

Sachgebiete: Serviceeinrichtungen, Eisenbahninfrastruktur

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 08.01.2015

Aktenzeichen: 6 B 36.14
(OVG 13 A 1054/130

Rechtsquellen:

§ 1 Abs. 1 S. 1 AEG; § 2 Abs. 3, Abs. 3c AEG; § 14 Abs. 1 S. 1 AEG;
§ 14c Abs. 1 AEG; § 14d S. 1 Nr. 6 AEG; § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO;
§ 10 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 bis 7 EIBV; Art. 5 Abs. 1 S. 2 RL 2001/14/EG;
Art. 12 Abs. 1 GG; Art. 14 Abs. 1 GG; Art. 19 Abs. 3 GG; 87e Abs. 3 S. 1 GG;

Schlagworte:

Verladestationen – funktionell als Personenbahnhöfe und Güterbahnhöfe; Begriff der Eisenbahninfrastruktur, Zurechnung von Serviceeinrichtungen; Zugangsrecht; Aufstellung und Funktion der Nutzungsbedingungen; Regelung einzelntfallbezogenen Zugangs; Drittnutzung; diskriminierungsfreier Zugang; Marktalternativen; Begriff des Mindestzugangspakets; nationales Recht – Unionsrecht; Frage der Grundrechtsfähigkeit; eisenbahnrechtliche Regulierung;

Leitsätze:

1. Den in § 2 Abs. 3c AEG aufgeführten Serviceeinrichtungen liegt ein weites Begriffsverständnis zugrunde und die Zuordnung zu den einzelnen Ziffern dieser Vorschrift hat vor dem Hintergrund ihres Zweckes und den typischen Betriebsabläufen zu erfolgen.
2. Weder dem europäischen noch dem nationalen (Verfassungs-)Recht ist die Möglichkeit der Einschränkung des Begriffes der Eisenbahninfrastruktur für sog. Verladestationen zu entnehmen.
3. Die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen ist vom konkreten Zuweisungsverfahren losgelöst und diesem infolge ihrer Informationsfunktion für den einzelnen Antragsteller auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorgelagert.

Beschluss

- BVerwG 6 B 36.14 - vom 8. Januar 2015
- OVG 13 A 1054/13 - Urteil vom 8. April 2014

Beglaubigte Abschrift

In der Verwaltungsstreitsache

der DB F. AG,
vertreten durch den Vorstand, _ _ _ _ _ ,

Klägerin, Berufungsklägerin und Beschwerdeführerin,

-Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Fr. , Br. und De. , _ _ _ _ _

gegen

die Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch die Bundesnetzagentur für _ _ _ _ _ , _ _ _ _ _ ,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Beschwerdegegnerin,

hat der 6. Senat des Bundesverwaltungsgerichts

am 8. Januar 2015

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Neumann und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Möller und Hahn

beschlossen:

Die Beschwerde der Klägerin gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 8. April 2014 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwerdeverfahren auf 100 000 € festgesetzt.

Gründe:

I.

- 1 Die Klägerin gehört dem Konzern der Deutsche Bahn AG an. Sie betreibt als Rechtsnachfolgerin der DB A. GmbH den sog. S. Shuttle über den H. -damm mit eigenen Fahrzeugübergangseinrichtungen bzw. Verladestationen in N. und in W. . Die Klägerin wendet sich dagegen, dass die Bundesnetzagentur ihre Rechtsvorgängerin mit Bescheid vom 14. Oktober 2010 unter Berufung auf § 14c Abs. 1 AEG dazu verpflichtet hat, für die Verladestationen in N. und W. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufzustellen und die Bundesnetzagentur darüber gemäß § 14d Satz 1 Nr. 6 AEG zu unterrichten. Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung der Klägerin gegen das klageabweisende Urteil des Verwaltungsgerichts zurückgewiesen und die Revision gegen sein Urteil nicht zugelassen. Die Klägerin erstrebt mit ihrer Beschwerde die Zulassung der Revision.

II

- 2 Die auf den Revisionszulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache im

Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO gestützte Beschwerde hat keinen Erfolg.

