

Sachgebiete: Eisenbahnrecht

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 09.07.2013

Aktenzeichen: 22 B 13.475
RO 2 K 10.2095

Rechtsquellen:

Art. 5 RL 2001/14/EG; Art. 103 Abs. 1 BV; Art. 14 Abs. 1 GG; § 1 BENG;
§ 1 Abs. 1, Abs. 5 AEG; § 6 Abs. 1, Abs. 3 AEG; § 11 Abs. 2 AEG; § 13 Abs. 1 AEG;
§ 14 Abs. 1 AEG; § 23 Abs. 1, Abs. 2 AEG; § 113 Abs. 1 VwGO;

Schlagworte:

Anschluss; Bahnbetriebszwecke; Bahnsteig, Betriebsgenehmigung;
Bundeseisenbahnvermögen; Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU);
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Freistellung; eingerichteter und ausgeübter
Gewerbebetrieb, Grundstück; Ladegleis; Pachtvertrag; Serviceeinrichtung; subjektives Recht,
Zeitpunkt; Zugang;

Leitsätze:

1. Ein drittgeschützender Charakter des § 23 AEG lässt sich weder aufgrund der Tatbestandsvoraussetzungen für eine Freistellung noch aufgrund der Verfahrensvorschriften feststellen.
2. § 23 Abs. 2 AEG hat nicht die Wahrung der Rechte der zu Beteiligten als Ziel, sondern dient dazu, eine möglichst umfassende Grundlage für die Beurteilung zu schaffen, ob ein Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung aktuell fehlt und auch langfristig nicht zu erwarten ist.
3. Für Serviceeinrichtungen besteht – anders als in Bezug auf die Schieneninfrastruktur – keine Betriebspflicht, wie sich aus § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG ergibt.
4. Die verpflichtete öffentliche Eisenbahn kommt ihren Pflichten nach § 13 Abs. 1 AEG in den – von der Vorschrift hauptsächlich erfassten – Fällen einer zu schaffenden Anschlussmöglichkeit für die Schienenwege und die dazugehörigen Betriebs-, Leit- und Sicherheitssysteme dadurch nach, dass sie die Übernahme und Weiterfahrt der Züge gewährleistet, während eine etwaige Anschlusspflicht im Hinblick auf andere Bestandteile, wie zum Beispiel Verladeeinrichtungen, allenfalls untergeordnet in Betracht kommt.
5. Eine einer bloßen „Vermögensverwalterin“ des Bundes obliegende Verpflichtung, außer Betrieb gesetzte Bahnanlagen wieder zu reaktivieren, lässt sich aus § 14 AEG und seiner Zielsetzung nicht ableiten.
6. Der Schutz der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG beschränkt sich auf den konkreten Bestand an Rechten und Gütern; bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten dagegen sind zwar für ein Unternehmen von Bedeutung. Sie werden jedoch nicht dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Bestand des einzelnen Unternehmens zugeordnet.
7. Ziel der Richtlinie 2001/14/EG kann es nicht sein, unter Außerachtlassung von Wirtschaftlichkeitserwägungen und Effektivitätsgesichtspunkten eine stillgelegte Infrastruktur erst wieder verfügbar zu machen. Eine Pflicht zur Wiederinbetriebnahme derartiger Bahnanlagen lässt sich aber dem Art 5 der Richtlinie 2001/14/EG nicht entnehmen.

Urteil

- 22 B 13.475 - Bayerischer Verwaltungsgerichtshof vom 09.Juli 2013
- RO 2 K 10.2095 -

In der Verwaltungsstreitsache

B. -Bahn Betriebsgesellschaft mbH,
vertreten durch den Geschäftsführer, _____, - Klägerin -

bevollmächtigt:
Rechtsanwalt _____

gegen

Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch:
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle M. _____, - Beklagte -

beigeladen:
Bundeseisenbahnvermögen
Dienststelle S. _____,
vertreten durch den Leiter, _____

wegen

Freistellung von Bahnbetriebszwecken

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 22 Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schenk,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Demling,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Ertl

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 27. Juni 2013

am 9. Juli 2013

folgendes

Urteil:

- I. Die Berufung wird zurückgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.
Außergerichtliche Kosten der Beigeladenen werden nicht erstattet.
- III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung

Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin wehrt sich als öffentliches Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegen eine Freistellungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts, die drei Grundstücke mit Teilen einer Bahnanlage betrifft.
- 2 Das langgezogene, 6.568 m² große Grundstück FINr. 1__/_/16 der Gemarkung Pf. in Al. -Pf. liegt mit seinem südöstlichen Teil am durchgehenden Streckengleis der Strecke La. -Hbf. - Ro. (L.); mit seinem nordwestlichen Teil grenzt es an ein vom Streckengleis abzweigendes Ladegleis. Das genannte Grundstück umschließt die gesondert abgemarkten Buchgrundstücke FINr. 1___/3 (102 m² groß) und FINr. 1__/_/4 (47 m² groß). Auf dem südöstlichen Teil des von diesen Grundstücken gebildeten Geländes befinden sich u.a. das ehemalige Bahnhofsgebäude Pf. und der Bahnsteig; an seinem westlichen Rand (hinter dem Bahnhof bzw. gegenüber dem Ladegleis) verläuft eine Ladestraße, die Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz hat. Das Ladegleis selbst und das Streckengleis liegen außerhalb dieses Geländes auf eigenen Buchgrundstücken. Die streitgegenständlichen Grundstücke waren vor der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (1994) Eigentum der Bundesrepublik Deutschland; sie zählten bei der Privatisierung nicht zu den wie die Beklagte vorgetragen hat – „unmittelbar und ausschließlich bahnotwendigen Liegenschaften des § 21 AEG“, die in das Eigentum der DB AG überführt wurden, sondern zu den im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens (Beigeladene) verbleibenden – und bis heute der Beigeladenen gehörenden – Liegenschaften. Das Grundstück, auf dem das Ladegleis verläuft, wurde indes wegen der fortbestehenden Betriebsnotwendigkeit des Ladegleises aus dem Grundstück FINr. 1__/_/16 herausgemessen und im Jahr 2006 als Grundstück FINr. 1__/_/17 der DB Netz AG übertragen (Übergabebescheid v. 5.12.2006, Bl. 271 der Behördenakte).
- 3 Der Betrieb auf der Strecke La. Hbf - Ro. (L.) wurde aufgrund einer Genehmigung nach § 11 AEG (Bescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom 23.3.1999) von der damaligen DB AG am 15. Oktober 1999 eingestellt. Gemäß Vertrag vom 15./22. September 2000 verpachtete die DB Netz AG die stillgelegte Strecke Al. - Pf. (von km 1,840 bis km 7,20) an den Verein „Dampfzugfreunde La. -Ro. e.V.“ (nachfolgend: „Verein Dampfzugfreunde“), der diese Teilstrecke für Ausflugs-Personenverkehr reaktivierte; durch Nachträge vom 25. April 2001 und vom 26. November 2001 wurde der Pachtvertrag bis Streckenkilometer 14,275 erweitert. Mit Bescheid vom 7. Juli 2005 erteilte das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie der Klägerin eine bis 20. Juni 2020 befristete Genehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur La. /Al. - Ne. (nachfolgend: „Infrastrukturgenehmigung“) Sie umfasst die öffentlichen Schienenwege zwischen Streckenkilometer 1,840 (Weiche Anst. Unterwerk) und dem Gleisabschluss bei km 14,275 einschließlich der öffentlichen Nebengleise und Betriebsanlagen nach Maßgabe des Pachtvertrags mit der DB Netz AG vom 12. September 2000 und den Nachträgen zu diesem Vertrag. Die Klägerin hat zudem eine Genehmigung vom 23. Dezember 2010 nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG zum Erbringen öffentlicher Eisenbahnverkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr; diese Genehmigung schloss an zwei am 4. bzw. 7. April 1995 erteilte gleichartige, jedoch zwischen dem Verkehr auf

bundeseigener und dem auf nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur unterscheidende und bis zum 31. Dezember 2010 gültige Genehmigungen an.

- 4 Der Pachtvertrag des „Vereins Dampfzugfreunde“ lief am 3. Dezember 2008 aus. Die Klägerin, die bereits zuvor die Infrastruktur der gepachteten Strecke im Auftrag des Vereins betrieben hatte, übernahm aufgrund eines eigenen Pachtvertrags (schriftl. Vertrag vom 31.3.2009 bzw. 6.10.2009) am 30. April 2009 die Strecke mitsamt den im Eigentum der Verpächterin befindlichen Grundstücken und Grundstücksteilflächen.
- 5 Die Beigeladene als Eigentümerin der streitgegenständlichen Grundstücke hatte hiervon eine 1.400 m² große Teilfläche mit den darauf stehenden Gebäuden (Empfangsgebäude, Güterhalle, Nebengebäude) ab dem 1. Juni 2004 an den Verein Dampfzugfreunde zur ausschließlichen Nutzung als Eisenbahnmuseum und Clubraum vermietet (schriftl. Mietvertrag vom 1.8.2004 bzw. 6.9.2004). Das Mietverhältnis endete am 1. Juni 2007.
- 6 Auf Antrag der Beigeladenen vom 15. Februar 2007, nach öffentlicher Bekanntmachung des Freistellungsverfahrens (Bundesanz. v. 15.3.2007, S 2741) und nach ablehnender Äußerung der Klägerin (Schr. v. 16.3.2007) stellte das Eisenbahnbundesamt mit dem streitgegenständlichen Bescheid vom 10. Juni 2008 die Grundstücke FlNr. 1__/_/3, 1__/_/4 und 1__/_/16, Gemarkung Pf. , zum 17. Juni 2008 von Bahnbetriebszwecken frei; den hiergegen eingelegten Widerspruch der Klägerin wies es mit Widerspruchsbescheid vom 29. Januar 2010 als unzulässig zurück. Die daraufhin erhobene Anfechtungsklage der Klägerin gegen den Bescheid vom 10. Juni 2008 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 29. Januar 2010 wies das Bayerische Verwaltungsgericht Regensburg mit Urteil vom 19. Mai 2011 gleichfalls als unzulässig ab.
- 7 Mit der vom Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Berufung verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter. Sie beantragt,
- 8 das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts Regensburg vom 19. Mai 2011 und den Bescheid des Eisenbahnbundesamts vom 10. Juni 2008 sowie den Widerspruchsbescheid desselben Amts vom 29. Januar 2010 aufzuheben.
- 9 Sie macht geltend, gegen die Zulässigkeit ihrer Klage könne nicht eingewandt werden, die streitgegenständlichen Flächen seien nicht von der der Klägerin erteilten Infrastrukturen genehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG umfasst. Denn der Betrieb von Serviceeinrichtungen sei nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AEG nicht genehmigungsbedürftig; die erteilte Genehmigung könne also die streitgegenständlichen Flächen mit Ausnahme des Bahnsteigs von Rechts wegen gar nicht umfassen. Die streitgegenständlichen Flächen seien Serviceeinrichtungen i.S. des § 2 Abs. 3 Buchst. c Nr. 2 und Nr. 3 AEG. Denn zu den Personenbahnhöfen gehörten Haltepunkte und vor allem Bahnsteige und Empfangsgebäude sowie die zu den Güterbahnhöfen gehörenden Verladestellen des Güterverkehrs. Serviceeinrichtungen seien Teil der Eisenbahninfrastruktur.
- 10 Für die Entscheidung, ob eine Eisenbahninfrastruktureinrichtung von Bahnbetriebszwecken freigestellt werde, sei nach der Rechtsprechung (BVerwG, B. v. 21.4.2010 - 7 B 30/09 -) allein entscheidend, ob für die Eisenbahninfrastruktureinrichtung noch ein Verkehrsbedürfnis bestehe. Auf die Interessen des Eigentümers der Eisenbahninfrastruktureinrichtung komme es für die Entscheidung nach § 23 Abs. 1 AEG nicht an. Erforderlich, aber auch ausreichend sei für eine Ablehnung einer beantragten Freistellung einer Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Abs. 1 AEG vielmehr, dass

