus diesem systematischen Zusammenhang zu Absatz 1 der Vorschrift folgt, wie die Revision zu Recht geltend macht, dass die Regelungsbefugnis der Behörde nach § 13 Abs. 2 AEG grundsätzlich genauso weit reicht wie die Regelungsbefugnis der am Anschlussverhältnis Beteiligten nach § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG. Wäre die privatautonome Gestaltungsfreiheit durch eine gesetzliche Kostenverteilungsregelung beschränkt, bedürfte es hierfür deutlicher Anhaltspunkte im Normtext.
- 24 Der durch § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG sowohl für die vertragliche Ausgestaltung des Anschlussverhältnisses als auch für die vertragsersetzende behördliche Regelung nach § 13 Abs. 2 AEG vorgegebene Maßstab greift den in der zivilrechtlichen Rechtsprechung zu § 315 Abs. 3 Satz 1 BGB ausgeformten Begriff der Billigkeit auf. Insoweit folgt der Senat der Auffassung des Verwaltungsgerichts und der herrschenden Meinung im Schrifttum (vgl. Gerstner, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 13 Rn. 19; Staebe, in: Schmitt/Staebe, Einführung in das Eisenbahn-Regulierungsrecht, 2010, Rn. 245; Kramer, in: Kunz <Hrsg.>, Eisenbahnrecht, Stand März 2015, A 4.1 § 13 AEG Rn. 6; Kramer, N&R 2015, 98 <100 f.>; Teichmann, N&R 2015, 60 <62 f.>). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bezieht sich der Maßstab der Billigkeit in § 315 BGB auf die Interessenlage der Parteien unter

Berücksichtigung des Vertragszwecks und der Bedeutung der Leistung, deren angemessener Gegenwert zu ermitteln ist (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2011 - KZR 18/10 - NVwZ 2012, 189 Rn. 17). Die damit grundsätzlich eröffnete Möglichkeit einer Interessenabwägung lässt sich nicht mit der Annahme einer gesetzlich bereits abschließend vorgegebenen Kostenverteilungsregelung in Einklang bringen.

- 25 d) Sinn und Zweck des § 13 Abs. 2 AEG sprechen ebenfalls gegen eine schon kraft Gesetzes bestehende Pflicht des anschließenden Unternehmens, die Kosten des Anschlusses zu tragen.
- 26 Die Einfügung der Regelung zum Anschlussrecht in das 1994 neu gefasste Allgemeine Eisenbahngesetz wurde in der Stellungnahme des Bundesrates zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (zu der damals noch als § 11a nummerierten) Vorschrift damit begründet, dass ohne die Aufnahme dieser Bestimmung die Zugangsrechte unterlaufen werden könnten (BT-Drs. 12/5014 S. 19). Es sollen demnach diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 14 AEG ein Zugangsrecht haben, in ihrem Nutzungsrecht nicht dadurch eingeschränkt werden, dass der Übergang von einer Infrastruktur zur angrenzenden Infrastruktur nicht möglich ist (Gerstner, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 13 Rn. 1 und 15). Regelungszweck ist die Beseitigung physischer Hindernisse für den Netzzugang. Aus der im Normtext enthaltenen Vorgabe einer "billigen" Regelung der Bedingungen und Kosten des Anschlusses ergibt sich zudem, dass Zugangsrechte nicht dadurch unterlaufen werden dürfen, dass die anschlussverpflichteten Eisenbahnen ihre Verhandlungsmacht missbrauchen. Wäre die Pflicht der anschlussnehmenden Eisenbahn, die Kosten des Anschlusses zu tragen, gesetzlich zwingend und ohne Ausnahmemöglichkeit vorgegeben, könnte nicht ausgeschlossen werden, dass das Anschlussrecht in einer Reihe von Fällen leerläuft und in Folge dessen auch das nach § 14 AEG grundsätzlich bestehende Zugangsrecht nicht realisiert werden kann.
- 27 e) Die Annahme einer gesetzlich zwingend vorgegebenen Kostentragungspflicht der anschlussnehmenden Eisenbahn lässt sich schließlich nicht damit

begründen, dass § 13 Abs. 2 AEG anderenfalls in Widerspruch zu dem im Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) wurzelnden Gebot der Gesetzesbestimmtheit stünde.

- 28 Der Bestimmtheitsgrundsatz gebietet, dass eine gesetzliche Ermächtigung der Exekutive zur Vornahme von Verwaltungsakten nach Inhalt, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt und begrenzt ist, so dass das Handeln der Verwaltung messbar und in gewissem Ausmaß voraussehbar und berechenbar wird. Die von der Norm Betroffenen müssen die Rechtslage erkennen und ihr Verhalten danach einrichten können. Sie müssen in zumutbarer Weise feststellen können, ob die tatsächlichen Voraussetzungen für die Rechtsfolge vorliegen (BVerfG, Beschluss vom 7. Mai 2001 - 2 BvK 1/00 - BVerfGE 103, 332 <384> m.w.N.; Kammerbeschluss vom 3. September 2014 - 1 BvR 3353/13 - NVwZ 2014, 1571 Rn. 16; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2013 - 6 C 9.12 - BVerwGE 147, 292 Rn. 20). Nach diesen Maßstäben genügt § 13 Abs. 2 AEG den verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsanforderungen auch dann, wenn sich die Entscheidungsbefugnis der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde nicht nur auf die Kostenhöhe, sondern grundsätzlich auch auf die Aufteilung der Kosten des Anschlusses zwischen dem anschlussnehmenden und dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen erstreckt. Zwar fehlt es in der Norm selbst an inhaltlichen Vorgaben für die Entscheidung, die über die unbestimmten Rechtsbegriffe der Billigkeit bzw. der Angemessenheit hinausgehen. Dies ist jedoch deshalb unschädlich, weil der Rechtsordnung hinreichende Anhaltspunkte für die billige Verteilung der Anschlusskosten in allen Zweifelsfällen zu entnehmen sind.
- 29 2. Das Berufungsurteil erweist sich jedoch teilweise gemäß § 144 Abs. 4 VwGO aus anderen Gründen als richtig. Das Oberverwaltungsgericht hat die Beklagte im Ergebnis zu Recht verpflichtet, der Beigeladenen dem Grunde nach sämtliche laufenden Kosten für die Weiche 13 aufzuerlegen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist befugt, auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG zunächst eine lediglich die Kostenverteilung regelnde Teilentscheidung zu erlassen (a). Es entspricht dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit, dass die Beigeladene die Kosten für die Instandhaltung sowie die

Erneuerung bzw. Instandsetzung der Anschlussweiche 13 zu tragen hat (b). Anders verhält es sich hinsichtlich der Verpflichtung, alle Rückbaukosten für die Weiche 13 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 zu tragen (c).