3 Eine grundsätzliche Bedeutung kommt einer Rechtssache nur zu, wenn für die angefochtene Entscheidung der Vorinstanz eine konkrete, fallübergreifende und bislang höchstrichterlich ungeklärte Rechtsfrage des revisiblen Rechts von Bedeutung war, deren Klärung im Revisionsverfahren zu erwarten und zur Erhaltung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder zur Weiterentwicklung des Rechts geboten ist. Aus den Darlegungen der Beschwerde ergibt sich nicht, dass diese Voraussetzungen hier erfüllt sind.

4 1. Die Klägerin hält für grundsätzlich klärungsbedürftig zunächst die Frage:

„Sind Fahrzeugübergangseinrichtungen (sog. Verladestationen) als Serviceeinrichtungen im Sinne von § 2 Abs. 3c AEG zu qualifizieren?“

5 Diese Frage rechtfertigt die Zulassung der Revision schon deshalb nicht, weil sie sich dem Oberverwaltungsgericht in dieser Allgemeinheit weder gestellt hat noch stellen musste und deshalb auch in einem Revisionsverfahren nicht klärungsfähig ist. Das Oberverwaltungsgericht hat vielmehr einen durch besondere Umstände geprägten Einzelfall entschieden, in dem es die Verladestationen des von der Klägerin betriebenen S. Shuttles in N. und in W., die die Klägerin selbst in ihrer Beschwerdebegründung wegen der ihnen zukommenden Funktion der Sache nach als einzigartig beschreibt, in Bezug auf die Beförderung von Reisenden, die ein Kraftfahrzeug oder ein Motorrad mit sich führen, funktionell als Personenbahnhöfe im Sinne von § 2 Abs. 3c Nr. 2 AEG und im Hinblick auf die Beförderung von Fahrzeugen und sonstigen Gütern funktionell als Güterbahnhöfe im Sinne von § 2 Abs. 3c Nr. 3 AEG qualifiziert hat (UA S. 11 ff.).

6 Unabhängig von dem Einzelfallcharakter der oberverwaltungsgerichtlichen Entscheidung ist auch mit dem ihr zu Grunde liegenden Ansatz kein grundsätzlicher Klärungsbedarf verbunden. Dieser Ansatz geht dahin, dass für die in dem Katalog des § 2 Abs. 3c AEG aufgeführten Serviceeinrichtungen ein weites Begriffsverständnis geboten und für die Zuordnung konkreter Einrichtungen zu einzelnen Nummern des Katalogs auf deren Zweck und typische Betriebsabläufe abzustellen ist. Übereinstimmend hiermit und deshalb keiner weiteren Klärung bedürftig ist in der Rechtsprechung des Senats anerkannt, dass es sich bei den Serviceeinrichtungen des § 2 Abs. 3c AEG um einen tendenziell weit zu verstehenden Regelungsgegenstand mit vielfältigen Ausprägungen handelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Juni 2012 - 6 C 42.10 - Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 2 Rn. 26, 43). Diesem weiten Verständnis entspricht es, dass konkrete Einrichtungen bzw. Teile von ihnen grundsätzlich auch mehreren Nummern des in § 2 Abs. 3c AEG enthaltenen Katalogs zugeordnet werden können (vgl. auch Fehling, in: Hermes/Sellner <Hrsg.>, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 2 Rn. 113).

7 2. Vor dem Hintergrund, den die Klägerin dadurch gekennzeichnet sieht, dass die in Rede stehenden Verladestationen technisch wie betrieblich maßgeschneiderte Einrichtungen darstellten, die allein dem Zweck dienten, ihr die Erbringung ihrer Verkehrsleistungen zu ermöglichen, und zu denen es eine Reihe von vertretbaren Marktalternativen gebe, wirft die Klägerin als grundsätzlich klärungsbedürftig weiter folgende Frage auf:

„Sind sie (die besagten Verladestationen) als solche Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 2 Abs. 3 AEG, für die eine Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen im Sinne von § 10 Abs. 1 Satz 1 EIBV besteht, oder gebieten das Unionsrecht (Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG) und das Verfassungsrecht in

diesem Zusammenhang eine einschränkende Auslegung des Begriffs der Eisenbahninfrastruktur, die derartige Anlagen in bestimmten Fällen ausklammert, und zwar insbesondere dann, wenn vertretbare Marktalternativen vorhanden sind oder die Anlagen zur Drittnutzung aus eisenbahnbetrieblichen Gründen von vornherein nicht geeignet sind?“

