

8 E 3118/06



Verwaltungsgericht Hamburg Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

DB Netz AG,
vertreten durch den Vorstand,
Niederlassung Nord,
Lindemannallee 3, 30173 Hannover,

- Antragstellerin -



g e g e n

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Rechtsamt, Abteilung Recht der Verkehrsanlagen,
Neuer Wall 88, 20354 Hamburg,
Az: 60.30-319,

- Antragsgegnerin -

beigeladen:



Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte
Brauner, Sattler, Pera,
Viktoriastraße 29,
44787 Bochum,
Az: Ö-1/0266/06,

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 8, am 30. Januar 2007 durch

die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht
die Richterin am Verwaltungsgericht
den Richter

Lenz,
v. Paczensky,
Fuhrmann

beschlossen:

Die Anträge werden abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt die Antragstellerin.

Der Streitwert wird auf 20.000,-- € festgesetzt.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten und sonst von der Entscheidung Betroffenen die Beschwerde an das Obergerverwaltungsgericht zu. Sie ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses schriftlich beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, eingeht.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern ist oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

Eine Beschwerde in Streitigkeiten über Kosten, Gebühren und Auslagen ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Der Beschwerde sowie allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die Beteiligten beigelegt werden.

Die Beschwerde kann wirksam nur durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt, für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Bedienstete mit der Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, für 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, eingelegt werden. Daneben sind in Angelegenheiten der Kriegsoferfürsorge und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit in Zusammenhang stehenden Angelegenheiten des Sozialhilferechts, in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne von § 5 ArbGG einschließlich Prüfungsangelegenheiten stehen sowie in Personalvertretungsangelegenheiten auch die in § 67 Abs. 1 Satz 4 und 6 VwGO genannten bevollmächtigten Angehörigen von Interessenorganisationen und in Abgabenangelegenheiten auch bevollmächtigte Steuerberater und Wirtschaftsprüfer zur Vertretung vor dem Obergerverwaltungsgericht zugelassen.

Hinsichtlich der Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten die Beschwerde an das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht zu. Die Streitwertbeschwerde ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Sie ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat, einzulegen.

Soweit die Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nicht durch das Verwaltungsgericht zugelassen worden ist, ist eine Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nur gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Tatbestand:

Die Antragstellerin begehrt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung dreier Widersprüche, die sie gegen für sofort vollziehbar erklärte eisenbahnrechtliche Genehmigungen der Beigeladenen eingelegt hat.

Die Antragstellerin ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG. Ihre Entstehung beruht auf einer gesetzlichen Vorgabe in § 2 Abs. 1 i.V.m. § 25 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG), wonach ab Inkrafttreten des DBGrG (01.01.1994) und der damit verbundenen Privatisierung der Bahn die seinerzeit noch innerhalb der Deutschen Bahn AG vorhandenen Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrwege organisatorisch und rechnerisch voneinander zu trennen und auf neu zu gründende Aktiengesellschaften auszugliedern sind. Im Zuge der Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgabe sind verschiedene neue Aktiengesellschaften entstanden. Die Antragstellerin ist verantwortlich für die Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn.

Sie betreibt auf einem Gelände nahe des Güterbahnhofs Hamburg-Eidelstedt eine Eisenbahninfrastruktur, die in das öffentliche Gleisnetz einmündet; das betreffende Grundstück [REDACTED] steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG. In diesem Bereich schließen mehrere nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Anschließer) an die Infrastruktur der Antragstellerin an. Die Zugangsweiche hierfür ist die Weiche [REDACTED] direkt hinter dieser Weiche beginnt ein Gleisbereich, der jedoch durch Aufstellung einer Sperrtafel gesperrt ist. Dort betreibt die Antragstellerin einen Gleisabschnitt von ca. 150 bis 200 m als eigene Infrastruktur weiter, der zurzeit sanierungsbedürftig und nicht befahrbar ist.

Im Anschluss an diesen Bereich beginnt eine weitere Eisenbahninfrastruktur, die sich auf zwei Flurstücke erstreckt und deren Rechte an die Firma [REDACTED] übertragen worden sind. Daran schließt sich ein weiterer Infrastrukturbereich an, den inzwischen die Beigeladene übernommen hat. Ursprünglich wurde diese Eisenbahninfrastruktur von der [REDACTED] betrieben, die zu diesem Zweck mit der Deutschen Bundesbahn im Juni 1966 einen Gleisanschlussvertrag geschlossen hatte. Die [REDACTED] [REDACTED] Die letzten Transporte über die genannten Gleise sind im Jahr 2001 durchgeführt worden.

