

Sachgebiet: Immobiliarsachenrecht, Zivilprozessrecht

ID: Lfd. Nr. 570/17

Gericht: Oberlandesgericht Dresden

Datum der Verkündung: 12. März 2018

Aktenzeichen: 10 U 570/17, 1 O 316/14(2)

Leitsätze:

1. Bei der Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung handelt es sich um eine sogenannte „sachgebundene Personalerlaubnis“, die aber anders als andere solche Personalerlaubnisse nicht mehreren Personen, sondern - für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F., § 6 Abs. 2 Satz 2 AEG n.F.) - nur einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilt werden kann (siehe Wachinger in Hermes/Sellner, a.a.O., § 6 Rn. 47 ff.). Sie vermittelt mithin dem Inhaber eine Art 'Exklusivberechtigung' zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und schließt daher - für ihre Geltungsdauer - jeden anderen vom Betreiben derselben Eisenbahninfrastruktur aus.
2. Die öffentlich-rechtliche Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung vermittelt dem Genehmigungsinhaber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) keinen zivilrechtlichen Zugriff bzw. keine Zugriffsrechte auf eine ihm weder zu Eigentum gehörende noch durch eine zivilrechtliche Vereinbarung zur Nutzung überlassene Eisenbahninfrastruktur, aus denen er zivilrechtliche Abwehrrechte herleiten könnte.
3. Die Erteilung einer Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung an ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. an einen öffentlichen Betreiber der Schienenwege ist weder Selbstzweck noch dient sie dem Ziel, mittels der Eisenbahninfrastruktur private Partikularinteressen zu verfolgen. Vielmehr besteht ihr Zweck darin, dem öffentlichen (Eisenbahn-)Verkehr zu dienen. Einer Rechtsverfolgung, die sich nicht mehr im Rahmen dieser Zweckbindung bewegt, kann der Einwand der rechtsmissbräuchlichen Ausübung entgegengehalten werden.
4. einleitet oder betreibt, greift bei subjektiver Redlichkeit nicht rechtswidrig in ein geschütztes Rechtsgut seines Verfahrensgegners ein, auch wenn sein Begehren sachlich nicht gerechtfertigt ist und dem anderen Teil aus dem Verfahren über dieses hinaus

Nachteile erwachsen. Die Verletzung eines Rechtsguts indiziert die Rechtswidrigkeit in solchen Fällen nicht.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§§ 3, 6, 23 AEG, §§ 823, 826, 903, 1004 BGB, § 945 ZPO

Stichworte:

Unterlassungsantrag, Widmung zu öffentlichen Eisenbahnbetriebszwecken, Einwand der rechtsmissbräuchlichen Ausübung, Betreibergenehmigung, Unternehmensgenehmigung, Rechtsgutverletzung durch Einleitung eines staatlichen Verfahrens, zivilrechtliche Vereinbarung über Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Urteil

- I. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Görlitz vom 9. März 2017, Az.: 1 O 316/14, abgeändert:
 1. Die Klage wird abgewiesen.
 2. Die Klägerin wird verurteilt, es bei Meidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes von bis zu 250.000,00 €, ersatzweise Ordnungshaft oder Ordnungshaft bis zu 6 Monaten, im Wiederholungsfall bis zu 2 Jahren, zu vollziehen an den Geschäftsführern, derzeit ... und ..., zu unterlassen
 - a) ein oder mehrere Grundstücke oder Teile der nachbenannten Grundstücke

Amtsgericht	Grundbuch	Bl.	Gemarkung	Lfd.	Flur	Flurstück	Gr	öß	e
				Nr.			ha	a	m ²
Halle (Saale)	Döläuer Heide	49	Döläuer Heide	1	1	100/34		86	59
Halle (Saale)	Döläuer Heide	49	Döläuer Heide	2	1	101/56		1	60
Halle (Saale)	Döläuer Heide	49	Döläuer Heide	3	1	102/2		18	68
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	18	3	346/0		76	90
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	2	1	64/10		97	09
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	6	1	81/9			70
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	7	1	81/11			94
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	8	1	81/12			14
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	3	1	64/11		1	80
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	15	1	705/0		13	88
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	22	1	822		11	79
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	5	1	67/4		4	77
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	14	1	703/0		11	96
Halle (Saale)	Döläu	187	Döläu	1	1	59/7		99	12
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	3	1	80/5	1	14	33
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	9	1	201/74		29	19
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	8	1	193/78		10	35
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	1	1	17/1		58	31
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	2	1	22/2		9	24
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	7	1	173/18			84
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	6	1	172/20			69
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	5	1	158/3		58	46
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	4	1	157/3			71
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	1	7	68/2		66	81
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	4	8	154/16		64	58
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	3	8	153/17		15	85
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	6	9	234/63	1	74	46
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	7	10	101/4		75	31
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	8	17	46/10		5	61
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	1	17	83/17		13	05
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	2	17	85/17		5	07
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	3	17	108		6	13
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	4	10	114/5			6

Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	3	8	91/22		6	73
Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	4	8	97/39		18	24
Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	6	8	109	1	52	06
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	4	16	185/2			93
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	6	16	187/101		46	78
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	12	18	3/5			20
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	14	18	3/10		15	94
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	16	16	2/163		33	01
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	16	16	2/164		20	54
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	18	18	110/0		61	80
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	1	9	34/6	1	17	35
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	2	10	28/1		5	10
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	3	10	106/7		43	95
Eisleben	Rottelsdorf	395	Rottelsdorf	1	3	12		38	38
Eisleben	Rottelsdorf	395	Rottelsdorf	2	4	34		30	59
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	9	1	114/0			93
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	10	1	115/0		48	73
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	11	2	254/0		65	56
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	12	2	255/0		68	12
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	1	3	75		10	85
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	2	3	76			40
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	3	3	86		70	55
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	4	3	87			32
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	5	3	163/7			17
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	6	3	165/9		16	69
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	7	3	168/9		2	79
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	8	3	174/32		3	70
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	9	3	175/36		34	60
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	10	3	184/40		69	66
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	11	3	196/73		5	52
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	12	3	197/47		50	41
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	13	44	425/284		19	19

Eisleben	Polleben	1492	Polleben	14	4	426/284		14	75
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	15	6	13/6	1	35	30
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	16	6	41/11		3	00
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	1	1	32/1		53	34
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	2	1	41/1	1	55	48
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	3	9	19		1	50
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	4	9	20/3		12	42
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	6	13	12		51	39
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	8	13	66			16
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	9	13	69/1		41	62
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	11	13	77		64	41
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	12	17	40		20	78
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	13	17	41		1	91
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	16	13	84		99	92
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	17	13	91		76	67
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	32		2	07
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	33		16	34
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	1	7	1112/126		75	80
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	2	7	1121/107			65
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	3	7	1122/105		67	82
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	4	7	1135/47		2	69
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	5	7	1145/217		11	00
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	6	7	1146/217		32	25
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	7	7	1158/195		10	76
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	8	7	1159/195		20	58
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	9	7	1163/36		3	72
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	10	7	1278/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	11	7	1279/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	12	7	1280/105		1	32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	13	7	1385/36			61
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	14	7	1946/47			32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	15	8	761/110		2	23

Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	16	8	770/116		37	50
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	17	8	771/111		6	71
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	18	8	782/124		29	84
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	19	8	783/124			57
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	20	8	784/124		1	75
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	21	8	785/124			84
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	22	8	786/124		4	08
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	23	8	832/135		2	72
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	24	8	883/153		6	03
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	25	8	884/155			44
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	26	8	1011/128		1	88
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	27	9	365/43		21	57
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	28	9	366/21	1	18	94
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	29	9	367/21		58	34
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	30	9	375/47		41	62
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	31	7	594		11	83
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	32	9	393/25		1	38
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	33	9	395/49		2	63
Eisleben	Gerbstedt	2238	Gerbstedt	67	7	2098		12	49
Eisleben	Gerbstedt	2238	Gerbstedt	68	7	2099		4	27
Eisleben	Gerbstedt	2238	Gerbstedt	69	7	2100		24	01
Eisleben	Gerbstedt	2238	Gerbstedt	70	7	2101		66	32
Eisleben	Welfesholz	2	Welfesholz	1	1	57	1	04	68
Eisleben	Welfesholz	2	Welfesholz	3	4	166/1		51	60
Eisleben	Welfesholz	2	Welfesholz	5	4	190	1	63	73
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	1	21	313/103		17	96
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	2	23	1364/199		22	21
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	3	23	1365/199		10	13
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	4	24	88/4		6	14
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	5	24	482/74		57	63
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	6	24	484/79		53	73
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	7	24	485/79		11	01

Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	8	24	496/85		2	87
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	9	24	500/88		8	17
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	10	24	509/88		10	93

selbst oder durch von der Klägerin beauftragte Dritte zu betreten, zu befahren, zu verändern oder anderweitig zu gebrauchen, zu nutzen oder anderweitig den Besitz und die Nutzung auszuüben,

b) insbesondere den Verein ... e.V., deren Mitglieder oder sonstigen Vereinsförderern die Nutzung der vorgenannten Grundstücke nebst den darauf befindlichen Resten der vormaligen Bahnanlagen der ehemaligen Eisenbahnstrecke 6800 Halle-Nietleben - Hettstedt zu gewähren oder anderweitig zu behaupten, befugt zu sein, diese Grundstücke nebst Bahnanlagen dem Verein ... e.V. überlassen zu können und zu dürfen.

