



VERWALTUNGSGERICHT AACHEN

IM NAMEN DES VOLKES URTEIL

2 K 1262/01

Verkündet am 23. April 2002
gez.
Verwaltungsgerichtsangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In dem Verwaltungsrechtsstreit

der Firma (...)

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte (...)

g e g e n

das Land Nordrhein-Westfalen,

Beklagten,

Beigeladene: Firma (...)

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte (...)

wegen Eisenbahnverkehrsrechts - Abnahme einer Lokomotive

hat

die 2. Kammer des

VERWALTUNGSGERICHTS AACHEN

aufgrund der mündlichen Verhandlung

vom 11. Dezember 2001

durch
den Präsidenten des Verwaltungsgerichts (...)
den Richter am Verwaltungsgericht (...)
die Richterin am Verwaltungsgericht (...)
den ehrenamtlichen Richter (...)
die ehrenamtliche Richterin (...)

für Recht erkannt:

Das beklagte Land wird unter Abänderung des Bescheides des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht vom verpflichtet, der Klägerin eine Abnahmebescheinigung für die Lok DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf dem dem öffentlichen Schienenverkehr dienenden Schienennetz zu erteilen.

Das beklagte Land trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Tatbestand:

Die Beteiligten streiten über die Abnahme der Diesellokomotive DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für den öffentlichen Schienenverkehr.

Bei dieser Diesellokomotive handelt es sich um eine von fünf ehemaligen, baugleichen Lokomotiven der Deutschen Bahn (u.a. DB V 100-1235 bzw. später V 211 235-7), die seit circa 1961 von der Deutschen Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im öffentlichen Schienennetz betrieben wurden. Zwei dieser Lokomotiven (DH 1004/4 Lok Nr. 6.304.1 und die streitbefangene DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1) baute die Beigeladene für den Betrieb durch die Klägerin mit einer Gewichtserhö-

hung um 8 t um. Die anderen, ebenfalls von der Beigeladenen umgebauten Lokomotiven werden nach Abnahme im Jahr 1999 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anderweitig im öffentlichen Schienennetz eingesetzt.

Nach einem entsprechenden Hinweis seitens des Eisenbahn-Bundesamtes stellte die Beigeladene mit Schreiben vom 30. März 2000 den Antrag auf Abnahme/Bauartprüfung für die Lokomotive DH 1004. Mit Bescheid vom 9. August 2000 erteilte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt unter entsprechender Abnahme die widerrufliche, auf den 10. Februar 2001 befristete Genehmigung zum Betrieb der Diesellokomotive DH 1004 Lok 6.304.1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dabei wurde der Nachweis der Laufsicherheit der Lokomotive innerhalb eines halben Jahres zur Bedingung gemacht.

Mit Gutachten vom 5. April 2001 stellte das von der Beigeladenen beauftragte Institut "....." bei Überprüfung der Diesellokomotive DH 1004/4 unter anderem fest:

"- Gegen eine Zulassung des Fahrzeuges für Fahrten mit Überhöhungsfehlbeträgen bis 130 mm bestehen keine Bedenken. Bis zur vorgesehenen Zulassungsgeschwindigkeit 100 km/h und einem darüber liegenden Toleranzbereich + 5 km/h erfüllt das Fahrzeug die Bedingungen der Fahrsicherheit, Fahrwegbeanspruchung und des Fahrverhaltens ausreichend.

- In dem von UIC 518 vorgeschriebenen Sicherheitsbereich über 100 km/h -110 km/h erfüllt das Fahrzeug die Bedingungen der Fahrsicherheit, Fahrwegbeanspruchung und des Fahrverhaltens nur eingeschränkt. Bei Fahrgeschwindigkeiten über 105 km/h -110 km/h werden die Bedingungen teilweise überschritten.

- Eine Zulassung für eine zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 100 km/h kann deshalb befürwortet werden, wenn gesichert ist, dass das Fahrzeug technisch sowohl in Eigenfahrt als auch antriebs- und führerlos geschleppt keine Geschwindigkeiten über 105 km/h erreichen kann. Das Fahrzeug enthält bereits typenmäßig drei voneinander unabhängige Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen, deren Wirksamkeit (Traktionssperre und Zwangsbremse oberhalb 105 km/h) praktisch nachgewiesen werden konnte.