Die [REDACTED] war ursprünglich Eigentümerin des Grundstücks [REDACTED] [REDACTED] auf welchem sich der Privatgleisanschluss Nr. [REDACTED] (sog. Anschlussbahn nach § 33 LEG) befindet. Sie besaß eine Erlaubnis nach § 34 des Hamburgischen Eisenbahngesetzes (LEG) zum Bau und Betrieb der Anschlussbahn. Am 11.3.2003 wandelte sich die [REDACTED] in die [REDACTED] um. Die Betriebserlaubnis wurde antragsgemäß gem. § 25 LEG übertragen. Am 12.11.2003 nannte sich die [REDACTED] in [REDACTED] um. Die [REDACTED] veräußerte ihre Vermögenswerte am 31.12.2003 an die Beigeladene und verschmolz mit der [REDACTED]. Die [REDACTED] wurde am 08.09.2004 aus dem Handelsregister gelöscht. Eigentümerin des Grundstücks [REDACTED] [REDACTED] sowie der Gebäude und Betriebsmittel wurde die Beigeladene. Die auf dem Grundstück nach wie vor produzierenden Unternehmen wie die [REDACTED] sind lediglich Mieter.

Am 9.12.2005 beantragte die Beigeladene bei der Antragsgegnerin eine Übertragung der Betriebserlaubnis nach § 25 LEG für den Gleisanschluss [REDACTED]. Mit Bescheid vom 2.1.2006 genehmigte die Antragsgegnerin die Übertragung dieser Erlaubnis.

Gegen die Genehmigung legte die Antragstellerin am 25.1.2006 Widerspruch ein. Die Antragstellerin werde als Eigentümerin der an das Grundstück des Badischen Immobilienfonds angrenzenden Eisenbahninfrastruktur mittelbar belastet. Es fehle an den Voraussetzungen für eine Übertragung. Entgegen jahrlanger Übung habe die Antragsgegnerin diesmal vor der Erteilung der Genehmigung nicht die Stellungnahme der Antragstellerin eingeholt. Der Beigeladenen fehle die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit nach § 25 LEG. Bereits die Unternehmensgegenstände der Beigeladenen – nach dem Handelsregister der Erwerb und die Verwaltung sowie Veräußerung von Beteiligungen an Unternehmen mit Ausnahme erlaubnispflichtiger Geschäfte – zeige, dass sie weder berechtigt noch in der Lage sei, einen Anschlussbetrieb aufzunehmen oder einen solchen technisch und personell zu gewährleisten. Für diesen Geschäftszweck sei eine betriebliche Anschlussbahn auch nicht erforderlich. Das Betreiben einer privaten Anschlussbahn erfordere eine gewerbliche Tätigkeit, die bei der Beteiligten nicht gegeben sei. Überdies sei das vormalige Eisenbahnunternehmensrecht nach § 26 LEG erloschen, da der ehemalige Erlaubnisinhaber nicht mehr existiere und ein zuverlässiger Rechtsnachfolger nicht gegeben sei. Es sei davon auszugehen, dass der Betrieb nach § 26 Abs. 1 Nr. 4 LEG dauernd

eingestellt worden sei. Deshalb hätte das Eisenbahnunternehmensrecht nach § 26 LEG für erloschen erklärt oder wenigstens nach § 34 LEG widerrufen werden müssen.

Als Reaktion auf einen richterlichen Hinweis im Verfahren 8 E 3529/05 stellte die Beigeladene vorsorglich einen Antrag nach § 7 a AEG bei der Antragsgegnerin.

Im April 2006 führten die Beigeladene und die Antragsgegnerin Gespräche über den Betrieb der Anschlussbahn. Die Antragsgegnerin verwies auf bestehende bauliche Missstände der Anschlussbahn. Sofern die von der [REDACTED] im Juli 2005 geäußerte Absicht, die Gleise wieder zu benutzen, noch bestehe, sei die Benennung eines Eisenbahnbetriebsleiters gem. § 36 LEG erforderlich.

Eisenbahnbetriebsleiter war bei der [REDACTED] seit 2001 Herr [REDACTED] sowie Herr [REDACTED] als Stellvertreter. Diese sind nunmehr bei der Betreiberin der [REDACTED] tätig.

