

# Leitsätze

zum Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz  
vom 5. September 2006

- 8 A 10478/05.OVG -

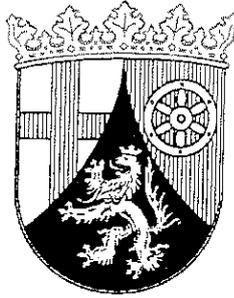
Die Verpflichtung der Eisenbahnstrukturunternehmen zum betriebssicheren Vorhalten der Infrastruktur umfasst grundsätzlich auch die Pflicht, die Befahrbarkeit der Strecke gegebenenfalls wiederherzustellen.

Die Formalisierung des Stilllegungsverfahrens in §11 AEG verbietet sogenannte „schwarze Stilllegungen“

Eine Einschränkung der Betriebspflicht kommt ausnahmsweise nur für einen überschaubaren Zeitraum in Betracht, wenn hinreichend sicher feststeht, dass sich die Erfüllung der Betriebspflicht auf der bisherige Strecke in Kürze als nutzlos erweist.



8 A 10478/05.OVG  
8 K 3787/03.KO



# OBERVERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

## URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

\_\_\_\_\_

- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

\_\_\_\_\_

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-  
Bundesamtes, Vorgebirgsstraße 49, 53119 Bonn,

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

w e g e n Eisenbahnverkehrsrechts

hat der 8. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 5. September 2006, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Held  
Richter am Oberverwaltungsgericht Stamm  
Richter am Oberverwaltungsgericht Utsch  
ehrenamtlicher Richter Leitender Berater EDV Geertsen  
ehrenamtlicher Richter Angestellter Gewehr

für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28. Februar 2005 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird zugelassen.

### **Tatbestand**

Die Klägerin wendet sich gegen die ihr von der Beklagten auferlegte Verpflichtung, den Betrieb der Eisenbahnstrecke Stromberg – Morbach sicher wieder aufzunehmen.

Die Klägerin ist Inhaberin der Eisenbahnstrecke Langenlonsheim - Stromberg - Simmern - Büchenbeuren - Morbach. Diese Strecke war vom 1. Juli 1999 bis zum 31. Dezember 2002 an die Rheinland-Pfalz Eisenbahn GmbH zu einem jährlichen Pachtpreis von 1.000,00 DM verpachtet. Das Pachtverhältnis wurde nicht verlängert, nachdem die Klägerin mit dem Land Rheinland-Pfalz eine Planungsvereinbarung zur Erstellung eines Vorentwurfs für die Reaktivierung der Hunsrück-

bahn Langenlonsheim - Büchenbeuren als Anschluss des Flughafens Hahn an das Eisenbahnnetz geschlossen hatte. Nach Rückgabe der Strecke am 1. April 2003 teilte die Klägerin dem Beklagten mit, eine Beseitigung der Mängel auf den Streckenabschnitten Stromberg - Simmern und Simmern - Morbach werde insgesamt 165.750,00 € kosten. Dieser Aufwand könne nicht aus den Erlösen gelegentlicher Sonderfahrten gedeckt werden. Seitdem findet auf der Strecke kein Bahnverkehr mehr statt.

Mit Bescheiden vom 6. und 14. Oktober 2003 gab die Beklagte der Klägerin auf, die Strecke Stromberg - Simmern und Simmern - Morbach unverzüglich wieder sicher aufzunehmen.

Die hiergegen nach erfolglosem Vorverfahren erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, dass sich aus Wortlaut und Entstehungsgeschichte des § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG nicht nur Pflichten beim Betrieb, sondern auch zum Betrieb ergäben. Deshalb müsse die Klägerin grundsätzlich Unterhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines betriebssicheren Zustandes der Infrastruktur ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Gesichtspunkte vornehmen. Die angefochtenen Bescheide seien bestimmt und frei von Ermessensfehlern. Kosten in Höhe von 165.000,00 € für die Instandsetzung einer 64 km langen Strecke seien nicht unverhältnismäßig. Die Anbindung des Flughafens Hahn über die Hunsrückbahn werde erst zum Ende 2006 angestrebt und die hierfür ins Auge gefasste Trasse sei nur teilweise mit der Strecke Stromberg - Morbach identisch. Auch aus nach Erlass der angefochtenen Verfügungen veränderten Umständen ergebe sich kein Anspruch auf Widerruf der ursprünglich rechtmäßigen Verwaltungsakte. Schließlich sei das Festhalten an der Betriebspflicht weder rechtsmissbräuchlich noch treuwidrig.

