



VERWALTUNGSGERICHT KOBLENZ

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit
der ... AG, vertreten durch ...

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte ...

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch ...

- Beklagte -

w e g e n Eisenbahnverkehrsrechts

hat die 8. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der mündlichen
Verhandlung vom 28. Februar 2005, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Dr. Bayer
Richter am Verwaltungsgericht Müller-Rentschler
Richterin Fahrbach
ehrenamtlicher Richter Dipl.-Ingenieur Monnerjahn
ehrenamtlicher Richter Rentner Jülich

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Klägerin.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Die Berufung wird zugelassen.

T a t b e s t a n d

Die Klägerin wendet sich gegen eine Verpflichtung zur sicheren Betriebsaufnahme der Eisenbahnstrecke Stromberg – Morbach.

Die Klägerin ist seit dem 1. Juni 1999 Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bahn AG. Die Deutsche Bahn AG wurde am 1. Januar 1994 gegründet, zum gleichen Zeitpunkt wurde ihr das Bundeseisenbahnvermögen übertragen. Die Beklagte hatte im Jahre 1998 mit der Deutschen Bahn AG ein so genanntes Instandhaltungskonzept geschlossen für Strecken, auf denen die Verkehrsabwicklung seitens der Bahn eingestellt wurde, ohne dass dafür ein Verfahren nach § 11 Abs. 2 AEG eingeleitet worden ist. Wenn solche Strecken nicht innerhalb von 2 Jahren gemäß § 11 AEG abgegeben oder stillgelegt würden, seien „gegebenenfalls“ besondere Maßnahmen zur Instandsetzung erforderlich. Instandsetzungsmaßnahmen würden jedoch nicht angeordnet, wenn ein ordnungsgemäßer Zustand binnen 8 Wochen hergestellt werden könne. Das Konzept enthält keine ausdrückliche Regelung für den Fall, dass ein Dritter den Netzzugang für diese Strecke beansprucht.

Die Klägerin ist Inhaberin der genehmigten Eisenbahninfrastruktur Langenlonsheim – Stromberg – Simmern – Büchenbeuren – Morbach. Die insgesamt 78,68 km lange Strecke war vom 1. Juli 1999 bis zum 31. Dezember 2002 an die RP

Eisenbahn GmbH zu einem jährlichen Pachtzins von 1.000 DM zuzüglich Umsatzsteuer verpachtet.

Am 27. November 2002 schloss die Klägerin mit dem Land Rheinland-Pfalz eine Planungsvereinbarung zur Erstellung eines Vorentwurfs für die Reaktivierung der Hunsrückbahn Langenlonsheim – Büchenbeuren, inklusive des derzeit gesperrten Anschlussgleises an den Flughafen Hahn sowie einer Verbindung Gensingen - Langenlonsheim.

Am 1. April 2003 gab die Pächterin die Strecke an die Klägerin zurück. Bei einer Streckenbesichtigung am 4. April 2003 stellte die Klägerin zunächst nur Mängel im Abschnitt Simmern – Morbach fest, die jedoch ausweislich eines Schreibens der Klägerin an die Beklagte vom 15. April 2003 „bis Mitte Juni 2003“, d.h. binnen 8 Wochen zu beheben seien. Bis dahin müsse die Strecke betrieblich gesperrt werden. Der Abschnitt Langenlonsheim – Simmern sei jedoch uneingeschränkt befahrbar.

Bereits mit Schreiben vom 7. April 2003 hatte sich die Fa. ... Eisenbahn, Inhaber W. K., bei der Beklagten darüber beschwert, dass die Klägerin ihr den Netzzugang auf der Strecke Langenlonsheim – Morbach wegen der betrieblichen Sperrung verweigere. Die Beklagte gab der Klägerin daraufhin Gelegenheit zur Stellungnahme zu einer beabsichtigten Anordnung der Wiederaufnahme des Betriebs.

Unter dem 20. Juni 2003 teilte die Klägerin mit, eine Beseitigung der Mängel auf der Strecke Simmern – Morbach würde 114.000 € kosten. Inzwischen seien aber auch Mängel auf der Strecke Stromberg – Simmern festgestellt worden, deren Beseitigung 41.250 € erordere. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 165.750 €. Dieser Aufwand könne nicht aus den Erlösen aus gelegentlichen Sonderfahrten gedeckt werden. Mit Rücksicht auf die noch ausstehende Entscheidung des Landes Rheinland-Pfalz zur Reaktivierung der Hunsrückbahn werde deshalb von ei-

ner kurzfristigen Instandsetzung abgesehen. Dies alles betreffe jedoch nicht die Strecke Langenlonsheim – Stromberg.

Mit Bescheid vom 10. Juli 2003 gab die Beklagte der Klägerin auf, den Betrieb des Streckenabschnitts Simmern – Morbach bis zum 15. September 2003 mit der bisherigen Geschwindigkeit sicher wieder aufzunehmen. Dabei nahm sie Bezug auf einen von der Klägerin selbst erarbeiteten Maßnahmekatalog. Die Entscheidung war gestützt auf § 5 a Abs. 2 AEG. Zur Begründung war ausgeführt, die Mängel seien entgegen der ursprünglichen Ankündigung nicht bis Mitte Juni behoben worden. Nach diesem Zeitpunkt habe die Klägerin die Mängelbeseitigung sogar ausdrücklich verweigert. Dies komme einer dauerhaften Stilllegung gleich. Wirtschaftliche Gründe könnten nur im Rahmen eines förmlichen Stilllegungsverfahrens berücksichtigt werden. Ein solcher Antrag sei noch nicht gestellt worden. Aus § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG ergebe sich, dass die Klägerin bis zur Entscheidung über einen etwaigen Stilllegungsantrag zur Aufrechterhaltung des Betriebs verpflichtet bleibe.

Die Klägerin legte am 30. Juli 2003 Widerspruch ein.

Mit einem für sofort vollziehbar erklärten Bescheid vom 1. August 2003, dem eine ordnungsgemäße Rechtsmittelbelehrung beigefügt war, ordnete die Beklagte gegenüber der Klägerin sodann die Einstellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Langenlonsheim – Simmern an. Aus einem Aktenvermerk vom gleichen Tage ergibt sich, dass die Fa. BASF in Ludwigshafen hierüber sehr verstimmt gewesen sei, da sie dreimal wöchentlich Kalklieferungen aus Stromberg auf dem Schienenweg erhalte. Die Klägerin beseitigte umgehend die Mängel im Bereich Langenlonsheim – Stromberg. Am 4. August 2003 gab die Beklagte den Verkehr auf der Teilstrecke Langenlonsheim – Stromberg wieder frei. Seit dem 5. August 2003 rollten die Kalktransporte wieder. Die Sperrung der restlichen Teilstrecke wurde nicht förmlich aufgehoben.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau teilte der Beklagten mit Schreiben vom 12. August 2003 Folgendes mit: Es sei erklärtes Ziel der Verkehrspolitik des Landes Rheinland-Pfalz, den Flughafen Hahn über die vorhandene Eisenbahnstrecke Langenlonsheim – Simmern - Büchenbeuren an das Schienennetz anzuschließen. Dieses Ziel sei im Landesverkehrsprogramm aus dem Jahre 2000 und in der Koalitionsvereinbarung aus dem Jahre 2001 festgelegt. Auf Grund der Planungsvereinbarung habe die Klägerin eine Vorentwurfsplanung erstellt, die dem Land am 17. Juli 2003 präsentiert worden sei. Inzwischen lägen auch die zuwendungsfähigen Investitionskosten vor. Auf dieser Grundlage werde die Klägerin bis Ende August 2003 eine Wirtschaftlichkeitsberechnung aufstellen. Anschließend würden Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag geführt. Das Land strebe an, den Schienenverkehr zum Flughafen Hahn bis Ende 2006 aufzunehmen.