Die Beigeladene beantragte am 18.4.2006 die Bestätigung dieser Bestellungen. Zudem beantragte sie die Anordnung der sofortigen Vollziehung der am 2.1.2006 erteilten Genehmigung nach § 25 LEG und verwies auf Frachtanfragen der [REDACTED]. Eine Trassenanmeldung der [REDACTED] zur Bedienung des Gleisanschlusses sei von der Antragstellerin wegen der Unbenutzbarkeit des Zuführgleises der Antragstellerin abgelehnt worden. Die Transportabsichten von und zur [REDACTED] beständen fort.

Die Beigeladene wiederholte ihren Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis nach § 7 a AEG und beantragte zudem, diese für sofort vollziehbar zu erklären. Die Sicherstellung des eisenbahngerechten Zustandes der Anschlussbahn werde durch die Betreiberin der [REDACTED] gewährleistet. Dort seien nach wie vor Herr [REDACTED] und Herr [REDACTED] angestellt. Es erfolgte die verbindliche Zusage, bautechnische Mängel der Anschlussbahn zu beseitigen. Ein Betrieb setze aber auch die Sanierung des Zuführgleises voraus. Andernfalls würden künftige Trassenanmeldungen erneut abgelehnt werden.

Mit Bescheid vom 21.4.2006 bestätigte die Antragsgegnerin die genannten Herren als Eisenbahnbetriebsleiter nach § 36 LEG. Auch gegen diesen Bescheid legte die Antragstellerin am 22.5.2006 Widerspruch ein und begründete diesen damit, dass bereits die Übertragung der Betriebsgenehmigung rechtswidrig sei.

Die Antragsgegnerin wies die Antragstellerin am 14.6.2006 darauf hin, dass § 25 Abs. 2 LEG mangels Verweisung durch § 35 LEG vorliegend nicht anwendbar sein dürfte. Dies falle aber nicht ins Gewicht, da § 25 Abs. 2 LEG der Antragstellerin jedenfalls kein subjektives Recht vermittle.

Ein möglicherweise verletztes Recht der Antragstellerin durch die Bestellung des Eisenbahnbetriebsleiters sei ebenfalls nicht ersichtlich. Die als verletzt gerügten Vorschriften dienten allein dem öffentlichen Interesse.

Mit Antwort vom 14.7.2006 verwies die Antragstellerin auf den Beschluss des VG Hamburg im Verfahren 8 E 3529/05. Dieser beinhalte Ausführungen zur erforderlichen Zuverlässigkeit des Inhabers einer Betriebserlaubnis. Auf S. 40 ff. habe das Gericht eine Drittbetroffenheit der Antragstellerin nahe gelegt und durchaus persönliche Anforderungen für die Übertragung einer Betriebserlaubnis vorausgesetzt, deren Erfüllung vorliegend nicht ersichtlich sei. Ein subjektiv-öffentliches Recht ergebe sich hinsichtlich der Bestellung des Betriebsleiters daraus, dass die Antragstellerin verpflichtet sei, die Sicherheit des Eisenbahnnetzes zu gewährleisten. Das Verwaltungsgericht habe bestätigt, dass es für die Drittbetroffenheit ausreiche, dass ein Zusammenhang zwischen der Rechtsposition der Beigeladenen und der Möglichkeit eisenbahnrechtlicher Aufsichtsmaßnahmen gegenüber der Antragstellerin bestehe.

Die Beigeladene beantragte am 29.6.2006, die sofortige Vollziehbarkeit des Bestätigungsbescheides vom 21.4.2006 anzuordnen.

Am 10.8.2006 ordnete die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung der Genehmigung zur Übertragung der öffentlich-rechtlichen Bau- und Betriebserlaubnis an. Die Anordnung werde im überwiegenden Interesse der Beigeladenen getroffen. Deren Interesse an der sofortigen Vollziehung überwiege die entgegenstehenden Interessen der Antragstellerin. Letztere werde durch den Betrieb einer Bahninfrastruktur auf dem Grundstück der Beigeladenen nicht in ihren Rechten beeinträchtigt. Dies folge bereits daraus, dass die anzuwendenden Vorschriften keinen Drittschutz vermittelten.

Zeitgleich ordnete die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung des Bescheids über die Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters und des Stellvertreters an und verwies wieder auf die überwiegenden Interessen der Beigeladenen. Auch § 36 LEG sei nicht drittschützender Natur. Die näher rückende Möglichkeit, dass ein Verkehr auf der Eisenbahninfra-

struktur der Antragstellerin beantragt und durchgeführt werden könnte, beinhalte keine Rechtsbeeinträchtigung und könne kein Interesse an einer aufschiebenden Wirkung begründen.