eine Nutzung für Eisenbahnbetriebszwecke beabsichtigt sei. Diese Voraussetzung sei hier erfüllt. Der Betrieb auf der an den streitgegenständlichen Flächen entlang führenden Eisenbahnstrecke der Klägerin sei inzwischen wieder aufgenommen worden. Die Klägerin benötige den Bahnsteig und den vom öffentlichen Verkehrsraum zu dem Bahnsteig führenden Zugang über das Bahnhofsgebäude für den von ihr beabsichtigten Personenverkehr auf dem gepachteten Streckenabschnitt. Noch wichtiger sei die Möglichkeit, über das streitgegenständliche Grundstück mit der Ladestraße Zugang zu dem unmittelbar anliegenden Ladegleis zu erhalten; auf der Strecke La. - Ro. a.d. L. wolle sie Güterverkehr betreiben und am Bahnhof Pf. Güter (aktuell Quarzsand für den industriellen Einsatz) von der Straße auf die Schiene umschlagen. Diese Absicht habe von Anfang an bestanden und sie habe bisher verschiedene Anfragen potentieller Kunden erhalten, diesen aber mangels gesicherten Zugangsrechts absagen müssen. Die streitgegenständlichen Grundstücke seien für einen wirtschaftlichen Betrieb der gepachteten Strecke notwendig.

- 11 Die Klägerin habe einen im unionsrechtlichen Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur gründenden Nutzungsanspruch hinsichtlich der streitgegenständlichen Flächen. Denn nach Art. 5 Abs. 1 Satz 1 RL2001/14/EG hätten Eisenbahnunternehmen Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang zu allen in Anhang II Nr. 2 RL 2001/14/EG aufgeführten Serviceeinrichtungen. Daher sei das deutsche Recht dahingehend auszulegen, dass Eisenbahnunternehmen einen unbedingten Anspruch auf Zugang zur Serviceeinrichtung hätten. Insbesondere hätten die Eisenbahnunternehmen nach den Erwägungsgründen der Richtlinie 2001/14/EG einen Rechtsanspruch auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Verfahren zur Vergabe der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten, nicht nur einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Behandlung. Die Eigentümer oder Betreiber von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen dürften daher deren Nutzung dem Eisenbahnunternehmen nicht verweigern.
- 12 Zudem habe die Klägerin einen eisenbahnrechtlichen Zugangsanspruch auch aufgrund ihrer Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG. Eine Freistellung der streitgegenständlichen Flächen nach § 23 Abs. 1 AEG verletze diesen aus Eisenbahnstruktur- sowie Eisenbahnverkehrsgenehmigungen folgenden Zugangsanspruch. Die streitgegenständlichen Flächen grenzten unmittelbar an die von der Klägerin gepachtete Infrastruktur an. Es handle sich um die Zugangsstellen für den Personen- und Güterverkehr für die von der Klägerin betriebene Eisenbahnstrecke. In entsprechender Anwendung von § 13 Abs. 1 AEG habe die Klägerin deshalb Anspruch auf Anschluss an die streitgegenständliche Eisenbahninfrastruktur.
- 13 Die Beklagte beantragt,
- 14 die Berufung zurückzuweisen
- 15 Eine Verletzung klägerischer Rechte sei nicht ersichtlich. Zwar könne ein Eisenbahnunternehmen den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Verfahren zur Vergabe der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten beanspruchen. Hieraus folge aber noch kein konkretes Nutzungsrecht an einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur. Vielmehr sei Adressat dieses Rechtsanspruchs nur der Betreiber der begehrten Eisenbahninfrastruktur z.B. eines Schienenwegs oder einer Serviceeinrichtung. Zudem falle die Entscheidung, ob Zugang zu einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur gewährt werde, nicht in das Entscheidungsprogramm der Beklagten im Verfahren nach § 23 AEG; sie obliege vielmehr gemäß §§ 14 ff. AEG der Regulierungsbehörde. Das Recht auf Zugang zu Schienenwegen und das Gebot der diskriminierungsfreien Zugangsgewährung knüpften nur an betriebene

Schienenwege bzw. Eisenbahninfrastrukturen an. Die Rechtsfolge einer Stilllegungsentscheidung nach § 11 AEG sei indes die dauernde Einstellung des Betriebs, so dass eine betriebene Infrastruktur, auf die ein Zugangsanspruch gemäß § 14 Abs. 1 AEG bezogen sein könne, nicht mehr vorliege.