Der oben genannte Widerspruch gegen den Bescheid vom 10. Juli 2003 wurde mit Widerspruchsbescheid vom 9. September 2003 zurückgewiesen. Darin ist unter anderem ausgeführt, die Klägerin könne sich nicht auf eine etwaige Reaktivierung der Hunsrückbahn berufen, denn diese betreffe nur einen Teilbereich der schadhafte Gesamtstrecke, erfordere einen ganz anderen Streckenausbau und sei frühestens für das Jahr 2006 vorgesehen.

Die Klägerin erhob am 17. September 2003 Klage zum VG Mainz, die am 24. September 2003 auf Grund einer Zuständigkeitsentscheidung des OVG Rheinland-Pfalz dem VG Koblenz vorgelegt wurde (8 K 2622/03.KO). Das Gericht wies die Beklagte auf die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs und auf den Ablauf der zum 15. September 2003 gesetzten Frist hin.

Während des damaligen Klageverfahrens erging unter dem 6. Oktober 2003 ein Bescheid, mit dem auch die sichere Betriebsaufnahme auf der Strecke Stromberg – Simmern sofort vollziehbar angeordnet wurde. Gleichzeitig wurde die sofortige Vollziehung des Bescheids vom 10. Juli 2003 angeordnet (dessen Befristung zu

diesem Zeitpunkt bereits abgelaufen war). Die Begründung für den neuen Bescheid entsprach im Wesentlichen den Ausführungen im alten Bescheid, allerdings finden sich hier keine Ausführungen zu der vom Land Rheinland-Pfalz geplanten Anbindung an den Flughafen Hahn. Die Klägerin müsse sich jedoch entscheiden, ob sie die Strecke weiter als öffentliche Eisenbahninfrastruktur vorhalten und ihre diesbezüglichen Verpflichtungen erfüllen wolle oder ob sie diesen Status durch ein Stilllegungsverfahren ändern wolle.

Mit einem weiteren Bescheid vom 14. Oktober 2003 stellte die Beklagte unter anderem fest, dass sich der Bescheid vom 10. Juli 2003, einschließlich der nachträglich angeordneten sofortigen Vollziehung im Bescheid vom 6. Oktober 2003, wegen der aufschiebenden Wirkung und wegen des Zeitablaufs erledigt habe.

Dies führte dazu, dass das Verfahren 8 K 2622/03.KO übereinstimmend für erledigt erklärt wurde. Der Einstellungs- und Kostenbeschluss des Gerichts datiert vom 29. Oktober 2003.

In dem bereits genannten Bescheid vom 14. Oktober 2003 wurde der Klägerin außerdem aufgegeben, die Strecke Simmern – Morbach „unverzüglich“ sicher wieder aufzunehmen. Die sofortige Vollziehung wurde angeordnet. Die Begründung entsprach dem Bescheid vom 6. Oktober 2003.

Die Klägerin legte am 17. Oktober 2003 gegen die Bescheide vom 6. Oktober 2003 und 14. Oktober 2003 Widerspruch ein, soweit es um die jeweils angeordnete Betriebsaufnahme der Strecken Stromberg – Simmern und Simmern – Morbach ging.

Am gleichen Tage stellte sie bei Gericht einen Eilantrag nach § 80 Abs. 5 VwGO.

Die Beklagte wies den Widerspruch mit Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003 zurück. Darin ist auch ausgeführt, dass es – aus der Sicht der Beklagten –

nicht auf die Planungen für eine Anbindung des Flughafens Hahn an den Schienenverkehr und die damit verbundene Ertüchtigung der Strecke ankomme.

Am 27. November 2003 hat die Klägerin die vorliegende Klage erhoben (8 K 3787/03.KO).

Das Gericht lehnte den Eilantrag mit Beschluss vom 28. November 2003 – 8 L 2921/03.KO – ab. Zur Begründung war im Wesentlichen ausgeführt, die Klägerin sei gemäß § 4 AEG zum Betrieb der genehmigten Strecke verpflichtet. Hier von gebe es nur bestimmte Ausnahmen, die vorliegend nicht einschlägig seien. Wirtschaftliche Gesichtspunkte könnten nach § 11 Abs. 2 Satz 1 AEG nur im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens berücksichtigt werden, zumal da die Reaktivierung der Hunsrückbahn auch nach Auffassung der Klägerin völlig ungewiss sei. Die Klägerin stehe es frei, ein Stilllegungsverfahren einzuleiten.

Im anschließenden Beschwerdeverfahren trug die Klägerin mit Schriftsatz vom 12. Dezember 2003 erstmals vor, dass sie „mittlerweile“ das Stilllegungsverfahren eingeleitet und die Strecke im Internet zur Übernahme ausgeschrieben habe.

Daraufhin stellte das OVG Rheinland-Pfalz mit Beschluss vom 19. Februar 2004 – 7 B 11999/03.OVG – die aufschiebende Wirkung der Klage wieder her, jedoch mit der Auflage, dass die Klägerin das Verfahren zur Stilllegung der Strecken Stromberg - Simmern und Simmern - Morbach gemäß § 11 AEG fortsetzen müsse. Da die Betriebsaufnahme in den neuen Verfügungen zeitlich unbefristet angeordnet worden sei, lägen Dauerverwaltungsakte vor, bei denen auch nachträgliche Umstände zu berücksichtigen seien. Durch die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung werde die Klägerin davor geschützt, Investitionen zu tätigen, obwohl nicht sicher sei, dass auf den genannten Streckenabschnitten in absehbarer Zukunft ein Betrieb stattfinden werde. Durch die Anordnung der Fortsetzung des Stilllegungsverfahrens werde das Interesse der Beklagten an der Wiederaufnahme

des Betriebs für den Fall geschützt, dass eine Stilllegung der Streckenabschnitte nach § 11 AEG nicht erfolge.