- 30 a) Das Eisenbahn-Bundesamt darf auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG eine Teilentscheidung über die Frage erlassen, in welchem Verhältnis die noch nicht bezifferten Kosten des Anschlusses an die Eisenbahninfrastruktur zwischen dem anschlussbegehrenden und dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen aufgeteilt werden.
- 31 Der Erlass von Teilregelungen ist unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Zweckmäßigkeit des Verfahrens (§ 10 Satz 2 VwVfG) auch ohne besondere Ermächtigung in der Regel zulässig, da er als Minus von der Ermächtigung zum Erlass des "vollständigen" Verwaltungsakts umfasst ist (vgl. Stelkens, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 35 Rn. 252; Pünder, in: Erichsen/Ehlers, Allgemeines Verwaltungsrecht, 14. Aufl. 2010, § 14 Rn. 47; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Aufl. 2015, § 9 Rn. 16; Ritgen, in: Knack/Henneke, VwVfG, 10. Aufl. 2014, § 9 Rn. 70). Aus den Bestimmungen des einschlägigen Fachrechts ergeben sich insoweit keine Besonderheiten. Auf § 13 Abs. 2 AEG gestützte Teilentscheidungen über die Verteilung der Anschlusskosten sind nicht mangels Teilbarkeit des Verfahrensgegenstandes ausgeschlossen. Es besteht kein untrennbarer Zusammenhang zwischen einer Teilentscheidung über die anteilmäßige Verteilung der Kosten einer Anschlussweiche und der Entscheidung über die Höhe dieser Kosten. Dass die Entscheidung über den Grund eines Anspruchs einer isolierten Teilregelung zugänglich ist, ergibt sich aus der prozessrechtlichen Regelung des § 111 VwGO. Ist bei einer Leistungsklage ein Anspruch nach Grund und Betrag streitig, so kann das Gericht danach durch Zwischenurteil über den Grund vorab entscheiden. Sind isolierte Teilregelungen über den Grund eines Anspruchs grundsätzlich zulässig, kann im Ergebnis nichts anderes für eine abstrakte Kostenverteilungsregelung gelten, bei der lediglich noch die konkrete Höhe der Kosten offen bleibt.
- 32 Entgegen der Auffassung der Beigeladenen widerspricht der Erlass einer auf die Verteilung von Kosten beschränkten Teilentscheidung auch nicht dem in

§ 13 Abs. 2 AEG vorgegebenen Maßstab der Angemessenheit. Es ist kein nachvollziehbarer Grund erkennbar, weshalb die Beurteilung der Angemessenheit einer bestimmten Kostenquote nur gemeinsam mit der Frage der Angemessenheit der Kostenhöhe möglich sein sollte. Ausschlaggebend können allein objektive Kriterien sein. Die Entscheidung über die Kostenverteilung wird deshalb nicht etwa schon dadurch unangemessen, dass sich die Nutzung des Anschlusses in Folge der Erstattungsbeträge, die sich aufgrund der Kostenquote nach Ermittlung der tatsächlichen Kosten ergeben, für den konkret betroffenen Anschließter letztlich als nicht mehr rentabel erweist.

- 33 Für die Zulässigkeit einer isolierten Entscheidung über die Aufteilung der Kosten der Anschlusseinrichtungen zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen spricht der in § 10 Satz 2 VwVfG normierte Grundsatz, dass das Verwaltungsverfahren zweckmäßig durchzuführen ist. Die Höhe der Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussanlagen ist in der Regel abhängig vom Umfang der Nutzung und des Verschleißes. Gleichwohl würde in einem nach § 13 Abs. 1 AEG zu schließenden Infrastrukturanschlussvertrag typischerweise geregelt werden, wer diese Kosten zu tragen hat. Gleiches gilt in Bezug auf die Rückbaukosten. Ist eine derartige vertragliche Regelung im Einklang mit § 13 Abs. 1 AEG zulässig und zweckmäßig, da dem Gesetz - wie ausgeführt - keine Kostenverteilungsregelung zu entnehmen ist, gilt dies grundsätzlich auch für die Behördenentscheidung nach § 13 Abs. 2 AEG. Gerade wenn schon die der Bestimmung der Höhe der Kosten vorausgehende Frage, wer die Kosten nach § 13 AEG dem Grunde nach zu tragen hat, streitig ist, erscheint es zweckmäßig, das Verfahren in die Entscheidung über den Kostengrund und die Entscheidung über den Betrag zu gliedern und damit auf die jeweiligen Streitpunkte zu konzentrieren. Durch eine bestandskräftige Teilentscheidung über die Kostenverteilung dem Grunde nach erhalten die beteiligten Eisenbahnunternehmen Klarheit über eine wesentliche Vorfrage der vom Anschließter zu leistenden Kostenerstattung, ohne dass es hierfür zeit- und kostenaufwändiger Ermittlungen über die Kostenhöhe bedarf.
- 34 Der Erlass einer Teilentscheidung über den Kostengrund widerspricht entgegen der Auffassung der Beigeladenen auch nicht dem ebenfalls in § 10 Satz 2