- 8 Dieser Frage kommt keine grundsätzliche Bedeutung zu. Das Oberverwaltungsgericht hat im Einklang mit der Rechtsprechung des Senats (BVerwG, Urteil vom 13. Juni 2012 - 6 C 42.10 - Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 2 Rn. 43) erkannt, dass Serviceeinrichtungen gemäß § 2 Abs. 3 AEG zu den Betriebsanlagen der Eisenbahnen und damit zur Eisenbahninfrastruktur gehören, so dass nach § 10 Abs. 1 Satz 1 EIBV für den Zugang zu ihnen Nutzungsbedingungen aufzustellen sind. Die gestellte Frage spricht, von ihrem Bezug auf den Einzelfall und von gänzlich unbestimmten Bestandteilen („in bestimmten Fällen“) befreit, als Problem an, ob dies aus unionsrechtlichen und verfassungsrechtlichen Gründen dann nicht gilt, wenn vertretbare Marktalternativen bestehen oder eine Drittnutzung aus eisenbahnbetrieblichen Gründen von vornherein ausscheidet.
- 9 a) Auch in dieser Form fehlt es einem Teil der Frage an der erforderlichen Klärungsfähigkeit, weil sie sich insoweit dem Oberverwaltungsgericht nicht gestellt hat. So ist das Oberverwaltungsgericht nicht davon ausgegangen, dass die in Rede stehenden Einrichtungen der Klägerin für eine Drittnutzung von vornherein nicht geeignet sind. Es hat im Gegenteil – von der Klägerin mit Verfahrensrügen nicht angegriffen – festgestellt, es könne keine Rede davon sein, dass eine Nutzbarkeit für Wettbewerber schlechterdings ausgeschlossen ist (UA S. 21). Auf weitere Tatsachenfeststellungen kommt es für die gestellte Frage nicht an.
- 10 b) Für den Restbestand der Frage kann auf der Grundlage der Beschwerdebegründung eine Klärungsbedürftigkeit nicht angenommen werden.
- 11 aa) Ein aus Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der für den vorliegenden Fall noch maßgeblichen Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABI L 75 S. 29 (mit Wirkung vom 15. Dezember 2012 ersetzt durch die bis zum 16. Juni 2015 umzusetzende Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums <ABI L 343 S. 32> vgl. Art. 64 bis 66 dieser Richtlinie) folgendes unionsrechtliches Gebot für eine einschränkende Auslegung des Begriffs der Eisenbahninfrastruktur und damit der Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen hat das Oberverwaltungsgericht mit zwei selbständig tragenden Begründungen verneint (UA S. 18 f.): Die Vorschrift verhalte sich nicht zu dem eisenbahnrechtlichen Status eines Unternehmens, sondern regele allein den einzelfallbezogenen Zugang zu den Leistungen der Eisenbahnunternehmen unter Bestimmung der Reichweite des Diskriminierungsverbots. Abgesehen davon habe die in Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG vorgesehene Berücksichtigung vertretbarer Alternativen unter Marktbedingungen generell keinen Eingang in das deutsche Eisenbahnrecht gefunden, was unionsrechtlich nicht zu beanstanden sei.
- 12 Dem erstgenannten Begründungsstrang tritt die Beschwerde im Wesentlichen nur mit der Erwägung entgegen, es liefe auf eine Überregulierung bzw. eine bloße Förmerei hinaus, wenn die Aufstellung von Nutzungsbedingungen gefordert werde, obwohl Zugang wegen des Bestehens vertretbarer Marktalternativen nicht gewährt werden müsse. Mit dieser Darlegung verfehlt die Klägerin den Kern des berufungsgerichtlichen Ansatzes. Dieser besteht darin, dass Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG für die hier streitige Verpflichtung zur

Aufstellung von Nutzungsbedingungen keine Bedeutung beigemessen wird, da sich die Frage der Vertretbarkeit von Marktalternativen im Sinne der Vorschrift – ihre Relevanz nach nationalem Recht insoweit unterstellt – im weiteren Verlauf in Abhängigkeit von dem jeweiligen Nutzungswunsch und dessen Zeitpunkt unterschiedlich darstellen könne.