Die Prüfstelle empfiehlt aus lauftechnischer Sicht eine Zulassung der 4-achsigen Diesellokomotive DH 1004 auf deutschen Strecken

- für eine zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 100 km/h und
- für Überhöhungsfehlbeträge bis 130 mm

unter der Bedingung einer sicherheitstechnisch wirksamen Begrenzung der Geschwindigkeit auf 105 km/h."

In einer ergänzenden Stellungnahme vom 12. April 2001 empfahl die Prüfstelle der bis zur Klärung der Rad-Schiene-Problematik die uneingeschränkte fahrtechnische Zulassung der Diesellokomotive 1004 mit einer zulässigen

Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 95 km/h und Überhöhungsfehlbeträgen bis 130 mm.

Am 25. April 2001 stellte die Klägerin nach Erwerb der Diesellokomotive DH 1004/5 beim Eisenbahn-Bundesamt den Antrag auf Abnahme. In einem Gespräch am 22. Mai 2001 legte dieses der Beigeladenen den Nachweis dafür auf, dass die Grenzwertüberschreitungen nicht auf bauliche oder konstruktive Eigenheiten des Fahrzeuges, sondern auf den mangelhaften Zustand der Infrastruktur zurückzuführen seien. Mit Bescheid vom 8. Juni 2001 erteilte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt die ergänzende Abnahme der Lokomotive mit der Nebenbestimmung einer Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h bei einem Überhöhungsfehlbetrag von 130 mm. Zur Begründung führte er aus, dass angesichts der Umbauten der Lokomotive, u.a. Erhöhung der Fahrzeugmasse von 64 t auf 72 t, eine erneute Abnahme gemäß § 32 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erforderlich gewesen sei, wofür er gemäß §§ 5 Abs. 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und 28 des Landeseisenbahngesetzes in Verbindung mit dem entsprechenden Verwaltungsabkommen zuständig sei. Die festgelegte Nebenbestimmung sei gemäß § 36 Abs. 1 und 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zulässig und notwendig gewesen, da die Einhaltung einzelner gesetzlicher Voraussetzungen des Verwaltungsaktes, hier die Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs, noch nicht hinreichend nachgewiesen sei.

Die Klägerin hat am 7. Juli 2001 Klage erhoben. Sie trägt vor, sie habe die Diesellokomotive von der Beigeladenen mit der auflösenden Bedingung erworben, dass diese mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen werde. Auf die Zulassung der Lokomotive mit der genannten Höchstgeschwindigkeit sei sie wirtschaftlich angewiesen. Ansonsten könne sie bei der Einteilung der fahrplan- und uhrzeitbezogenen Fahrtberechtigungen (so genannten "slots") nur in das Kontingent der Fahrzeuge mit 80 km/h (und nicht mit 100 km/h) aufgenommen werden. Weitere Zwischeneinteilungen gebe es nicht. Die Nutzung des 80 km/h-slots sei wegen der Transportverzögerungen für sie wirtschaftlich nicht rentabel. Die baugleiche Lokomotive DH 1004/4 sei ohne Beanstandungen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 105 km/h gelaufen. Das Eisenbahn-Bundesamt lege mit seiner Nebenbestim-

mung einen 10 %-igen Sicherheitsabschlag zugrunde, für den es jedoch keine Rechtsgrundlage gebe.