VwVfG normierten Zügigkeitsgebot. Eine Verlängerung der Gesamtdauer des Verfahrens ist schon deshalb nicht zu erwarten, weil die Höhe der Kosten der zukünftig anfallenden Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen oder des Rückbaus der Anschlussweichen ohnehin erst zu einem späteren Zeitpunkt festgestellt werden kann. Auch die Rechtsschutzgarantie des Art. 19 Abs. 4 GG wird nicht beeinträchtigt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts steht die Garantie effektiven Rechtsschutzes der Aufspaltung behördlicher Entscheidungsfindung in mehrere Verfahrensstufen mit einer Abschichtung des Entscheidungsstoffs in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht und einer entsprechenden Bindung der nachfolgenden Entscheidungsebene an die Ergebnisse der vorangegangenen nicht grundsätzlich entgegen. Eine Verfahrensstufung kann frühzeitigen individuellen Rechtsschutz sowie die Reduktion komplexer Streitstoffe fördern. Mit Art. 19 Abs. 4 GG vereinbar sind echte Verfahrensstufungen in Form bindender Vorentscheidungen, die durch den Angriff gegen die Endentscheidung nicht mehr oder nur eingeschränkt einer gerichtlichen Überprüfung zugeführt werden können, allerdings nur, sofern - unter anderem - die Aufspaltung des Rechtsschutzes mit einer etwaigen Anfechtungslast gegenüber der Vorentscheidung für die Betroffenen klar erkennbar und nicht mit unzumutbaren Risiken und Lasten verbunden ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 31. Mai 2011 - 1 BvR 857/07 - BVerfGE 129, 1 <32 f.>; Urteil vom 17. Dezember 2013 - 1 BvR 3139, 3386/08 - BVerfGE 134, 242 <300>). Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn sich der Regelungsgegenstand einer Teilentscheidung nach § 13 Abs. 2 AEG auf die Frage der Verteilung der Kosten dem Grunde nach beschränkt.

- 35 b) Auf der Grundlage der Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts entspricht es dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit, dass die Beigeladene die laufenden Kosten der Anschlussweiche 13 zu tragen hat. In der Regel ist die Pflicht des Anschliebers, die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussweichen zu tragen, schon aus allgemeinen Erwägungen billig und angemessen (aa). Eine atypische Fallkonstellation, die ausnahmsweise eine abweichende Kostenverteilung rechtfertigt, ist auf der Grundlage der tatrichterlichen Feststellungen nicht erkennbar (bb).

- 36 aa) In der Regel ist die gesetzlich nicht vorgegebene Kostenverteilungsregelung billig und angemessen, wenn dasjenige Eisenbahnunternehmen die laufenden Kosten des Anschlusses trägt, das die Gewährung des Anschlusses an die benachbarte Eisenbahninfrastruktur beansprucht. Diese Wertung folgt aus den Grundsätzen der zivilrechtlichen Rechtsprechung zu dem in § 315 BGB normierten Maßstab der Billigkeit (1); sie wird weder durch den in § 1 Abs. 1 AEG erwähnten Gesetzeszweck eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene (2) noch durch den Einwand anderer Finanzierungsmöglichkeiten (3) in Frage gestellt.
- 37 (1) Nach den Grundsätzen der bereits erwähnten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu § 315 BGB bestimmt sich der Maßstab der Billigkeit nach der Interessenlage der Parteien unter Berücksichtigung des Vertragszwecks und der Bedeutung der Leistung, deren angemessener Gegenwert zu ermitteln ist (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2011 - KZR 18/10 - NVwZ 2012, 189 Rn. 17). Die Frage einer Interessenabwägung zur Ermittlung des angemessenen Gegenwerts der Gestattung der Leistung stellt sich im Bereich der Netzwirtschaften jedoch grundsätzlich erst oberhalb desjenigen Betrages, der zur Kostendeckung erforderlich ist. So geht der Bundesgerichtshof in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass etwa die Preisgestaltung durch Energieversorgungsunternehmen und Stromnetzbetreiber der Billigkeit entspricht, sofern das geforderte Entgelt der Deckung der Kosten des Netzbetriebs und der Erzielung eines im vertretbaren Rahmen bleibenden Gewinns dient (BGH, Urteile vom 2. Oktober 1991 - VIII ZR 240/90 - NJW-RR 1992, 183 <185>, vom 20. Juli 2010 - EnZR 23/09 - NJW 2011, 212 Rn. 33 und vom 15. Mai 2012 - EnZR 105/10 - NJW 2012, 3092 Rn. 35). Ferner widersprechen nach der zivilrechtlichen Rechtsprechung zum Beispiel einseitige Tarifierhöhungen eines Gasversorgers dann nicht der Billigkeit, wenn sie der Weitergabe von gestiegenen Bezugskosten dienen (BGH, Urteil vom 19. November 2008 - VIII ZR 138/07 - NJW 2009, 502 Rn. 30). Auch bei der Bestimmung des Baukostenzuschusses zur örtlichen Wasserversorgung durch einen Wasser- und Abwasserzweckverband in der Rechtsform einer Körperschaft des öffentlichen Rechts ist im Rahmen der Billigkeitskontrolle nach § 315 Abs. 3 BGB grundsätzlich das Kostendeckungs-

prinzip zu beachten (BGH, Urteil vom 21. September 2005 - VIII ZR 7/05 - NJW-RR 2006, 133 <135>).

- 38 Der Maßstab der Billigkeit verlangt mithin unabhängig von den Umständen des Einzelfalles, d.h. insbesondere der Interessenlage der Parteien, dem Vertragszweck oder der Bedeutung der Leistung nicht die Verteilung der tatsächlich entstehenden Kosten zwischen den Vertragspartnern, sondern zielt grundsätzlich nur auf die Begrenzung des über die reine Kostendeckung hinausgehenden Gewinnanteils, der in dem geforderten Preis in aller Regel enthalten ist. Eine Gegenleistung, die lediglich die Kosten der Leistung deckt, widerspricht grundsätzlich nicht dem Billigkeitsmaßstab des § 315 BGB. Als unbillig wird es im Gegenteil in der Regel zu werten sein, wenn das zugangsverpflichtete Unternehmen - hier die anschlussgewährende Eisenbahn - nicht nur keinen Gewinn erzielen darf, sondern sogar einen Teil der ihr durch die Nutzung des Anschlusses entstehenden Kosten selber tragen muss. Ein solches Ergebnis der Billigkeitsprüfung widerspräche der in der Zivilrechtsordnung auch in anderem Zusammenhang, etwa in § 601 Abs. 1 BGB und § 994 Abs. 1 Satz 2 BGB, zum Ausdruck kommenden Wertung, dass die Erhaltungskosten als Korrelat der Nutzung denjenigen treffen sollen, dem der Nutzen oder der Gebrauch einer ihm nicht gehörenden Sache zusteht (vgl. Häublein, in: Münchener Kommentar zum BGB, 6. Aufl. 2012, § 601 Rn. 1; Gursky, in: Staudinger, Kommentar zum BGB, Buch 3, Sachenrecht, Stand 2013, § 994 Rn. 19).
- 39 (2) Dass ein Eisenbahnunternehmen, welches den Anschluss an die benachbarte Eisenbahninfrastruktur beansprucht, unter Heranziehung des in der zivilrechtlichen Rechtsprechung zu § 315 BGB ausgeformten Maßstabs der Billigkeit die laufenden Kosten dieses Anschlusses zu tragen hat, widerspricht nicht den Zielvorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.
- 40 Nach § 1 Abs. 1 AEG dient dieses Gesetz unter anderem der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Ob das in § 13 AEG normierte Anschlussrecht im Hinblick auf den erwähnten Gesetzeszweck nicht nur den individuellen Interessen der anschlussberechtigten Eisenbahnunternehmen, sondern auch der Förderung der Verknüpfung der Eisenbahninfra-