Die hiergegen von der Klägerin eingelegte Berufung begründet sie im Wesentlichen damit, dass der in den angefochtenen Bescheiden verwandte Begriff der „unverzöglichen“ Betriebsaufnahme in zeitlicher Hinsicht zu unbestimmt sei.

Außerdem enthalte § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG keine von wirtschaftlichen Gesichtspunkten unabhängige Verpflichtung, Strecken des Bestandsnetzes, für die keine Bestellungen vorlägen und auf denen nicht gefahren werde, instand zu halten oder instand zu setzen. Das formalisierte Stilllegungsverfahren solle lediglich die Einstellung von in Betrieb befindlichen Strecken verhindern. Das Eisenbahnstrukturunternehmen werde hingegen durch § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG nicht gezwungen, eingestellte unwirtschaftliche Strecken wieder aufzunehmen. Schließlich seien Investitionen in Höhe von inzwischen 350.000,00 € unverhältnismäßig, da sie wegen der nach dem „Letter of Intent“ vom 16. November 2005 beabsichtigten Ertüchtigung der Strecke für den Anschluss des Flughafens Hahn an das Eisenbahnnetz nutzlos seien.

Die Klägerin beantragt,

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Bescheide vom 6. Oktober 2003 und 14. Oktober 2003 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 26. November 2003 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Zur Begründung trägt sie vor, dass die angefochtenen Bescheide aus der hier maßgeblichen Sicht der Klägerin nicht zu unbestimmt seien, da sie genau wisse, was von ihr verlangt werde.

Nach §§ 4 Abs. 1, 11 Abs. 2 Satz 3 AEG ergebe sich die Pflicht der Klägerin, die Eisenbahninfrastruktur einer nicht förmlich stillgelegten Strecke stets fahrbereit vorzuhalten. Dies sei gerechtfertigt, da es die Klägerin in der Hand habe, sich von unwirtschaftlichen Strecken gemäß § 11 AEG zu trennen oder ihre Befahrbarkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Dem stehe nicht der „Letter of Intent“ entgegen. Er sei rechtlich unverbindlich und es sei nicht absehbar, ob und wie die Baumaßnahmen zur Anbindung des Flughafens Hahn an das Schienennetz realisiert würden.

Die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes ergeben sich aus den zu den Gerichtsakten gereichten Schriftsätzen der Beteiligten, den Verwaltungsvorgängen sowie den Gerichtsakten 8 K 2662/03.KO, 8 L 2921/03.KO und 8 K 348/04.KO, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren.

### **Entscheidungsgründe**

Die Berufung hat keinen Erfolg, da das Verwaltungsgericht die Klage zu Recht abgewiesen hat.

Die angefochtenen Verfügungen vom 6. und 14. Oktober 2003, mit denen die Beklagte der Klägerin aufgegeben hat, den Betrieb der Eisenbahnstrecke Stromberg

bis Simmern und Simmern bis Morbach unverzüglich sicher wieder aufzunehmen, sind formell und materiell rechtmäßig.

Dass die Klägerin der oben genannten Verpflichtung „unverzüglich“ nachzukommen hat, führt nicht zur Unbestimmtheit und damit zur formellen Rechtswidrigkeit der in Rede stehenden Bescheide. Soweit das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (NVwZ-RR 1993, 59) und der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (NVwZ-RR 1995, 506) den Begriff „unverzüglich“ als unbestimmt angesehen haben, beziehen sich diese Entscheidungen auf die nach den gesetzlichen Vorschriften mit einer Zwangsmittelandrohung zu verbindende Frist zur Erfüllung der durch Verwaltungsakt (Grundverfügung) festgesetzten Verpflichtung. Diese Rechtsprechung ist auf den vorliegenden Fall nicht zu übertragen. Das allgemeine Eisenbahngesetz – AEG – sieht – anders als die Vollstreckungsgesetze – nicht zwingend vor, dass zur Erfüllung der in einer Grundverfügung aufgegebenen Handlung eine Frist gesetzt wird. Wird eine Verpflichtung deshalb ohne Fristsetzung durch Verwaltungsakt ausgesprochen, muss sie unmittelbar nach Bestandskraft der Verfügung oder nach Anordnung ihrer sofortigen Vollziehung erfüllt werden. Nichts anderes beinhaltet die Formulierung in den angefochtenen Bescheiden, die sichere Betriebsaufnahme der Eisenbahnstrecke habe „unverzüglich“ zu erfolgen.