- 16 Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt, sich aber der Auffassung der Beklagten angeschlossen.
- 17 Wegen des weiteren Vortrags der Beteiligten und der Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Verwaltungsverfahrensakten und die Gerichtsakte mit der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 27. Juni 2013 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

- 18 Die Berufung hat keinen Erfolg. Die Klage ist jedenfalls deshalb unbegründet, weil die Klägerin durch den angefochtenen Freistellungsbescheid der Beklagten vom 10. Juni 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 29. Januar 2010 jedenfalls nicht in ihren Rechten verletzt wird (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 19 Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheids ist der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung, hier also der Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids des Eisenbahnbundesamts vom 29. Januar 2010. Anhaltspunkte dafür, dass aus materiellrechtlichen Gründen die Sach- und Rechtslage zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden müsste, bestehen vorliegend nicht. Vielmehr erfordert das materielle Recht geradezu, dass nach Abschluss des gemäß § 23 Abs. 2 AEG vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens und der Prüfung nach § 23 Abs. 1 AEG, ob kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, alsbald Klarheit geschaffen wird, ob und ab welchem genauen Zeitpunkt die jeweiligen Betriebsanlagen der Eisenbahn nicht mehr dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB zugunsten des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegen und wieder uneingeschränkt dem Bereich der kommunalen Planungshoheit angehören. Das in § 23 Abs. 3 Satz 1 AEG festgelegte Zustellungserfordernis, das erkennbar der vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Publizität der Freistellungsentscheidung sowie der Rechtssicherheit dient (vgl. hierzu die amtliche Begründung zu § 23 Abs. 3 AEG, BT-Drs. 15/4419 vom 1.12.2004, S. 19), rechtfertigt es zusätzlich, den Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids als für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit maßgeblich anzusehen. Selbst wenn in diesem Zeitpunkt die objektiv-rechtlichen Voraussetzungen für eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht vorgelegen hätten, so hätte dies keine subjektiven Rechte der Klägerin verletzt.
- 20 1. Aus § 23 AEG ergeben sich keine subjektiven Rechte der Klägerin auf Abwehr eines aus ihrer Sicht rechtswidrigen Freistellungsbescheids. Insofern wäre erforderlich, dass § 23 AEG zumindest auch den Schutz solcher Dritter bezweckt, die – wie vorliegend die Klägerin – weder Adressaten des Freistellungsbescheids noch Antragsberechtigte im Freistellungsverfahren sind. Ein in diesem Sinn drittschützender Charakter der Vorschrift lässt sich aber weder aufgrund der Tatbestandsvoraussetzungen für eine Freistellung (§ 23 Abs. 1 AEG) noch aufgrund der Verfahrensvorschriften (§ 23 Abs. 2 und 3 AEG) feststellen. Der amtlichen Begründung (BT-Drs. 15/4419 vom 1.12.2004, S. 18) zufolge bezweckte der Bundesgesetzgeber bei der Einfügung des neuen § 23 AEG durch das Dritte Gesetz zur

Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138), anknüpfend an die Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur „Entwidmung“ von Bahnanlagen (BVerwG, U. v. 16.12.1988 - 4 C 48/86 - BVerwGE 81, 111) die bislang nicht kodifizierten Voraussetzungen für eine konkrete eindeutige Festlegung des Zeitpunkts, in dem Bahngrundstücke vom Fachplanungsvorbehalt in die kommunale Planungshoheit übergehen, sowie auch das hierfür durchzuführende Verfahren gesetzlich zu regeln. Die Entscheidung des hierfür zuständigen Eisenbahnbundesamts ergeht nach dem Willen des Gesetzgebers als gebundene Entscheidung („... ist die Freistellung festzustellen“) und im Allgemeininteresse (Hermes, in Beck'scher AEG-Kommentar, 1. Aufl. 2005, § 23 Rn. 23 und 53). Es gibt keine hinreichenden Anhaltspunkte für die Annahme, § 23 AEG habe über den Kreis der Antragsberechtigten nach § 23 Abs. 1 AEG hinaus drittschützende Wirkung. Dass § 23 Abs. 2 AEG die Behörde verpflichtet, u.a. die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (deren Kreis durch § 23 Abs. 2 AEG nicht eingegrenzt wird) zur Stellungnahme aufzufordern, reicht für die Annahme einer solchen drittschützenden Wirkung nicht aus. § 23 Abs. 2 AEG hat nicht die Wahrung der Rechte der zu Beteiligten als Ziel, sondern dient dazu, eine möglichst umfassende Grundlage für die Beurteilung zu schaffen, ob ein Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung aktuell fehlt und auch langfristig nicht zu erwarten ist (Hermes, a.a.O., § 23 Rn. 35; BVerwG, B. v. 21.4.2010 - 7 B 39/39 - unter Hinweis auf BT-Drs. 15/4419 vom 1.12.2004, S. 19). Gegen die Annahme einer drittschützenden Wirkung des § 23 AEG spricht schließlich die Zustellungsregelung nach § 23 Abs. 3 Satz 1 AEG. Hätte nämlich der Bundesgesetzgeber einen Drittschutz der in § 23 Abs. 2 AEG genannten Beteiligten gewollt, so wäre anzunehmen, dass er aus Gründen der Rechtssicherheit auch eine förmliche und damit nachweisbare Zustellung zumindest an diejenigen Beteiligten vorgeschrieben hätte, die fristgerecht eine Stellungnahme nach § 23 Abs. 2 AEG abgegeben haben.