Zudem ordnete die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung der Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes gem. § 7 a AEG an. Auch hierfür seien die überwiegenden Interessen der Beigeladenen ausschlaggebend. Mit Ablauf des 02.06.2006 gelte die beantragte Erlaubnis als erteilt.

Den Sofortvollzugsanordnungen sowie der Stattgabe des Antrags vom 18.4.2006 widersprach die Antragstellerin am 16.9.2006 und forderte die Aufhebung der Sofortvollzugsanordnungen. Ein Interesse der Beigeladenen am Sofortvollzug sei nicht ersichtlich. Die Antragsgegnerin lehnte eine Aufhebung mit Schreiben vom 24.8.2006 ab.

Die Antragstellerin hat am 11.9.2006 den vorliegenden Antrag gestellt.

Sie hält die Sofortvollzugsanordnungen für rechtswidrig. Es überwiege ihr Interesse an einer Aussetzung der Vollziehung. Die die Beigeladene begünstigende Bescheide seien rechtswidrig und verletzen die Rechte der Antragstellerin. Die Beigeladene habe bereits die Anschlussgewährung an die Eisenbahninfrastruktur der Antragstellerin auf dem Grundstück [REDACTED] beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt und in diesem Zusammenhang erklärt, einen Anschlussbetrieb aufnehmen zu wollen. Für die Antragstellerin hätte dies zur Folge, dass ihre Eisenbahninfrastruktur auf dem Grundstück [REDACTED] mit einem Kostenaufwand von 150.000 € saniert und dauerhaft unterhalten werden müsste.

Die Gefahren einer ordnungswidrigen Durchführung des Anschlussbetriebes könnten sich auf dem Schienennetz der Antragstellerin realisieren. Die Beigeladene sei weder gem. § 25 Abs. 2 LEG zuverlässig noch leistungsfähig. Der Geschäftszweck der Beigeladenen sei die reine Vermögensverwaltung. Überdies seien die Voraussetzungen des § 26 LEG für ein Erlöschen des vormaligen Eisenbahnunternehmensrechts erfüllt, da die ehemalige Erlaubnisinhaberin, die [REDACTED] nicht mehr existiere. Die Eisenbahninfrastruktur sei von der [REDACTED] seit 2001 nicht mehr genutzt worden. Der Anschluss sei seinerzeit gekündigt worden. Die Voraussetzungen des § 36 Abs. 1 LEG lägen ebenfalls nicht vor. Schließlich sei die Feststellung, die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes gem. § 7 a Abs. 2 AEG gelte als erteilt, ebenfalls rechtswidrig.

Auch eine reine Interessenabwägung falle zugunsten der Antragstellerin aus. Die Beigeladene benötige für die Vermögensverwaltung keinen Anschlussbetrieb. Ein wirtschaftliches Interesse sei nicht ersichtlich. Dagegen belaste die kostenaufwändige Sanierung und Unterhaltung der Gleisanlagen die Antragstellerin erheblich. Die vom Anschlussbetrieb der Beigeladenen ausgehenden Gefahren würden den auf dem Netz der Antragstellerin abgewickelten Eisenbahnverkehr erheblich beeinträchtigen.

Die Antragstellerin beantragt,

1. die aufschiebende Wirkung des durch die Antragstellerin gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 02. Januar 2006 (Aktenzeichen 763.561-9, Genehmigung zur Übertragung der öffentlich-rechtlichen Bau- und Betriebserlaubnis für eine private Anschlussbahn für [REDACTED] [REDACTED] eingelegten Widerspruchs sowie einer nachfolgenden Anfechtungsklage der Antragstellerin wieder herzustellen;
2. die aufschiebende Wirkung des durch die Antragstellerin gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 21. April 2006 (Aktenzeichen V 2320/DB Alt 04, Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters und des Stellvertreters für die Anschlussbahn [REDACTED] an die DB Netz AG; Bf Eidelstedt an [REDACTED] [REDACTED] eingelegten Widerspruchs sowie einer nachfolgenden Anfechtungsklage der Antragstellerin wieder herzustellen;
3. die aufschiebende Wirkung des durch die Antragstellerin gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 10. August 2006 (Aktenzeichen 763.561-9 Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebs gemäß § 7a Abs. 2 AEG an [REDACTED] [REDACTED] eingelegten Widerspruchs sowie einer nachfolgenden Anfechtungsklage der Antragstellerin wieder herzustellen.

Die Antragsgegnerin beantragt,

die Anträge abzulehnen.