Mit Schreiben vom 17. Mai 2004 beantragte die Klägerin bei der Beklagten die Genehmigung zur Stilllegung der Strecke Stromberg - Morbach. Die Beklagte lehnte diesen Antrag mit Bescheid vom 20. Juli 2004 nach § 11 Abs. 4 AEG ab, weil die Voraussetzungen des Abs. 1 Satz 2 nicht vorlägen. Das Kaufpreisangebot bzw. der Pachtpreis zur Übernahme der Infrastruktur seien unangemessen hoch gewesen und die Klägerin habe die Übernahmeverhandlungen mit den Bewerbern ohne triftigen Grund abgebrochen. Der Widerspruch der Klägerin wurde mit Widerspruchsbescheid vom 23. September 2004 zurückgewiesen. Die Klägerin erhob hiergegen jedoch keine Verpflichtungsklage. Stattdessen bereitete sie eine neue Ausschreibung zur Übergabe der Strecke vor, die am 9. November 2004 im Internet veröffentlicht wurde. Die Ausschreibung war bis zum 9. Februar 2005 befristet. Da die Beklagte im ersten Ausschreibungsverfahren unter anderem die Gestaltung der Zugangsseite im Internet beanstandet hatte, ergänzte die Klägerin die Zugangsseite und veröffentlichte am 14. Dezember 2004 eine dritte Ausschreibung, die bis zum 14. März 2005 befristet ist und wörtlich mit der zweiten Ausschreibung übereinstimmt.

Ein daraufhin gestellter Abänderungsantrag der Beklagten vom 10. November 2004 nach § 80 Abs. 7 VwGO blieb in zwei Instanzen ohne Erfolg (vgl. 8 L 3263/04.KO und 7 B 12165/04.OVG).

Das Gericht hat versucht, das vorliegende Verfahren im Hinblick auf das erneut eingeleitete Stilllegungsverfahren auszusetzen (Beschluss vom 2. Dezember 2004 – 8 K 3787/03.KO). Auf die Beschwerde der Beklagten hob das OVG Rheinland-Pfalz diese Entscheidung jedoch wieder auf (Beschluss vom 18. Januar 2005 – 7 B 12166/04.OVG-).

Die Klägerin rügt zunächst die aus ihrer Sicht fehlende Bestimmtheit der angefochtenen Verfügungen und begründet die Klage im Übrigen wie folgt: Die Strecke Stromberg – Morbach sei schon vor Abschluss des Pachtvertrags nicht in einem betriebssicheren Zustand gewesen. Während der Pachtzeit hätten nur gelegentliche Sonderfahrten und nur ein geringer Güterverkehr stattgefunden. Ab Mitte 2001 sei die Strecke praktisch ohne Verkehr gewesen. Der damalige Pachtvertrag sei nicht verlängert worden, weil die RP Eisenbahn GmbH daran kein Interesse mehr gehabt habe. Dies beruhe darauf, dass sowohl jene Gesellschaft als auch die Klägerin im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Hunsrückbahn erstellt hätten. Das Land habe sich aber entschieden, das Projekt nur mit der Klägerin fortzusetzen, weil dann Zuschüsse nach dem Schienenwegebaugesetz zu erwarten seien.

Im Jahre 2003 habe es einzelne Trassenanmeldungen für Sonderfahrten gegeben, die maximal einen Erlös von 20.000 € erzielt hätten, wenn sie durchgeführt worden wären. Die dafür erforderlichen Instandhaltungskosten von über 165.000 € seien nicht nur unverhältnismäßig, sondern auch wirtschaftlich sinnlos, wenn sich kein Übernehmer finden werde. Außerdem verstießen die Bescheide gegen Art. 14 und 87e Abs. 4 GG.

Im Übrigen normiere § 4 AEG ausweislich der amtlichen Begründung keine Betriebspflicht im bisherigen Sinne, sondern nur die Verpflichtung, den Betrieb so zu gestalten, dass die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt werde. § 11 AEG beziehe sich nach seinem Sinn und Zweck nur auf solche Strecken, die auch in Betrieb seien. Nur dort sei eine dauerhafte Betriebsstilllegung denkbar. Hinzu komme, dass die Klägerin ein bundesweites Schienennetz vorhalte und dass sie im Rahmen ihres Budgets Prioritäten setzen müsse. Es sei auch zu berücksichtigen, dass es bei dem Aufbau des Streckennetzes in den neuen Bundesländern zu erheblichen Fehlinvestitionen der Klägerin gekommen sei.

Im Zeitpunkt der angefochtenen Verfügungen sei die in Rede stehende Strecke von der Klägerin nicht dauerhaft sondern nur vorübergehend gesperrt gewesen. Insoweit liege kein Missbrauch vor, denn die Klägerin habe die Entscheidung des Landes Rheinland-Pfalz zur Reaktivierung der Hunsrückbahn abwarten dürfen.

Erst wegen der Reaktion der Beklagten habe sich die Klägerin zur endgültigen Stilllegung entschlossen. An diesem Entschluss halte sie trotz des bestandskräftig gewordenen Ablehnungsbescheids fest. Dies ergebe sich aus der erneuten Ausschreibung im Internet. Allerdings würde sie es nicht ablehnen, eine etwaige künftige Infrastruktur zum Flughafen Hahn zu betreiben.

Die Klägerin beantragt,

die Bescheide vom 6. Oktober 2003 und 14. Oktober 2003 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 26. November 2003 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, die Bescheide seien bestimmt genug. Die Rheinland-Pfalz Eisenbahn GmbH habe während der Pachtzeit erhebliche Verbesserungen im Abschnitt Stromberg – Simmern vorgenommen. Dies ergebe sich aus einem Schreiben der genannten Eisenbahngesellschaft vom 22. Mai 2003 an die Rheinhessische Eisenbahn. Die Klägerin habe den Pachtvertrag gegen den Willen der ehemaligen Pächterin nicht mehr verlängert, weil sie die Strecke im Falle einer Reaktivierung der Hunsrückbahn für die Deutsche Bahn AG freihalten wolle. Die Klägerin verfolge bundesweit die Taktik, durch betriebliche Sperrungen den Netzzugang für Konkurrenzunternehmen zu verhindern.

Eine Betriebspflicht ergebe sich aus § 4 AEG in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG. Denn wenn ein Eisenbahnunternehmen den Betrieb der Infrastruktur sogar während eines Stilllegungsverfahrens bis zur Entscheidung der Behörde aufrecht erhalten müsse, dann gelte die Betriebspflicht erst recht vor Einleitung eines Stilllegungsverfahrens.

Es komme auch nicht darauf an, in welchem Umfang eine Strecke befahren werde und wie lange sie infolge einer Entscheidung der Klägerin betrieblich gesperrt sei. In einem Prozess vor dem Verwaltungsgericht Köln habe die Klägerin mit Schriftsatz vom 22. März 2004 ausdrücklich Folgendes erklärt: Sie sei nach § 4 AEG

verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Dieses Gebot kenne keine Differenzierung zwischen einer Betriebssicherheit im engeren und weiteren Sinne. Es komme nicht auf die Häufigkeit der Nutzung an. Selbst eine jahrelang nicht befahrene Eisenbahnstrecke müsse in einem betriebssicheren Zustand gehalten werden, um die jederzeitige Betriebsaufnahme durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. – Im vorliegenden Verfahren vertrete die Klägerin aus taktischen Gründen genau den entgegengesetzten Standpunkt.