struktur im Allgemeininteresse dient, kann dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls folgt hieraus nicht, dass das anschlussgewährende Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG ohne weiteres verpflichtet werden kann, einen Anteil der durch die Nutzung des Anschlusses im Interesse der anschlussnehmenden Eisenbahn tatsächlich entstehenden Kosten selbst zu tragen. Eine Auslegung des Gesetzes, nach der von der grundsätzlichen Kostentragungspflicht der anschlussnehmenden Eisenbahn nicht nur in atypischen Fallkonstellationen abgewichen werden könnte, widerspräche dem in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG normierten Grundsatz der Privatwirtschaftlichkeit.

- 41 Nach dieser Verfassungsbestimmung werden die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Wie der Senat bereits früher klargestellt hat, gilt dieses privatwirtschaftliche Funktions- und Organisationskonzept sowohl für den Infrastruktur- als auch für den Verkehrsbereich. Es wird begrenzt durch den gemeinwohlorientierten Gewährleistungsauftrag, den Art. 87e Abs. 4 GG an den Bund richtet, und den Schienenwegevorbehalt, durch den Art. 87e Abs. 3 Satz 2 und 3 GG sicherstellt, dass das Substrat dieses Gewährleistungsauftrags im Hinblick auf die Eisenbahninfrastruktur erhalten bleibt, das heißt, anders als im Verkehrsbereich nicht durch eine Kapitalprivatisierung der entsprechenden Eisenbahnunternehmen des Bundes entfallen kann. Das Regelungsprogramm des Art. 87e GG gewährleistet damit einen privatwirtschaftlichen Wettbewerb vor allem für die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz, belegt hingegen den privaten Betrieb des Netzes selbst mit einer öffentlichen Bindung. Ausfluss dieser Bindung und Voraussetzung für einen funktionstüchtigen Wettbewerb auf dem Netz ist insbesondere der Anspruch aller Anbieter von Verkehrsleistungen auf diskriminierungsfreien Netzzugang. Das Schienennetz erfüllt in diesem Sinne eine dienende Funktion für den Wettbewerb auf dem Netz (BVerwG, Urteil vom 29. September 2011 - 6 C 17.10 - BVerwGE 140, 359 Rn. 21). Da das Anschlussrecht nach § 13 AEG das in § 14 AEG geregelte Zugangsrecht zum Schienennetz ergänzt, handelt es sich hierbei ebenfalls um eine Ausprägung des gemeinwohlorientierten Gewährleistungsauftrags.

- 42 Die öffentliche Bindung des privaten Betriebs der Eisenbahninfrastruktur darf jedoch nicht dazu führen, dass die in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG enthaltene Grundsatzentscheidung für die Privatwirtschaftlichkeit ausgehöhlt wird. Diese Gefahr besteht, wenn die Eisenbahnunternehmen des Bundes nicht nur den "klassischen" Instrumenten der Netzwirtschaftsregulierung unterworfen werden, zu denen insbesondere die Verpflichtung zur Zugangsgewährung sowie die Kontrolle der Zugangsentgelte gehören, sondern darüber hinaus ohne ausdrückliche gesetzliche Anordnung finanzielle "Sonderopfer" zu Gunsten der zugangsberechtigten Wettbewerber erbringen müssen. Um eine solche "überschießende", mit dem Grundsatz der Privatwirtschaftlichkeit nicht mehr ohne weiteres vereinbare Indienstnahme der Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelte es sich, wenn diese Unternehmen über die ihnen durch § 13 Abs. 1 AEG auferlegte Verpflichtung hinaus, angrenzenden Eisenbahnen die Nutzung ihrer Infrastruktur zu ermöglichen und entsprechende Infrastrukturanschlussverträge zur Regelung der Bedingungen und Kosten abzuschließen, im Ergebnis gezwungen wären, einen Anteil der durch die Anschlussnutzung im fremden Interesse entstehenden Kosten selbst zu tragen.
- 43 Das verpflichtete Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat keine rechtliche Möglichkeit, den von dem berechtigten Unternehmen geforderten Anschluss abzulehnen. Dies gilt selbst dann, wenn die Kosten die wirtschaftlichen Vorteile deutlich übersteigen oder der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des Anschließers wirtschaftlich wertlos oder nach § 14 Abs. 1 Satz 4 bis 7 AEG sogar ausgeschlossen ist. Dies verkennt die Beigeladene grundlegend, wenn sie geltend macht, das Gesetz gehe von einem gleichberechtigten nachbarschaftlichen Rechtsverhältnis der beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus. Die Rechtslage im Eisenbahnrecht unterscheidet sich in dieser Hinsicht zum Beispiel von derjenigen im Energiewirtschaftsrecht. Nach § 17 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG) können Betreiber von Energieversorgungsnetzen einen Netzanschluss verweigern, soweit sie nachweisen, dass ihnen die Gewährung des Netzanschlusses aus betriebsbedingten oder sonstigen wirtschaftlichen oder technischen Gründen unter Berücksichtigung der Ziele des § 1 EnWG nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Einem nach § 13 AEG zur Anschlussgewährung ver-

pflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Geltendmachung derartiger wirtschaftlicher Gründe versagt.

