

Usually
unusual.

Orth Kluth Newsletter Mobility 6/2021

Kostentragung von Gleisanschlüssen wird zum 1. Juli 2021 neu geregelt

Der Gesetzgeber revidiert die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch eine Neufassung des § 13 AEG

Gleisanschließer dürfen künftig mit erheblichen Kosteneinsparungen rechnen

Mit einer relativ kurzfristig vom Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur veranlassten Änderung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 9. Juni 2021 wird der Gesetzgeber die bisherige, für Gleisanschließer oft nachteilige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts revidieren. Die Gesetzesänderung ist am 17. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt verkündet

worden; schon am 1. Juli 2021 tritt der neugefasste § 13 AEG in Kraft.

„Für die betroffenen Unternehmen können sich künftig **erhebliche Kosteneinsparungen** ergeben.“

Wer ist betroffen?

Industrieunternehmen und sonstige Eisenbahninfrastrukturen wie Häfen, Terminals oder Rangierbahnhöfe (Anschließer) schließen mit ihren Gleisen regelmäßig an die Schienenwege der großen Betreiber der Schienenwege, insbesondere der DB Netz AG (Schienenwegsbetreiber) an. Da die Anschließer in der Regel auf den Gleisanschluss angewiesen sind, können die Schienenwegsbetreiber im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben regelmäßig für sie günstige Konditionen aushandeln. Dies betrifft insbesondere die Kosten des Anschlusses.

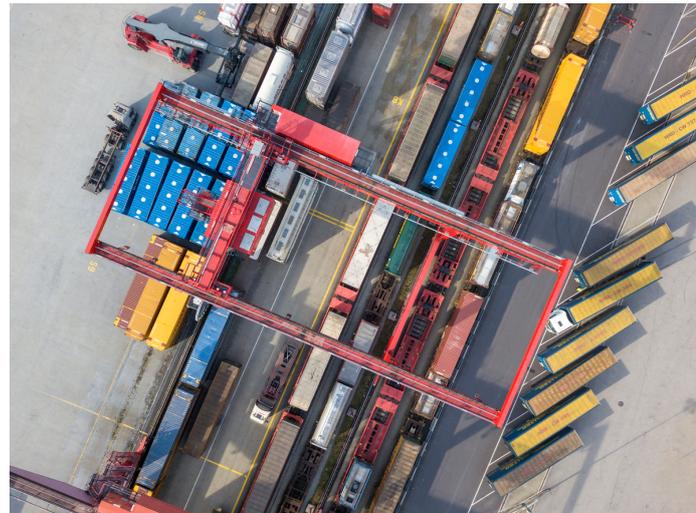
Um welche Kosten geht es?

Regelungsbedürftig sind in der Regel die Kosten für die Errichtung, eine etwaige Erweiterung und den späteren Rückbau des Anschlusses, die Kosten für den laufenden Betrieb einschließlich Instandhaltung und Instandsetzung (inklusive Ersatzinvestitionen) sowie die Kosten für Modernisierungsinvestitionen. Dabei geht es zum einen um die Kosten der Anschlussweiche, zum anderen um die Kosten der zuführenden Gleise auf ihren beiden Seiten.

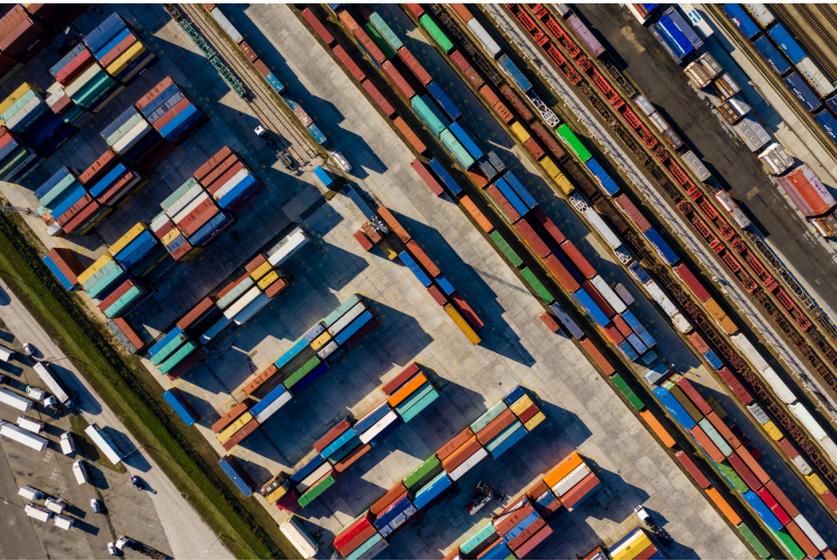
Wie werden die Anschließer gesetzlich geschützt?

§ 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in seiner bisherigen Fassung bestimmte, dass der Anschluss „unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten“ war (§ 13 Abs. 1 S. 1 AEG).