Die Klägerin beantragt sinngemäß,

den Beklagten unter teilweiser Aufhebung bzw. Abänderung des Bescheides des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt (Geschäftszeichen LfB 60271 Ap 0581 000) vom 8. Juni 2001 (in Anlage 1 "Höchstgeschwindigkeit" und in Anlage 2 unter Ziffer 10) zu verpflichten, das Fahrzeug DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf dem dem öffentlichen Schienenverkehr dienenden Schienennetz zuzulassen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er nimmt zunächst auf den streitgegenständlichen Bescheid Bezug. Ergänzend macht er geltend, der Umfang der anzufertigenden Nachweise für eine Abnahme werde anhand einer Checkliste geprüft, die unter anderem das technische Regelwerk "UIC 518" berücksichtige. Danach habe eine Lokomotive die Grenzwerte bis zu einer Geschwindigkeit von 10 % über der beantragten Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, um für die beantragte Höchstgeschwindigkeit zugelassen werden zu können. Diese Voraussetzung habe bereits die überprüfte, baugleiche Lokomotive DH 1004/4 nicht erfüllt. Die Einhaltung der Grenzwerte sei jedoch für die Betriebssicherheit des Fahrzeuges unmittelbar erheblich. Daher sei die Nebenbestimmung des Abnahmebescheides zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschrift der Sicherheit des Schienenverkehrs notwendig gewesen. Die ebenfalls baugleich umgerüsteten Lokomotiven DH 1004/1-3 hätten die Abnahme im Jahr 1999 auf einem technisch niedrigeren Niveau, das heißt ohne entsprechende Fahrttests mit den vorliegend geforderten Testergebnissen, erhalten, da damals die Verwaltungspraxis bei den betroffenen Ämtern noch großzügiger gewesen sei.

Die Beigeladene schließt sich dem Antrag der Klägerin an.

Sie führt aus, dass bereits die Befugnis des Eisenbahn-Bundesamtes, in eigener Kompetenz über die Zulassungsgesuche der Beigeladenen und der Klägerin zu befinden, fraglich sei, da weder eine Aufgabenübertragung durch Bundesgesetz noch eine Organleihe vorliege. Darüber hinaus sei eine Abnahme gemäß § 32 EBO vorliegend nicht notwendig, da diese sich nur auf Neufahrzeuge beschränke. Schließlich handele es sich bei der vom Eisenbahn-Bundesamt angewandten "UIC 518" nicht um eine anerkannte Regel der Technik, sondern um eine teils strittige Absprache früherer Staatsbahnen, die zudem für den grenzüberschreitenden Verkehr entworfen worden sei. Im Ergebnis könne der von der "UIC 518" geforderte Sicherheitsabschlag von 10 % nicht stereotyp, sondern allenfalls als Ermessenshinweis angewandt werden. Angesichts der Einhaltung der Grenzwerte bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h, des ungeklärten Grundes für die Grenzwertüberschreitungen ab 107 km/h und der Zulassung baugleicher Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h hätte es nahe gelegen, auch im vorliegenden Falle eine Zulassung bis 100 km/h auszusprechen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, der Akte 2 K 1243/01 und des beigezogenen Verwaltungsvorganges des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist begründet.

Der Bescheid des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamtes vom 8. Juni 2001 ist rechtswidrig und verletzt die Klägerin in ihren Rechten (§113 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung). Die Klägerin hat gegen den Beklagten einen Anspruch auf Erteilung einer Abnahmebescheinigung für die Lok DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Ungeachtet etwaiger Bedenken gegen die Existenz eines Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt und gegen die Zulässigkeit der Übertragung der Landeseisenbahnaufsicht auf das Eisenbahn-Bundesamt,

vgl. hierzu: Verwaltungsgericht Koblenz, Beschluss vom 14. Januar 2002-8K534/01.KO-,

ist der Beklagte im vorliegenden Verfahren der richtige Klagegegner. Er ist gemäß § 5 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die von der Klägerin beantragte Abnahmebescheinigung zuständig. Nach dieser Vorschrift werden nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland von dem Land, in dem sie ihren Sitz haben, beaufsichtigt. Die Erteilung der beantragten Abnahmebescheinigung stellt eine solche Aufsichtsmaßnahme gegenüber der Klägerin, die ihren Sitz im Land Nordrhein-Westfalen hat, dar.

Die Klägerin hat auch einen Anspruch auf Erteilung der Abnahmebescheinigung mit den aus dem Tenor ersichtlichen Maßgaben.

Gemäß § 32 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), die auf Grundlage des § 3 Abs. 1 des AEG [in seiner Fassung vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225), geändert durch Gesetz vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161)] in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vom 28. September 1955 (BGBl. I S. 654) erlassen wurde, dürfen neue Fahrzeuge erst in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen worden sind. Nach § 1 Abs. 4 EBO gilt dies auch für umfassende Umbauten bestehender Fahrzeuge. Die Gewichtserhöhung der Lokomotive DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 um 8 t stellt einen solchen Umbau dar, so dass die Lokomotive zumindest im Rahmen der durch die Gewichtserhöhung betroffenen Laufsicherheit erneut abzunehmen ist.