- 44 Eine die Wirkungen des Kontrahierungszwangs verschärfende Belastung des anschlussverpflichteten Unternehmens mit laufenden Kosten des Anschlusses wäre regelmäßig nicht geeignet, die Interessen der Beteiligten in einen gerechten Ausgleich und ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Den schutzwürdigen Belangen derjenigen Eisenbahnunternehmen, die konkret auf die Gestattung des Anschlusses angewiesen sind, wird in ausreichender Weise dadurch Rechnung getragen, dass § 13 AEG diesen Unternehmen nicht nur einen Rechtsanspruch auf Gewährung des Anschlusses an die angrenzende Infrastruktur einräumt, sondern die hierfür zu erbringende Gegenleistung zudem in doppelter Weise begrenzt: Zum einen - in der Substanz - auf die reine Erstattung der Kosten (ohne Gewinnanteil) und zum anderen - der Höhe nach - durch den Billigkeitsmaßstab. Träte die Verpflichtung des anschlussgewährenden Unternehmens hinzu, auch einen prozentualen Anteil der Kosten zu tragen, die durch die ihm "aufgedrängte" Anschlussnutzung im Interesse Dritter oder der Allgemeinheit entstehen, wäre die Ausgewogenheit von Leistung und Gegenleistung im Rechtsverhältnis zwischen anschlussgewährendem und anschlussnehmendem Eisenbahnunternehmen in der Regel nicht mehr gewahrt. Im Hinblick auf die in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG enthaltene Grundsatzentscheidung für die Privatwirtschaftlichkeit bedürfte es zumindest einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung, die auch die finanziellen Folgen für das verpflichtete Unternehmen in den Blick zu nehmen hätte.
- 45 (3) Dass die Verpflichtung des anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmens, einen Anteil der durch die Anschlussnutzung im fremden Interesse entstehenden laufenden Kosten selbst zu tragen, dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit regelmäßig widerspricht, lässt sich nicht mit dem Hinweis auf eine "Kompensation" durch anschlussbedingte Mehreinnahmen (a) oder öffentliche Fördermittel (b) relativieren.
- 46 (a) Das Oberverwaltungsgericht hat im Ergebnis zu Recht angenommen, dass der mögliche Vorteil in Form von Trassenmehreinnahmen wegen der Nutzung

der Eisenbahninfrastruktur der Klägerin im Zusammenhang mit der Kostenerstattung für den Anschluss nach § 13 AEG unberücksichtigt zu bleiben hat. Der in § 14 AEG geregelte Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ist von der Regelung der Anschlusspflicht nach § 13 Abs. 1 AEG zu trennen. Dies ergibt sich bereits aus § 13 Abs. 1 Satz 2 AEG, wonach "im übrigen" § 14 AEG gilt. Die strikte Unterscheidung zwischen Anschlussgestattung und Zugangsgewährung erfasst auch die jeweiligen Gegenleistungen, d.h. die Erstattung der Kosten des Anschlusses gemäß § 13 Abs. 1 AEG einerseits und der Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur gemäß § 14 Abs. 4 und 5 AEG andererseits.

- 47 Zwar können über die Trassenentgelte grundsätzlich auch Instandhaltungskosten refinanziert werden. Denn gemäß § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG haben die Betreiber von Schienenwegen ihre Entgelte so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen, d.h. u.a. auch die Gestattung der Trassennutzung, entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite ausgeglichen werden. Es gilt also das Vollkostenprinzip (vgl. Gerstner, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 14 Rn. 181). Die Möglichkeit der Refinanzierung über Trassenentgelte erstreckt sich jedoch nicht auf Einrichtungen privater Gleisanschlüsse, sondern besteht nur in Bezug auf die Instandhaltung des öffentlichen Eisenbahnnetzes. Dabei kommt es nicht auf die zwischen den Beteiligten umstrittene Frage an, ob die Klägerin die Anschlusskosten derzeit in ihre Trassenpreise einkalkuliert und ob ein solches Vorgehen die Billigung der insoweit nach § 14b Abs. 1 Nr. 4 AEG für die Überprüfung ausschließlich zuständigen Regulierungsbehörde finden würde. Denn eine dahingehende Praxis bei der Preisbildung wäre nach geltender Rechtslage nicht zulässig.
- 48 Nach § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Satz 2 und Anlage 1 Nr. 1 der Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - EIBV) sind Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die von ihnen betriebenen Schienenwege, die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zur Nutzung bereitzustellen, Zugtrassen zuzuweisen und bestimmte Pflichtleistungen

- wie u.a. die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen (Anlage 1 Nr. 1 Buchst. b EIBV) - zu erbringen. Nur die für die Erbringung dieser "Pflichtleistungen" entstehenden Kosten dürfen bei der Bemessung der Nutzungsentgelte nach § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG berücksichtigt werden. Die Kosten für die Errichtung, Instandhaltung und Instandsetzung von Anschlussweichen entstehen hingegen nicht aufgrund der Verpflichtung eines Schienenwegebetreibers zur Erbringung der genannten Pflichtleistungen für Zugangsberechtigte. Es handelt sich vielmehr um Kosten, die allein der Erfüllung der Anschlussverpflichtung nach § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG zuzurechnen sind. Ohne das Anschlussrecht einer angrenzenden Eisenbahn könnte der betroffene Betreiber der Schienenwege die Anschlussweiche jederzeit durch ein durchgehendes Gleis ersetzen, ohne hierdurch gegen seine Pflicht zur diskriminierungsfreien Zugangsgewähr (§ 14 Abs. 1 Satz 1 AEG) oder die in § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG normierte Bereitstellungs- und Leistungsverpflichtung zu verstoßen.

- 49 Gegen die Möglichkeit einer Einbeziehung der Kosten von Anschlusseinrichtungen, die ein Schienenwegebetreiber ausschließlich aufgrund seiner Anschlussgewährungspflicht nach § 13 Abs. 1 AEG erhält, in die Bildung der allgemeinen Trassenpreise spricht im Übrigen auch, dass § 14 Abs. 5 AEG i.V.m. § 24 EIBV für die Nutzung von öffentlich zugänglichen Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG, zu denen z.B. Rangierbahnhöfe (Nr. 4) oder Abstellgleise (Nr. 6) zählen, die Bildung gesonderter Entgelte vorsehen. Nach der Systematik des AEG dienen die Nutzungsentgelte für die Schienenwege nach § 14 Abs. 4 AEG daher nur der durch die Netznutzung im engen Sinne entstehenden Kosten, während die individuelle Nutzung besonderer Teile der Eisenbahninfrastruktur anderen Entgeltmaßstäben unterliegt.
- 50 Könnten die Kosten privater Gleisanschlüsse über die gemäß § 14 Abs. 4 und 5 AEG regulierten Schienenwege-Nutzungsentgelte refinanziert werden, würde im Ergebnis die Gruppe der Netzzugangsberechtigten mit Kosten belastet, die ihrer Nutzung der Schienenwege weder unmittelbar noch mittelbar zuzurechnen sind, sondern durch die - anders zusammengesetzte - Gruppe der Anschlussberechtigten verursacht werden. Das Netzzugangsrecht steht im Wesentlichen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu (§ 14 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3 und 3a