Die Beklagte trägt ferner vor, wirtschaftliche Gesichtspunkte könnten außerhalb eines Stilllegungsverfahrens nicht berücksichtigt werden. § 4 AEG stehe nicht unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Wenn ein bundesweites Netz für die Klägerin nicht zu finanzieren sei, möge sie Teile davon abgeben oder Insolvenz anmelden.

Die Reaktivierung der Hunsrückbahn sei entgegen den Ankündigungen der Politiker völlig ungewiss. Abgesehen davon, dass die Trasse zum Flughafen Hahn nur teilweise mit der vorliegenden Strecke identisch sei, gehe es in den angeordneten Verfügungen nicht um eine Neubaumaßnahme für 34.000.000 €, sondern um notwendige Sicherungsmaßnahmen von 165.000 € für die jederzeitige Aufnahme eines Betriebs mit den bisherigen Geschwindigkeiten. Hierfür lägen auch konkrete Anmeldungen der Rhein Hessischen Eisenbahn vor. Die Klägerin müsse sich zumindest das Instandhaltungskonzept aus dem Jahre 1998 entgegenhalten lassen, zumal die Mängelbeseitigung nach eigenen Angaben der Klägerin binnen 8 Wochen möglich gewesen wäre.

Ein in der mündlichen Verhandlung geschlossener Prozessvergleich wurde von der Beklagten wirksam widerrufen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Sitzungsniederschrift, die bei gezogenen Verwaltungsakten sowie die Gerichtsakten 8 K 2622/03.KO und 8 L 2921/03.KO mit 7 B 11999/03.OVG Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist unbegründet. Die streitgegenständlichen Bescheide in der Gestalt des Widerspruchsbescheids sind von Anfang an rechtmäßig und die Klägerin hat auch keinen Anspruch auf Aufhebung der Bescheide zu einem späteren Zeitpunkt. Mithin wird sie nicht in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 VwGO).

Die Beklagte war zum Erlass der Bescheide vom 6. und 14. Oktober 2003 befugt. Diese Befugnis ergibt sich aus § 5 a Abs. 2 AEG. Danach können die Eisenbahnaufsichtsbehörden im Rahmen ihrer Aufgaben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Einhaltung der in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften anweisen. Das Eisenbahnbundesamt ist eine Aufsichtsbehörde, denn ihm obliegt gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG die Eisenbahnaufsicht. Die Eisenbahnaufsicht umfasst nach § 5 a Abs. 1 AEG die Überwachung der in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften, insbesondere die Abwehr von Gefahren, die von den Betriebsanlagen ausgehen. Nach § 5 Abs. 1 AEG wird durch die Eisenbahnaufsicht unter anderem die Beachtung „dieses Gesetzes“ sichergestellt. Zu „diesem Gesetz“ gehört auch § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG. Diese Vorschrift verpflichtet die Eisenbahnen, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten.

Mit den streitgegenständlichen Verfügungen bewegte sich die Beklagte im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben, denn von der Betriebsanlage auf der Strecke Stromberg – Morbach ging eine Gefahr für den Eisenbahnbetrieb aus, die sich bereits zu einer Störung aktualisiert hatte. Die Strecke ist nämlich infolge von Sicherheitsmängeln unstreitig nicht mehr befahrbar.

Die Beklagte war befugt, zur Beseitigung der Gefahr bzw. Störung die Klägerin zur Einhaltung ihrer gesetzlichen Pflicht aus § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG anzuweisen. Die Klägerin hat nämlich die Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke Stromberg – Morbach nicht in betriebssicherem Zustand erhalten.

Das Gericht folgt nicht der Auffassung der Klägerin, wonach § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG nur Pflichten bei dem Betrieb einer Infrastruktur und nicht auch zum Betrieb der Infrastruktur normiere. Denn dann würde die Pflicht zur Erhaltung eines betriebssicheren Zustands automatisch enden, sobald das jeweilige Infrastrukturunternehmen sich (einseitig) dazu entschließt, die Strecke wegen zu aufwendiger Unterhaltungskosten nicht mehr zu betreiben. Hierfür gibt der Wortlaut der neuen Vorschrift aber nichts her. Im Gegenteil: Indem § 4 Abs. 1 AEG von dem „Betrieb“ und dem „betriebssicheren Zustand“ spricht, knüpft das Gesetz an die Legaldefinition des § 2 Abs. 3 AEG an. Danach gehört zum Betreiben einer Infrastruktur auch die Unterhaltung von Schienenwegen. Die Unterhaltungslast ist heute – anders als früher – nicht mehr an wirtschaftliche Gesichtspunkte geknüpft. So sah § 4 Abs. 1 AEG vom 29. März 1951 (BGBl I S. 225) noch Folgendes vor:

„Zu den Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen gehört es, unter Wahrung wirtschaftlicher Grundsätze und in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Wohl und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis ... ihr Netz auszubauen und der Entwicklung anzupassen.“

Eine derartige Regelung ist dem neuen § 4 AEG fremd. Auch § 4 des ehemaligen Bundesbahngesetzes (BbG) vom 13. Dezember 1951 (BGBl I S. 955) hatte einen von der jetzigen Vorschrift abweichenden Wortlaut:

„Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Anlagen, die Fahrzeuge und das Zubehör in gutem, betriebssicherem Zustand zu erhalten und unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiterzuentwickeln“.

Gerade der zweite Halbsatz dieser Norm fehlt in der neuen Vorschrift. Stattdessen werden wirtschaftliche Kriterien heute nur im Zusammenhang mit einer Stilllegungsgenehmigung in § 11 Abs. 2 AEG angesprochen. Deshalb folgt das Gericht

auch nicht der amtlichen Begründung zu § 4 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung (Bundesrats-Drucksache 131/93, S. 98). Dort heißt es:

„Die Vorschrift ist § 4 des geltenden Bundesbahngesetzes (BbG) nachgebildet. Sie enthält jedoch keine Betriebspflicht im bisherigen Verständnis, Eisenbahnverkehr betreiben zu müssen, sondern nur die Verpflichtung der Eisenbahnen, die genannten Anlagen und Gegenstände sicher zu konstruieren und zu bauen bzw. bauen zu lassen sowie ihren Betrieb so zu gestalten, dass die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt wird....“

Im Zeitpunkt des Gesetzentwurfs mag dies der Wille der Bundesregierung gewesen sein. Er ist jedoch in § 4 AEG nicht nur nicht zum Ausdruck gekommen, sondern er wird durch § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG indirekt sogar widerlegt. Indem dort normiert wird, dass das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur bis zur Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes über einen Stilllegungsantrag „aufrecht zu halten“ hat, folgt logischerweise, dass es den Betrieb der Infrastruktur außerhalb eines Stilllegungsverfahrens erst recht aufrecht zu halten hat.