- 13 Die Tragfähigkeit des zweiten Begründungsstrangs des Oberverwaltungsgerichts bedarf keiner Klärung in einem Revisionsverfahren, weil diese Tragfähigkeit entgegen der Ansicht der Klägerin in der Rechtsprechung des Senats bereits – bejahend – geklärt ist und sich aus dem Beschwerdevortrag keine Gesichtspunkte ergeben, die sie als klärungsbedürftig geblieben oder wieder klärungsbedürftig geworden erscheinen lassen könnten. Der Senat hat in seiner Rechtsprechung den Standpunkt eingenommen, dass der nationale Gesetzgeber alle Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3c AEG der Eisenbahninfrastruktur zugerechnet und dem Zugangsrecht aus § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG unterstellt hat, ohne dabei den in Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG enthaltenen einschränkenden Vorbehalt des Fehlens vertretbarer Alternativen unter Marktbedingungen zu übernehmen (BVerwG, Urteil vom 13. Juni 2012 - 6 C 42.10 - Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 2 Rn. 42 f. mit Hinweis auf die Sonderregelung des § 10 Abs. 6 Nr. 2 EIBV für Wartungseinrichtungen, vgl. dazu: BR-Drs. 249/05 S. 47). Der Senat hat sich zur Begründung zwar in ausdrücklicher Form nur auf das nationale Recht – vor allem auf dessen Systematik – bezogen, hätte die besagte Feststellung indes ersichtlich nicht treffen können, wenn er Zweifel an deren Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht gehabt hätte (vgl. insoweit bestätigend auch: BVerwG, Beschluss vom 21. März 2014 - 6 B 55.13 - N&R 2014, 245 Rn. 16). Hierfür bestand vor dem Hintergrund des zurückhaltenden, weitergehende nationale Liberalisierungsschritte grundsätzlich nicht ausschließenden Charakters der europäischen Eisenbahnregulierung (vgl. dazu etwa: Kühling, N&R 2013, 139 <140, 145> sowie die Beispiele für über den europäischen Standard hinausgehende Regelungen – auch – im geltenden nationalen Recht bei: Lerche, N&R 2013, 27 <31, 33 und 34>) bereits auf Grund des Wortlauts des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG kein Anlass. Der Begriff des Mindestzugangspakets, den Satz 1 der Vorschrift in Bezug auf den Anhang II der Richtlinie gebraucht, steht auch im Hinblick auf Satz 2 der Vorschrift der Annahme eines abschließenden Charakters der unionsrechtlichen Regelung entgegen. Aus der Beschwerdebegründung ergibt sich kein Gesichtspunkt, der es rechtfertigen könnte, von dieser Einschätzung abzurücken. Insbesondere wird nicht deutlich, weshalb der von der Klägerin unter Verweis auf die Erwägungsgründe 17, 18 und 20 der Richtlinie 2001/14/EG benannte Ausgleich zwischen den geschäftlichen Anforderungen und Flexibilitätserwartungen der Betreiber der Infrastruktur und den Anforderungen der Nutzungsinteressenten im Rahmen der bestehenden Regelungen des § 10 EIBV nicht möglich sein sollte, sondern stattdessen zwingend eine Übernahme des unionsrechtlichen Vorbehalts der vertretbaren Alternativen unter Marktbedingungen verlangt haben könnte. Auch die Erwägungen zur Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur erfordern diese Übernahme nicht.
- 14 bb) Ein durch verfassungsrechtliche Vorgaben gefordertes eingeschränktes Verständnis der Eisenbahninfrastruktur und damit der Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen in dem von der Klägerin befürworteten Sinn hat das Oberverwaltungsgericht ebenfalls auf Grund zweier selbständiger Begründungsstränge verneint (UA S. 15 ff.): Auf die Grundrechte des Art. 14 Abs. 1 GG oder des Art. 12 Abs. 1 GG könne sich die Klägerin als vollständig in staatlichem Eigentum stehende juristische Person des Privatrechts nach Art. 19 Abs. 3 GG nicht berufen. Unabhängig davon bestehe jedenfalls eine verfassungsmäßige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG und damit auch – so ist das Oberverwaltungsgericht der Sache nach zu verstehen – eine verhältnismäßige Beschränkung des Art. 12 Abs. 1 GG. Der

Gesetz- bzw. Ordnungsgeber habe zur Sicherstellung des in § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG genannten wettbewerblichen Ziels der Eisenbahnregulierung sämtliche Infrastruktureinrichtungen in verhältnismäßiger Weise in die Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen einbezogen. Aus denselben Gründen werde die in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG garantierte privatwirtschaftliche Unternehmensführung der Eisenbahnen des Bundes nicht in ungerechtfertigter Weise beeinträchtigt (vgl. zu dieser Begründung ausführlich auch: OVG Münster, Urteil vom 18. Februar 2013 - 13 A 474/11 - N&R 2013, 167 <169 f.>).

