

Oktober 2023

## **Die Kosten des Gleisanschlusses oder was ist eine erforderliche Anschlusseinrichtung?**

Vor gut zwei Jahren hat der Gesetzgeber die Kostentragung für „Anschlusseinrichtungen“, sprich des Gleisanschlusses, neu geregelt. Die Kosten für Bau, Ausbau, Ersatz und Rückbau werden hälftig geteilt, die laufenden Kosten insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung trägt die anschlussgewährende Eisenbahn. So bestimmt es § 13 Abs. 2 AEG. Anderweitige Regelung zum Nachteil des Anschliebers sind unwirksam. Bestehende Verträge waren bis spätestens 1.7.2023 umzustellen.

Im Zuge dieser Umstellung unterbreitet die DB Netz AG aktuell auch Museumsbahnen neue Vertragsentwürfe. Aus Sicht des VDMT werden diese Entwürfe jedoch der gesetzlichen Kostenteilungsregelung nicht gerecht. Die DB Netz AG geht offensichtlich davon aus, dass jede Anlage der Anschlusseinrichtung gesondert zu betrachten ist. Mit anderen Worten: ist eine Weiche so verschlissen, dass sie nach den Richtlinien der DB Netz AG zu tauschen ist, wäre das ein Ersatz und die Kosten hierfür hälftig zu teilen.

Diese Rechtsauffassung lässt sich bereits kaum mit dem Wortlaut von § 13 AEG im Einklang bringen, weil diese Vorschrift nicht von *Anlagen der Anschlusseinrichtung*, sondern von der *Anschlusseinrichtung als solcher* spricht. Der Gesetzgeber versteht also unter der Anschlusseinrichtung die Gesamtheit der Ausrüstungsgegenstände, die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Anschlusses erforderlich sind, also z.B. von der Anschlussweiche, deren Stelleneinrichtung, den Signalen bis hin zur Gleissperre. Ist einer dieser Ausrüstungsgegenstände abgängig und wird ersetzt, handelt es sich folgerichtig um eine Instandhaltungsmaßnahme der Anschlusseinrichtung. Die Kosten hat die DB Netz AG allein zu tragen und nicht hälftig zu teilen.

Die DB Netz AG geht offensichtlich weiter davon aus, dass die Kostentragung dem Eigentum an den Anlagen folgt. Ist die DB Netz AG Eigentümer, sollen die Kosten entsprechend § 13 AEG aufgeteilt werden, stehen die Anlagen im Eigentum des Anschliebers, soll er diese Kosten allein tragen. Auch das findet keine Stütze im Gesetz, weil nicht das Eigentum an der Anlage, sondern die *Erforderlichkeit* der Anlage entscheidend ist. Was erforderlich ist, lässt sich ebenfalls einfach beurteilen. Bahnanlagen müssen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und, falls es keine konkreten Vorschriften gibt, den anerkannten Regeln der Technik. Erforderlich sind demnach alle Ausrüstungsgegenstände, die entweder gesetzlich oder aufgrund der anerkannten Regeln der Technik notwendig sind. Verlangt eine der beiden Eisenbahnen weitergehende Ausrüstungsstandards, sind sie nicht erforderlich. Die Kosten sind deshalb von dem zu tragen, der sie verlangt.

---

Auch aus anderen Blickwinkeln ist diese Rechtsauffassung naheliegend. Die Neuregelung der Kostentragung hatte ausdrücklich den Zweck, Anschließer wirtschaftlich zu entlasten. Die DB Netz AG kann diese Mehrkosten auf die Trassenpreise umlegen und verschlechtert damit ihr Wirtschaftsergebnis nicht. Zukünftig soll die DB Netz AG nach gemeinwohlorientierten Kriterien arbeiten. Auch diesem Grundgedanken entspricht die hier skizzierte Rechtsauffassung. Der VDMT wirbt aktuell bei den zuständigen Behörden für diese Rechtsauffassung.

Kontakt: [wente@vdm.de](mailto:wente@vdm.de)