Insoweit ist von Bedeutung, dass der Regierungsentwurf noch keine Vorschrift enthielt, der dem heutigen § 11 AEG entspricht. Die Vorschrift beruht vielmehr auf einer Stellungnahme des Bundesrates zur Einführung eines Stilllegungsverfahrens in § 10 a des Entwurfs. (Bundestags-Drucksache 12/5014, S. 17 f). Dort ist ausgeführt:

„Aus der Sicht der Länder muss in das AEG eine Bestimmung über Streckenstilllegungen aufgenommen werden, sonst könnten die Schieneninfrastrukturunternehmen, insbesondere der künftige Monopolist Deutsche Bahn AG/ Fahrweg AG, jederzeit unwirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen schließen....“

Die Bundesregierung hatte diesem Vorschlag zunächst nicht zugestimmt (insofern bedarf der Eilbeschluss der Kammer vom 28. November 2003 – 8 L 2921/03.KO – einer Korrektur, denn dort wurde irrtümlich die Zustimmung auf Seite 44 zitiert). Auf Seite 45 der Bundestags-Drucksache 12/5014 hatte die Bundesregierung zu Nummer 47 ausgeführt:

„Entgegen der Auffassung des Bundesrates müssen privatrechtlich organisierte Eisenbahnen als Wirtschaftsunternehmen in der Lage sein, unwirtschaftlich gewordene Infrastruktureinrichtungen – unabhängig von öffentlichen Interessen – zu schließen. Das Verfahren im geltenden Bundesbahngesetz macht keinen Sinn, wenn öffentliche Besteller beim Transportunternehmen keine Leistungen auf der betroffenen Strecke mehr einkaufen oder auferlegen.

Das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung einer Eisenbahninfrastruktur kann dadurch durchgesetzt werden, dass Leistungen gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ‚bestellt‘ oder auferlegt werden können, die einen wirtschaftlichen Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ermöglichen.“

Der Gesetzgeber hat sich der Auffassung der Bundesregierung jedoch nicht angeschlossen. Vielmehr folgte er der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vom 30. November 1993 (Bundestags-Drucksache 12/6269), der auf Seite 56 den unveränderten § 10 a aus der Stellungnahme des Bundesrates übernahm und hierzu auf Seite 139 ausführte:

„Mit der Änderung wird der Forderung der Länder entsprochen, das Verfahren von Streckenstilllegungen ... gesetzlich zu regeln.

Mit diesem Verfahren (Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien innerhalb von drei Monaten) wird dem Interesse aller Beteiligten nach einer schnellen Entscheidung entsprochen. Für die Frage der Kostentragung bei Versagung der Genehmigung soll das Verursacherprinzip gelten.“

Daraufhin ist § 10 a als neuer § 11 AEG am 1. Januar 1994 in Kraft getreten. In der Folgezeit hat sich die Bundesregierung dem bei dem ersten und zweiten Gesetz zur Änderung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht mehr widersetzt.

Im Zusammenhang mit der Entstehungsgeschichte ist noch darauf hinzuweisen, dass die von der Bundesregierung zitierte und heute noch geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt Nr. L 156 vom 28.06.1969 S. 1) in Art 2 Abs. 3 folgende Definition enthält:

„Betriebspflicht im Sinne dieser Verordnung ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, für die Strecken oder die Einrichtungen, deren Betrieb ihnen durch Konzession oder gleichwertige Genehmigung übertragen ist, alle Maßnahmen zu treffen, um eine Verkehrsbedienung sicher zu stellen, welche festgesetzten Normen für die Kontinuität, die Regelmäßigkeit und die Kapazität entspricht. Eingeschlossen ist auch die Verpflichtung, ... die Strecken ... und die Anlagen nach der Einstellung von Verkehrsdiensten in gutem Zustand zu erhalten.“

In Art 4 Abs. 1 der EWG-Verordnung heißt es:

„Es ist Sache der Verkehrsunternehmen, bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die völlige oder teilweise Aufhebung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes zu beantragen, wenn ihnen aus dieser Verpflichtung wirtschaftliche Nachteile erwachsen.“

Aus alledem ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts, dass die Auffassung der Klägerin rechtlich unhaltbar ist. Aus § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG folgt eine grundsätzliche Pflicht zur Aufrechterhaltung eines betriebssicheren Zustands der Infrastruktur, und zwar ohne Rücksicht darauf, wie aufwendig etwaige Unterhaltungskosten sind und wie rentabel die Strecke ist. Hiervon gibt es nur die Ausnahmen, die das Gericht bereits im Eilbeschluss genannt hat und die hier nicht einschlägig sind. Dem steht nicht entgegen, dass § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG, wie noch auszuführen ist, unter bestimmten Voraussetzungen einer teleologischen Reduktion bedarf.

Festzuhalten ist auch, dass die Klägerin des vorliegenden Verfahrens in dem Prozess vor dem Verwaltungsgericht Köln genau denselben Standpunkt zur Betriebspflicht vertritt wie die erkennende Kammer. Umso unverständlicher ist es, dass sie hier einen entgegengesetzten Standpunkt vertritt.

War die Beklagte demnach zum Einschreiten befugt, so hat sie von ihrer Befugnis auch verfahrens- und ermessensfehlerfrei Gebrauch gemacht.

Insoweit ist zunächst festzuhalten, dass die angefochtenen Verfügungen in Gestalt des Widerspruchsbescheids inhaltlich hinreichend bestimmt sind. Die Beklagte hat zwar nicht im Einzelnen aufgeführt, welche Maßnahmen die Klägerin zur sicheren Betriebsaufnahme durchführen soll. Dies war jedoch nicht erforderlich. Denn die Beklagte nahm Bezug auf den von der Klägerin selbst aufgelisteten und kostenmäßig bewerteten Maßnahmenkatalog. Mithin war für die Klägerin eindeutig zu erkennen, welchen Inhalt die Verfügungen hatten.

Soweit die Klägerin immer noch meint, der Begriff „unverzüglich“ sei zu unbestimmt, verweist das Gericht auf den Eilbeschluss 8 L 2921/03.KO.

Ein Ermessensfehler ergibt sich auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Unverhältnismäßigkeit. Geht man – wie hier – davon aus, dass die Klägerin zur Aufrechterhaltung eines betriebssicheren Zustands verpflichtet ist, dann sind Investitionskosten von rund 165.000 € zur Ausbesserung einer 64 km langen Strecke nicht unverhältnismäßig. Denn es gab (und gibt) konkrete Trassenanmeldungen für diese Strecke, die immerhin einen Erlös von 20.000 € erbracht hätten, so dass die Anordnung der sicheren Betriebsaufnahme nicht unabhängig von einem konkreten Bedarf erfolgte. Bei der insoweit maßgebenden Mittel-Zweck-Relation kann sich die Klägerin von vornherein nicht auf eine angebliche Unwirtschaftlichkeit berufen. Es wurde bereits ausgeführt, dass § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG nicht mehr unter dem Vorbehalt wirtschaftlicher Grundsätze steht. Wirtschaftliche Kriterien werden erst im Rahmen einer Stilllegungsgenehmigung nach § 11 Abs. 2 AEG geprüft. Im Zeitpunkt des Erlasses der Bescheide hatte sich die Klägerin noch nicht zur Stilllegung der Strecke entschlossen.