I. Die Berufung der Beklagten gegen die Abweisung der Widerklageanträge Ziffer I. 1., I. 2. und IV. wird zurückgewiesen.

III. Die Kostenentscheidung bleibt dem Schlussurteil vorbehalten.

IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Klägerin wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 20.000,00 € abzuwenden, wenn nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

Die Beklagte wendet sich gegen ihre Verurteilung durch das Landgericht Görlitz, durch die es ihr unter Androhung von Ordnungsmitteln untersagt wurde, auf der Eisenbahnstrecke 6800 zwischen Halle (Saale) - Nietleben und Hettstedt - mit Ausnahme einiger Streckenabschnitte - an der dortigen Eisenbahninfrastruktur Abrissarbeiten, Rückbaumaßnahmen, Abbrucharbeiten durchzuführen und Gegenstände, die der Eisenbahninfrastruktur dienen, zu entfernen. Zugleich verfolgt sie ihre abgewiesene Widerklage weiter, mit der sie die Verurteilung der Klägerin zur Unterlassung von bestimmten Behauptungen in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur, zur Unterlassung der Eigen- und Fremdnutzung von Streckengrundstücken, zur Zahlung einer Nutzungsausfall- und Verwertungsentschädigung für die Vergangenheit, zur Erstattung der ihr - der Beklagten - aus vorangegangenen Rechtsstreitigkeiten entstandenen Kosten sowie die Feststellung der Entschädigungspflicht für die Zukunft begehrt.

Der öffentliche Bahnverkehr auf der Bahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt wurde auf der Grundlage der Genehmigungsurkunde der „Hettstedter Eisenbahn“ vom 23. April 1895 (siehe Ziffer II. 3.1.1. des Urteils des Senats vom 16. Juni 2016, Az.: 10 U 1781/14, Anlage K 12, Bl. 224 dA) am 31. Dezember 1896 eröffnet.

Bereits zu Zeiten der ehemaligen DDR wurden Teile der Gleisanlagen, Weichen, Bahnübergänge, Signalanlagen etc. demontiert. Ein durchgehendes Streckenband ist nicht mehr vorhanden. Streitig ist zwischen den Parteien, ob bzw. in welchem Umfang Trassengrundstücke mittlerweile anderweitig in Anspruch genommen und genutzt wurden.

Förmlich „entwidmet“ wurden auf Antrag der xxx AG die - nicht verfahrensgegenständlichen

- Streckenabschnitte Bahnkilometer

- 15,36 - 17,03 (Gemarkung Schochwitz) durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10. Februar 2005 (Anlagenkonvolut B 3, Bl. 108/110 dA)
- 32,84 - 32,945 (außerhalb der Gleistrasse liegende Flächen des ehemaligen Bahnhofs Heiligenthal) durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19.04.2004.

Ferner wurde die dauernde Betriebseinstellung auf den Streckenabschnitten Bahnkilometer

- 3,6 - 7,1 (Halle/Nietleben - Halle/Dölau) durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26. Mai 2003 (Anlagenkonvolut B 3, Bl. 106/107 dA)
- 32,85 - 36,1 (Heiligenthal - Gerbstedt) durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 29. Oktober 1998 (Anlagenkonvolut B 3, Bl. 110R dA)
- 36,1 - 44,617 (Gerbstedt - Hettstedt) durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 2. Dezember 2003 (Anlagenkonvolut B 3, Bl. 111/112 dA)

genehmigt.

Mit Bescheid vom 19. September 2008 (Anlage K 1, Bl. 14/16 dA) erteilte das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt [fortan kurz: MLV] der Klägerin die - bis zum 18. September 2058 befristete - Genehmigung, gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) [in der bis zum 1. September 2016 geltenden Fassung [fortan: AEG a.F.] *„als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die öffentliche Eisenbahninfrastruktur zwischen Halle (Saale)-Nietleben, Bahn-km 3,6, und Hettstedt, Bahn-km 44,6 einschließlich der im räumlichen Umfang befindlichen Eisenbahninfrastruktur zu betreiben“*. In dem Bescheid ist darauf hingewiesen, dass *„die Genehmigung unbeschadet der privaten Rechte Dritter erteilt wird“* und *„sie nach § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Sachsen-Anhalt widerrufen werden kann, soweit die D. ... GmbH zivilrechtlich nicht mehr zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur berechtigt sein sollte“*.