Dabei bestimmt § 32 Abs. 1 EBO selbst nicht, unter welchen Voraussetzungen eine Abnahme zu erteilen ist. Etwaige Versagungsgründe können sich daher nur aus § 2 Abs. 1 EBO ergeben. Nach § 2 Abs. 1 EBO müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Greifen die dort genannten Voraussetzungen nicht ein, so hat die Klägerin, die ein Gewerbeunternehmen betreibt, einen Anspruch auf die Abnahmebescheinigung.

Vorliegend ist weder dargetan noch ersichtlich, dass die streitgegenständliche Lokomotive den Vorschriften der EBO nicht entsprechen könnte. Die Kammer ist ferner zu der Überzeugung gelangt, dass es keine anerkannte Regel der Technik für die Abnahme von Lokomotiven hinsichtlich der zuzulassenden Höchstgeschwindigkeit gibt, die einen Abschlag von 10 % der tatsächlich laufsicheren Höchstgeschwindigkeit (so genannten Sicherheitsabschlag) vorsieht.

Der Begriff der anerkannten Regeln der Technik ist höchstrichterlich geklärt. Regeln der Technik sind solche, die speziell die technische Konstruktion, Beschaffenheit und Wirkungsweise technischer Anlagen zum Gegenstand haben.

Vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Beschluss vom 18. Dezember 1995 - 4 B 250.95 -, Zeitschrift für Wasserrecht 1997, 23 ff. (25).

Anerkannte Regeln der Technik sind nur solche Regeln, die in der Praxis erprobt und bewährt sind und die sich bei der Mehrheit der Praktiker durchgesetzt haben.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 30. September 1996 - 4 B 175.96 -, Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Rechtsprechungs-Report 1997, 214 m.w.N.

In einer neueren Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht betont, maßgebend sei die "auf wissenschaftlicher Erkenntnis und praktischer Erfahrung beruhende Überzeugung der Mehrzahl der mit den einschlägigen Arbeiten befassten Personen, dass die Einhaltung der Regeln richtig und notwendig ist".

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 6. Dezember 1999 - 4 B 75.99 -, Natur und Recht 2000, 328.

Unter Verwertung des gesamten der Urteilsfindung zugrunde liegenden Materials ist das Gericht - ohne dass hierfür ein Sachverständigengutachten erforderlich gewesen wäre - zu der Überzeugung gelangt, dass sich die Forderung eines 10%-igen Sicherheitsabschlages im Rahmen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht auf eine im vorerwähnten Sinne anerkannte Regel der Technik stützen kann.

Insbesondere bestehen erhebliche Bedenken dagegen, einen solchen Sicherheitsabschlag dem (vom Eisenbahn-Bundesamt herangezogenen) "UIC-Kodex 518" in seiner 2. Ausgabe vom 1. Oktober 1999 zu entnehmen. Dieser schreibt zwar für die vorzunehmenden Versuchsfahrten eine Versuchsgeschwindigkeit von 10 % über der (angestrebten) zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor (Blatt 15 des Kodexes). Dass dieser als anerkannte Regel der Technik anzusehen ist, erscheint der Kammer jedoch mehr als problematisch. Denn es ist nicht nachgewiesen, dass sich der Inhalt dieses Kodexes bei der Mehrheit der Praktiker durchgesetzt hat und demgemäß als "anerkannt" einzustufen ist.

Ungeachtet der Frage, ob ohne weiteres auf die Fassung des UIC-Kodexes 518 von 1999 zurückgegriffen werden kann, wenn dieser bereits in einer aktuelleren Fassung (2000) existiert, stellt dieser Kodex nämlich lediglich eine "Vereinsveröffentlichung" des 1922 gegründeten Internationalen Eisenbahnverbandes (Union Internationale des Chemins de fer - UIC -) dar, wobei die darin enthaltenen Entscheidungen für die Mitgliedsbahnen entweder verbindlich sind oder Empfehlungen darstellen.