Die Kenntnis der Beklagten von dem Schreiben des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers vom 12. August 2003 macht die Bescheide vom 6. und 14. Oktober 2003 nicht ermessensfehlerhaft. Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass die geplante künftige Strecke von Gensingen zum Flughafen Hahn nur teilweise mit der Strecke Stromberg – Morbach identisch ist. Zum andern erscheint es nicht von

vornherein unverhältnismäßig, wenn die Beklagte sich dazu entschließt, den Netzzugangsanspruch der Rhein Hessischen Eisenbahn aus § 14 AEG zumindest für die Jahre 2004 – 2006 zu sichern, zumal in dem Schreiben des Verkehrsministers nur gesagt wurde, dass die neue Strecke bis Ende 2006 „angestrebt“ werde.

Ein Ermessensfehler wegen Verstoßes gegen höherrangiges Recht ist ebenfalls nicht ersichtlich. Dabei kann zunächst dahin stehen, ob sich die Klägerin überhaupt auf Art. 12 GG oder Art. 14 GG berufen kann. Zum Meinungsstand in der Literatur wird auf den Eilbeschluss 8 L 2921/03.KO verwiesen. Selbst wenn sich die Klägerin auf Grundrechtsschutz gegen ihre Alleineigentümerin Bundesrepublik Deutschland berufen könnte, gilt Folgendes:

Ein Verstoß gegen Art. 12 GG liegt schon deshalb nicht vor, weil der Klägerin nicht der Zugang zum Beruf verwehrt wird, sondern weil lediglich die Art und Weise der Berufsausübung berührt wird. Insoweit genügt jeder sachlich vernünftige Grund als Rechtfertigung für die Beschränkung. Dieser besteht hier in der Durchsetzung der gesetzlichen Betriebspflicht zwecks Beseitigung einer Störung und zwecks Gewährleistung des Zugangsanspruchs der Rhein Hessischen Eisenbahn.

Ein Verstoß gegen Art. 14 GG liegt auch nicht vor. Das Recht am eingerichteten und ausgeübten „Gewerbe“-Betrieb ist schon tatbestandsmäßig nicht berührt, denn die Strecke war im Zeitpunkt der streitigen Verfügungen nicht (ordnungsgemäß) eingerichtet und der Betrieb der Strecke wurde gerade nicht ausgeübt. Das Eigentum der Klägerin wird zwar insoweit betroffen, als auf ihrem Grundstück die Einrichtung von beschränkten Bahnübergängen, Signaleinrichtungen oder ähnlichen Vorkehrungen zur Beseitigung der Sicherheitsmängel notwendig sind. Dies ist jedoch von der Sozialpflichtigkeit des Eigentums gedeckt. Die Situationsgebundenheit (Zweckbestimmung) des Schienengrundstücks rechtfertigt diesen Eingriff, der seinerseits auf eine verfassungsmäßige Rechtsgrundlage gestützt ist.

Ein Ermessensfehler folgt auch nicht aus einem Verstoß gegen den Wortlaut oder den Sinn und Zweck des Art. 87 e Abs. 4 GG. Danach gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Die Klägerin ist zwar eine Eisenbahn des Bundes, denn sie befindet sich nicht nur überwiegend sondern sogar vollständig in der Hand des Bundes (§ 2 Abs. 6 AEG). Als solche ist sie jedoch nicht befugt, die Gewährleistungspflicht des Bundes wahrzunehmen. Diese obliegt vielmehr den Organen und Behörden des Bundes. Dazu zählt die Klägerin in ihrer Eigenschaft als privatrechtliche Aktiengesellschaft nicht. Sie kann deshalb nicht als Interessenwalterin der Bundesrepublik Deutschland auftreten. Wenn der Bund wirklich gewollt hätte, dass die Strecke für eine künftige Flughafenbahn reserviert und nicht für den Nahverkehr freigegeben werden sollte, dann hätte der Bundesverkehrsminister das Eisenbahnbundesamt entsprechend anweisen können. Dies ist jedoch nicht geschehen. Deshalb kann die Klägerin auch nicht einwenden, die Beklagte hätte gerade wegen der Gewährleistungspflicht des Bundes davon absehen müssen, eine Nahverkehrsstrecke für gelegentliche Sonderfahrten wieder herstellen zu lassen, solange noch nicht endgültig darüber entschieden sei, ob eine überregionale Anbindung zum Flughafen Hahn erfolgen werde. Umgekehrt gilt nämlich, dass die Strecke solange für den Nahverkehr offen gehalten werden muss, als nichts Gegenteiliges entschieden ist. Denn die Wahrung des diskriminierungsfreien Netzzugangs für Dritte (§ 14 AEG) ist eine in die Gewährleistungspflicht des Bundes fallende Aufgabe.

Die Beklagte hat ihr Ermessen auch nicht im Widerspruch zu dem Instandhaltungskonzept aus dem Jahre 1998 bzw. entgegen einer etwaigen eigenen Verwaltungspraxis ausgeübt. Insoweit hat die mündliche Verhandlung ergeben, dass die Beklagte bei Mängeln, die innerhalb von acht Wochen behoben werden konnten, faktische Betriebseinstellungen zwar regelmäßig duldete, dass sie aber einschritt, sobald es konkrete Streckenanmeldungen gab. Das Gericht hat keine Anhalts-

punkte, den Wahrheitsgehalt der Einlassung des Beklagtenvertreters zu bezweifeln. Das bloße Bestreiten mit Nichtwissen seitens der Klägerin zwingt nicht zum Beweis und ein förmlicher Beweisantrag ist nicht gestellt worden.

Die Beklagte war schließlich auch nicht durch die Bestandskraft ihrer eigenen Sperrverfügung vom 1. August 2003 bezüglich der Teilstrecke Stromberg – Simmern an dem Erlass der streitgegenständlichen Verfügungen gehindert. Denn indem sie die Klägerin mit Bescheid vom 6. Oktober 2003 aufforderte, die Strecke Stromberg – Simmern betriebssicher wieder aufzunehmen, hob sie konkludent die zuvor ergangene Sperrverfügung wieder auf.

Die Aufrechterhaltung der rechtmäßig erlassenen Verfügungen ist auch nicht nachträglich ermessensfehlerhaft oder gar rechtsmissbräuchlich geworden.