Kam es darüber zu keiner Einigung, konnte das Eisenbahn-Bundesamt (bzw. die Landeseisenbahnbehörden) zur Streit-schlichtung angerufen werden (§ 13 Abs. 2 AEG). Gegen die behördliche Entscheidung konnten wiederum die Verwaltungsgerichte angerufen werden. In einem solchen Fall hatte im Jahr 2016 das Bundesverwaltungsgericht grundlegend geklärt, welche Kostenverteilung im Grundsatz der Billigkeit entspricht (**BVerwG, Urteil vom 3. März 2016, Az.: 6 C 64.14**). Die Entscheidung ging in vielen Punkten zu Lasten der Anschließer und zu Gunsten des Netzbetreibers aus.



Mit der Neufassung des § 13 AEG hat der Gesetzgeber nun selbst entschieden, wie die Kosten des Anschlusses zu verteilen sind (§ 13 Abs. 2 S. 1 und 2 AEG n.F.). Entgegenstehende Vertragsregelungen sind unwirksam (§ 13 Abs. 2 S. 3 AEG n.F.).



In der Sache revidiert der Gesetzgeber in wichtigen Punkten die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, so dass der Gleisanschluss für die Anschließter in Zukunft zu geringeren Kosten führt. Der Netzbetreiber soll die Kosten dafür in die Trassenpreise einkalkulieren und somit auf die Gesamtheit der Nutzer umlegen (BT.-DRs. 19/28828, S. 14).

Welche Übergangs- und Vertragsanpassungsfristen sind vorgesehen?

Für Infrastrukturanschlussverträge, die nach dem 1. Juli 2021 geschlossen werden, gelten die neuen Regelungen (§ 38 Abs. 9 S. 1 AEG n.F.). Für vor diesem Stichtag abgeschlossene Bestandsverträge gelten für einen Übergangszeitraum von 24 Monaten noch die bisherigen (oft nachteiligeren) Regelungen (§ 38 Abs. 9 S. 2 AEG n.F.).

Was sollten die Anschließter jetzt tun?

Anschließter in laufenden Vertragsverhandlungen sollten darauf achten, dass die vorgelegten Vertragsbedingungen den neuen gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

Anschließter mit Altverträgen sollten prüfen, ob eine Kündigung ihres bisherigen Vertrages und der Abschluss eines neuen Infrastrukturanschlussvertrages (unter den neuen Rahmenbedingungen) möglich und sinnvoll ist.

Bei richtigem Vorgehen **können erhebliche Kosteneinsparungen realisiert** werden.

„Mit Blick auf bestehende Anschlussverträge **sollte geprüft werden, ob Möglichkeiten der Anpassung bestehen** und wie diese gegenüber dem Netzbetreiber durchgesetzt werden können.“

Anhang: Die Änderungen im Überblick

Tatbestand	Was gilt bislang nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts?	Was gilt ab dem 1. Juli 2021 nach dem neuen § 13 AEG?
Grundsatz	Das Gesetz sieht keine abschließende Regelung zur Kostentragung vor; vielmehr greift über das Merkmal der „Billigkeit“ eine Interessenabwägung im Einzelfall ein. Für diese Interessenabwägung lassen sich jedoch allgemeine Grundsätze aufstellen.	Es gilt nun eine abschließende gesetzliche Regelung ohne die Möglichkeit der Abweichung im Einzelfall aufgrund von Billigkeitserwägungen. Entgegenstehende Vereinbarungen sind unwirksam.
Herstellungskosten / Erweiterungsmaßnahmen	Zu der Frage, wer die Kosten der Herstellung des Anschlusses oder seiner Erweiterung zu tragen hat, trifft das Urteil des BVerwG keine ausdrückliche Aussage. Es entspricht aber der Logik des Urteils, dass diese Kosten dann vom Anschließter zu tragen sind, wenn er den Anschluss bzw. dessen Erweiterung begehrt.	Nach der neuen Rechtslage sind Herstell- und Erweiterungskosten von Anschließter und Schienenwegsbetreiber zu gleichen Teilen zu tragen (§ 13 Abs. 2 S. 1 AEG).
„laufende Kosten“ (Begriff)	Das Bundesverwaltungsgericht fasst zu den „laufenden Kosten“ die Kosten für Instandhaltung und Instandsetzung, einschließlich der Kosten einer Erneuerungsinstandsetzung. Ebenfalls zu den laufenden Kosten gehören wohl die Betriebskosten.	Nach dem Gesetz gehören zu den „laufenden Kosten“ nun „insbesondere Betrieb, Wartung und Instandhaltung“ (§ 13 Abs. 2 S. 2 AEG n.F.). Nach der Gesetzesbegründung gehört auch die Ersatzinvestition im Fall einer Erneuerungsbedürftigkeit dazu (BT.-DRs. 19/28828, S. 14).

