

Sachgebiet:

Eisenbahn- und Eisenbahnkreuzungsrecht

BVerwGE: nein

Fachpresse: ja

Rechtsquelle/n:

GG Art. 19 Abs. 4, 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:

Teilbescheid zur Verteilung der laufenden Kosten von
Anschlussweichen

Stichworte:

Anschluss an andere Eisenbahninfrastruktur; Anschlussrecht; Anschlussweiche;
Regelung der Kosten; Kostenverteilung; Nichteinigung; behördliche
Entscheidung; Teilentscheidung; 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; Bestimmtheit;
Kostenpauschale; Verfahrensfehler; Anhörungsrüge; Aufklärungsrüge.

Leitsätze:

1. Das Eisenbahn-Bundesamt darf auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG
zunächst 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.

2. Es entspricht regelmäßig dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 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.

Urteil des 6. Senats vom 3. März 2016 - BVerwG 6 C 63.14

I. VG Köln vom 11. Oktober 2013

Az: VG 18 K 5611/12

II. OVG Münster vom 24. Oktober 2014

Az: OVG 16 A 2689/13



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 6 C 63.14
OVG 16 A 2689/13

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:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 24. Oktober 2014 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen einen Bescheid, der die Aufteilung der laufenden Kosten von Anschlussweichen regelt.

- 2 Die Klägerin ist Eigentümerin der im Bahnhof B. gelegenen Gleise 14 und 19, die sie im Jahr 2005 von der Beigeladenen erworben hat. Das Gleis 14 ist über die Weiche 13 an das Netz der Beigeladenen 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 Beigeladenen verbindet. Die Anschlussweichen 13 und 16 nebst Gleissperre und Lichtsperrsignal stehen im Eigentum der Beigeladenen.

- 3 Im September 2011 beantragte die Beigeladene 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 Klägerin 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 Klägerin geboten, da ein weiterer Gleisanschließer die Weiche nutze. Die Klägerin sei lediglich zur jährlichen Zahlung eines Betrags in Höhe von 3 000 € pro Anschlussweiche bereit. Ferner legte die Beigeladene 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 Klägerin die Hälfte der Kosten für Inspektion, Wartung und Entstörung zu tragen habe; die Beigeladene 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 Beigeladene 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 Klägerin die Kosten für die Erneuerung oder Instandsetzung hälftig angelastet; die andere Hälfte dieser Kosten könne die Beigeladene der Firma B. GmbH anlasten. Diese Kosten habe die Beigeladene 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 Beigeladenen zu tragen seien, soweit der Bau nicht noch von der Klägerin 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 Beigeladenen angestrebte Abwälzung aller Betriebs- und Erneuerungskosten auf die Anschließer sei unbillig. Die Beigeladene 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 Beigeladenen 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, wenn mehrere Anschließer die Anschlussweiche ausschließlich nutzten. Das sei bei der Anschlussweiche 16 der Fall, an deren laufenden Kosten die Beigeladene 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 Beigeladene deren Angemessenheit bislang nicht nachgewiesen habe. Die Kosten eines eventuellen Rückbaus der Anschlussweichen und der sonstigen Infrastruktureinrichtungen nach Vertragsende dürfe die Beigeladene 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, dem Eisenbahn-Bundesamt sei eine grundsätzliche Entscheidung über die Kostenverteilung mangels dargelegter und nachgewiesener Kosten verwehrt. Die Beigeladene führte zur Begründung ihres Widerspruchs aus, die Klägerin habe die Kosten einschließlich der Rückbaukosten für die Weiche 13 vollständig und für die Weiche 16 zur Hälfte zu tragen.