- 21 2. Ein Recht der Klägerin, das durch die angefochtene Freistellung von Bahnbetriebszwecken verletzt sein könnte, ergibt sich auch nicht aus dem gegenwärtigen Status der streitgegenständlichen Grundstücke als Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausführt, hat das Rechtsinstitut der „Widmung“ nach dem dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nicht mehr dieselbe Bedeutung wie zuvor, insbesondere lässt sich hieraus kein Zugangsrecht in der Weise ableiten, dass damit das Grundprinzip des Art. 14 Abs. 1 AEG verändert und unabhängig von dem maßgeblichen Kriterium des Diskriminierungsverbots Zugangsrechte auch dort (neu) eröffnet würden, wo sie – mangels einer Diskriminierung – sonst nicht bestünden (Gerstner in Beck'scher AEG-Kommentar, 1. Aufl. 2006, § 14 Rn. 45 ff, Rn. 47 a.E.). Aus den von der Klägerin genannten Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Köln (U. v. 26.1.2007 - 18 K 1195/06 - juris) und des Landgerichts Bonn (U. v. 3.6.2008 - 10 O 400/07 - NVwZ-RR 2009, 93) ergibt sich nichts Anderes: Zum einen ist die von beiden Gerichten bejahte Pflicht eines Bahngrundstückseigentümers, aufgrund der noch bestehenden Widmung des Grundstücks zu Bahnbetriebszwecken und bei noch nicht (bestandskräftig) erfolgter Freistellung gemäß § 23 AEG den fortbestehenden Eisenbahnverkehr auf dem Grundstück weiterhin zu dulden, mit einem – vorliegend von der Klägerin behaupteten – Anspruch, eine endgültig stillgelegte Bahnanlagen für die kein Betreiber mehr existiert, nutzen zu dürfen, nicht identisch. Zum anderen gilt dies für Serviceeinrichtungen, die im vorliegenden Fall inmitten stehen, auch deshalb, weil hinsichtlich Serviceeinrichtungen – anders als in Bezug auf die (in den Fällen des VG Köln und des LG Bonn betroffene) Schieneninfrastruktur – keine Betriebspflicht besteht, wie sich aus § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG ergibt.

- 22 3. Die Klägerin kann auch nicht mit Erfolg geltend machen, die Freistellung der Grundstücke FINr. 1_ _ _/16, 1_ _ _/3 und 1_ _ _/4 von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG verletzte sie in einem Nutzungsrecht, das sich aus dem Pachtvertrag („Infrastrukturabgabevertrag“) zwischen ihr und der DB Netz AG vom 31. März bzw. 6. Oktober 2009 ergibt oder sich aus dem vorangegangenen, bis 31. Dezember 2008 bestandenen Pachtvertrag vom 15. bzw. 22. September 2000 zwischen der DB Netz AG und dem Verein Dampfzugfreunde ergeben haben könnte. Pachtgegenstand sind nach dem eindeutigen Wortlaut beider Verträge (vgl. § 1 Abs. 1 Sätze 1 und 2 des Infrastrukturabgabevertrags) ausschließlich die im Eigentum der Vorpächterin stehenden Grundstücke. Zu diesen Grundstücken gehören die streitgegenständlichen Flächen nicht. Der Pachtvertrag und der Infrastrukturabgabevertrag enthalten zwar in der sog. „Präambel“ jeweils Formulierungen, die darauf hindeuten, dass die Klägerin für den Weiterbetrieb „der Strecke“ an allen an der Strecke liegenden Bahnanlagen interessiert ist. Dies ändert aber nichts daran, dass die streitgegenständlichen Grundstücke mit den darauf befindlichen Betriebsanlagen (Bahnhof, Bahnsteig, Ladefläche und Ladestraße) nach dem klaren Wortlaut der Pachtverträge („... Eigentum ...“) nicht mitverpachtet wurden. Weitergehende Verpflichtungen wollte die DB Netz AG erkennbar nicht eingehen. Aus der Sicht der DB Netz AG konnte es lediglich um die Erzielung von Einkünften und die Abwälzung der Verkehrssicherungspflicht bei den in ihrem Eigentum befindlichen Flächen gehen.
- 23 4. Die Klägerin kann sich auch nicht darauf berufen, die angefochtene Freistellung von Bahnbetriebszwecken verletzte sie in einem Recht zur Nutzung der streitgegenständlichen Grundstücke, das sich aus der Infrastrukturgenehmigung der Klägerin vom 7. Juli 2005 ableiten lässt. Es ist schon zweifelhaft, ob eine solche Genehmigung überhaupt Nutzungsrechte an Grundstücken begründen kann. Jedenfalls bezieht sich die Genehmigung vom 7. Juli 2005 nicht auf die streitgegenständlichen Grundstücke. Zwar wirft der Wortlaut dieser Genehmigung vordergründig Zweifel bezüglich ihres räumlichen Geltungsbereichs auf. So ist unter Nr. I Satz 2 des verfügenden Teils ausgeführt, die Genehmigung umfasse die öffentlichen Schienenwege zwischen Streckenkilometer 1,840 und dem Gleisabschluss bei Streckenkilometer 14,275 der Nebenbahn La. - Ne. „einschließlich der öffentlichen Nebengleise und Betriebsanlagen nach Maßgabe des Pachtvertrags mit der DB Netz AG vom 12.09.2000 und zugehöriger Nachträge“. Diese Formulierung mag auch eine Lesart dahingehend zulassen, dass mit den Worten „einschließlich der öffentlichen Gleise und Betriebsanlagen“ alle an dem von der Genehmigung erfassten Streckenabschnitt liegenden Betriebsanlagen, also auch die vorliegend streitgegenständlichen, gemeint sein sollen, während die Worte „nach Maßgabe des Pachtvertrags“ ausschließlich bezwecken sollen, den Gegenstand des Verwaltungsakts hinreichend bestimmt im Sinn von § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG zu bezeichnen (vgl. hierzu das Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an die Beigeladene vom 19.10.2007, Bl. 176 der Behördenakte). Andererseits ist in der Begründung der Genehmigung vom 7. Juli 2005 auf Seite 4 oben ausdrücklich davon die Rede, dass sich der räumliche Umfang der Genehmigung aus dem von der Klägerin vorgelegten Pachtvertrag zwischen den Dampfzugfreunden und der DB Netz AG vom 12. September 2000 nebst zugehörigen Nachträgen, die insoweit Bestandteil des Genehmigungsbescheids seien, ergebe. Einer solchen ausdrücklichen Bezugnahme auf den Pachtvertrag zur Bestimmung des räumlichen Umfangs der Genehmigung hätte es nicht bedurft, wenn damit lediglich der von der Genehmigung erfasste Streckenabschnitt, nicht aber einzelne von der Genehmigung erfasste Grundstücke hätten bezeichnet werden sollen, denn der betreffende Streckenabschnitt wird bereits unter Nr. I des verfügenden Teils der Genehmigung durch metergenaue Angabe von Anfangs- und Endpunkt genau bezeichnet. Außerdem hätte es für den Fall, dass die Infrastrukturgenehmigung vom