Vgl. Pätzold/Wittenberg/Heinrichs/Mittmann, Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), 4. Auflage 2001, Einführung, S. 30.

Die Klägerin ist jedoch als nichtbundeseigene Eisenbahn keine Mitgliedsbahn. Verbindlichkeit erhält dieser Kodex für die Klägerin auch nicht dadurch, dass nach Aussage des Eisenbahn-Bundesamtes der Länderfachausschuss Eisenbahnen und Bergbahnen am 2. März 2001 sowie die Verkehrsabteilungsleiterkonferenz am 14. und 15. März 2001 die grundsätzliche Anwendung des UIC-Kodexes 518 beschlossen haben. Selbst wenn der UIC-Kodex 518 europaweit und zum Teil sogar darüber hinaus von den zuständigen Eisenbahnbehörden als verbindlich betrachtet würde, so betrifft dies nur einen Teil der Entscheidungsträger. Regeln der Technik sind jedoch

nur solche, die auch von der Mehrzahl der mit den einschlägigen Arbeiten befassten Personen für erforderlich gehalten werden. Hierzu gehören auch die Hersteller, Betreiber und wissenschaftlichen Fachleute, deren Beteiligung an dem Kodex im vorliegenden Verfahren bislang nicht dargelegt wurde.

Vgl. zur Ablehnung der Anerkennung dieses Kodexes als anerkannte Regel der Technik: Brauner/Kühlwetter, "Die Bedeutung der Summe der Radsatz-Führungskräfte bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen durch das Eisenbahn-Bundesamt oder Das UIC-Merkblatt 518 als anerkannte Regel der Technik", Eisenbahn-Revue International 2001, 85 ff.

Darüber hinaus ist in diesen Konferenzen die Anwendung des UIC-Kodexes 518 im Rahmen eines "Krisenmanagements" mit der Möglichkeit von Einzelfallentscheidungen und der Vorlage eines Ergebnisberichts an die Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2002 beschlossen worden. Dies weist ebenfalls eher auf eine Erprobung als auf eine verbindliche Anerkennung einer Regel hin.

Angesichts dieser Bedenken vermag die Kammer auch unter Berücksichtigung der Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung nicht nachzuvollziehen, warum der Klägerin der Nachweis eines 10-%igen Sicherheitsabschlages auferlegt werden soll. Vielmehr erscheint mangels anderweitiger Anhaltspunkte die Einhaltung eines Sicherheitsabschlages von 5 km/h im vorliegenden Fall als ausreichend, um die Abnahmebescheinigung zu erteilen.

Dies ergibt sich aus Folgendem:

Zum einen ist die vom Eisenbahn-Bundesamt seit 1999 vorgenommene Verschärfung der Abnahmevoraussetzungen im Bereich des Sicherheitsabschlages zu keinem Zeitpunkt nachvollziehbar begründet worden. Angesichts der Tatsache, dass noch 1999 drei von der Beigeladenen baugleich umgebaute Lokomotiven ohne Schwierigkeiten die Zulassung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erhalten haben und offenbar auch ohne diesbezügliche Beanstandungen im öffentlichen Schienenverkehr eingesetzt werden, hätte es unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gleichbehandlung und der Nachvollziehbarkeit von Verwaltungshandeln einer eingehend erläuterten Begründung der Änderung dieser Verwaltungspraxis bedurft.

Zum anderen lassen sich bereits dem vom Eisenbahn-Bundesamt herangezogenen UIC-Kodex 518 Hinweise dafür entnehmen, dass ein Sicherheitsabschlag nicht in starrer Höhe gefordert werden kann. Der Kodex sieht in seinen Vorgaben für Versuchsfahrten einen Toleranzbereich von +1-5 km/h vor (Blatt 15 des Kodexes). Darüber hinaus wird bereits in der Beschreibung des Gegenstands des Kodexes auf die Abhängigkeit der genannten Vorgaben zu anderweitigen Versuchsparametern verwiesen (Blatt 7 des Kodexes). Zumindest einer dieser Parameter (Rad-Schiene-Problematik) ist unter den Beteiligten nicht unumstritten mit der Folge, dass selbst in Anwendung des Kodexes die Einhaltung starrer Grenzwerte zu überdenken wäre.