Einen Antrag der E. ... mbH [fortan kurz: E. GmbH] – die mit der Beklagten am 7. April 2011 verschmolzen wurde - vom 26. Februar 2010 auf Widerruf bzw. Rücknahme dieser Betreibergenehmigung lehnte das MLV mit Bescheid vom 9. Dezember 2013 ab. Die hiergegen gerichtete Klage der Beklagten wies das Verwaltungsgericht Halle mit Urteil vom 6. September 2016 - Az.: 6 A 8/14 HAL - ab. Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts bedarf es keiner abschließenden Prüfung, ob der angefochtene Genehmigungsbescheid materiell rechtswidrig ist, da es sowohl für eine Rücknahme (§ 48 VwVfG) als auch für einen Widerruf (§ 7 AEG a.F.) des Bescheides an einer Verletzung der Beklagten in eigenen Rechten fehle. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 AEG a.F. hätten keine drittschützende Wirkung. Auch unter dem Gesichtspunkt des Art. 14 GG scheidet eine Verletzung subjektiver Rechte der Beklagten aus, da die Genehmigung nach § 6 Abs. 2 AEG a.F. als solche nicht in Rechte des Grundstückseigentümers eingreife, sondern die Beschränkung der Eigentümerrechte zugunsten der Allgemeinheit – bis zu einer Freistellung nach § 23 AEG – allein durch die eisenbahnrechtliche Widmung erfolge. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Entscheidungsgründe des Urteils des Verwaltungsgerichts Halle Bezug genommen (siehe Bl. 428/450 dA).

Den Antrag der Beklagten auf Zulassung der Berufung wies das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt mit Beschluss vom 13. Dezember 2016 - Az.: 1 L 151/16 - zurück (siehe Bl. 418/427 dA).

Mit Schreiben vom 5. September 2008 (Anlage B 1, Bl. 103 dA) fragte die ... I. GmbH bei der Klägerin an, ob sie Interesse am Erwerb der - bereits öffentlich zum Verkauf angebotenen - Bahnstrecke habe. Hierauf ließ die Klägerin die ... I. GmbH mit Schreiben vom 22. September 2008 (Anlage B 2, Bl. 104 dA) wissen, dass sie über eine Genehmigung für das Betreiben der Strecke nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG verfüge und sie „gegenwärtig nur am Betrieb jedoch nicht am Kauf der Strecke interessiert“ sei und „ein möglicher spätere Kauf von der wirtschaftlichen Entwicklung der Strecke“ abhängen.

Mit notariellen Kaufvertrag vom 12. Januar 2010 (UR-Nr. ... des Notars G. A. S. mit dem Amtssitz in ... - Anlage K 2) verkaufte die xxx AG, vertreten durch die ... I. AG, an die E. mbH Teile der Strecke Halle-Nietleben - Hettstedt (Strecken-Nr. 6800), und zwar den Teilabschnitt Dölauer Heide bis Dörlau (Bahn-km 4,860 bis 8,240), den Teilabschnitt Lieskau bis Nauendorf (Bahn-km 8,240 bis 19,860) und den Teilabschnitt Rottelsdorf bis Hettstedt (Bahn-km 23,870 bis 42,97), die sich teilweise im Eigentum der xxx AG und teilweise (noch) im Eigentum der D. ... AG befanden. Gegenstand des Kaufes waren die Streckengrundstücke, wie sie in der Anlage 1 zum Kaufvertrag „Flurstückaufstellung“ verzeichnet sind, von dem Flurstück Nr. 622 der Flur 7 der Gemarkung Gerbstedt jedoch nur eine noch herauszumessende Teilfläche von ca. 12.420 m², wobei an die Stelle einzelner in der Anlage 1 genannter Flurstücke der Gemarkungen Rottelsdorf und Burgsdorf aufgrund eines Flurordnungsneuverfahrens andere Flurstücke getreten sind. Mitverkauft wurden alle gesetzlichen Bestandteile, Aufbauten und sämtliches Zubehör, soweit sie im Eigentum des Verkäufers/Eigentümers stehen, insbesondere die auf den Grundstücken befindlichen Gebäude und sonstigen Anlagen wie (stillgelegte) Oberbauanlagen (Gleise, Weichen, Schwellen, Schotter), diverse weitere eisenbahntypische Baulichkeiten und dort befindliche Eisenbahninfrastrukturanlagen der stillgelegten Strecke (siehe im Einzelnen § 2 Nr. 3 des Kaufvertrages).

In einer Vorbemerkung zum Grundstückskaufvertrag ist unter anderem festgehalten:

„Die vertragsgegenständlichen Streckenabschnitte sind im Eigentum der D. ... AG bzw. teilweise bereits im Eigentum der xxx Aktiengesellschaft vorgetragen. Die betreffenden Streckenabschnitte werden derzeit durch die D. ... AG bzw. von mit ihr verbundenen Unternehmen nicht mehr genutzt. Nach Durchführung des gesetzlichen Verfahrens gemäß § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind die Streckenabschnitte Halle-Nietleben - Dörlau (von Bahn-km 4,328 bis 7,058), Heiligenthal - Gerbstadt (von Bahn-km 32,855 bis 36,050) und Gerbstadt - Hettstedt (von Bahn-km 36,050 bis 43,632) bereits dauerhaft stillgelegt. Die Stilllegung des Streckenabschnitts Dörlau bis Heiligenthal erfolgte bereits in den 60iger/70iger Jahren. Eine Freistellung der Strecke Halle-Nietleben - Hettstedt von den Bahnbetriebszwecken erfolgte bislang nur für einzelne Teilabschnitte, die nicht Gegenstand des heutigen Kaufvertrages sind. Einzelne Streckenabschnitte wurden bereits an Dritte veräußert, so dass der nachfolgende Kaufgegenstand kein zusammenhängendes Streckenband mehr bildet. Die vorgenannten Streckenabschnitte werden, soweit sie im Eigentum oder der Verfügungsberechtigung der D. ... AG bzw. xxx AG stehen, mit der gesamten noch vorhandenen Eisenbahninfrastruktur, den dazugehörigen Betriebsanlagen und aufstehenden

Baulichkeiten an den Käufer veräußert, weil die Strecke bereits teilweise zurückgebaut ist. Die Oberbauanlage in der Gemarkung Dölauer Heide ist nicht vom aktiven Netz der xxx AG getrennt.

Der Käufer übernimmt die Eisenbahninfrastruktur der stillgelegten Strecke, die Infrastruktur der dazugehörigen Betriebsstellen und die dazugehörigen Grundstücke in eigener Verantwortung, so wie sie stehen und liegen. Der Käufer beabsichtigt, auf dem stillgelegten Streckenabschnitt Dölauer Heide bis Dölau (Bahn-km 4,860 bis 8,260) den nicht öffentlichen Eisenbahnbetrieb aufzunehmen. Dem Käufer ist bekannt, dass er eine Genehmigung zur Aufnahme der Betriebsführung sowie eine Genehmigung für die Betriebsaufnahme bei der zuständigen Aufsichtsbehörde beantragen muss. Die Genehmigungen müssen bei Betriebsaufnahme vorliegen. Der Verkäufer teilt mit, dass mit Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 19.09.2008 der D. ... GmbH eine Genehmigung zum Betreiben der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zwischen Halle-Nietleben - Hettstedt (Bahn-km 3,6 bis 44,6) erteilt wurde.“

In § 7 Nr. 3 des Kaufvertrages ist bestimmt:

„Dem Käufer ist bekannt, dass der Kaufgegenstand noch nicht gemäß § 23 AEG von den Bahnbetriebszwecken freigestellt ist. Der Verkäufer wird das Freistellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt nur auf schriftlichen Antrag des Käufers betreiben. Für die Streckenabschnitte Lieskau-Nauendorf (Bahn-km 8,240 bis 19,860) und Rottelsdorf-Hettstedt (Bahn-km 23,870 bis 42,97) stellt der Käufer hiermit Antrag.“

Wegen des übrigen Vertragsinhalts wird auf die Anlage K 2 (Bl. 17/48 dA) verwiesen.

Am 26. April 2010 beantragte die I. GmbH beim Eisenbahn-Bundesamt die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG für die Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt (6800), Streckenabschnitt Lieskau - Hettstedt, km 8,240 bis 42,970. Diesen Antrag lehnte das Eisenbahn-Bundesamt mit Bescheid vom 1. April 2011 (Anlage K 3, Bl. 49/61 dA) - aus formellen Gründen - ab, da das Eisenbahn-Bundesamt nicht die zuständige Planfeststellungsbehörde sei. Die Strecke 6800 werde von der D. ... (der hiesigen Klägerin), einem nicht bundeseigenen Infrastrukturunternehmen, betrieben, das eine Genehmigung des MLV erhalten habe. Für die Freistellung von Betriebsanlagen nicht bundeseigener Infrastrukturunternehmen seien aber die durch Landesrecht bestimmten Behörden zuständig.

Nach Abschluss des notariellen Kaufvertrages vom 12. Januar 2010 begann die E. mbH mit Vorbereitungsmaßnahmen zum Rückbau von Teilen der Eisenbahninfrastruktur. Dies wurde ihr auf Antrag der Klägerin im Wege der einstweiligen Verfügung durch Beschluss des Landgerichts Görlitz vom 5. März 2010 (Az.: 1 O 89/10), bestätigt durch Urteil vom 31. März 2010, untersagt. Im Berufungsverfahren vor dem Senat (Az.: 10 U 649/10) haben die Parteien übereinstimmend die Hauptsache für erledigt erklärt, nachdem der Vollzug des Kaufvertrages vom 12. Januar 2010 deswegen ausgesetzt worden war, weil das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt mit Bescheid vom 14. Juni 2010 zugunsten des Vereins „... e.V.“ [fortan kurz: ... e.V.] ein Vorkaufsrecht gemäß § 11 DSchG LSA ausgeübt hatte. Mit Beschluss des Senats vom 13. Dezember 2010 wurde daher nur noch über die Kosten des Verfahrens entschieden (siehe wegen der Entscheidung im Einzelnen die Anlage K 4, Bl. 62/71 dA).