Die Antragsgegnerin vermag nicht zu erkennen, wie die Antragstellerin durch die angefochtenen Bescheide in ihren Rechten verletzt sein soll. Eine Zuverlässigkeitsprüfung sei nach §§ 35, 25 Abs. 2, 6 LEG nicht vorgesehen. Zudem sei das Tatbestandsmerkmal der Zuverlässigkeit nicht drittschützend. Die Aufwendungen i.H.v. 150.000 € seien keine Folge der angefochtenen Bescheide, sondern Folge vernachlässigter Instandhaltungspflichten. Die Besorgnis gefahrenträchtiger Fehler durch die Beigeladene sei unbegründet. Die erteilten weiteren Genehmigungen bzw. Feststellungen hätten bereits keinen drittschützenden Charakter.

Die Beigeladene schließt sich dem Antrag und den Ausführungen der Antragsgegnerin an. Eine Rechtsverletzung der Antragstellerin durch die angegriffenen Bescheide sei nicht möglich.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Beteiligten, die Sachakten der Beklagten sowie den Beschluss des Verwaltungsgerichts Hamburg im Verfahren 8 E 3529/05 vom 15.03.2006 verwiesen.

Gründe:

Die Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der eingelegten Widersprüche bleiben ohne Erfolg. Sie sind unzulässig. Die Antragstellerin ist nicht antragsbefugt.

I. Antragsbefugt ist im Verfahren der §§ 80 Abs. 5, 80 a Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 VwGO im Hinblick auf die Akzessorietät des vorläufigen Rechtsschutzes nur derjenige, der hinsichtlich des Verwaltungsaktes im Hauptsacheverfahren gemäß § 42 Abs. 2 VwGO wegen der Möglichkeit einer Rechtsverletzung klagebefugt ist.

Drittanfechtungsklagen der Antragsgegnerin gegen die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes gemäß § 7 a AEG (1.), gegen die Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters und des Stellvertreters gemäß § 36 LEG (2.) sowie gegen die erteilte Genehmigung zur Übertragung des Unternehmens oder des Betriebes nach § 25 LEG (3.) wären mangels Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO unzulässig.

Die Klagebefugnis ist nur dann zu bejahen, wenn die Möglichkeit der vom Kläger behaupteten Rechtsverletzung besteht. Dies setzt voraus, dass die Anwendung von Rechtssätzen möglich erscheint, die auch dem Schutz der Interessen von Personen zu dienen bestimmt sind, die sich in der Lage der Antragstellerin befinden. Dabei reicht es aus, wenn die Erfüllung der Tatbestandsmerkmale einer subjektive Rechte konstituierenden Norm „nicht offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise unmöglich erscheint“ (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 14. Aufl., § 42 Rn. 65, 66 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

Die Möglichkeit von gegenwärtigen und unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen der o.g. und mit Widersprüchen angegriffenen Bescheide auf die Rechtsstellung der Antragstellerin ist nicht gegeben. Sie ist weder Adressatin der angegriffenen Bescheide noch kann vorliegend eine Rechtsnorm verletzt sein, die die Antragstellerin vor den betreffenden Verwaltungsakten schützen will. Die Auslegung der den angegriffenen Verwaltungsakten zugrunde liegenden Rechtsgrundlagen führt zu dem Ergebnis, dass diese keinen dritt-schützenden, insbesondere Personen wie die Antragstellerin schützenden Charakter haben.

Eine Schutznorm liegt dann vor, wenn die in Frage stehenden Rechtssätze ausschließlich oder doch jedenfalls neben dem von ihnen verfolgten Allgemeininteresse zumindest auch dem Schutz von Individualinteressen zu dienen bestimmt sind (BVerwGE 1, S. 83; 27,

S. 31 f.). Dabei ist der subjektiv-rechtliche Gehalt eines Rechtssatzes durch Auslegung zu ermitteln. Wesentliches Kriterium für den drittschützenden Charakter einer Norm ist, inwieweit in der betreffenden Norm das geschützte Interesse, die Art der Verletzung und der Kreis der geschützten Personen hinreichend klargestellt und abgegrenzt wird (BVerwGE 27, S. 31; 41, S. 63). Dabei genügt es nicht, dass ein Rechtsgut in irgendeiner Weise geschützt ist, sondern maßgeblich für die Bejahung der Klagebefugnis ist allein, ob es auch in Richtung auf den angefochtenen Verwaltungsakt geschützt ist (BVerwGE 55, S. 285). Abzustellen ist insoweit vor allem auf den Zweck der Ermächtigungsgrundlage des in Frage stehenden Verwaltungsakts (BVerwG DÖV 1987, S. 297). Von Bedeutung ist auch die Art des geschützten Rechtsguts sowie die Intensität seiner Beeinträchtigung und die Individualisierbarkeit des Kreises der Betroffenen (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 14. Aufl., § 42 Rn. 84 m.w.N. aus der Rechtsprechung). Zwar ist der Gesetzgeber nicht gehindert, auch einem großen, zahlenmäßig nicht von vornherein bestimmten Kreis von Personen subjektive Rechte einzuräumen. Maßgeblich für den drittschützenden Charakter einer Norm ist jedoch, dass sich aus den individualisierten Tatbestandsmerkmalen der Norm ein Personenkreis entnehmen lässt, der sich von der Allgemeinheit unterscheidet (BVerwG DÖV 1987, S. 297).