Materiell-rechtlich findet die angefochtene Verfügung ihre Rechtsgrundlage in § 5 a Abs. 2 i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 AEG. Danach können die Eisenbahnaufsichtsbehörden unter anderem gegenüber Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften erforderlich sind. Hierzu gehören die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Demnach war die Beklagte berechtigt, der Klägerin die sichere Aufnahme des Betriebes der Eisenbahnstrecke Stromberg – Morbach aufzuerlegen, weil die

Klägerin ohne die nach § 11 AEG erforderliche Stilllegungsgenehmigung den Betrieb auf dieser Strecke eingestellt und dadurch gegen die sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ergebende Betriebspflicht verstoßen hat.

Der Senat lässt es offen, ob die Verpflichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, Infrastruktureinrichtungen generell betriebssicher vorzuhalten und die Befahrbarkeit gegebenenfalls wiederherzustellen, bereits aus § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG folgt. Danach sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Ihrem Wortlaut nach handelt es sich hierbei um eine Norm der Gefahrenabwehr, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auferlegt, den laufenden Betrieb einer Einrichtung sicher zu führen. Ob § 4 Abs. 1 AEG darüber hinaus auch die Pflicht zur Wiederaufnahme eines faktisch eingestellten Betriebes beinhaltet (so Frotscher/Kramer, NVwZ 2001, 24, 25; a. A. Hermes/Schweinsberg, in: Hermes/Sellner, AEG Kommentar, 2006, § 4 Rn. 20) erscheint zweifelhaft. Jedenfalls ergibt sich eine allgemeine Betriebspflicht in diesem weiten Sinne aus § 11 AEG.

Nach dieser Vorschrift ist die Stilllegung einer Eisenbahninfrastruktur von einer Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde abhängig. Bei der Beantragung dieser Genehmigung hat das Infrastrukturunternehmen gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen nach einer öffentlichen Ausschreibung i.S. des § 11 Abs. 1 a AEG ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Gemäß § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG hat das Eisenbahnstrukturunternehmen bis zur Entscheidung über die Stilllegung den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrecht zu erhalten. Auch aus dieser Formulierung folgt – wie aus § 4 Abs. 1 AEG – unmittelbar nur die

Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der in Betrieb befindlichen Infrastruktureinrichtungen. Jedoch umfasst die Betriebspflicht auch die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, den Betrieb auf einer Strecke wieder aufzunehmen, die ohne Genehmigung von dem Unternehmen eingestellt wurde (vgl. Hermes/Schütz, a.a.O., § 11 Rn. 15) Allein diese Auslegung des § 11 AEG entspricht dem Sinn und Zweck des formalisierten Stilllegungsverfahrens.