Gegen die Ausübung des Vorkaufsrechtes erhob die xxx AG Klage beim Verwaltungsgericht Halle. Dieses hob mit Urteil vom 23. August 2011 (Az.: 2 A 183/10 HAL) den Bescheid des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 14. Juni 2010 auf. Ein Antrag des Landes Sachsen-Anhalt auf Zulassung der Berufung wurde mit Beschluss des OVG des Landes Sachsen-Anhalt vom 4. März 2013 (2 L 209/11) zurückgewiesen.

Sodann wurde die Beklagte in Vollzug des Kaufvertrages vom 12. Januar 2010 als neue Eigentümerin der von ihr erworbenen Streckengrundstücke im Grundbuch eingetragen.

Am 17. September 2014 begann die Beklagte, auf dem Abschnitt zwischen dem Bahnübergang in der Ortslage Welfesholz und dem Bahnhofsbeginn in Hettstedt, d.h. etwa von Bahn-km 39 bis Bahn-km 41, auf einer Länge von 2 - 3 km Gleise zu demontieren. Daraufhin erließ das Landgericht Görlitz mit Beschluss vom 22. September 2014 - Az.: 1 O 265/14 EV - (Bl. 55/55 R der beigezogenen Akte) wiederum eine Verbotsverfügung gegen die Beklagte und bestätigte diese mit Urteil vom 12. November 2014 (Bl. 152/159 der beigezogenen Akte). Die hiergegen von der Beklagten eingelegte Berufung wies der Senat mit Urteil vom 16. Juni 2016 (Az.: 10 U 1781/14) zurück. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Entscheidungsgründe des Urteils verwiesen (Anlage K 12, Bl. 217/232 dA).

Auf Antrag der Beklagten ordnete das Landgericht Görlitz mit (berichtigtem) Beschluss vom 22. Oktober 2014 (Az.: 1 O 265/14) - der Klägerin am 24. Oktober 2014 zugestellt - an, dass die Klägerin binnen 14 Tagen Hauptsacheklage zu erheben habe (Bl. 120/121 der beigezogenen Akte). Daraufhin reichte die Klägerin am 4. November 2014 beim Landgericht Görlitz die vorliegende Unterlassungsklage ein.

Die Klägerin und der ... e.V. haben am 30. Mai 2014 einen - unbefristeten - Kooperationsvertrag abgeschlossen (Anlage B5, Bl. 369/371 dA). Darin erklären beide Vertragspartner, dass sie im Hinblick auf die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecken in ihrer gesamten Länge als öffentliche Eisenbahninfrastruktur auf der Basis von Gegenseitigkeit und Loyalität zusammenarbeiten und dabei nach Kräften und Möglichkeit die Entwicklung eines konkreten Bedarfs an Eisenbahnverkehrsleistungen unterstützen. Die Klägerin gewährt dem Verein die unentgeltliche Nutzung der Anlagen der Eisenbahnstrecke, soweit nicht bereits der betriebsvorbereitende Baustatus bzw. die Betriebserlaubnis nach § 7f AEG verfügt ist. Im Gegenzug übernimmt der Verein die Arbeiten zur Sicherung der Strecke.

Nach Rechtshängigkeit des vorliegenden Rechtsstreits (am 25. November 2014) hat die Beklagte das Trassengrundstück, Flurstück Nr. 42/24 der Gemarkung Salzmünde, eingetragen im Grundbuch von Salzmünde Bl. 2126, Grundbuchamt Halle, das zwischen den Streckenkilometer 10,960 und 11,250 der (ehemaligen) Bahnstrecke 6800 liegt (siehe Bl. 290/295 der beigezogenen Akte und Anlage K2, Bl. 46 dA), samt des darauf noch befindlichen Gleismaterials an Frau F. J. veräußert, die am 18. Februar 2016 im Grundbuch als neue Eigentümerin eingetragen wurde. Dieser Streckenabschnitt ist Gegenstand des Unterlassungsantrags der Klägerin und des erstinstanzlichen Urteilsausspruchs, nicht jedoch des Widerklageantrags der Beklagten.

Nachdem sie von der Veräußerung erfahren hatte, hat die Klägerin im einstweiligen Verfügungsverfahren (Az.: 10 U 1781/14 OLG Dresden) beim Landgericht Görlitz mit

Schriftsatz vom 7. Juli 2017 die Erteilung einer vollstreckbaren Ausfertigung des dort ergangenen - rechtskräftigen - Beschlusses des Landgerichts vom 22. September 2014 (1 O 265/14) gegen den 'Rechtsnachfolger', Frau J., beantragt und auch erhalten.