Zwar handelt es sich bei den streitgegenständlichen Bescheiden um Verwaltungsakte mit Dauerwirkung. Insoweit ist umstritten, ob solche Bescheide durch eine nachträgliche Änderung der Umstände fehlerhaft werden können (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl., § 48 Rdnr. 36 m.w.N.). Das Bundesverwaltungsgericht hatte bei einem begünstigenden Verwaltungsakt mit Dauerwirkung angenommen, dass er „nachträglich unrichtig und damit im Sinne des § 48 VwVfG rechtswidrig“ geworden sei (BVerwG, Urteil vom 22. September 1993, DVBl 1994, 115). Im Zusammenhang mit einem belastenden Verwaltungsakt mit Dauerwirkung – Gewerbeuntersagung nach § 35 GewO a.F. – hat es mit Urteil vom 15. November 1967 (BVerwGE 28, 202, 205) Folgendes entschieden:

„Daher kann der Fall eintreten, dass das behördliche Verbot bei Erlass der Verfügung rechtmäßig war, seine Aufrechterhaltung zu einem späteren Zeitpunkt jedoch nicht mehr gerechtfertigt ist. Eine Änderung der Sach- oder Rechtslage nach Ergehen des Widerspruchsbescheids ist zwar nicht für die Rechtmäßigkeit der Verwaltungsakte im Zeitpunkt ihres Erlasses bedeutsam, wohl aber dafür, ob die Behörde durch Aufrechterhaltung des ursprünglichen Verwaltungsakts den Betroffenen auch weiterhin an der Ausübung des Gewerbes hindern darf. Wegen einer Änderung der Sachlage kann daher zwar die Aufhebung des Verwaltungsakts ‚ex tunc‘ nicht mit Er-

folg begehrt werden. Eine Änderung der Sachlage kann jedoch einen Anspruch des Betroffenen auf nunmehrigen Widerruf der Gewerbeuntersagung begründen. Stellt der Gewerbetreibende hierauf ab, so macht er mit der Klage geltend, die Behörde dürfe den ihn beschwerenden Verwaltungsakt nicht mehr aufrechterhalten. Dieser Anspruch auf Aufhebung der Gewerbeuntersagung ‚ex nunc‘ – d. h. Aufhebung des Verwaltungsakts mit Wirkung von dem Zeitpunkt, zu dem die Behörde die Ausübung des Gewerbes nicht mehr hätte untersagen dürfen – kann nach nunmehr ständiger Rechtsprechung des erkennenden Senats mit der zunächst auf Aufhebung ex tunc gerichteten Anfechtungsklage zugleich geltend gemacht werden.“

In dem Urteil werden des Weiteren noch Ausführungen zur Widerlegung der Gegenmeinung, zur Entbehrlichkeit eines erneuten Vorverfahrens, zur Prozessökonomie und zur Kostentragung gemacht. Die Kammer schließt sich diesem rechtsdogmatischen Ausgangspunkt an. Der Umstand, dass das Bundesverwaltungsgericht seine Rechtsprechung zu § 35 GewO in einer späteren Entscheidung änderte, beruhte allein darauf, dass § 35 Abs. 6 GewO geändert wurde (BVerwG, Urteil vom 2. Februar 1982, BVerwGE 65, 1). Auch der Umstand, dass die Gewerbeuntersagung ein Verbot beinhaltet, während es hier um ein Gebot geht, hindert nicht daran, die Überlegungen des Bundesverwaltungsgerichts auch auf den vorliegenden Fall zu übertragen. Denn auch hier wird das gegenüber der Klägerin ausgesprochene Gebot der sicheren Betriebsaufnahme während der Wirksamkeit der beiden Verwaltungsakte ständig neu aktualisiert. Wäre es anders, hätte die Beklagte kein Zwangsgeld zur Durchsetzung des Gebots festgesetzt. Es lässt sich auch nicht einwenden, dass das Urteil vom 15. November 1967 auf das Wiedergestattungsverfahren nach § 35 Abs. 6 GewO a. F. zugeschnitten gewesen und auf andere Fälle nicht übertragbar sei. Denn das Bundesverwaltungsgericht hatte damals ausdrücklich klargestellt:

„Auch ohne die ausdrückliche Bestimmung des § 35 Abs. 6 Satz 1 GewO ergäbe sich die Pflicht der Behörde, auf Antrag die nicht mehr erforderliche Gewerbeuntersagung zu widerrufen, aus dem Zweck des § 35 Abs. 1 GewO und dem Grundrecht der Berufsfreiheit“.

Gerade indem die Kammer die rechtlichen Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts auf der vorliegenden Fall überträgt, kommt sie zu dem Ergebnis, dass die Klägerin keinen Anspruch auf Widerruf hat, so dass die angefochtenen Bescheide auch nicht ab einem bestimmten späteren Zeitpunkt im Wege der Anfechtungsklage aufgehoben werden können.

Aus Art. 12, 14 und 87 e GG folgt ein solcher Anspruch nicht. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Aus dem Zweck des § 11 AEG folgt zum gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls kein Aufhebungsanspruch. Dabei geht die Kammer zunächst mit der Klägerin davon aus, dass Sinn und Zweck des § 11 AEG eine einschränkende Auslegung des Abs. 2 Satz 3 AEG verlangt. (Zur so genannten teleologischen Reduktion vgl. Larenz, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, 6. Aufl. S. 391 ff).

Wie die Entstehungsgeschichte des § 11 AEG belegt, soll nicht die Stilllegung als solche, sondern nur die willkürliche bzw. eigenmächtige Stilllegung von Strecken verhindert werden, die der jeweilige Betreiber als unrentabel betrachtet. Im Interesse der Erhaltung der Infrastruktur soll der Betreiber verpflichtet werden, zunächst ein Abgabeverfahren vorzuschalten. Kommt es nicht zu einer Übernahme, so darf der Betreiber die Strecke nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf Dauer stilllegen. Die Stilllegungsgenehmigung muss versagt werden, wenn das Abgabeverfahren nicht ordnungsgemäß durchgeführt wird. Ist das Abgabeverfahren ordnungsgemäß, wird unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien über die Stilllegung entschieden. Wird dabei die Genehmigung gleichwohl versagt, ist dies nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt. Letzteres ist die Konsequenz aus der Privatisierung der Bahn: Der Staat kann einem privaten Wirtschaftsunternehmen nicht vorschreiben, auf Dauer unrentable Geschäfte zu betreiben. Das Ganze steht ferner in Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

Hieraus ergibt sich, dass die Pflicht zur Aufrechterhaltung des Betriebs der Schieneninfrastruktur „bis zur Entscheidung“ der Aufsichtsbehörde (§ 11 Abs. 2 Satz 3 AEG) einer gewissen Einschränkung bedarf. Da nur die willkürliche bzw. eigenmächtige Stilllegung einer betriebssicheren und befahrbaren Strecke verhindert werden soll, macht es Sinn, den Betrieb – auch wenn er seitens des Konzessionsinhabers für unwirtschaftlich gehalten wird – bis zur Entscheidung der Behörde fortzusetzen. Eine andere Situation kann jedoch vorliegen, wenn die aus der Sicht des Betreibers stillzulegende Strecke nicht nur unrentabel ist, sondern so viele Mängel aufweist, dass sie nicht mehr betriebssicher und nicht mehr befahrbar ist. In solchen Fällen ist nämlich nicht voraussehbar, zu welchem Ergebnis das Abgabe- und Stilllegungsverfahren führen wird. Findet sich ein Übernehmer, wird der ehemalige Betreiber keinen Stilllegungsantrag mehr stellen, so dass es auch keine Verpflichtung geben kann, die Strecke „bis zur Entscheidung“ weiter zu betreiben. Findet sich kein Übernehmer, dann hängt die Genehmigungsfähigkeit der Stilllegung zunächst davon ab, ob das Abgabeverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Nur wenn dies der Fall ist, kann die endgültige Stilllegung seitens der Behörde nicht mehr auf Dauer verhindert werden (§ 11 Abs. 5 AEG). Deshalb kann § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG nicht unabhängig von dem jeweiligen Sachstand des Stilllegungsverfahrens interpretiert werden.