- 7 Mit Widerspruchsbescheiden vom 23. August 2012 - an die Beigeladene gerichtet - und vom 30. August 2012 - an die Klägerin 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 gegen die Ziffern 1 und 2 des Bescheids vom 13. April 2012 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. August 2012 gerichtete Anfechtungsklage der Klägerin abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hat das Oberverwaltungsgericht zurückgewiesen. 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. Da das Eisenbahn-Bundesamt allein über die Kostenverteilung entschieden habe, sei es nicht erforderlich gewesen, bereits den maßgeblichen Sachverhalt für die Beantwortung der hiervon grundsätzlich unabhängigen Frage der Angemessenheit der Kosten festzustellen. Der angefochtene Bescheid sei nicht deshalb unbestimmt, weil er keine Regelung zu der Frage enthalte, ob eine drittverschuldete Beschädigung der Weiche zu einer Entpflichtung der Klägerin führe. Auch in diesem Fall bleibe die Klägerin in der Verantwortung; sie könne aller-

dings ggf. nach den allgemeinen Regeln von dem Schädiger Ersatz der Kosten ihres Aufwands beanspruchen. Dass das Eisenbahn-Bundesamt die laufenden Kosten (Inspektions-, Wartungs- und Entstörungskosten sowie Kosten für die Erneuerung) und die Rückbaukosten nicht näher spezifiziert habe, stehe der Kostengrundentscheidung nicht entgegen. Ebenso wenig sei rechtlich zu beanstanden, dass das Eisenbahn-Bundesamt den Ansatz einer Kostenpauschale für Wartung, Erhaltung und Ersatz der Anschlussweichen grundsätzlich für zulässig erachtet habe. Eine exakte Berechnung der Kosten im Einzelfall wäre mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden und stünde in keinem Verhältnis zu den in Rede stehenden Kosten.

- 9 Gegen dieses Urteil hat die Klägerin die von dem Oberverwaltungsgericht zugelassene Revision eingelegt: Die Beklagte sei nicht berechtigt gewesen, ohne Kenntnis von den tatsächlichen Kostenarten und Kostenhöhen eine Teilentscheidung über den Kostengrund zu treffen. Über die Billigkeit einer Regelung der Bedingungen und Kosten eines Anschlusses im Sinne des § 13 AEG könne immer nur im Einzelfall entschieden werden. Mangels Ermittlung der Kostenarten und Kostenhöhen verstießen sowohl die Entscheidungen der Beklagten als auch die vorinstanzlichen Urteile gegen den Amtsermittlungs- und Untersuchungsgrundsatz und verletzen das Recht der Klägerin auf Gehör. Selbst wenn unterstellt werde, dass die Beklagte zu einer Teilentscheidung über die Kostenaufteilung befugt sei, habe sie ihr Ermessen wegen des Ermittlungsdefizits fehlerhaft ausgeübt. Zudem habe sie ihr Anliegen, eine Grundsatzentscheidung zu treffen, nicht den Interessen der Verfahrensbeteiligten an einem zügigen und effektiven Verfahren voranstellen dürfen. Die Kostenverteilungsentscheidung sei unbestimmt. Die Beklagte hätte ermitteln müssen, worin die Unterschiede zwischen den Kosten der Inspektion und Wartung, den Kosten der Entstörung und den Kosten der Erneuerung bzw. Instandsetzung bestünden. Ferner hätte sie danach differenzieren müssen, wer die Kosten einer Entstörung, Erneuerung oder Instandsetzung verursacht habe. Für durch Dritte verschuldete Beschädigungen der Weichen sei die Klägerin nicht kostenpflichtig. Das in § 13 AEG geregelte Anschlussrechtsverhältnis diene nicht nur den Interessen der Beteiligten des Anschlussrechtsverhältnisses, sondern der Verknüpfung aller Eisenbahninfrastrukturen zu einem Gesamtnetz und damit der Gewährleistung

eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene gemäß § 1 Abs. 1 AEG. Von den Anschlussweichen profitiere insbesondere die Beigeladene, die Einnahmen aus den Güterverkehren erziele, die ihrer Eisenbahninfrastruktur über die Anschlussweichen zugeführt würden. Die Fehlerhaftigkeit des angefochtenen Urteils ergebe sich auch aus dem Verweis auf die Parallelenentscheidung im Verfahren 16 A 2554/13. Die dort vertretene Auffassung des Oberverwaltungsgerichts, die Beklagte sei verpflichtet, der Klägerin dem Grunde nach sämtliche laufenden Kosten und alle Rückbaukosten für die Weiche 13 sowie die Hälfte der Rückbaukosten für die Weiche 16 aufzuerlegen, verstoße gegen § 13 Abs. 2 AEG.