Dass der Gesetzgeber die Entscheidung der Eisenbahnstrukturunternehmer über die Stilllegung einer Strecke trotz der Privatisierung der Eisenbahn unter Genehmigungsvorbehalt stellt, dient dem Zweck, die vorhandene Eisenbahninfrastruktur soweit sie verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll weiterbetrieben werden kann, für den Eisenbahnverkehr zu erhalten (vgl. BT-Drs. 14/8176, S. 4; BT-Drs. 15/4419, S. 17; Hermes/Schütz, a.a.O., § 11 Rn. 6 u. 24). Zwar kann der Weiterbetrieb der Strecke durch das bisherige Unternehmen nur für längstens ein Jahr (§ 11 Abs. 5 AEG) und nur gegen Kostenerstattung (§ 11 Abs. 3 Satz 2 AEG) verlangt werden. Die Erhaltung der Strecke soll jedoch vorrangig durch ihre Übernahme durch „dritte“ Träger erreicht werden. Deshalb setzt ein ordnungsgemäßes Stilllegungsverfahren den Nachweis voraus, dass eine Übernahme trotz fairer Angebote zum Verkauf oder zur Verpachtung nicht möglich war. Um die Übernahme der Strecke durch Dritte zu erleichtern, hat der Gesetzgeber nunmehr mit der 3. AEG-Novelle vorgesehen, dass der Ertragswert maßgeblicher Faktor bei der Preisbildung sein soll (§ 11 Abs. 1a AEG; vgl. Hermes/Schütz, a.a.O., § 11 Rn 57). Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass alle Alternativen ausgelotet wurden, bevor es zu einer Stilllegung kommt (vgl. Hermes/Schütz, a.a.O. § 11 Rn 6). Deshalb kann eine Stilllegung erst dann genehmigt werden, wenn weder andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen noch die öffentliche Hand Interesse am Weiterbetrieb haben (vgl. Frotscher/Krämer, a.a.O. S. 30).

Der auch nach der Privatisierung der Eisenbahn fortbestehenden Gewährleistungsverantwortung des Bundes für den Erhalt des Schienennetzes (Art. 87e Abs. 4 GG) soll also vorrangig durch die Ermöglichung von Wettbewerb um die Infrastruktur Rechnung getragen werden. Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn die Strecke bis zur möglichen Übernahme durch Dritte in einem intakten Zustand gehalten wird. Deshalb ordnet § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG konsequenterweise die Pflicht des Unternehmens an, den Betrieb der Schieneninfrastruktur bis zur Entscheidung über den Stilllegungsantrag aufrecht zu erhalten. Diese Pflicht schließt nach Sinn und Zweck der Regelung auch die Verpflichtung ein, die Befahrbarkeit einer wegen Unterhaltungsstau technisch stillgelegten Strecke wiederherzustellen. Anderenfalls wäre es einem Infrastrukturunternehmen möglich, durch faktische Einstellung des Betriebes das Verfahren nach § 11 AEG und die materiellen Voraussetzungen für eine Stilllegung zu umgehen (vgl. Hermes/Schütz, a.a.O. § 11 Rn. 9). Hierdurch könnte außerdem unerwünschte Konkurrenz um den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ferngehalten werden. Somit ist § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG zur Vermeidung sog. „schwarzer Stilllegung“ dahingehend auszulegen, dass die Betriebspflicht auch Unterhaltungsmaßnahmen an faktisch eingestellten Eisenbahninfrastruktureinrichtungen und damit die Wiederherstellung der Befahrbarkeit einer Strecke umfasst (Hermes/Schütz, a.a.O. § 11 Rn. 15). Gegen die so verstandene letztlich aus § 11 AEG folgende Betriebspflicht verstößt die Klägerin, indem sie die Eisenbahnstrecke Stromberg-Morbach spätestens Anfang 2003 eingestellt hat und seither nicht in betriebs-sicherem Zustand vorhält.

Entgegen der Auffassung der Klägerin ist die Betriebspflicht für die Strecke nicht durch die Genehmigungen zur Einstellung des Reisezugbetriebes auf der Teilstrecke Simmern-Hermeskeil aus dem Jahre 1976 und auf der Teilstrecke Langenlonsheim-Simmern aus dem Jahre 1984 erloschen. Zwar sind diese Entscheidungen vor der Liberalisierung des Eisenbahnwesens getroffen worden, als rechtlich noch nicht zwischen der Beförderung von Personen oder Gütern als

Eisenbahnverkehrsleistung im Sinne des § 2 Abs. 2 AEG einerseits und dem Betrieb der Schienenwege durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 2 Abs. 3 a AEG andererseits unterschieden wurde. Jedoch beinhalten diese Genehmigungen nach altem Recht lediglich die Einstellung des Reiseverkehrs, nicht hingegen die Gesamteinstellung der Eisenbahninfrastruktur. Dementsprechend stand die Strecke dem Güterverkehr noch zur Verfügung und wurde zu diesem Zweck bis 2002 auch genutzt. Folglich handelte es sich bei der Eisenbahnstrecke Stromberg-Morbach im Zeitpunkt der Neuordnung des Eisenbahnwesens um eine im Rechtssinne nach wie vor existente Eisenbahninfrastruktur. Hieran hat sich seither auch nichts geändert, weil der Klägerin eine Stilllegungsgenehmigung nicht erteilt wurde.