7. Juli 2005 nicht lediglich für die angepachteten Gleisgrundstücke, sondern auch für die vorliegend streitgegenständlichen, u.a. das Bahnhofsgebäude und den Bahnsteig umfassenden angrenzenden Grundstücke mit Bahnanlagen hätte gelten sollen, nahe gelegen, bezüglich des räumlichen Umfangs der Genehmigung nicht nur auf den Pachtvertrag zwischen den Dampfzugfreunden und der DB Netz AG vom 12. September 2000 zu verweisen und diesen zum Bestandteil des Bescheids zu machen, sondern auch auf den diese Grundstücke – bzw. eine Teilfläche davon – betreffenden Mietvertrag der Dampfzugfreunde mit der Beigeladenen vom 14. August bzw. 6. September 2004 Bezug zu nehmen. Aus der als Anlage zu diesem Mietvertrag beigefügten Zeichnung ergibt sich nämlich, dass der Bahnsteig Bestandteil der vermieteten Fläche war. Insoweit wendet die Klägerin zwar ein, die streitgegenständlichen Flächen mit ihren Betriebsanlagen seien als Serviceeinrichtungen unter den – vorliegend erfüllten – Voraussetzungen des § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AEG nicht genehmigungsbedürftig und deshalb erlaube der Umfang der Infrastrukturgenehmigung keine rechtlichen Folgerungen in Bezug auf ein Recht der Klägerin an den streitgegenständlichen Flächen. Dies trifft aber nicht zu. Die Klägerin übersieht bei ihrer Argumentation zum Einen, dass es bis zur Einführung der neuen Nr. 4 in § 6 Abs. 1 Satz 2 AEG zum 21. April 2007 durch Gesetz vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 622), die unter bestimmten Voraussetzungen den Betrieb von Serviceeinrichtungen genehmigungsfrei stellte, eine besondere gesetzliche Regelung bezüglich Serviceeinrichtungen nicht gab; zum Andern war jedenfalls der Betrieb von Bahnsteigen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG in der bis zum 21. April 2007 geltenden Fassung und damit schon zum Zeitpunkt der Infrastrukturgenehmigung vom 7. Juli 2005 nach dem klaren Gesetzeswortlaut genehmigungsbedürftig.

- 24 5. Die Klägerin kann sich auch nicht darauf berufen, die angefochtene Freistellung von Bahnbetriebszwecken verletze sie – in entsprechender Anwendung der jeweiligen Vorschrift – in einem Recht auf Anschluss an die Infrastruktur einer angrenzenden Eisenbahn (§ 13 Abs. 1 Satz 1 AEG) oder auf den gegenüber einem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bestehenden Anspruch auf diskriminierungsfreie Benutzung der von diesem Unternehmen betriebenen Eisenbahninfrastruktur (§ 14 Abs. 1 Satz 1 AEG). Eine unmittelbare Anwendung beider Vorschriften scheidet bereits daran, dass die Beigeladene, der die streitgegenständlichen Grundstücke gehören, weder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 14 Abs. 1 Satz 1, Alt. 2 AEG) noch eine andere Eisenbahn (§ 13 Abs. 1 Satz 1, § 2 Abs. 1 AEG) ist, sondern ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland (vgl. § 1 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen – Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – vom 27.12.1993, BGBl I 1993, 2378 [1994 I 2439]).
- 25 5.1 In Bezug auf § 13 AEG macht die Klägerin geltend, nach der amtlichen Begründung zu § 13 AEG solle mit dieser Norm vermieden werden, dass die gemeinsame Nutzung aneinandergrenzender Eisenbahninfrastruktureinrichtungen durch deren Eigentümer oder Betreiber erschwert und vor allem volkswirtschaftlich unsinnige Doppelinvestitionen getätigt würden. Hieraus kann aber nicht gefolgert werden, dass stillgelegte Eisenbahninfrastruktureinrichtungen wieder in Betrieb genommen werden müssten; dies wäre nämlich nicht ohne weiteres volkswirtschaftlich sinnvoll. Zudem ist der wesentliche Zweck von § 13 AEG die Ergänzung von § 14 AEG dergestalt, dass mit dem Begriff „Anschluss“ die technische (Hervorhebung durch den Senat) Ermöglichung einer die Grenzen der einzelnen Infrastrukturen überschreitenden Nutzung gemeint ist (vgl. Gerstner, a.a.O., § 13 Rn. 15). Die verpflichtete öffentliche Eisenbahn kommt ihren Pflichten nach § 13 Abs. 1 AEG in den – von der Vorschrift hauptsächlich erfassten – Fällen einer zu schaffenden Anschlussmöglichkeit für die Schienenwege und die dazugehörigen Betriebs-, Leit- und Sicherheitssysteme dadurch nach, dass sie die Übernahme und Weiterfahrt der Züge

gewährleistet, das gemäß § 13 AEG gewährte zentrale Recht wird deshalb auch als „Recht auf die Anschlussweiche“ bezeichnet, während eine etwaige Anschlusspflicht im Hinblick auf andere Bestandteile, wie zum Beispiel Verladeeinrichtungen, allenfalls untergeordnet in Betracht kommt (Gerstner, a.a.O., § 13 Rn 16 und 17).