AEG). Hinzu kommen inländische Frachtunternehmen (§ 14 Abs. 2 Nr. 2 AEG) sowie Aufgabenträger und Behörden (§ 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG). Nach Maßgabe ihrer Anteile an der Nutzung der Schienenwege sind diese Zugangsberechtigten Schuldner der nach § 14 Abs. 4 und 5 AEG festgesetzten Nutzungsentgelte. Demgegenüber werden durch die Anschlusspflicht nach § 13 Abs. 1 AEG in der Regel solche Unternehmen begünstigt, die eine eigene Eisenbahninfrastruktur betreiben (vgl. Gerstner, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 13 Rn. 11). Die Trassennutzung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist in der Regel nicht bzw. allenfalls in untergeordnetem Umfang ursächlich für die laufenden Kosten von Anschlussweichen. Der Verursachungsbeitrag des allgemeinen Verkehrs zum Verschleiß der Anschlussweichen ist typischerweise zu vernachlässigen.

- 51 (b) Ist dem anschlussverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Refinanzierung der Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung von Anschlussweichen über die Trassenentgelte grundsätzlich versperrt, lässt sich eine Unterdeckung der durch den Gleisanschluss entstehenden Kosten bei dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen auch nicht dadurch kompensieren, dass die betreffenden Kosten zumindest teilweise auf die öffentliche Hand abgewälzt werden könnten; denn dies ist nach geltender Rechtslage ausgeschlossen. Zwar bestimmt § 8 Abs. 1 Satz 1 und 2 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG), dass der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert und die Investitionen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen umfassen. Abweichend hiervon tragen die Eisenbahnen des Bundes jedoch nach § 8 Abs. 4 BSchwAG Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Eine Finanzierung der Instandhaltung und Instandsetzung von Anschlussweichen durch öffentliche Fördermittel ist demnach gesetzlich ausgeschlossen.
- 52 bb) Ist es nach alledem regelmäßig billig bzw. angemessen im Sinne der § 13 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 AEG, wenn das durch den Anschluss an die benachbarte Eisenbahninfrastruktur unmittelbar begünstigte Eisenbahnunternehmen die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung des Anschlusses dem Grun-

de nach zu tragen hat, liegt auf der Grundlage der Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts auch keine atypische Fallkonstellation vor, die ausnahmsweise eine abweichende Kostenverteilung rechtfertigt.

- 53 Der Senat kann die Frage, ob Besonderheiten des Falles eine Ausnahme von dem Grundsatz rechtfertigen, dass der Anschließer die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung des Anschlusses zu tragen hat, gemäß § 144 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 VwGO in der Sache selbst entscheiden, da die Sache insoweit spruchreif ist. Insbesondere ist dem Eisenbahn-Bundesamt bei der Entscheidung, ob die Regelung der Kosten des Anschlusses billig bzw. angemessen im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 AEG ist, kein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Beurteilungsspielraum eingeräumt. Die Annahme eines solchen Beurteilungsspielraums setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts im Hinblick auf Art. 19 Abs. 4 GG voraus, dass sich dies - erstens - ausdrücklich aus dem Gesetz ergibt oder durch Auslegung hinreichend deutlich zu ermitteln ist, dass - zweitens - ein hinreichend gewichtiger, am Grundsatz eines wirksamen Rechtsschutzes ausgerichteter Sachgrund vorliegt und dass - drittens - den Fachgerichten genügend Möglichkeiten und in diesem Rahmen auch die Pflicht zu einer substanziellen Kontrolle des behördlichen Handelns verbleiben (vgl. zusammenfassend BVerwG, Beschlüsse vom 10. Dezember 2014 - 6 C 18.13 - BVerwGE 151, 56 Rn. 31 und - 6 C 16.13 - N&R 2015, 173 Rn. 36, jeweils unter Bezug auf BVerfG, Beschluss vom 31. Mai 2011 - 1 BvR 857/07 - BVerfGE 129, 1 <21 ff.>; BVerfG, Beschluss vom 8. Dezember 2011 - 1 BvR 1932/08 - NVwZ 2012, 694). Diese Voraussetzungen sind bei der der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde obliegenden Beurteilung, ob die Verteilung der Kosten des Anschlusses an eine angrenzende Eisenbahninfrastruktur billig bzw. angemessen ist, nicht erfüllt. Es ist weder eine normative Grundlage noch ein tragfähiger Sachgrund für die Einräumung eines Beurteilungsspielraums erkennbar. Ob im Einzelfall Gründe vorliegen, die es rechtfertigen, dem anschlussverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Teil der Kosten des Anschlusses aufzuerlegen, kann ein Verwaltungsgericht auf der Grundlage der Begründung des Bescheids sowie gegebenenfalls ergänzender Erläuterungen der Behörde im gerichtlichen Verfahren uneingeschränkt selbst nachvollziehen.