Wegen des festgestellten Verstoßes gegen die Betriebspflicht hat die Beklagte gemäß § 5 a Abs. 2 AEG von der Klägerin zu Recht verlangt, den Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Stromberg – Morbach sicher wieder aufzunehmen. Soll durch die Einhaltung des formalisierten Stilllegungsverfahrens Wettbewerb um die Infrastruktur ermöglicht und damit die Voraussetzung für den Erhalt vorhandener Eisenbahnstrecken geschaffen werden, so ist es grundsätzlich ermessensgerecht, gegen Verstöße gegen die Betriebspflicht einzuschreiten. Ihre uneingeschränkte Erfüllung kann sich jedoch aufgrund der Besonderheiten des einzelnen Falles als unverhältnismäßig erweisen. Hierauf hat die Aufsichtsbehörde bei der Ausübung des ihr in § 5 a Abs. 2 AEG eingeräumten Ermessens Rücksicht zuzunehmen. Dies ist hier geschehen, indem die Beklagte von der Klägerin lediglich die zwingend notwendigen Maßnahmen verlangt, um überhaupt einen Eisenbahnverkehr – wenn auch nur mit geringen Fahrgeschwindigkeiten – zu ermöglichen. Ein vollständiger Verzicht auf den Betrieb der Strecke, wie von der Klägerin beansprucht, kommt hingegen nur in besonderen Ausnahmefällen in Betracht. Anderenfalls würde das mit dem formalisierten Stilllegungsverfahren verfolgte gesetzgeberische Ziel unterlaufen. Solche Ausnahmefälle liegen hier nach Auffassung des Senats nicht vor.

Die Durchsetzung der Betriebspflicht könnte ausnahmsweise ermessensfehlerhaft sein, wenn die Stilllegung der betroffenen Strecke unmittelbar bevorsteht. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG wird das Stilllegungsverfahren durch einen Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebes eingeleitet. Ein solcher Antrag der Klägerin liegt nach übereinstimmendem Vorbringen der Beteiligten zurzeit nicht vor. Darüber hinaus hat die Klägerin in dem „Letter of Intent“ vom 16. November 2005, der die Ertüchtigung der hier in Rede stehenden Eisenbahnstrecke für den Anschluss des Flughafens Hahn an das Schienennetz betrifft, erklärt, sie werde das „Verfahren nach § 11 AEG zur Abgabe/Stilllegung hinsichtlich des Streckenabschnitts Langenlonsheim-Büchenbeuren aussetzen“. Diese Aussage bezieht sich auf die vor der Stellung eines Antrages auf Genehmigung der Stilllegung gemäß § 11 Abs. 1 a AEG erforderliche Ausschreibung der betreffenden Strecke.

Die angefochtenen Verfügungen sind auch nicht deshalb ermessensfehlerhaft, weil die Betriebsaufnahme im von der Klägerin verlangten Umfang wegen der beabsichtigten Ertüchtigung der Strecke zum Anschluss des Flughafens Hahn an den Eisenbahnverkehr unnütze Maßnahmen erfordert. Zwar steckt die Klägerin insoweit in einem Dilemma. Einerseits hat sie an der Strecke mit ihrer bisherigen Zweckbestimmung kein wirtschaftliches Interesse. Andererseits möchte sie angesichts der Absicht, die Strecke für den Anschluss an den Flughafen Hahn zu ertüchtigen, das Risiko der Abgabe an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens nicht eingehen. Diesen Konflikt zwischen aktuell fehlendem Verkehrsinteresse und dem Offenhalten zukünftiger Marktchancen hat der Gesetzgeber grundsätzlich dadurch gelöst, vorhandene Eisenbahninfrastruktur bis zur Entscheidung über die Stilllegung am Markt zu halten. Will ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen also zukünftige Marktchancen gegebenenfalls nutzen, kann es dies grundsätzlich nur durch Erfüllung der Betriebspflicht nach §§ 4 Abs. 1 Satz 2, 11 AEG erreichen. Eine Einschränkung der

Betriebspflicht kommt deshalb ausnahmsweise nur für einen überschaubaren Zeitraum in Betracht, wenn hinreichend sicher feststeht, dass sich die Erfüllung der Betriebspflicht auf der bisherigen Strecke wegen konkret absehbarer Ausbauplanung in Kürze als nutzlos erweist. Diese Voraussetzungen vermag der Senat weder aufgrund des bereits erwähnten „Letter of Intent“ noch angesichts der bisherigen Planungen festzustellen.