Auf ihren Antrag vom 28. Juni 2016 erteilte der Landkreis Saalekreis Frau J. mit Bescheid vom 17. Oktober 2016 (Bl. 304/305 der beigezogenen Akte) die Genehmigung zum Rückbau der Gleisanlagen auf ihrem Grundstück Flurstück Nr. 42/24 der Gemarkung Salzmünde. Das angehörte Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt hatte zwar den Antrag aus denkmalfachlichen Gründen abgelehnt, der Landkreis Saalekreis hat sich jedoch auf den Standpunkt gestellt, dass unter Berücksichtigung des Zustandes der Gleise und der Tatsache, dass ein Teilstück von ca. 300 m der ehemaligen Gesamttrasse von 44,6 km zurückgebaut werden soll, von einer nicht wesentlichen Veränderung des Kulturdenkmals ausgegangen werden müsse. Diese Veränderungen stellten deshalb auch keinen Eingriff im Sinn des § 10 Abs. 1 DSchG LSA dar.

Mit Bescheid vom 23. Mai 2017 (Anlage K 12) erteilte das MLV der Klägerin die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes ihrer öffentlichen Eisenbahnstruktur zwischen km 5,860 (Heidebahnhof) bis km 6,980 (vor Einfahrweiche Dölau) der Strecke Halle (Saale) - Nietleben - Hettstedt gemäß § 7f Abs. 1 AEG. Auf diesem Abschnitt verkehren derzeit nur Baufahrzeuge.

Die Parteien haben mittlerweile eine Vielzahl weiterer Verwaltungsverfahren sowie zivil- und verwaltungsgerichtlichen Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Eisenbahnstrecke zwischen Halle (Saale)-Nietleben und Hettstedt geführt bzw. sind solche Verfahren noch anhängig. Aus den Akten des vorliegenden Rechtsstreits sowie der beigezogenen Akte des vorangegangenen einstweiligen Verfügungsverfahrens 10 U 1781/14 ergibt sich hierzu folgendes Bild:

- a) Denkmaleigenschaft der (ehemaligen) Bahnstrecke Halle-Hettstedt/Eintragung des Bahnhofs Gerbstadt in das Denkmalverzeichnis

Im März/April 2008 wurde der Bahnhof Gerbstedt vom Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie des Landes Sachsen-Anhalt in das Denkmalverzeichnis eingetragen.

Mit Schreiben vom 25. März 2010 beantragte die E. GmbH beim Landkreis Mansfeld-Südharz, durch Verwaltungsakt über die Eigenschaft des Bahnhofs Gerbstedt als Kulturdenkmal zu entscheiden.

Am 9. April 2010 wurde die Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt mit der ehemaligen Halle - Hettstedter Eisenbahn nebst Nebenanlagen, Gebäuden etc. deklaratorisch in die Landesdenkmalliste aufgenommen. Mit Bescheid vom 9. Dezember 2014 stellte der Landkreis Mansfeld-Südharz fest, dass es sich bei der ehemaligen Eisenbahnstrecke Halle - Hettstedt um ein Baudenkmal im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 DSchG LSA handelt. Hiergegen legte die Klägerin am 13. Januar 2015 Widerspruch ein, über den, soweit bekannt, noch nicht entschieden wurde.

Die Beklagte hat im Jahre 2015 Klage beim Verwaltungsgericht Halle gegen den Landkreis Mansfeld-Südharz erhoben gerichtet auf die Feststellung, dass es sich bei der ehemaligen Bahnstrecke Halle - Hettstedt nicht um ein Denkmal handelt (2 A 199/15 HAL). Diese Klage wurde durch Urteil des Verwaltungsgerichts Halle vom 26. Juli 2016 abgewiesen