- 15 Es bedarf nicht der Durchführung eines Revisionsverfahrens, um zu der Erkenntnis zu gelangen, dass die von der Klägerin befürwortete eingeschränkte Definition der Eisenbahninfrastruktur verfassungsrechtlich jedenfalls im Ergebnis nicht geboten ist. Dabei kann die Frage der Grundrechtsfähigkeit der zum Konzern der Deutsche Bahn AG zählenden, der öffentlichen Hand gehörenden Unternehmen, die das Bundesverwaltungsgericht angesichts ihrer in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG geregelten und von dem Allgemeinen Eisenbahngesetz vorausgesetzten unternehmerischen Handlungs- und Organisationsfreiheit in seiner Rechtsprechung bisher offen gelassen hat (BVerwG, Urteile vom 18. Mai 2010 - 3 C 21.09 - BVerwGE 137, 58 Rn. 20, vom 7. Dezember 2011 - 6 C 39.10 - BVerwGE 141, 243 Rn. 12 und vom 29. September 2011 - 6 C 17.10 - BVerwGE 140, 359 Rn. 21), weiter offen bleiben. Denn aus dem Sinn und Zweck der eisenbahnrechtlichen Regulierung und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Senats ergibt sich eindeutig, dass jedenfalls der zweite Begründungsstrang des Oberverwaltungsgerichts dem restriktiven Infrastrukturverständnis der Klägerin entgegensteht.
- 16 Die eisenbahnrechtliche Regulierung dient gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene beim Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Im Rahmen dieses legitimen Ziels ist der Normgeber, was die Bewertung der Marktverhältnisse im Bereich der Eisenbahninfrastruktur und die einzusetzenden Regulierungsinstrumente anbetrifft, zu Pauschalierungen und Typisierungen befugt. Den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen hat er in diesem Rahmen die Funktion zugemessen, über alle wesentlichen Voraussetzungen für den Zugang zu den Einrichtungen und die dort angebotenen Leistungen zu informieren, dementsprechend Transparenz herzustellen und dadurch die Voraussetzungen für einen diskriminierungsfreien Zugang überhaupt erst zu schaffen (vgl. in diesem Sinn: BVerwG, Urteil vom 13. Juni 2012 - 6 C 42.10 - Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 2 Rn. 22, 27; für Schienennetznutzungsbedingungen: BVerwG, Urteil vom 29. September 2011 - 6 C 17.10 - BVerwGE 140, 359 Rn. 41, 64). Dieser Funktion der Nutzungsbedingungen entspricht eine Pflicht zur Aufstellung unabhängig von im Einzelfall etwa bestehenden vertretbaren Alternativen unter Marktbedingungen. Hierdurch werden weder etwaige Rechte der betroffenen Unternehmen aus Art. 14 Abs. 1 GG bzw. Art. 12 Abs. 1 GG noch ihr durch Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG gewährleistetes privatwirtschaftliches Funktions- und Organisationskonzept in unverhältnismäßiger Weise beschränkt.
- 17 3. Bezugnehmend auf die Erwägungen des Oberverwaltungsgerichts zur Ausübung des der Bundesnetzagentur von § 14c Abs. 1 AEG eingeräumten Ermessens will die Klägerin ferner grundsätzlich geklärt wissen:
- „Verstößt es gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn die Bundesnetzagentur die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen gemäß § 14c Abs. 1 AEG i.V.m. § 10 EIBV anordnet, obwohl die in Frage stehende Einrichtung zur Nutzung durch Wettbewerber aufgrund der Umstände des Einzelfalls nur eingeschränkt geeignet ist und die Betreiberin in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen beeinträchtigt, das heißt

ist die Rechtspflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen davon abhängig, ob und in welchem Umfang Serviceeinrichtungen für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzbar sind und zu Beeinträchtigungen des Geschäftsbetriebs des Betreibers in seiner Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen führen?“