- 26 Mit dem aus diesen Erläuterungen erkennbaren Ziel des § 13 AEG, funktionierende, im vorgegebenen gesetzlichen Rahmen durch verschiedene Unternehmen betriebene Bahnanlagen möglichst effektiv zu nutzen, hat die von der Klägerin geltend gemachte Verpflichtung der Beigeladenen, Nutzung von nicht mehr betriebenen Betriebsanlagen auf den streitgegenständlichen Grundstücken zu gewähren, nichts gemeinsam. Eine analoge Anwendung von § 13 AEG im vorliegenden Fall kommt daher nicht in Betracht. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der in § 1 Abs.1 und 5 AEG genannten Zwecke des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (u.a. Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene und Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene beim Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen, Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger mit dem Ziel einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenteilung).
- 27 5.2 Entsprechendes gilt hinsichtlich § 14 AEG. Ziel dieser Vorschrift ist es, die Diskriminierung von Eisenbahnen im Wettbewerb zu verhindern, indem Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet werden, die Benutzung der von ihnen betriebenen Infrastruktur zu ermöglichen. Eine einer bloßen „Vermögensverwalterin“ des Bundes, wie sie die Beigeladene darstellt, obliegende Verpflichtung, außer Betrieb gesetzte Bahnanlagen wieder zu reaktivieren, lässt sich hieraus nicht ableiten.
- 28 6. Die Klägerin kann auch nicht geltend machen, die angefochtene Freistellung von Bahnbetriebszwecken verletze ihr unter den Schutz der Eigentumsgarantie nach Art. 14 Abs. 1 GG und Art. 103 Abs. 1 BV (VerfGH, B. v. 28.6.2013 - Vf. 10-VII-12 u.a. - juris, Rn. 114) fallendes Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Der Schutz der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG beschränkt sich nämlich auf den konkreten Bestand an Rechten und Gütern. Bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten dagegen sind zwar für ein Unternehmen von Bedeutung. Sie werden jedoch nicht dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Bestand des einzelnen Unternehmens zugeordnet (BayVGH, B. v. 11.6.2013 - 6 ZB 12.725 - m.w.N.). Die Eigentumsgarantie gemäß Art. 103 Abs 1 BV schützt das Erworbenene, hat also die Ergebnisse geleisteter Arbeit zum Gegenstand (VerfGH, B. v. 26.6.2013, a.a.O.). Insofern kann vorliegend aufgrund des Akteninhalts und der Angaben der Klägerin in der mündlichen Verhandlung vom 27. Juni 2013 zwar zugunsten der Klägerin davon ausgegangen werden, dass sie im maßgeblichen Zeitpunkt des Widerspruchsbescheids vom 20. Januar 2010 daran interessiert war, die an der von ihr angepachteten Strecke liegenden, geeigneten Bahnanlagen für Personen- und insbesondere den Güterverkehr zu nutzen. „Ausgeübt und eingerichtet“ im Sinn eines verfassungsrechtlich geschützten konkreten Bestands an Rechten und Gütern wurde dieser Betrieb in Bezug auf die streitgegenständlichen Grundstücke bis dahin jedoch nicht. Die Klägerin hatte (und hat bislang immer noch) lediglich eine Chance auf Nutzung dieser Grundstücke für den Ausflugsverkehr oder die Verladung von Gütern, deren Verwirklichung insbesondere von einer Vereinbarung mit der Beigeladenen als Eigentümerin und alleiniger dinglich Nutzungsberechtigter an Bahnhofsgebäude, Bahnsteig, Ladefläche und Ladestraße abhängt.
- 29 7. Die Klägerin kann auch nicht geltend machen, die angegriffene Freistellung beeinträchtige sie in einem unionsrechtlichen Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