Daraus folgt aber zugleich, dass eine Aufforderung zur sicheren Betriebsaufnahme, die vor Einleitung eines Stilllegungsverfahrens (d.h. vor der Bekanntmachung nach § 11 Abs. 1a AEG) rechtmäßig ergangen war, nicht automatisch ermessensfehlerhaft oder gar rechtsmissbräuchlich wird, sobald die Ausschreibung im Internet erfolgt oder sobald ein förmlicher Antrag auf Stilllegungsgenehmigung gestellt wird oder wenn die Genehmigung wegen eines Verfahrensfehlers nach § 11 Abs. 4 AEG versagt wird. Zwar wäre die Behörde wegen der in solchen Fällen regelmäßig gegebenen unsicheren Situation zu einem Widerruf ihrer Verfügung nach § 49 Abs. 1 VwVfG berechtigt, denn der Widerruf eines rechtmäßigen, belastenden Verwaltungsaktes steht im Ermessen der Behörde. Dies führt aber nicht zum Erfolg der Klage. Denn nach den oben dargestellten Ausführungen des Bun-

desverwaltungsgerichts kommt es darauf an, ob die Behörde zum Widerruf verpflichtet ist, bzw. ob sie die streitgegenständlichen Bescheide ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr erlassen darf. Dies ist hier nicht der Fall. Eine Ermessensreduzierung zugunsten der Klägerin ist nicht ersichtlich.

So kann niemand vorhersagen, ob es zu einer Abgabe der Strecke kommen wird. Immerhin haben sich bislang zwei Interessenten gemeldet. Sollte es nicht zu einer Übernahme kommen, ist aber auch nicht auszuschließen, dass ein künftiger Stilllegungsantrag erneut nach § 11 Abs. 4 AEG abgelehnt wird und dass sich daran ein langjähriger Prozess durch alle Instanzen anschließen wird, dessen Ausgang ebenfalls nicht absehbar ist. Bereits der Ablehnungsbescheid vom 20. Juli 2004 hat deutlich gemacht, dass die Vorstellungen der Beteiligten über die „üblichen Bedingungen“ für das Angebot zur Übernahme (§ 11 Abs. 1 Satz 2 AEG), über die angemessene Berücksichtigung der Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen (§ 11 Abs. 1 a Satz 4 AEG) und über die Durchführung der Abgabeverhandlungen weit auseinander liegen. Im Gerichtstermin wurden die unterschiedlichen Auffassungen erneut bekräftigt. Bei dieser offenen Ausgangslage ist die Beklagte gegenwärtig noch nicht zum Widerruf ihrer Bescheide verpflichtet.

Erst recht ist die Aufrechterhaltung der angefochtenen Bescheide nicht rechtsmissbräuchlich, denn unter den gegebenen Umständen lässt sich die hierfür erforderliche Missbrauchsabsicht der Beklagten nicht feststellen. Das Verhalten der Beklagten ist auch nicht treuwidrig, denn es verstößt nicht gegen eigenes vorausgegangenes Tun. Das Gericht verstößt hiermit nicht gegen den Beschluss des OVG Rheinland-Pfalz vom 19. Februar 2004 – 7 11999/03.OVG -. Das OVG hatte im Eilverfahren lediglich die Frage aufgeworfen, ob das Verhalten der Beklagten unter Berücksichtigung des damals eingeleiteten Stilllegungsverfahrens rechtsmissbräuchlich oder treuwidrig sei. Die Kammer hat diese Frage im Hauptsacheverfahren geprüft und nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung verneint.

Schließlich besteht zum jetzigen Zeitpunkt auch kein Aufhebungsanspruch im Hinblick auf die von den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung angesprochene beabsichtigte Änderung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Der Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und Bündnis/Die Grünen vom 23. März 2004 zum dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Bundestags-Drucksache 15/2743) betrifft nicht § 11 AEG. Dies gilt auch für den Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 10. Juni 2004 (Bundestags-Drucksache 15/3280). Dort hat jedoch der Bundesrat eine Änderung des § 11 AEG vorgeschlagen (S.25), dem die Bundesregierung nicht zustimmte (S. 30). Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat sich in der Beschlussempfehlung vom 1. Dezember 2004 (Bundestags-Drucksache 15/4419, S. 3 und S. 16,17) inzwischen ebenfalls für eine Änderung bzw. Ergänzung des § 11 AEG ausgesprochen. Die vorgeschlagene Änderung betrifft im Wesentlichen die Preisbildung im Falle eines Verkaufs oder einer Verpachtung der Infrastruktureinrichtung. Hieraus lässt sich aber nicht ableiten, dass das Ermessen der Beklagten zum Widerruf ihrer Verfügungen in dem Sinne reduziert worden sei, dass sie die angefochtenen Bescheide im Vorgriff auf diese Änderung bereits im Zeitpunkt der Änderungsvorschläge hätte aufheben müssen.

Nach alledem war die Klage abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit wegen der Kosten folgt aus § 167 Abs. 2 VwGO.

Die Berufung zum OVG Rheinland-Pfalz war gemäß § 124 a Abs. 1 in Verbindung mit § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO wegen grundsätzlicher Bedeutung zuzulassen. Die Kammer sieht die grundsätzliche Bedeutung allein in der Frage, welche Auswirkungen ein nachträglich eingeleitetes Stilllegungsverfahren auf Verfügungen der vorliegenden Art hat.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten die **Berufung** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu.

Die Berufung ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardplatz 4, 56068 Koblenz, E-Mail-Adresse: gbk.vgko@vgko.jm.rlp.de, **innerhalb eines Monats** nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich, in elektronischer Form oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Berufung muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen.

Die Berufung ist **innerhalb von zwei Monaten** nach Zustellung der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardplatz 4, 56068 Koblenz, E-Mail-Adresse: gbk.ovg@ovg.jm.rlp.de, schriftlich oder in elektronischer Form einzureichen.

Die elektronische Form wird durch eine qualifiziert signierte Datei gewahrt, die den Maßgaben der Landesverordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 22. Dezember 2003 (GVBl. 2004, S. 36) i.d.F. der Landesverordnung vom 07. Dezember 2004 (GVBl. S. 542) entspricht und als Anhang einer elektronischen Nachricht (E-Mail) zu übermitteln ist.

Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe) enthalten.

Die Einlegung und die Begründung der Berufung müssen **durch einen Rechtsanwalt** oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Prozessbevollmächtigten erfolgen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

gez. Dr. Bayer

gez. Müller-Rentschler

gez. Fahrbach

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 165.750 € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 2 GKG).

Die Festsetzung des Streitwertes kann nach Maßgabe des § 68 Abs. 1 GKG mit der **Beschwerde** angefochten werden.

gez. Dr. Bayer

gez. Müller-Rentschler

gez. Fahrbach