1. Ergebnis der Auslegung des § 7 a AEG ist, dass diese Norm keinen drittschützenden Charakter besitzt. Nach § 7 a Abs. 1 Satz 1 AEG bedarf eine Eisenbahn, die den Betrieb erstmalig aufnimmt, der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird nach Satz 2 erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind. Die Erlaubnis gilt nach Abs. 2 als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht. Gemäß Abs. 3 sind wesentliche Änderungen des nach Abs. 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.

Aus dem Wortlaut der Norm folgt keine ausdrückliche Schutzrichtung gegenüber Dritten, insbesondere nicht gegenüber Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie der Antragstellerin. Gleiches gilt für den Wortlaut der Normen, auf die § 7 a AEG Bezug nimmt. Voraussetzungen der Erlaubniserteilung nach § 7 a Abs. 1 Satz 2 AEG sind der Nachweis einer Genehmigung nach § 6 AEG sowie der Nachweis einer Haftpflichtversicherung nach § 1 Abs. 1 Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung (EBHaftPfIV) (vgl. Beck'scher AEG

Kommentar, 2006, § 7 a, Rn 18). Abgesehen davon, dass die Beigeladene nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AEG keiner solchen Genehmigung bedarf, ist ein Rechtsschutz Dritter gegen eine Genehmigung nach § 6 AEG nicht eröffnet. Die Voraussetzungen, unter denen die Genehmigung erteilt wird, haben keinen drittschützenden Charakter. Rechtsbehelfe Dritter gegen die eisenbahnrechtliche Genehmigung sind unzulässig, da diesbezüglich keine Normen ersichtlichen sind, die eine Klage- bzw. Antragsbefugnis begründen könnten (vgl. zutreffend Beck'scher AEG Kommentar, 2006, § 6, Rn 94, 95).

Auch aus dem Sinn und Zweck des § 7 a AEG folgt keine Schutzrichtung gegenüber dritten Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie der Antragstellerin. Der Sinn und Zweck der Norm besteht darin, die Kompatibilität von Betrieb und Fahrzeugen in technischer Hinsicht sicherzustellen. Dieser Aspekt ist in den Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG nicht enthalten. Dort sind lediglich subjektive Zulassungsvoraussetzungen geregelt. Die Regelung der Erlaubnis für die Betriebsaufnahme ist an die im Baurecht erforderliche Abnahme angelehnt. Da zwischen der Genehmigungserteilung nach § 6 AEG und der Aufnahme des Betriebs längere Zeit verstreichen kann, hat der Gesetzgeber es als erforderlich erachtet, den Eisenbahnaufsichtsbehörden vorher die Gelegenheit zur Prüfung des Unternehmens insgesamt zu geben. Inhaltlich soll die Erlaubnis des § 7 a AEG die Überprüfung ermöglichen, ob die Eisenbahnunternehmen ihre Verpflichtung aus § 4 Abs. 1 AEG einhalten (vgl. bereits § 7 Abs. 3 AEG „Betriebssicherheit“ sowie Beck'scher AEG Kommentar, 2006, § 7 a, Rn 4, 5). Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebsicherem Zustand zu halten. Die Anforderungen an die Betriebssicherheit aus § 4 Abs. 1 AEG konkretisieren den allgemeinen Gesetzeszweck des AEG nach § 1 Abs. 1 Satz 1. Danach dient das AEG der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Aus der Gesetzesbegründung ergibt sich, dass die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn nicht in erster Linie dem Schutz Dritter dient. In der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs wurde vielmehr die Voraussetzung dafür gesehen, dass die in der Präambel der Richtlinie 2001/14/EG geforderte Minimierung von Störungen und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erreicht werden kann (vgl. BT-Drucks. 15/4419, S. 16). Zu Recht weist Hermes in Beck'scher AEG Kommentar, 2006, § 1, Rn. 3 jedoch darauf hin, dass der Staat mit der Normierung und Durch-