- 54 Derartige Besonderheiten des Einzelfalles können etwa dann gegeben sein, wenn feststeht, dass der durch den Anschließer erzeugte Verkehr in außergewöhnlich geringem oder der allgemeine Verkehr in außergewöhnlich hohem Maße zum Verschleiß einer Anschlussweiche beiträgt. Dies kommt vor allem in Fällen in Betracht, in denen der Anschluss an einer viel befahrenen Strecke liegt oder die Nutzung durch den Anschließer einen vergleichsweise geringen Umfang hat. Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor. Nach den nicht mit Revisionsrügen angegriffenen Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts werden die Kosten für den Betrieb der Anschlussweiche durch das anschließende Unternehmen verursacht. Das Oberverwaltungsgericht ist damit auch in Bezug auf den konkreten Einzelfall dem Einwand der Klägerin gefolgt, dass Weichen aufgrund ihrer Funktion, den Wechsel auf ein anderes Gleis zu ermöglichen, einem im Vergleich zu durchgehenden Gleisen deutlich höheren Verschleiß unterliegen und damit auch einen erheblich höheren Inspektions-, Wartungs-, Instandhaltungs- und Entstörungsaufwand auslösen.
- 55 Eine atypische Fallkonstellation, in der es gerechtfertigt sein kann, zumindest einen Teil der durch die Nutzung der Anschlussweiche entstehenden Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten ausnahmsweise dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen aufzuerlegen, kann ferner dann gegeben sein, wenn deutliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Gestattung des Anschlusses an die Eisenbahninfrastruktur nicht nur im Hinblick auf den in § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG normierten Kontrahierungszwang, sondern im eigenen wirtschaftlichen Interesse des Unternehmens erfolgt. Dies setzt allerdings eine durch konkrete Verkehrsdaten, Kostenschätzungen und hieraus plausibel abgeleitete Renditeerwartungen gestützte Prognose voraus, dass die wirtschaftlichen Vorteile die Kosten des Anschlusses während der voraussichtlichen Dauer des Anschlussverhältnisses überschreiten. Ein lediglich unterstelltes allgemeines Interesse des anschlussverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmens, mehr Verkehr in seinem Netz zu generieren, reicht hierfür nicht aus. Anhaltspunkte für ein besonderes wirtschaftliches Interesse der Klägerin an dem Anschluss der Beigeladenen hat das Oberverwaltungsgericht nicht festgestellt. Es bestand insoweit auch kein Anlass für weitere Ermittlungen, da weder das

Eisenbahn-Bundesamt noch die Beigeladene einen solchen Sachverhalt plausibel dargelegt haben.

- 56 Eine von der Regel der Kostentragungspflicht des Anschließers abweichende Verteilung der Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten kann schließlich auch dann billig und angemessen sein, wenn sich dies aus dem Gesamtzusammenhang der vertraglichen Beziehungen zwischen dem anschlussgewährenden und dem anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmen oder dem Stand der Vertragsverhandlungen ergibt. Hierbei können insbesondere bestehende oder beantragte Regelungen der Anschlussbedingungen nach § 13 Abs. 1 AEG von Bedeutung sein. Auch in dieser Hinsicht ist den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts indes nichts zu entnehmen.
- 57 c) Nicht nur in der Begründung, sondern auch im Ergebnis unrichtig ist das Berufungsurteil, soweit es die Beklagte verpflichtet, der Beigeladenen dem Grunde nach alle Rückbaukosten für die Weiche 13 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 aufzuerlegen.
- 58 Die Annahme des Oberverwaltungsgerichts, der Anschließer habe grundsätzlich auch die Rückbaukosten für eine Anschlussweiche unabhängig davon zu tragen, ob er den Einbau veranlasst oder die Rückbauverpflichtung von einem vorherigen Anschließer vertraglich übernommen hat, ist mit dem gesetzlichen Billigkeitsmaßstab nicht vereinbar. Eine Kostentragungspflicht des anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmens kann hinsichtlich der Kosten eines erforderlichen Rückbaus vielmehr nur dann bestehen, wenn das anschlussnehmende Eisenbahnunternehmen den Einbau selbst veranlasst oder soweit es durch die nutzungsbedingte Verzögerung des Rückbaus Mehrkosten verursacht hat.
- 59 Zwar differenziert der Gesetzeswortlaut des § 13 AEG nicht zwischen Herstellungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten sowie Rückbaukosten, sondern verwendet den Begriff "Kosten" ohne weitere Differenzierungen. Entgegen der Auffassung des Oberverwaltungsgerichts stehen die Rückbaukosten jedoch - anders als die Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten - grundsätzlich nur dann in ursächlichem Zusammenhang mit der Gestattung des An-

schluss an die Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG, wenn der Einbau der Anschlussweiche gerade durch den Anschließter oder auf seine Veranlassung erfolgt ist. Hat hingegen das verpflichtete Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Anschlussweiche unabhängig von der Geltendmachung des Anschlussrechts nach § 13 AEG selbst eingebaut, sind die Rückbaukosten grundsätzlich nicht durch das anschlussbegehrende Eisenbahnunternehmen verursacht und diesem daher nicht zuzurechnen. Weder die Kündigung des Infrastrukturanschlussvertrages durch den Anschließter noch - erst recht - der vorangegangene Betrieb der Weiche im Interesse des Anschlitzers wirken unmittelbar kausal für die Entstehung der Rückbaukosten. Die Auffassung des Oberverwaltungsgerichts, der Einbau der Anschlussweiche durch das anschlussgewährende Unternehmen werde durch den Anschluss des berechtigten Unternehmens an das Netz als einer zweiten Ursache überholt, so dass sich der Verursachungsbeitrag des erstgenannten Unternehmens damit erledigt habe, ist unzutreffend. Der dem Schadensersatzrecht entstammende Begriff der "überholenden Kausalität" bezieht sich auf den Fall, dass der Täter einen Schaden verursacht, andererseits jedoch feststeht, dass derselbe Schaden aufgrund einer anderen Ursache (sog. Reserveursache) eingetreten wäre. In diesen Fällen stellt sich die Frage, ob sich der Täter auf die Reserveursache berufen kann, um seine Haftung auszuschließen oder zu mindern. Sieht man in dem Einbau der Anschlussweiche durch das anschlussverpflichtete Unternehmen die Verursachung des "Schadens" - hier des Rückbauerfordernisses -, wäre - um im Bild des Oberverwaltungsgerichts zu bleiben - der spätere Betrieb der Weiche im Interesse des Anschlitzers die "Reserveursache". Diese "Reserveursache" hat jedoch die ursprüngliche Ursache nicht vollständig überholt, sondern nur insoweit, als das Rückbauerfordernis zu einem späteren Zeitpunkt entstanden ist. Nur die durch diese zeitliche Verschiebung des Rückbaus möglicherweise entstehenden Mehrkosten können dem anschließenden Unternehmen wegen des Betriebs der Weiche als "Reserveursache" zugerechnet werden, nicht jedoch die gesamten Kosten des Rückbaus.