10 Die Klägerin beantragt,

die Urteile des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 24. Oktober 2014 - 16 A 2689/13 - und des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Oktober 2013 - 18 K 5611/12 - zu ändern und die Ziffern 1 und 2 des Bescheids des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. April 2012 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30. August 2012 aufzuheben.

11 Die Beklagte beantragt,

die Revision der Klägerin zu verwerfen, hilfsweise zurückzuweisen.

12 Sie hält die Revision für unzulässig, weil die Erfordernisse einer ordnungsgemäßen Revisionsbegründung nicht erfüllt und Verfahrensmängel nicht dargelegt seien. Im Übrigen sei die Revision jedenfalls unbegründet. Ohne die Teilentcheidung über den Kostengrund hätte das Anschlussverhältnis mangels ausreichender Informationen über die Höhe der erstattungsfähigen Kosten nicht oder nur mit zeitlicher Verzögerung ausgestaltet werden können. Die Kostengrundentscheidung sei auch hinreichend bestimmt. Es müssten nur die Bedingungen und Kosten geregelt werden, die im Falle einer einvernehmlichen vertraglichen Regelung Voraussetzung für das Zustandekommen des Anschlussvertrags gewesen wären.

- 13 Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt. Sie tritt der Revision der Klägerin entgegen. Die angefochtene Kostengrundentscheidung sei zwar zu Lasten der Beigeladenen rechtswidrig, weil eine weitergehende Kostenlast der Klägerin bestehe. Hierdurch werde die Klägerin indes nicht in ihren Rechten verletzt.

II

- 14 Die Revision der Klägerin ist zulässig; insbesondere entspricht die Begründung den in § 139 Abs. 3 Satz 4 VwGO geregelten Vorgaben. Das Erfordernis einer sachlichen Auseinandersetzung mit den die Entscheidung des Berufungsgerichts tragenden Gründen ist erfüllt.
- 15 Die Revision ist unbegründet und daher zurückzuweisen (§ 144 Abs. 2 VwGO). Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung der Klägerin gegen das klageabweisende Urteil des Verwaltungsgerichts im Einklang mit Bundesrecht nach § 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO (1.) und verfahrensfehlerfrei (2.) zurückgewiesen.
- 16 1. Das Oberverwaltungsgericht hat zu Recht angenommen, dass Ziffer 1 und 2 des Bescheids des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. April 2012 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. August 2012 rechtmäßig sind, soweit die Klägerin hierdurch verpflichtet wird, die Hälfte der Kosten für Inspektion, Wartung und Entstörung sowie für die Erneuerung oder Instandsetzung der Anschlussweichen 13 und 16 zu tragen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist befugt, auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (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 Klägerin mindestens die Hälfte der Kosten für die Instandhaltung sowie die Erneuerung bzw. Instandsetzung der Anschlussweichen zu tragen hat (b). Der angefochtene Bescheid ist auch hinreichend bestimmt (c). Dass die Beigeladene eine Kostenpauschale für die Instandhaltungskosten zu Grunde legen darf, ist nicht zu beanstanden (d).

- 17 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.
- 18 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.
- 19 Entgegen der Auffassung der Klägerin 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 Anschließer letztlich als nicht mehr rentabel erweist.

- 20 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 Anschließer zu leistenden Kostenerstattung, ohne dass es hierfür zeit- und kostenaufwändiger Ermittlungen über die Kostenhöhe bedarf.
- 21 Der Erlass einer Teilentscheidung über den Kostengrund widerspricht entgegen der Auffassung der Klägerin 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.

- 22 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 Klägerin zumindest die Hälfte der Kosten für die Instandhaltung sowie die Erneuerung bzw. Instandsetzung der Anschlussweichen 13 und 16 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).
- 23 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.

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

- 25 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).
- 26 (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.

- 27 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 Eisenbahninfrastruktur 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.
- 28 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.

- 29 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 zu vereinbarende 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 Infrastrukturanchlussverträge 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.
- 30 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 Klägerin 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 verpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Geltendmachung derartiger wirtschaftlicher Gründe versagt.

- 31 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.
- 32 (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.

