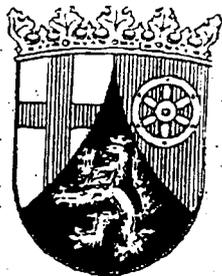


8 L 2921/03.KO



VERWALTUNGSGERICHT KOBLENZ

BESCHLUSS

In dem Verwaltungsrechtsstreit

der DB Netz AG, vertreten durch den Vorstand -Rechtsabteilung-, Theodor-Heuss-
Allee 7, 60486 Frankfurt,

- Antragstellerin -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-
Bundesamtes, Vorgebirgsstr. 49, 53110 Bonn,

- Antragsgegnerin -

w e g e n Eisenbahnverkehrsrechts
hier: Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO

hat die 8. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der Beratung vom
28. November 2003, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Dr. Bayer
Richter am Verwaltungsgericht Müller-Rentschler
Richterin Fahrbach

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 100.375,00 € festgesetzt.

Gründe

I.

Mit Bescheid vom 10. Juli 2003, bestätigt durch Widerspruchsbescheid vom 09. September 2003, hatte die Antragsgegnerin der Antragstellerin aufgegeben, den Betrieb des Streckenabschnitts Simmern-Morbach bis zum 15. September 2003 sicher wieder aufzunehmen. Die Bescheide enthielten zunächst weder eine sofortige Vollziehungsanordnung noch eine Zwangsmittelandrohung. Erst in Ziffer 4 und 5 des Bescheids vom 06. Oktober 2003 wurden diese Nebenentscheidungen nachgeholt. Jedoch erklärte die Antragsgegnerin in Ziffer 1 des Bescheids vom 14. Oktober 2003, dass sich der Ausgangsbescheid infolge Zeitablaufs erledigt habe. Die zu diesem Zeitpunkt bereits erhobene Klage (8 K 2622/03.KO) wurde daraufhin übereinstimmend für erledigt erklärt.

In Ziffer 1 des Bescheids vom 06. Oktober 2003 gab die Antragsgegnerin der Antragstellerin ferner auf, den Betrieb des Streckenabschnitts Stromberg-Simmern bis zum 30. November 2003 sicher wieder aufzunehmen. Ziffer 2 enthielt die sofortige Vollziehungsanordnung. In Ziffer 3 wurde ein Zwangsgeld von 20.000,00 € für den Fall angedroht, dass der Betrieb nicht bis zum 30. November 2003 sicher aufgenommen sein sollte.

In Ziffer 2 des Bescheids vom 14. Oktober 2003 verpflichtete die Antragsgegnerin die Antragstellerin, den Betrieb des Streckenabschnitts Simmern-Morbach unverzüglich wieder aufzuheben. Ziffer 3 enthielt die sofortige Vollziehungsanordnung und in Ziffer 4 wurde ein Zwangsgeld von 50.000,00 € angedroht, falls der Betrieb nicht bis zum 30. November 2003 sicher wieder aufgenommen sein sollte.

Der gegen die beiden zuletzt genannten Bescheide eingelegte Widerspruch vom 17. Oktober 2003 wurde mit Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003 zurückgewiesen. Dabei wurde Ziffer 1 des Bescheids vom 06. Oktober 2003 dahin gehend geändert, dass der Betrieb des Streckenabschnitts Stromberg-Simmern unverzüglich sicher wieder aufzunehmen ist. Auf der letzten Seite des Widerspruchsbescheids ist klargestellt, dass die Pflicht zur unverzüglichen Wiederaufnahme des Betriebs für beide Streckenabschnitte gilt, und dass Zwangsgelder in Höhe von 20.000,00 € bzw. 50.000,00 € angedroht werden, wenn dies nicht bis zum 30. November 2003 der Fall sein sollte.