- 60 Im Übrigen entsteht der Aufwand für den Rückbau letztlich erst durch einen freiwilligen Entschluss des anschlussverpflichteten Unternehmens. Die Rückbaukosten können dem anschließenden Unternehmen deshalb auch nur dann

und insoweit zugerechnet werden, als der Rückbau der Anschlussweiche objektiv geboten ist. Hieran dürfte es fehlen, wenn eine erneute Nutzung in absehbarer Zeit zu erwarten ist oder die Rückbaukosten in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Vorteil stehen, den der Rückbau der Weiche für den Infrastrukturnetzbetreiber hat. Jedenfalls ist es nicht gerechtfertigt, die Rückbaukosten unabhängig von den Umständen des Einzelfalles pauschal - vollständig oder auch nur teilweise - dem anschließenden Unternehmen zuzurechnen.

- 61 Entgegen der Auffassung der Klägerin kann die Annahme einer Pflicht des anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmens, die Rückbaukosten zu tragen, nicht auf die Grundgedanken des Mietrechts gestützt werden. Die hieran anknüpfenden Erwägungen des Senats zu den Kündigungsentgelten bei Gewährung des Zugangs zur Teilnehmeranschlussleitung (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. September 2014 - 6 C 19.13 - Buchholz 442.066 § 31 TKG Nr. 3 Rn. 18 f.) sind in diesem Zusammenhang nicht übertragbar. Danach umfasst der Begriff der "bereitgestellten Leistung" im Sinne des Entgeltmaßstabs des § 31 Abs. 1 und 2 Satz 1 Telekommunikationsgesetz a.F. auch den durch die Beendigung des Mietverhältnisses hervorgerufenen Aufwand, der z.B. in technischen Maßnahmen wie der Entfernung oder Änderung von Schaltungen besteht. Denn diese Kosten würden nicht anfallen, wenn die Leistung nicht bzw. nicht in dem entsprechenden Umfang bereitgestellt wird. Im Unterschied hierzu würde der Aufwand für den Rückbau des bereits vorhandenen Gleisanschlusses auch dann entstehen, wenn die Klägerin anderen Unternehmen wie der Beigeladenen nicht den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur gestatten müsste. Allenfalls können durch die Gestattung des Anschlusses Mehrkosten wegen der zeitlichen Verzögerung des Rückbaus entstehen. Denkbare Gründe für solche verzögerungsbedingten Mehrkosten sind etwa allgemeine Steigerungen der Personal- und Materialkosten, der Wegfall von Fördermitteln oder zusätzliche rechtliche Anforderungen an die Baumaßnahmen.
- 62 Die in den Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB) vom 1. Januar 1955 in der Fassung vom 1. Juli 1973 enthaltenen Wertungen, auf die das Berufungsurteil Bezug nimmt, führen nicht weiter. Kündigte danach die

Bundesbahn den Gleisanschlussvertrag aus vom Anschließter zu vertretenden Gründen oder kündigte der Anschließter, so hatte dieser die Kosten der Wiederherstellung des früheren Zustands zu tragen. Eine derartige vertragliche Regelung ist in der von der Klägerin erwähnten zivilrechtlichen Rechtsprechung (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 27. November 2001 - 24 U 33/01 - TranspR 2003, 26) nicht beanstandet worden und dürfte den beteiligten Eisenbahnen auch nach § 13 AEG nicht grundsätzlich verwehrt sein. Sie kann außer in dem - etwa dem von der Klägerin in diesem Zusammenhang erwähnten Urteil des Bundesgerichtshofs (vgl. BGH, Urteil vom 10. April 2002 - XII ZR 217/98 - juris, insbesondere Rn. 20) zugrunde liegenden - Fall, dass der Anschließter oder sein Rechtsvorgänger die Anschlussweiche selbst einbaut, ausnahmsweise dann "billig" im Sinne des § 13 Abs. 1 AEG sein, wenn sich aus der Gesamtbetrachtung der vertraglichen Beziehungen eine angemessene Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen ergibt. So wäre die vertragliche Vereinbarung einer Pflicht der Beigeladenen, die Rückbaukosten zu tragen, im vorliegenden Fall etwa dann nicht zu beanstanden gewesen, wenn die Klägerin der Beigeladenen bei der im Jahr 2005 erfolgten Veräußerung der im Bahnhof B. gelegenen Gleise 14 und 19 einen entsprechenden Preisnachlass gewährt hätte. Eine derartige vertragliche Gesamtregelung haben die Beteiligten jedoch nach den tatrichterlichen Feststellungen nicht getroffen. Ohne solche besonderen Umstände stellt sich eine Pflicht, die Kosten des Rückbaus einer bereits vorhandenen Anschlussweiche zu tragen, als eine den Anschließter einseitig belastende Regelung dar. Sie kann deshalb nicht ohne weiteres aus dem gesetzlichen Maßstab der "Angemessenheit der Kosten" im Sinne des § 13 Abs. 2 AEG hergeleitet werden.

- 63 Entgegen der Auffassung der Klägerin kann in der unterschiedlichen Behandlung von Eisenbahnunternehmen, die bereits vorhandene Anschlüsse nutzen, und solchen, die die Anschlussweiche selbst einbauen, im Hinblick auf die Pflicht, die Rückbaukosten zu tragen, auch kein Verstoß gegen das Gebot der Gleichbehandlung gesehen werden. Zwar ist allen Anschließtern gemeinsam, dass sie besondere Anschlusseinrichtungen nutzen. Kommt jedoch hinzu, dass der Anschlussberechtigte die Einrichtung selbst herstellt, liegt hierin ein sachli-

cher Grund für die Ungleichbehandlung bei der Zurechnung des Aufwands für den Rückbau.

- 64 3. Über die Kosten ist nach § 154 Abs. 2 und 3, § 155 Abs. 1 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO zu entscheiden. Soweit die Revision der Beklagten Erfolg hat, entspricht es der Billigkeit, die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen im Revisionsverfahren der unterlegenen Klägerin aufzuerlegen, weil die Beigeladene den Prozess durch Sach- und Rechtsausführungen gefördert hat. Den Ausspruch zu den von der Klägerin im Umfang ihres Unterliegens zu tragenden Kosten des Revisionsverfahrens hat der Senat um die im verkündeten Tenor hinter "jeweils ein Drittel der außergerichtlichen Kosten der" versehentlich fehlenden Worte "Beklagten und der" ergänzt.

Neumann

Dr. Heitz

Dr. Möller

Hahn

Dr. Tegethoff

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Revisionsverfahren auf 100 000 € festgesetzt (§ 47 Abs. 1, § 52 Abs. 1 GKG).

Neumann

Dr. Möller

Hahn