- 18 Diese Frage ist einer grundsätzlichen Klärung in einem Revisionsverfahren weder fähig noch bedürftig.
- 19 An der Klärungsfähigkeit fehlt es schon deshalb, weil die Klägerin in der Formulierung ihrer Frage selbst auf die Umstände des Einzelfalls abstellt. Darüber hinaus hat sich die Frage dem Oberverwaltungsgericht zutreffender Weise nicht gestellt. Das Berufungsgericht hat in tatsächlicher Hinsicht – wie bereits erwähnt – festgestellt, dass die Nutzbarkeit der Einrichtungen der Klägerin für Wettbewerber nicht schlechterdings ausgeschlossen ist. Zu den weiteren tatsächlichen Gegebenheiten, von denen die aufgeworfene Frage ausgeht – Beeinträchtigung der Klägerin in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Umfang der Nutzbarkeit der Serviceeinrichtungen der Klägerin für Wettbewerber – hat das Oberverwaltungsgericht keine Feststellungen getroffen und musste dies auf Grund des insoweit eindeutigen und deshalb nicht klärungsbedürftigen Inhalts des Infrastrukturzugangsrechts nicht tun.
- 20 Das Oberverwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass die Klägerin die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach § 10 Abs. 1 Satz 1 EIBV ungeachtet ihrer Eigenschaft als – zugleich – Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen trifft (vgl. zur Unerheblichkeit dieses Doppelcharakters nur: Kramer, in: Kunz <Hrsg.>, Eisenbahnrecht, Stand: März 2014, § 2 AEG Rn. 1; Fehling, in: Hermes/Sellner <Hrsg.>, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 2 Rn. 23). Es hat weiter zutreffend erkannt, dass es für die Aufstellungsverpflichtung auf etwaige nachgelagerte Nutzungskonflikte nicht ankommt, weil deren Bewältigung Gegenstand des Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens nach § 10 Abs. 2 bis 7 EIBV ist, wohingegen die Nutzungsbedingungen Wettbewerbern zunächst die Prüfung ermöglichen sollen, ob sich die Verfolgung eines Zugangsbegehrens überhaupt ökonomisch lohnt. Gerade die Erfüllung eines derartigen Informationsbedürfnisses entspricht der bereits beschriebenen Funktion der Nutzungsbedingungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Juni 2012 - 6 C 42.10 - Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 2 Rn. 22).
- 21 4. Ebenfalls auf die Ermessensausübung nach § 14c Abs. 1 AEG bezogen, hält die Klägerin weiterhin Folgendes für grundsätzlich bedeutsam:

„Verstößt es mit Blick auf Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der RL 2001/14/EG gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn die Bundesnetzagentur die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen gemäß § 14c Abs. 1 AEG i.V.m. § 10 EIBV anordnet, obwohl vertretbare Marktalternativen bestehen?“
- 22 Es ergibt sich bereits aus den obigen Darlegungen (unter 2., b), aa)), dass dieser Frage mangels Klärungsbedürftigkeit keine grundsätzliche Bedeutung zukommt. Im Übrigen unterläge es der Beurteilung des Gesetz- und Verordnungsgebers, ob in dem von der Klägerin angesprochenen Fall einer fortschreitenden Etablierung von Wettbewerb im Eisenbahninfrastrukturbereich regulierungsrechtliche Konsequenzen zu ziehen wären.
- 23 5. Schließlich sieht die Klägerin eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung in Folgendem:

„Verstößt es gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn die Bundesnetzagentur die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen anordnet, obwohl das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen dadurch nicht in seiner Eigenschaft als Betreiber von Anlagen, sondern in seiner Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen ist, da eine Zulassung Dritter notwendigerweise dazu führt, dass die Verkehrsdienstleistung nicht mehr im bisherigen Umfang erbracht werden kann?“

- 24 Auf die mangelnde Klärungsfähigkeit und Klärungsbedürftigkeit dieser Frage kann ebenfalls bereits auf der Grundlage der bisherigen Ausführungen geschlossen werden. Auch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das zugleich Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, muss nach § 10 Abs. 1 Satz 1 EIBV Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufstellen und ist wegen etwaiger Nutzungskonflikte auf das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren nach § 10 Abs. 2 bis 7 EIBV verwiesen. Das Oberverwaltungsgericht hatte deshalb keinen Anlass, Feststellungen darüber zu treffen, ob der Klägerin im Fall der Zulassung von Wettbewerbern die Erbringung von Verkehrsleistungen noch im bisherigen Umfang möglich wäre.
- 25 6. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Festsetzung des Wertes des Streitgegenstands beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Neumann, Dr. Möller, Hahn.