Schließlich kommt auch das vom Eisenbahn-Bundesamt als Prüfinstanz anerkannte Prüfinstitut "..." zu einer großzügigeren Handhabung des Kodexes als das Eisenbahn-Bundesamt selbst. Dieses hat nämlich unter Berücksichtigung der Vorgaben des UIC-Kodexes 518 in seinem ursprünglichen Prüfbericht vom 5. April 2001 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h unter der Voraussetzung befürwortet, dass eine automatische Geschwindigkeitsbegrenzung auf 105 km/h eingebaut ist. Die streitbefangene Lokomotive hat unstrittig eine unter dieser Geschwindigkeit liegende (nämlich auf 100 km/h begrenzte), automatische Geschwindigkeitsbegrenzung. Im Rahmen dieser Geschwindigkeit von 100 km/h und darüber hinaus bis zumindest 105 km/h ist es bei der Lokomotive zu keinerlei Überschreitungen der Grenzwerte gekommen.

Nach alledem hält die Kammer mit Blick darauf, dass für drei baugleiche Lokomotiven die Abnahmebescheinigung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit erteilt wurde, die Lokomotive DH 1004/5 Lok Nr. 6.305.1 über eine automatische Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h verfügt und anderweitige Vorgaben nicht vorgelegt wurden, die Erteilung der Abnahmebescheinigung mit der Zulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für gerechtfertigt.

Hiernach war der Klage mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO stattzugeben. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind gemäß § 162 Abs. 3 VwGO aus Billigkeitsgründen für erstattungsfähig zu erklären, weil sie einen eigenen Sach-

antrag gestellt und sich damit einem Kostenrisiko ausgesetzt hat (§ 154 Abs. 3 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil kann innerhalb eines Monats nach Zustellung die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Aachen (Kasernenstraße 25, 52064 Aachen oder Postfach 906, 52010 Aachen) zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Stellung des Antrags hemmt die Rechtskraft des Urteils. In dem Antrag sind die Gründe, aus denen die Berufung zuzulassen ist, darzulegen.

Bei der Antragstellung und der Antragsbegründung muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten vertreten lassen; die Vertretung kann auch durch einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes erfolgen, der die Befähigung zum Richteramt hat. 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. In Angelegenheiten der Kriegsopferversorgung und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit in Zusammenhang stehenden Angelegenheiten des Sozialhilferechts, in Abgabenangelegenheiten, in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind weitere Personen als Prozessbevollmächtigte zugelassen; auf die einschlägigen Regelungen in § 67 Abs. 1 Sätze 4 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung wird hingewiesen.

Über den Antrag entscheidet das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen durch Beschluss. Die Berufung ist nur zuzulassen,

1. wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. wenn das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Die Antragschrift soll möglichst dreifach eingereicht werden.

gez.

gez.

gez.

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird gemäß §§ 73 Abs. 1 Satz 1, 13 Abs. 1 Satz 1 des Gerichtskostengesetzes (GKG) auf 600.000,00 DM (= 306.775,136) festgesetzt.

Die Kammer hält es angesichts des Kaufpreises für die streitbefangene Lokomotive in Höhe von 2.400.000,00 DM und der angenommenen wirtschaftlichen Einbußen der Klägerin bei Einsatz der Lokomotive mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h für ermessensgerecht, die Bedeutung der Sache mit $\frac{1}{4}$ des Kaufpreises zu bestimmen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle bei dem Verwaltungsgericht Aachen (Kasernenstraße 25, 52064 Aachen oder Postfach 9 06, 52010 Aachen) Beschwerde eingelegt werden.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten eingelegt wird, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat; ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Die Beschwerde ist nicht gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 50,- € nicht übersteigt.

Das Verwaltungsgericht Aachen kann der Beschwerde abhelfen. Anderenfalls entscheidet das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen über die Beschwerde. Die Beschwerde soll möglichst dreifach eingereicht werden.

gez.

gez.

gez.