In dem „Letter of Intent“ kommen die Klägerin, das Land und der Bund überein, die Eisenbahnstrecke Langenlonsheim-Simmern-Hahn für eine Nutzung im Schienenpersonen- und Güterverkehr nach den Regeln der bisherigen Förderpraxis „zeitnah“ zu ertüchtigen. Es soll zwischen dem Land und der Klägerin ein Bau- und Finanzierungsvertrag sowie eine Planungsvereinbarung zur Durchführung der Entwurfsplanung geschlossen werden. Aus dem „Letter of Intent“ ergibt sich nicht, welcher Ausbauzustand angestrebt wird, wann mit der Maßnahme begonnen und wann sie abgeschlossen werden soll. Außerdem steht sie unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Von ihr kann aber nach dem Vorbringen der Klägerin bereits wegen der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund nicht ausgegangen werden. Wenn auch aufgrund politischer Erklärungen und der Geschäftsentwicklung des Flughafens Hahn davon auszugehen ist, dass ein Ausbau der Hunsrückbahn erfolgen wird, so fehlt es bislang sowohl in gegenständlicher als auch in zeitlicher Hinsicht an hinreichend konkreten Vorstellungen über die Verwirklichung der Maßnahme. Sie haben sich auch nicht aus den Ausführungen der Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung am 5. September 2006 über den gegenwärtigen Stand der Planung der Ertüchtigung der Strecke zum Flughafen Hahn ergeben. Deshalb fehlt es an denjenigen Voraussetzungen, die das Verlangen nach Erfüllung der Betriebspflicht als unverhältnismäßig erscheinen lassen.

Die angefochtenen Verfügungen stehen auch nicht im Widerspruch zu dem „Letter of Intent“. Wäre es im Sinne dieser auch von der Beklagten mit getragenen Absichtserklärung auch ermessensgerecht gewesen, die betriebliche Stilllegung der Strecke durch die Klägerin weiterhin zu dulden, so war die Beklagte hierzu jedoch nicht zwingend verpflichtet. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seinem Schreiben an das Eisenbahn-Bundesamt vom 16. Mai 2006 eine weitere Duldung des derzeitigen Zustandes abgelehnt hat. Soweit die Klägerin im „Letter of Intent“ davon ausgeht, dass das Eisenbahnbundesamt nicht mehr auf einer kurzfristigen Instandsetzung der Strecke bestehen wird, hat die Beklagte diese Erwartung der Klägerin durch die Unterschrift des Bundesverkehrsministers lediglich zur Kenntnis genommen und sie sich nicht im Sinne einer rechtlichen Verpflichtung zu Eigen gemacht. Wegen der im „Letter of Intent“ zum Ausdruck kommenden zeitlichen Ungewissheit der Verwirklichung der Ertüchtigung der Strecke zum Anschluss des Flughafens Hahn an das Schienennetz, hindert die politische Absicht, diese Maßnahme zu verwirklichen die Beklagte nicht daran, bis dahin die sichere Betriebsaufnahme der Strecke durch die Klägerin zu verlangen.

Die Beklagte war auch nicht deshalb am Erlass der angefochtenen Verfügung gehindert, weil für die Eisenbahninfrastruktur Stromberg-Morbach ein Verkehrsbedürfnis offensichtlich nicht besteht. Zum einen standen in der Vergangenheit immer wieder Trassenanmeldungen der Rheinhessischen Eisenbahn GmbH, jetzt der „Personengesellschaft im Sinne des HGB Wolfgang Kissel“ im Raum. Zum anderen ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass weitere Trassenbestellungen eingehen, sobald die Klägerin die Strecke in dem von ihr geforderten Umfang betriebssicher gemacht hat.