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

Mit dem vorliegenden Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO begehrt die Antragstellerin die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärten Anordnungen zur sicheren Betriebsaufnahme der beiden Streckenabschnitte. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen die Zwangsgeldandrohung ist zwar nicht ausdrücklich gestellt worden, jedoch enthält der jüngste Schriftsatz vom 27. November 2003 auch Ausführungen zur Fehlerhaftigkeit der Zwangsgeldandrohung.

II.

Der Antrag ist zulässig. Das Gericht geht davon aus, dass das vorläufige Rechtsschutzbegehren auch die Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs bzw. der Klage gegen die kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Zwangsgeldandrohungen mit umfasst.

Der Antrag ist jedoch insgesamt unbegründet. Nach § 80 Abs. 5 VwGO kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen einen für sofort vollziehbar erklärten Verwaltungsakt ganz oder teilweise wiederherstellen. Dabei ist zunächst zu prüfen, ob eine besondere Begründung im Sinne des § 80 Abs. 3 VwGO vorliegt. Sodann sind die Interessen der Antragstellerin an der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs und der Antragsgegnerin an der sofortigen Vollziehung abzuwägen. In diesem Zusammenhang sind sowohl die verfassungsrechtlichen Rechtspositionen der Beteiligten als auch die Erfolgsaussichten in der Hauptsache zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der beiden Grundverfügungen gilt Folgendes:

Die nach § 80 Abs. 3 VwGO vorgeschriebene besondere Begründung der sofortigen Vollziehungsanordnung ist in den Bescheiden vom 06. Oktober 2003 und vom 14. Oktober 2003 enthalten. Insoweit kommt es nicht auf die inhaltliche Richtigkeit der Begründung an, sondern darauf, ob eine fallbezogene, nicht bloß schablonenhafte Begründung für den Sofortvollzug vorliegt. Dies ist hier der Fall, denn die Antragsgegnerin stützt sich unter anderem darauf, dass die genannten Streckenabschnitte zu einem Schienennetz gehören, für dessen Erhalt der Bund nach Art. 87 e GG die Gewährleistung trägt. Gerade der Hinweis auf den verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes kann als hinreichende Begründung für den Sofortvollzug angesehen werden.

In der Sache selbst spricht mehr für als gegen die Rechtmäßigkeit der Bescheide. In formeller Hinsicht bestehen keine durchgreifenden Bedenken. Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG i.V.m. § 5 Abs. 1 a Nr. 1 a AEG. Danach übt das Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes aus.

Die Bescheide vom 06. und 14. Oktober 2003 sind inhaltlich bestimmt genug (§ 37 Abs. 1 VwVfG). Sie bezeichnen bestimmte Streckenabschnitte und fordern inhalt-

lich zur Beseitigung derjenigen Mängel auf, die die Antragstellerin bereits anlässlich der Streckenbegehung vom 04. April 2003 selbst festgestellt hat, und für deren Bestätigung die Antragstellerin selbst einen Kostenaufwand von 41.250,00 € (Stromberg-Simmern) und 114.000,00 € (Simmern-Morbach), insgesamt jedoch 165.750,00 € ermittelt hat (Bl. 54 in 8 K 2622/03.KO).

Die ursprüngliche Befristung in Ziffer 1 des Bescheids vom 06. Oktober 2003 war von Anfang an überflüssig, weil die Antragsgegnerin hier – anders als im Bescheid vom 10. Juli 2003 – die sofortige Vollziehung angeordnet hatte, so dass der Widerspruch nicht kraft Gesetzes aufschiebende Wirkung entfalten konnte und der Bescheid sich mithin auch nicht durch Zeitablauf erledigen konnte. Deshalb ist es unschädlich, wenn der Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003 die ursprüngliche Befristung durch das Wort „unverzüglich“ ersetzt hat. Wenn nunmehr beide Grundverfügungen unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern, zu befolgen sind, so ist auch diese Formulierung keineswegs zu unbestimmt. Die Antragsgegnerin hat im Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003 klargestellt, dass sie eine erneute prozessuale Überholung durch Zeitablauf vermeiden wollte. Hinsichtlich der Grundverfügungen geht es mithin nicht darum, bis wann der sichere Betrieb wiederaufzunehmen ist, sondern ab wann.