- 33 (a) Der Umstand, dass die Beigeladene aus dem Anschluss Vorteile in Form von Trassenmehreinnahmen wegen der Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur erzielen kann, kann im Zusammenhang mit der Kostenerstattung für den Anschluss nach § 13 AEG entgegen der Auffassung der Klägerin nicht berücksichtigt werden. 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.
- 34 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 Trassenutzung, 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 Beigeladene 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.
- 35 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 Ei-

senbahninfrastruktur (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.

- 36 Gegen die Möglichkeit einer Einbeziehung der Kosten von Anschlusseinrichtungen, die ein Schienenwegetreiber 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.
- 37 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.

- 38 (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.

- 39 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 Grunde nach zu tragen hat, liegt auf der Grundlage der Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts auch keine atypische Fallkonstellation vor, die ausnahmsweise eine abweichende Kostenverteilung rechtfertigt.
- 40 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.

- 41 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 Beigeladenen 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.
- 42 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 allgemei-

nes Interesse des anschlussverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmens, mehr Verkehr in seinem Netz zu generieren, reicht hierfür nicht aus. Anhaltspunkte für ein besonderes wirtschaftliches Interesse der Beigeladenen an dem Anschluss der Klägerin hat das Oberverwaltungsgericht nicht festgestellt. Es bestand insoweit auch kein Anlass für weitere Ermittlungen, da weder das Eisenbahn-Bundesamt noch die Klägerin einen solchen Sachverhalt plausibel dargelegt haben.

- 43 Eine von der Regel der Kostentragungspflicht des Anschliebers 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.
- 44 Nicht um eine atypische Konstellation in dem dargelegten Sinne handelt es sich, wenn sich zwei oder mehr private Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die an eine angrenzende Eisenbahninfrastruktur anschließen, zu diesem Zweck eine Anschlussweiche teilen. Derartige Umstände liegen hier nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts in Bezug auf die Weiche 16 vor, an die neben der Klägerin auch die Firma B. GmbH anschließt. Auch in einer solchen Konstellation widerspricht es regelmäßig dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit, wenn das anschlussgewährende Eisenbahnunternehmen einen Anteil der durch die Anschlussnutzung im fremden Interesse entstehenden laufenden Kosten selbst zu tragen hätte. Vielmehr ist in der Regel nur eine Verteilung dieser Anschlusskosten zwischen den anschlussnehmenden Unternehmen angemessen. Auf der Grundlage dieser Erwägung ist es nicht zu beanstanden, dass der Klägerin in dem angefochtenen Bescheid in Bezug auf die Weiche 16 nur die Hälfte der Kosten auferlegt wird. Denn die andere Hälfte der laufenden Kosten wird die Beigeladene gegenüber dem weiteren Anschließer geltend machen können. Für atypische Umstände,

die eine von der hälftigen Teilung abweichende Aufteilung der Kosten zwischen den Anschließern rechtfertigen könnten, ist nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts nichts ersichtlich.

- 45 c) Der angefochtene Bescheid ist auch hinreichend bestimmt. Entgegen der Auffassung der Revision bedurfte es keiner ergänzenden Erläuterungen im Bescheid, worin die Unterschiede zwischen den Kosten der Inspektion und Wartung, den Kosten der Entstörung und den Kosten der Erneuerung bzw. Instandsetzung bestehen. Eine präzisere Abgrenzung der einzelnen Kategorien der kostenauslösenden Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen war schon deshalb verzichtbar, weil sich die im angefochtenen Bescheid festgesetzten Kostenquoten insoweit nicht unterscheiden. Im Übrigen sind die im Bescheid verwandten Begriffe trotz im Einzelnen fließender Übergänge hinreichend konturiert. Bei der Inspektion und Wartung handelt es sich um vorbeugende Maßnahmen der Instandhaltung, die in regelmäßigen Abständen durchzuführen sind, um den Eintritt von Schäden als Folge der Abnutzung und Alterung der Weichen zu verhindern und ihre Gebrauchsfähigkeit zu erhalten. Demgegenüber dient die Erneuerung bzw. Instandsetzung der Wiederherstellung der Gebrauchsfähigkeit, wenn alterungs- oder verschleißbedingte Schäden bereits eingetreten sind. Unter Entstörung ist die Beseitigung vorübergehender Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit der Weichen zu verstehen, die nicht mit einem Eingriff in die Sachsubstanz verbunden ist.
- 46 d) Dass das Eisenbahn-Bundesamt der Beigeladenen gestattet hat, für die Kosten der Inspektion, Wartung und Entstörung der Weichen eine Kostenpauschale zu Grunde zu legen, hat das Oberverwaltungsgericht zu Recht nicht beanstandet. Maßnahmen der Inspektion, Wartung und Entstörung sind typischerweise durch standardisierte Arbeitsabläufe mit eher geringem Materialbeschaffungsaufwand geprägt. Inspektions- und Wartungsmaßnahmen werden zudem üblicherweise in feststehenden Intervallen durchgeführt. Art und Umfang der Entstörungsmaßnahmen lassen sich zumindest anhand statistischer Daten typisieren und prognostizieren. Vor diesem Hintergrund würde es zu einem nicht mehr verhältnismäßigen Aufwand führen, wenn die Kosten der Inspektion, Wartung und Entstörung der Anschlussweichen in jedem Einzelfall exakt berechnet