Schließlich sind auch die mit der Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Strecke Stromberg-Morbach verbundenen Kosten nicht unverhältnismäßig. Sie

betrogen ausweislich der Mängelliste über die Strecke (Maßnahmenkatalog, Bl. 56 VA), die nach dem übereinstimmenden Vorbringen der Beteiligten Grundlage der angefochtenen Bescheide war, ursprünglich 165.750,- € . Hierbei handelt es sich angesichts der Streckenlänge um keinen unverhältnismäßig hohen Betrag, zumal sich die Beklagte auf die Anordnung der Beseitigung der größten Mängel beschränkt hat, um ungeachtet der gefahrenen Geschwindigkeiten überhaupt einen sicheren Betrieb zu ermöglichen. Auf inzwischen eingetretene Kostensteigerungen kann sich die Klägerin nicht mit Erfolg berufen, da diese darauf beruhen, dass sie die angefochtenen Verfügungen wegen der aufschiebenden Wirkung ihrer Rechtsmittel bisher nicht erfüllt hat.

Auf den Umfang der nach der sicheren Betriebsaufnahme anfallenden Unterhaltungsaufwendungen kommt es für die Rechtmäßigkeit der hier im Streit befindlichen Verfügungen nicht an. Zum einen sind solche Maßnahmen nicht Gegenstand der Bescheide vom 6. und 14. Oktober 2003. Zum anderen ist derzeit völlig ungewiss, in welchem Umfang Unterhaltungsaufwendungen überhaupt notwendig werden. Dies hängt insbesondere davon ab, welche Anforderungen die Beklagte an den konkreten Unterhaltungsstandard stellt, was wiederum entscheidend von dem auf der Strecke stattfindenden Betrieb bestimmt wird. Wegen der insoweit vorrangigen Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde entzieht sich die Beurteilung der Höhe der Unterhaltungsaufwendungen einer exakten Klärung mittels Sachverständigengutachten. Deshalb brauchte der Senat dem von der Klägerin hilfsweise gestellten Beweis Antrag nicht nachzugehen.

Sind nach alledem die angefochtenen Verfügungen nicht zu beanstanden, war die Berufung mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 2 VwGO zurückzuweisen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hinsichtlich der Kosten beruht auf § 167 VwGO, 708 ff. ZPO.

Die Revision war zuzulassen, da die Frage, ob die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz bestehende Betriebspflicht auch die Wiederaufnahme einer Eisenbahninfrastruktur beinhaltet, die von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieblich eingestellt wurde, grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO hat.

### Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die **Revision** an das Bundesverwaltungsgericht zu.

Die Revision ist bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardplatz 4, 56068 Koblenz, E-Mail-Adresse: gbk.ovg@ovg.jm.rlp.de, **innerhalb eines Monats** nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form einzulegen. Die elektronische Form wird durch eine qualifiziert signierte Datei gewahrt, die den Maßgaben der Landesverordnung über den elektronischen Rechtsverkehr vom 22. Dezember 2003 (GVBl. 2004 S. 36, BS 320-1) in der jeweils geltenden Fassung entspricht und als Anhang einer elektronischen Nachricht (E-Mail) zu übermitteln ist.

Die Revisionsfrist ist auch gewahrt, wenn die Revision innerhalb der Frist bei dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung der Bundesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3091) eingelegt wird. Die Revision muss das angefochtene Urteil angeben.

Die Revision ist **innerhalb von zwei Monaten** nach Zustellung des Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem Bundesverwaltungsgericht (Simsonplatz 1, 04107 Leipzig/Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig) schriftlich oder in elektronischer Form einzureichen. Die Revisionsbegründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen bezeichnen, die den Mangel ergeben.

Die Einlegung und die Begründung der Revision müssen durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt 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 oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

gez. Dr. Held

gez. Stamm

gez. Utsch

## Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Berufungsverfahren auf 250.000,-- € festgesetzt (§§ 40, 47 Abs. 1, 52 Abs. 1 GKG).

gez. Dr. Held

gez. Stamm

gez. Utsch



**Ausgefertigt**

*Meyer*  
Justizangestellte

Urkundebehalter / Geschäftsstelle  
des Oberverwaltungsgerichts  
Rheinland-Pfalz