Deshalb kann sich die Antragstellerin auch nicht auf die von ihr zitierten Gerichtsentscheidungen stützen. Die Entscheidungen des OVG Münster vom 12. Juli 1991 (NVwZ-RR 1993, 59) und des VGH Mannheim vom 13. Januar 1995 (NVwZ-RR 1995, 506) betrafen keine Grundverfügung, sondern eine Zwangsmittelandrohung. Eine Zwangsmittelandrohung muss eine bestimmte Frist enthalten; insoweit ist eine „unverzügliche“ Befristung sicher nicht ausreichend (aber darum geht es hier nicht). Die Entscheidung des VGH Kassel vom 27. Juli 1989 (NVwZ-RR 1990, 96) betraf zwar eine unverzüglich durchzuführende Grundverfügung, jedoch handelte es sich dabei um eine kommunalaufsichtliche Anweisung, die kraft Gesetzes eine bestimmte Erfüllungsfrist enthalten muss. Im vorliegenden Fall verlangt das Gesetz keine bestimmte Frist zur sicheren Betriebsaufnahme.

Die nach § 28 VwVfG vorgeschriebenen Anhörung hat zwar ausdrücklich nur hinsichtlich des Streckenabschnitts Simmern-Morbach stattgefunden (Schreiben der Antragsgegnerin vom 11.04.2003). Jedoch hat die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme vom 20. Juni 2003 von sich aus auch auf die Mängel im Streckenabschnitt Stromberg-Simmern hingewiesen, so dass insoweit eine zusätzliche Anhörung entbehrlich war.

Rechtsgrundlage für die beiden Verfügungen ist § 5 a Abs. 2 AEG. Danach sind die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden befugt, die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen anzuweisen, die in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften einzuhalten. Zu diesen Vorschriften gehört insbesondere das AEG selbst. Dieses Gesetz enthält im vorliegenden Zusammenhang folgende Regelungen: Nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG dürfen öffentliche Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen Schienenwege, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme nicht ohne Genehmigung betreiben. Umgekehrt verpflichtet eine Genehmigung zum Betrieb der Infrastruktur. Dies ergibt sich aus § 4 Abs. 1 AEG, wonach die Eisenbahnen verpflichtet sind, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahn-Infrastruktur „in betriebs sicherem Zustand zu halten“. Nach § 2 Abs. 3 AEG umfasst das Betreiben einer Eisenbahn-Infrastruktur unter anderem die Unterhaltung von Schienenwegen sowie die Führung von Betriebsleit- und Sicherheitssystemen. Die Pflicht zur Aufrechterhaltung des Betriebs der Schieneninfrastruktur gilt bis zur Genehmigung einer etwa beantragten dauernden Einstellung des Betriebs (§ 11 Abs. 2 Satz 3 AEG). Nach Aktenlage hat die Antragstellerin ihre gesetzliche Betriebspflicht nicht aufrecht erhalten, so dass die Antragsgegnerin befugt war, die sichere Wiederaufnahme des Betriebs anzuordnen.

Die Antragstellerin ist ein öffentliches Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen im Sinne des § 3 Nr. 2 AEG. Als Nachfolgeorganisation der Deutschen Bundesbahn ist sie im Besitz einer Genehmigung für die oben genannten Streckenabschnitte. Spätestens mit Beendigung des vorausgegangenen Pachtvertrages am 01. April 2003 hat sie die genannten Strecken wieder in die eigene Verantwortung übernommen. Am 04. April 2003 hat sie zwischen Stromberg und Morbach zahlreiche

Sicherheitsmängel festgestellt, ohne sie zu beseitigen. Stattdessen hat sie die gesamte Strecke zunächst „betrieblich gesperrt“, ohne gleichzeitig ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG einzuleiten.