- 30 7.1 Ein derartiges Recht lässt sich nicht aus der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl EG Nr. L 75 S. 20) über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (nachfolgend: Richtlinie 2001/14/EG) ableiten. Zwar liegen der Richtlinie 2001/14/EG auch die Ziele einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger (Erwägungsgrund 6), der Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen (Erwägungsgrund 10) und der Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, wo solche wirtschaftlich sinnvoll sind (Erwägungsgrund 34), zugrunde. Daraus kann aber nicht gefolgert werden, mit der Richtlinie 2001/14/EG sollten Zugangsansprüche auch hinsichtlich solcher (ehemals aktiver) Bahnanlagen verliehen werden, die längst stillgelegt sind und nicht mehr betrieben werden mit der Folge, dass es bezüglich solcher stillgelegter Bahnanlagen auch keinen Pflichtigen gibt, gegen den sich Zugangsansprüche richten könnten. Es ist nämlich zu beachten, dass – ungeachtet der Ziele einer Stärkung und Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen – eigentlicher Regelungsgegenstand der Richtlinie 2001/14/EG die Festlegung und Berechnung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrkapazität der Eisenbahn sind, wobei es darum geht, es dem Betreiber der Infrastruktur zu ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen (vgl. Art. 1 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG). Ziel der Richtlinie kann es demnach nicht sein, unter Außerachtlassung von Wirtschaftlichkeitserwägungen (vgl. Erwägungsgrund 34) und Effektivitätsgesichtspunkten eine stillgelegte Infrastruktur erst wieder verfügbar zu machen.
- 31 Namentlich dem von der Klägerin für ihre Auffassung genannten Art. 5 der Richtlinie 2001/14/EG lässt sich ein solcher Zugangsanspruch hinsichtlich der streitgegenständlichen Grundstücke nicht entnehmen; hierbei kommt es nicht darauf an, ob alle vorliegend von der Klägerin beanspruchten Einrichtungen der Eisenbahn (Bahnhofsgebäude, Bahnsteig, Ladefläche und Ladestraße) Serviceeinrichtungen im Sinn von Art. 5 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie i.V.m. Anhang II Nr. 2 Buchst. c (Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen) bzw. i.V.m. Anhang II Nr. 2 Buchst. d (Ladefläche mit Ladestraße als „Güterterminal“) sind. Zugangsansprüche nach Art. 5 der Richtlinie 2001/14/EG bestehen gegenüber dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (vgl. Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie 2001/14/EG). Betreiber der Infrastruktur ist nach der Begriffsbestimmung in Art. 2 Buchst. h der Richtlinie 2001/14/EG eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist, eingeschlossen den Betrieb von Steuerungs- und Sicherheitssystemen der Fahrwege. Vorliegend dagegen handelt es sich bei den streitgegenständlichen Grundstücken weder um Fahrwege oder diesen zugeordnete Steuerungs- und Sicherheitssysteme noch um – im Sinn von Art. 1 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG „verfügbare“ – Kapazitäten, noch ist die Beigeladene, in deren Eigentum die streitgegenständlichen Grundstücke stehen, ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Sinn von Art. 2 Buchst. h der Richtlinie 2001/14/EG.
- 32 Wollte man – der Auffassung der Klägerin folgend – gleichwohl auf der Grundlage von Art. 5 der Richtlinie 2001/14/EG einen Anspruch auf Zugang zu den stillgelegten ehemaligen Bahneinrichtungen auf den streitgegenständlichen Grundstücken bejahen, so liefe dies auf eine Pflicht zur Wiederinbetriebnahme derartiger Bahnanlagen hinaus. Derart weitgehende Verpflichtungen lassen sich aber – selbst im Weg der Auslegung unter Berücksichtigung der Erwägungsgründe – dem Art 5 der Richtlinie 2001/14/EG nicht entnehmen. Einer Vorlage an den Europäischen Gerichtshof bedarf es angesichts dieses klaren Ergebnisses nicht. Eine Auslegungsfrage im Sinn von Art. 267 Abs. 1 Buchst. a AEUV liegt nicht vor, weil die richtige Auslegung des Unionsrechts derart offenkundig ist, dass für einen vernünftigen

Zweifel keinerlei Raum bleibt (vgl. zu diesem Maßstab Kotzur in Geiger/Khan/Kotzur, EUV/AEUV, 5. Aufl. 2010, Art. 267 Rn. 19 m.w.N.).

- 33 7.2 Angesichts dieses Inhalts des Unionsrechts ist – entgegen der Ansicht der Klägerin – auch keine Auslegung des deutschen Rechts dahingehend geboten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anspruch auf Nutzung solcher Serviceeinrichtungen haben, die zwar – aufgrund der bestehenden „Widmung“ – noch nicht endgültig der weiteren Nutzung für Bahnzwecke entzogen, jedoch nach § 11 AEG endgültig stillgelegt sind und für die es aus diesem Grund auch keinen Infrastrukturbetreiber mit entsprechenden Betriebs- und Unterhaltungspflichten gibt.
- 34 Gegen diese Ansicht lässt sich nicht der von der Klägerin angeführte Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen (OVG NRW, B. v. 24.2.2012 - 13 B 16/12 - juris) anführen. Im dortigen Fall hatte sich der Betreiber einer Werkstätte für Fahrzeuge des Schienenverkehrs gegen die behördliche Forderung, Nutzungsbedingungen aufzustellen, mit dem Argument gewehrt, seine Werkstätte gehöre nicht zur Eisenbahninfrastruktur und demzufolge sei er kein Betreiber einer Infrastruktur im Sinn von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG. Dem ist das Oberverwaltungsgericht mit dem Argument entgegengetreten, die Werkstatt sei eine Wartungseinrichtung im Sinn von § 2 Abs. 3c Nr. 7 AEG und gemäß Art. 2 Buchst. h der Richtlinie 2001/14/EG würden als „Betreiber der Infrastruktur“ nur beispielhaft („insbesondere“) diejenigen bezeichnet, die für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig seien; insofern sei die Regelung nicht abschließend. Zudem umfasse der in Art. 5 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2001/14/EG verwendete Begriff der Serviceeinrichtungen nach Anhang II auch Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen. Im Unterschied zu dieser Rechtsfrage, die die Reichweite des Begriffs Serviceeinrichtung betrifft, geht es im vorliegenden Fall darum, ob bezüglich einer nicht mehr betriebenen – und demzufolge ohne „Betreiber“ existierenden – Betriebsanlage der Bahn überhaupt Zugangsrechte eines Eisenbahninfrastruktur- oder Eisenbahnverkehrsunternehmens bestehen können.
- 36 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 und 3 VwGO, der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO. Die Revision war nicht zuzulassen, da keiner der Zulassungsgründe im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

- 36 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80530 München; Rostfachanschrift: Rostfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

- 37 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vortreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.
- 38 Dr. Schenk, Demling, Ertl.
- 39 **Beschluss:**
- 40 Der Streitwert wird auf 20.000 Euro festgesetzt.

Für den Gleichlaut der Ausfertigung mit der Urschrift
München, den 2. August 2013

Als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs:
Claudia Giehl