werden müssten. Die Interessen der Klägerin werden auch bei Ansatz einer Kostenpauschale hinreichend dadurch gewahrt, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt die Prüfung der Angemessenheit der Höhe der Pauschale vorbehalten hat.

- 47 2. Soweit sich die Klägerin auf eine Verfahrensfehlerhaftigkeit des Berufungsurteils berufen hat, wird das Revisionsvorbringen weder in Bezug auf die geltend gemachte Gehörsrüge noch in Bezug auf die Aufklärungsrüge den Begründungsanforderungen des § 139 Abs. 3 Satz 4 VwGO gerecht.
- 48 Die Klägerin hat nicht ansatzweise dargelegt, was im Falle der Gewährung rechtlichen Gehörs über das bisherige Vorbringen hinaus noch entscheidungserheblich vorgetragen bzw. wie prozessual weiter vorgegangen worden wäre (zu den entsprechenden Anforderungen m.w.N.: BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2013 - 6 C 9.12 - Buchholz 421.2 Hochschulrecht Nr. 180 Rn. 37). Auch lässt die Revisionsbegründung nicht erkennen, dass das Oberverwaltungsgericht auf den wesentlichen Kern des Vorbringens der Klägerin zu einer Frage, die für das Verfahren von zentraler Bedeutung ist, nicht eingegangen ist (vgl. hierzu etwa BVerwG, Urteil vom 22. Juni 2011 - 6 C 41.10 - Buchholz 442.066 § 55 TKG Nr. 8 Rn. 30). Auf der Grundlage der materiellrechtlichen Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts bedurfte es in dem angefochtenen Urteil keiner weitergehenden Ausführungen. Ebenso fehlt es an der für die Rüge einer Verletzung der Aufklärungspflicht aus § 86 Abs. 1 Satz 1 VwGO erforderlichen substantiierten Darlegung, hinsichtlich welcher tatsächlichen Umstände Aufklärungsbedarf bestanden hat, welche Beweismittel hierfür in Betracht kamen, welche tatsächlichen Feststellungen voraussichtlich getroffen worden wären und dass die Nichterhebung der Beweise vor dem Tatsachengericht rechtzeitig gerügt worden ist bzw. die unterbliebene Beweisaufnahme sich ihm hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2013 - 6 C 23.12 - Buchholz 442.066 § 21 TKG Nr. 4 Rn. 83 m.w.N.). Die Klägerin stützt die Rüge, das Oberverwaltungsgericht habe sich keine umfassende Kenntnis der tatsächlichen Kostenarten und Kostenhöhen verschafft, allein auf ihre Rechtsauffassung, die Beurteilung der Angemessenheit einer bestimmten Kostenquote sei nur gemeinsam mit der Frage der Angemessenheit der Kostenhöhe möglich.

Dieser Rechtsauffassung hat sich das Berufungsgericht - wie ausgeführt - zu Recht nicht angeschlossen.

- 49 3. Über die Kosten ist nach § 154 Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO zu entscheiden. Es entspricht nicht der Billigkeit, die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen der unterlegenen Beklagten aufzuerlegen, weil sie keinen Antrag gestellt und sich damit keinem Kostenrisiko gemäß § 154 Abs. 3 VwGO ausgesetzt hat.

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