Dieses Verhalten ist weder mit § 4 Abs. 1 AEG noch mit § 11 AEG vereinbar.

§ 4 AEG kennt keine ausdrückliche Befreiung von der gesetzlichen Betriebspflicht. Die Betriebspflicht steht auch nicht etwa unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Rentabilität. Denkbar ist in diesem Zusammenhang lediglich, dass eine gesetzliche Pflicht in den Fällen des übergesetzlichen Notstands oder in ähnlichen Fällen höherer Gewalt kraft Natur der Sache nicht befohrt zu werden braucht. Nur in diesem Sinne erscheint eine „vorübergehende betriebliche Sperre“ überhaupt vertretbar. Dies ist jedoch nur bei Zugunglücken, bei Naturkatastrophen (z.B. Überschwemmungen oder Sturmschäden) oder bei Eingriffen Dritter (z.B. Sabotageakte, Sitzblockaden oder ähnliches) der Fall. Die vermeintliche oder tatsächliche Unrentabilität einer Strecke ist jedoch kein vergleichbarer Fall höherer Gewalt, sondern unmittelbarer Ausfluss des unternehmerischen Risikos. Gerade wenn die Antragstellerin der Ansicht ist, dass eine Investition von rund 165.000 € angesichts eines in der Vergangenheit erzielbaren Erlöses von 20.000 € pro Jahr unrentabel sei, dann steht ihr die Möglichkeit des Stilllegungsverfahrens offen. Will sie den Betrieb der Strecke jedoch nicht dauernd einstellen, dann muss sie die Strecke in einem betriebssicheren Zustand erhalten.

Der Umstand, dass § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG nur die „dauernde“ Einstellung des Betriebs einer Strecke der Genehmigungspflicht unterwirft, bedeutet nicht, dass jede Unterbrechung, die nach dem Willen des Unternehmens nur vorübergehender Natur sein soll (und die nicht unter die oben genannten Fälle höherer Gewalt fällt), rechtlich zulässig ist. Denn sie ist auf jeden Fall mit der Betriebspflicht nach § 4 Abs. 1 AEG unvereinbar. Deshalb stellt sich auch nicht die Frage, wie lange der Zeitraum für eine nur „vorübergehende betriebliche Sperre“ sein darf und ab wann die Sperre in eine „faktische Stilllegung“ umschlägt. Zwar ist der Antragstellerin zuzugeben, dass nur eine faktische, d.h. dauernde Stilllegung genehmigt

gungspflichtig ist, so dass eine nicht genehmigte faktische Stilllegung illegal ist. Gleichzeitig ist der Antragstellerin jedoch entgegenzuhalten, dass jede vorübergehende Sperre, die nicht unter die oben genannten Ausnahmen fällt, ebenfalls illegal ist, weil sie gegen die Betriebspflicht des § 4 Abs. 1 AEG verstößt.

In diesem Zusammenhang kann sich die Antragstellerin zunächst nicht auf das Urteil des VGH Kassel vom 18. September 2000 (NVwZ 2001, 105) berufen. Denn dort wurde für den umgekehrten Fall der sofortigen Vollziehung einer Stilllegungsgenehmigung, die von einem übernahmewilligen Dritten angegriffen wurde, offen gelassen, ob eine technische Sicherung im Hinblick auf die hohen Kosten und den geringen Bahnverkehr unterbleiben kann.