setzung von Sicherheitsanforderungen seiner verfassungsrechtlichen Pflicht zum Schutz von Leben, Gesundheit, Eigentum und anderer Grundrechtsgüter der Eisenbahnbenutzer und -bediensteten sowie sonstiger vom Eisenbahnbetrieb Betroffener nachkommt. Wenn die in § 4 AEG konkretisierte Betriebssicherheit, deren Schutz die Erlaubnis nach § 7 a AEG bezweckt, damit auch Gefahren von potentiell vom Eisenbahnbetrieb Betroffenen abwehren will, folgt daraus dennoch kein drittschützender Charakter von § 7 a AEG zugunsten der Antragstellerin. Weder § 4 AEG noch sonstigen Normen des AEG oder der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung lässt sich aufgrund individualisierender Tatbestandsmerkmale ein Personenkreis entnehmen, der sich von der Allgemeinheit unterscheidet. Damit scheidet ein Drittschutzcharakter jedenfalls an der Individualisierbarkeit des Kreises der Betroffenen.

2. Eine Drittanfechtungsklage gegen die Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters und des Stellvertreters gemäß § 36 Abs. 2 LEG wäre ebenfalls mangels Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO unzulässig. § 36 LEG vermittelt keinen Drittschutz. Nach dieser Vorschrift hat ein Unternehmer, der auf seiner Anschlussbahn den Eisenbahnbetrieb selbst durchführt, unbeschadet seiner eigenen Verantwortlichkeit einen dazu befähigten Bediensteten als Eisenbahnbetriebsleiter zu bestellen, der für die ordnungsgemäße, insbesondere sichere Betriebsführung und für die Einhaltung der den Eisenbahnbetrieb betreffenden Bestimmungen und Anordnungen verantwortlich ist. Außerdem muss mindestens ein Stellvertreter bestellt werden. Nach Abs. 2 bedarf die Bestellung des Eisenbahnbetriebsleiters und der Stellvertreter der Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die Bestätigung ist zu versagen, wenn die erforderliche persönliche Eignung fehlt. Sie kann nach Abs. 2 Satz 3 aus wichtigen Gründen widerrufen werden.

Indem die Norm die sichere Betriebsführung als wesentliche Aufgabe des Eisenbahnbetriebsleiters nennt, wird deutlich, dass die Gewährleistung der Betriebssicherheit der Zweck des § 36 LEG ist. Wenn – wie unter 1. dargestellt – nicht einmal die Betriebssicherheit an sich einen drittschützenden Charakter zugunsten Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie der Antragstellerin besitzt, dann kann § 36 LEG, der lediglich die Bestellung einer natürlichen Person zur Gewährleistung der allgemeinen Betriebssicherheit vorschreibt, auch keinen Drittschutz vermitteln.

3. Eine Drittanfechtungsklage gegen die Genehmigung nach § 25 LEG hätte mangels Klagebefugnis ebenfalls keinen Erfolg. § 25 LEG vermittelt keinen Drittschutz zugunsten

der Antragstellerin. Nach § 35 S. 1 LEG finden § 25 Abs. 1 und Abs. 3 LEG auf Anschlussbahnen sinngemäße Anwendung. Gem. § 25 Abs. 1 S. 1 LEG bedarf die Übertragung des Unternehmens oder des Betriebes und der aus der Verleihung erwachsenen Rechte und Pflichten der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dies gilt nach S. 2 auch für Rechtsgeschäfte, deren wirtschaftliche Folge die Überlassung des Unternehmens oder des Betriebs ist. Nach Abs. 3 S. 1 gehen mit der Genehmigung nach Absatz 1 die Rechte und Pflichten nach dem LEG, aus der Verleihungsurkunde und dem festgestellten Plan auf den Erwerber über. Nach S. 2 bleibt die Fortdauer der Haftung des bisherigen Unternehmers für die zur Zeit des Übergangs bestehenden Verpflichtungen unberührt.

Aus dem Wortlaut der Norm folgt kein drittschützender Charakter, insbesondere nicht gegenüber Dritten wie der Antragstellerin. Weder ist ein geschütztes Interesse ersichtlich, noch ein Kreis geschützter Personen klargestellt oder abgegrenzt. Ob § 6 LEG, auf den § 25 Abs. 2 S. 1 LEG verweist, drittschützenden Charakter besitzt, bedarf vorliegend keiner Entscheidung. § 35 Abs. 1 S. 1 verweist ausdrücklich nur auf § 25 Abs. 1 und 3, jedoch nicht auf § 25 Abs. 2 LEG. Der Gesetzgeber hielt eine Überprüfung der Zuverlässigkeit bei der Übertragung von Unternehmen oder Betrieben, die über eine Anschlussbahn verfügen, nicht für erforderlich.