Tatbestand	Was gilt bislang nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts?	Was gilt ab dem 1. Juli 2021 nach dem neuen § 13 AEG?
„laufende Kosten“ (Kostentragung)	<p>Alle laufenden Kosten sind in der Regel vom Anschließter zu tragen, wenn dieser den Anschluss nachfragt. Ausnahmen sind denkbar, u.a. in folgenden Fällen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der durch den Anschließter erzeugte Verkehr trägt in besonders geringem Maße bzw. der allgemeine Verkehr in besonders hohem Maße zum Verschleiß der Anschlussweiche bei, insbesondere wenn der Anschluss an eine besonders stark nachgefragten Strecke erfolgt oder der Anschließter die Anschlussweiche besonders wenig nutzt; - Der Anschluss liegt auch im Interesse des Schienenwegbetreibers. - Der „Gesamtzusammenhang der vertraglichen Regelungen oder des Standes der Vertragsverhandlungen“ gebietet anderes Ergebnis. 	<p>Die laufenden Kosten der „Anschlusseinrichtung“ (das ist im Wesentlichen die Anschlussweiche) sind von der anschlussgewährenden Eisenbahn zu tragen, also idR von den Schienenwegsbetreibern. Die anschlussbegehrende Eisenbahn wiederum hat die Kosten für die von ihr betriebene Infrastruktur (also vor allem die Zuführgleise bis zur Anschlussweiche) zu tragen, § 13 Abs. 2 S. 3 AEG n.F.</p>

Tatbestand	Was gilt bislang nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts?	Was gilt ab dem 1. Juli 2021 nach dem neuen § 13 AEG?
Rückbaukosten	<p>Die Rückbaukosten hat der Anschließer zu tragen, wenn er den Einbau selbst veranlasst hat.</p> <p>Hat der Anschließer den Einbau nicht veranlasst, muss er nur die Mehrkosten eines durch ihn verzögerten Rückbaus tragen.</p> <p>In beide Fällen setzt die Beteiligung des Anschließers an den Rückbaukosten aber zusätzlich voraus, dass der Rückbau „erforderlich“ bzw. „objektiv geboten“ ist. Dies ist nicht der Fall bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - einer zu erwartenden erneuten Nutzung in absehbarer Zeit oder - wenn die Rückbaukosten in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Vorteil stehen, den der Rückbau der Weiche für den Schienenwegsbetreiber hat. <p>Im Übrigen hat der Schienenwegsbetreiber die Rückbaukosten zu tragen.</p>	<p>Die Rückbaukosten sind von Anschließer und Schienenwegsbetreiber zu gleichen Teilen zu tragen, wenn der Anschließer den Anschluss begehrt hat (§ 13 Abs. 2 S. 1 AEG n.F.). War dies nicht der Fall, dürften die Kosten allein vom Schienenwegsbetreiber zu tragen sein.</p>

Tatbestand	Was gilt bislang nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts?	Was gilt ab dem 1. Juli 2021 nach dem neuen § 13 AEG?
<p>Ersatzinvestitionen, einschließlich Modernisierungsinvestitionen (z.B. Ausrüstung mit ETCS, Einbindung in ein EStw oder DStw)</p>	<p>Handelt es sich bei der Ersatzinvestition um eine im Rahmen der Instandsetzung notwendige Erneuerungsmaßnahme, gelten die Regeln zu den „laufenden Kosten“, d.h. diese Maßnahme hat regelmäßig der Anschließter zu tragen.</p> <p>Ob dies auch gilt, wenn die Erneuerung trotz weiterhin bestehender Funktionsfähigkeit allein zur technischen Modernisierung der bisherigen Infrastruktur vorgenommen wird und die Initiative zur Erneuerung von dem Schienenwegsbetreiber ausgeht, lässt sich dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nicht entnehmen. In diesen Fällen kann u.E. eine abweichende Beurteilung dahin gehend geboten sein, dass der Schienenwegsbetreiber die Kosten zu tragen hat.</p>	<p>Ersatzinvestition im Rahmen der Instandsetzung sind Ersatzmaßnahmen, welche nunmehr Anschließter und Schienenwegsbetreiber zu gleichen Teilen zu tragen haben (§ 13 Abs. 2 S. 1 AEG).</p> <p>Kosten für Ersatzinvestitionen zu Modernisierungszwecken, zu denen die Initiative vom Schienenwegsbetreiber ausgeht, sind nach der Gesetzesbegründung nunmehr klar vom Schienenwegsbetreiber allein zu tragen (BT.-DRs. 19/28828, S. 14).</p>

Ihre Ansprechpartner



Dr. Anselm Grün
Rechtsanwalt, Notar, Partner
T +49 30 2060970-0
anselm.gruen@orthkluth.com



Dr. Dominika Stachurski LL.M.
Rechtsanwältin
T +49 30 2060970-20
dominika.stachurski@orthkluth.com



Dr. Nils Neumann LL.M.
Rechtsanwalt
T +49 30 2060970-0
nils.neumann@orthkluth.com



Prof. Dr. Patrick Ostendorf LL.M.
Of Counsel
T +49 49 30 2060970-0
patrick.ostendorf@orthkluth.com

Usually
unusual.