Ferner kann sich die Antragstellerin nicht auf den Aufsatz von Frotscher/Kramer (Sechs Jahre nach der Bahnreform - Das allgemeine Eisenbahngesetz auf dem Prüfstand, NVwZ 2001, 24) berufen. Zwar betonen die Autoren, dass § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG die Stilllegung der gesamten Eisenbahninfrastruktur und nicht nur die bloße Einstellung des Zugbetriebs, d.h. des Eisenbahnverkehrs, betrifft (a.a.O., S. 30, Fußnote 103). Die Autoren sagen jedoch nicht, dass eine „vorübergehende betriebliche Sperre“ solange zulässig wäre, bis über die Rentabilität der Fortsetzung entschieden sei. Im Gegenteil: Die Autoren weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Betrieb der Infrastruktureinrichtung gemäß § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG bis zur Erteilung der Stilllegungsgenehmigung aufrecht zu erhalten ist – „eine Pflicht, der insbesondere DB-Netz (teilweise unbemerkt vom Eisenbahn-Bundesamt) oftmals nicht nachkommt, sondern die Strecke schon zuvor ‚aus technischen Gründen‘ sperrt und damit faktisch auch ohne entsprechende Genehmigung stilllegt“ (a.a.O., S. 32).

Soweit sich die Antragstellerin auf die Rechtsauffassung von Geiger (in: Ronellenfitch/Schweinsberg, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VI, S. 216) beruft, handelt es sich offenbar um eine Mindermeinung, die nach Auffassung des Gerichts nicht mit den Vorschriften des AEG vereinbar ist.

Schließlich fällt auch die Abwägung der verfassungsrechtlichen Rechtspositionen hier zugunsten der Antragsgegnerin aus. Es ist bereits sehr umstritten, ob und in welchem Umfang sich die Antragstellerin überhaupt auf Grundrechte berufen kann. Einerseits wird die Grundrechtsfähigkeit der Eisenbahnen des Bundes generell verneint, weil trotz der Privatisierung nach wie vor der Bund alleiniger Eigentümer sei (so von Mangoldt/Klein/Starck, Bonner Grundgesetz, 4. Auflage, Art. 87 e, Rdnr. 53 und Sachs, Grundgesetz, 2. Auflage, Art. 87 e, Rdnr. 52). Andererseits wird die Grundrechtsfähigkeit der Eisenbahnen des Bundes nach der Eisenbahnreform generell bejaht (Umbach/Clemens, Grundgesetz, Band II, Art. 87 e, Rdnr. 20). Nach einer vermittelnden Meinung wird die Grundrechtsfähigkeit zumindest im Hinblick auf Art. 12 GG vertreten (von Münch/Kunig, Grundgesetz, 3. Auflage, Art. 87 e, Rdnr. 10). Angesichts dieses Meinungsspektrums lässt sich im vorliegenden summarischen Verfahren lediglich feststellen, dass eine Berufung auf Art. 14 GG i.V.m. Art. 19 Abs. 3 GG nicht völlig ausgeschlossen erscheint, zumal da die Eisenbahnen des Bundes ausdrücklich als Wirtschaftsunternehmen geführt werden (Art. 87 e Abs. 3 GG).

Aber selbst wenn sich die Antragstellerin auf Art. 14 GG berufen kann, so steht die Eigentumsgarantie unter dem Vorbehalt der Inhalts- und Schrankenbestimmungen anderer Gesetze. Zu diesen anderen Gesetzen gehört das AEG. Wenn die Antragstellerin meint, § 11 AEG müsse dem Eisenbahn-Unternehmen auch eine Überlegungsfrist einräumen, bis genügend Informationen für eine solide Entscheidung in wirtschaftlicher Hinsicht vorlägen, so ist dies insofern richtig, als niemand zu einem Stilllegungsantrag gezwungen werden kann. Allerdings ist jedes Eisenbahnunternehmen bis zur Genehmigung der Stilllegung zur Aufrechterhaltung des Betriebs verpflichtet (§ 11 Abs. 2 Satz 3 AEG). Dies gilt nicht nur „im Stilllegungsverfahren“, sondern auch schon vorher (§ 4 Abs. 1 AEG). Der Vorwurf, dass der Gesetzgeber die wirtschaftlichen Aspekte möglicherweise übersehen habe, so dass eine einschränkende Auslegung des § 11 AEG nötig werde, trifft nicht zu. Im Gegenteil: § 11 AEG geht zurück auf Art. 5, § 10 a des Gesetzentwurfs der Bun-

desregierung vom 25. Mai 1992 (Bundestags-Drucksache 12/5014). Dort ist in der Stellungnahme des Bundesrates (S. 18) folgende Begründung abgedruckt:

„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. Diese Bestimmung schafft den Rahmen für einen kontinuierlichen Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs auch in der Fläche. Der Regelungsvorschlag orientiert sich an den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes.“

Dem hat die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung auf Seite 44 ausdrücklich zugestimmt. Ähnlich lautet auch die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vom 30. November 1993 (Bundestagsdrucksache 12/6269, S. 139). Aus alledem ergibt sich, dass die wirtschaftlichen Interessen sehr wohl gesehen wurden, und dass die Stilllegungsmöglichkeit des § 11 AEG gerade für die Fälle der Unwirtschaftlichkeit geschaffen wurde. Wer von dieser Stilllegungsmöglichkeit vorerst noch keinen Gebrauch machen will, muss den Betrieb vorerst weiterführen.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass die von der Antragstellerin befürchtete Fehlinvestition keineswegs zwingend zu erwarten ist. Selbst wenn es nicht zur erhofften Reaktivierung der Hunsrück-Bahn auf dem Abschnitt Langenlonsheim-Büchenbeuren und dem anschließenden Streckenneubau von Büchenbeuren zum Flughafen Hahn kommen sollte, wären die Investitionen zur Betriebssicherung auf der Strecke Stromberg-Morbach nicht unbedingt verloren. Denn bevor eine Stilllegungsgenehmigung erteilt werden kann, muss zunächst der Nachweis erbracht werden, dass Übernahmeverhandlungen gescheitert sind (§ 11 Abs. 1 Satz 2 AEG). Im Rahmen dieser Übernahmeverhandlungen sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen (§ 11 Abs. 1 Satz 3 AEG). Die Antragsgegnerin hat unwidersprochen vorgetragen, dass Übernahmehisinteressenten vorhanden sind. Also ist zur Zeit nicht mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die rund 165.000 € für eine sichere Betriebsaufnahme vergeblich sein werden.

Die Antragsgegnerin hat auch zu Recht darauf hingewiesen, dass etwaige Mehrkosten durch inzwischen abgestürzte Bäume auf die bisherige Untätigkeit der Antragstellerin zurückzuführen sind, und dass die Behauptung eines teilweise abgerutschten Bahndammes auf dem Streckenabschnitt Simmern-Morbach viel zu unsubstantiiert ist, um die behördlich angeordneten Maßnahmen als unverhältnismäßig erscheinen zu lassen.

Die Antragstellerin kann umgekehrt auch nicht einwenden, dass sich die Investitionen zum sicheren Betrieb der jetzigen Strecke deshalb als Fehlinvestitionen erweisen könnten, weil demnächst die Strecke Langenlosheim - Büchenbeuren für den regulären Personennahverkehr zum Flughafen Hahn ohnehin aufgerüstet werden müsse. Denn die Antragstellerin geht trotz der Zusage des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten in der Rhein-Zeitung vom 14. November 2003 weiterhin davon aus, dass die Reaktivierung der Hunsrückbahn und insbesondere deren Finanzierung mit Bundes- und Landesmitteln völlig ungewiss sei. Selbst wenn insoweit eine gewisse Unsicherheit verständlich wäre, hätte es die Antragstellerin in der Hand, den für sie offenbar unerträglichen Schwebezustand durch Einleitung eines Stilllegungsverfahrens abzukürzen. Im Übrigen bleibt zu sehen, dass die Strecke Langenlosheim - Büchenbeuren nicht in vollem Umfang identisch ist mit der Strecke Stromberg - Morbach.