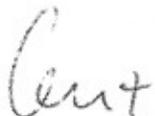
Auch die in § 25 Abs. 1 S. 1 LEG angesprochenen und nach § 25 Abs. 3 LEG durch die Genehmigung auf den Erwerber übergegangenen Pflichten sind nicht solche, die zumindest auch dem Interesse der Antragstellerin zu dienen bestimmt sind. Ebenso wirken sich die durch die Genehmigung zugunsten der Beigeladenen entstandenen Rechte nicht unmittelbar zu Lasten der Antragstellerin aus. Die in Betracht kommenden Normen werden durch den zweiten Abschnitt des LEG und die Verweisungen in § 35 Abs. 1 S. 1 LEG begrenzt. Allerdings vermittelt auch der allein ernsthaft in Betracht kommende § 20 LEG keinen Drittschutz. Nach § 20 Abs. 1 S. 1 LEG kann dem Unternehmer einer Eisenbahn, die der öffentlichen Güterbeförderung dient, von der zuständigen Behörde jederzeit die Verpflichtung auferlegt werden, die Einführung von Anschlussbahnen zu gestatten. Diese Verpflichtung der Antragstellerin bestand jedoch unabhängig von der erfolgten Übertragung des Unternehmens und kann daher in der vorliegenden Situation keinen Drittschutz vermitteln.

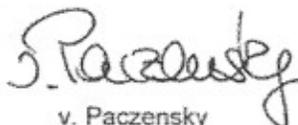
Für eine dem Wortlaut entgegenstehenden Annahme eines Drittschutzes des § 25 LEG besteht angesichts der §§ 31, 38 LEG auch kein Bedürfnis. Nach dem über § 35 Abs. 1 S. 1 LEG für Anschlussbahnen anwendbaren § 31 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 LEG kann die zuständi-

ge Behörde dem (neuen) Unternehmer hinsichtlich des Baues und des Betriebs der Eisenbahn nachträglich Anforderungen stellen, um nicht vorausgesehene Gefahren oder ungewöhnliche Belästigungen von der Allgemeinheit, den Besitzern oder Bewohnern der benachbarten Grundstücke, den Benutzern der Eisenbahn oder den Arbeitnehmern abzuwenden. Nach S. 2 kann der Betrieb der Eisenbahn bis zur Erfüllung der Anforderungen stillgelegt werden. Der (neue) Unternehmer unterliegt nach § 38 Abs. 1 überdies der Aufsicht der zuständigen Behörde.

Schließlich ist es auch nicht möglich, dass der Ausgang des von der Antragstellerin angestrebten Entwidmungsverfahrens nach § 23 AEG vom Bestand der angegriffenen Genehmigung abhängt, was ein Drittschutzinteresse denkbar erscheinen ließe. Voraussetzung für eine positive Freistellungsentscheidung ist, dass langfristig eine eisenbahnspezifische Nutzung der betroffenen Grundstücke nicht mehr zu erwarten ist. Dies ist der Fall, wenn keines der potentiell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein langfristiges Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung der vom Antrag erfassten Grundstücke hat. Diese Freistellungsvoraussetzung stellt keinen objektiv feststellbaren Umstand dar, sondern ist das subjektive Ergebnis negativer unternehmerischer und verkehrspolitischer bzw. verkehrsplanerischer Entscheidungen der relevanten Akteure. Die Erklärung eines langfristigen Nutzungsinteresses muss nach den Umständen des Einzelfalls ernsthaft und nachvollziehbar sein. (vgl. Beck'scher AEG Kommentar, 2006, § 23, Rn. 22). Ein ernsthaft und nachvollziehbar erklärtes Nutzungsinteresse der [REDACTED] besteht, sodass der angegriffenen Genehmigung im Rahmen eines Entwidmungsverfahrens keine Bedeutung zukommen kann.

II. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Es entspricht der Billigkeit, der Antragstellerin auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen nach § 162 Abs. 3 VwGO aufzuerlegen. Durch die Antragstellung ist die Beigeladene ein Kostenrisiko nach § 154 Abs. 3 VwGO eingegangen. Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 52 Abs.1, 53 Abs. 3 Nr. 2 GKG.


Lenz


v. Paczensky


Fuhrmann