Letztlich ist darauf hinzuweisen, dass zugunsten der Antragsgegnerin der verfassungsrechtliche Gewährleistungsauftrag des Art. 87 e Abs. 3 GG eingreift. Danach muss der Bund gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Diesem Erfordernis wird die Antragsgegnerin gerade durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung gerecht, denn es liegen bereits mehrere Trassenanmeldungen vor.

Hinsichtlich der Zwangsgeldandrohungen gilt Folgendes:

Sie finden ihre Rechtsgrundlage in § 5 a Abs. 7 AEG in Verbindung mit § 13 VwZG. Danach können die Eisenbahnaufsichtsbehörden ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen, wobei die Höhe des Zwangsgeldes bis zu 500.000 € betragen kann. Zwar sind diese Vorschriften in den streitgegenständlichen Bescheiden nicht genannt worden. Dies ist hier jedoch unschädlich, denn zum einen dürften diese Vorschriften der Antragstellerin bestens vertraut sein, und zum andern greift hier der Rechtsgedanke des § 46 VwVfG ein.

Nach § 13 Abs. 1 VwVG müssen die Zwangsmittel schriftlich angedroht werden. Hierbei ist für die Erfüllung der Verpflichtung eine Frist zu bestimmen, innerhalb der der Vollzug dem Pflichtigen billigerweise zugemutet werden kann. Dies ist hier der Fall. Die Zwangsgeldandrohungen in Ziffer 3 des Bescheids vom 6. Oktober 2003 und in Ziffer 4 des Bescheids vom 14. Oktober 2003 enthalten jeweils eine Befristung bis zum 30. November 2003. Die Fristen betragen somit rund 8 bzw. 7 Wochen. Die Antragstellerin hat nicht behauptet, dass diese Fristen zu kurz bemessen seien. Sie hat lediglich eingewandt, der Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003 setze eine unzumutbar kurze Frist von 4 Tagen. Letzteres trifft jedoch nicht zu, denn der Widerspruchsbescheid hat hinsichtlich der Zwangsgeldandrohungen keine neuen Fristen gesetzt, sondern nur die alten Fristen wiederholt. Im Übrigen hat die Antragstellerin auf einem andern Streckenabschnitt (Langenlonsheim – Stromberg) selbst unter Beweis gestellt, dass sie den sicheren Betrieb binnen weniger Tage aufnehmen kann.

Gegen die Höhe des angedrohten Zwangsgelds bestehen keine Bedenken.

Nach alledem war der Antrag abzulehnen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 20 Abs. 3 i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG. Dabei hat das Gericht hinsichtlich der beiden Grundverfügungen die Hälfte der von der Antragstellerin selbst geschätzten 165.750 € angesetzt. Hinsichtlich der Zwangsgeldandrohungen hat es $\frac{1}{4}$ der angedrohten Summen berücksichtigt. (Zum Ganzen vgl. I Nr. 7 und 8 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit NVwZ 1996, 563.)

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu.

Die Beschwerde ist bei dem Verwaltungsgericht Koblenz, Deinhardplatz 4, 56068 Koblenz, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle **innerhalb von zwei Wochen** nach Bekanntgabe der Entscheidung einzulegen. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist bei dem Beschwerdegericht eingeht.

Die Beschwerde ist **innerhalb eines Monats** nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardplatz 4, 56068 Koblenz, einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen. Das Oberverwaltungsgericht prüft nur die dargelegten Gründe.

Einlegung und Begründung der Beschwerde 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.

In Streitigkeiten über Kosten, Gebühren und Auslagen ist die Beschwerde **nicht gegeben**, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 € nicht übersteigt.

Die Festsetzung des Streitwertes kann nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 GKG mit der Beschwerde angefochten werden.

gez. Dr. Bayer

gez. Müller-Rentschler

gez. Fahrbach



Ausgefertigt

Hild
Justizangestellte
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Verwaltungsgerichts Koblenz