(siehe Bl. 390/410 dA). Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts Halle handelt es sich bei der ehemaligen Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt um ein Kulturdenkmal im Sinne des § 2 DSchG LSA. Der Denkmaleigenschaft der Eisenbahnstrecke stehe nicht entgegen, dass (erhebliche) Teile der Schienen fehlen, die Eisenbahnstrecke nicht mehr als solche nutzbar ist und das Denkmal nicht „aus dem Stand“ funktionsfähig ist. Die technisch-wirtschaftliche Bedeutung der Bahnstrecke sei im Hinblick auf die vorhandenen Bestandteile noch gegeben. Auch bestehe ein öffentliches Interesse an der Erhaltung, weil die Eisenbahnstrecke von besonderer geschichtlicher Bedeutung sei. Auch wenn ein erheblicher Teil der Schienen nicht mehr vorhanden sein sollte, sei die Eisenbahnstrecke in der Natur in weiten Teilen noch - etwa in Form von Bahndämmen oder anhand anderer Bestandteile wie Signalanlagen - sichtbar und damit noch als lineares Kulturlandschaftselement vorhanden. Die Denkmaleigenschaft sei auch nicht dadurch entfallen, dass das Eisenbahn-Bundesamt die dauernde Einstellung des Betriebes von Streckenabschnitten genehmigt und Teile der Strecke entwidmet hat. Die Entwidmung sei im Hinblick auf die Denkmaleigenschaft unerheblich. Durch das Denkmalschutzrecht würden nicht nur solche Sachzeugen geschützt, die noch in Funktion sind, sondern es sei häufig anzutreffen, dass die ursprüngliche Funktion nicht mehr besteht. Es sei nicht Ziel des Denkmalschutzrechts, die ursprüngliche Funktion zu erhalten und diese weiter zu betreiben. Das Denkmal gebe lediglich Zeugnis der geschichtlichen, städtebaulichen oder kulturell-künstlerischen Entwicklung ab. Auch der hilfsweise geltend gemachte Entschädigungsanspruch stehe der Beklagten nicht zu. Eine Entschädigung könne sie erst verlangen, nachdem sie beim Landkreis Mansfeld-Südharz die Erteilung einer Abbruchgenehmigung beantragt und nach Ablehnung dieses Antrags den Verwaltungsrechtsweg ausgeschöpft hat. In einem obiter dictum hat das Verwaltungsgericht Halle dann aber auch noch zu der Frage Stellung genommen, ob die materiellen Voraussetzungen für einen Entschädigungsanspruch der Beklagten gegeben wären, und kam zu dem Ergebnis, dass die Ablehnung eines Antrags auf Erteilung einer Abbruchgenehmigung rechtmäßig wäre. Denn ein Eingriff in ein Kulturdenkmal sei gemäß § 10 Abs. 2 DSchG LSA nur zu genehmigen, wenn der Eingriff aus nachgewiesenen wissenschaftlichen Gründen im öffentlichen Interesse liegt, ein überwiegendes öffentliches Interesse anderer Art den Eingriff verlangt oder die unveränderte Erhaltung des Kulturdenkmals den Verpflichteten unzumutbar belastet. Keine dieser Voraussetzungen liege vor, insbesondere habe die Beklagte weder geltend noch glaubhaft gemacht, dass sie die Erhaltung des Denkmals unzumutbar belastet.

Dieses Urteil des Verwaltungsgerichts Halle ist, soweit ersichtlich, rechtskräftig geworden.

- b) Antrag der Beklagten beim Eisenbahn-Bundesamt auf Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken

Mit Schreiben vom 30. August 2016 hat die Beklagte beim Eisenbahn-Bundesamt die Freistellung der Flurstücke, Strecke Nr. 6800, Halle-Nietleben - Hettstedt von Streckenkilometer 4,860 bis 15,36 und Streckenkilometer 32,81 bis 42,97 von Bahnbetriebszwecken sowie die nachträglich förmliche Feststellung der Freistellung von Grundstücken durch Funktionslosigkeit auf den Streckenkilometern 17,10 bis 32,84

beantragt. Diese Anträge lehnte das Eisenbahn-Bundesamt mit Bescheid vom 13. Oktober 2016 (siehe Bl. 326/336 der beigezogenen Akte) ab, da bereits die formellen Voraussetzungen des § 23 AEG nicht vorlägen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt sei nur für die Entscheidung für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken bei Eisenbahnen des Bundes zuständig. Hier handele es sich aber um Betriebsanlagen einer nicht bundeseigenen Eisenbahn. Zuständig sei in diesem Falle das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt.

Gegen den Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. Oktober 2016 hat die Beklagte Widerspruch eingelegt und nach Zurückweisung des Widerspruchs durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23. November 2016 Klage beim Verwaltungsgericht Halle (6 H 225/17 HAL) erhoben. Dieses Verfahren wurde an das Verwaltungsgericht Köln verwiesen. Eine Entscheidung steht noch aus.

- c) Antrag der Beklagten beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Mittlerweile hat die Beklagte auch beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt Anträge auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken - in demselben Umfang wie beim Eisenbahn-Bundesamt - gestellt (siehe hierzu die Mitteilung des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 31. Mai 2017 - Anlage K 13).

Im Übrigen wird wegen des Sachverhaltes, des streitigen Vorbringens und der Anträge der Parteien in erster Instanz auf die tatsächlichen Feststellungen im landgerichtlichen Urteil Bezug genommen.

Mit Urteil vom 9. März 2017 – der Beklagten am 10. März 2017 zugestellt - hat das Landgericht Görlitz der Klage in vollem Umfang stattgegeben und die Beklagte verurteilt,

es bei Meidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes von bis zu 250.000,00 €, ersatzweise Ordnungshaft oder Ordnungshaft bis zu 6 Monaten, im Wiederholungsfall bis zu 2 Jahren, zu vollziehen an den Vorständen, Herrn ... und Herrn ..., zu unterlassen, an der Eisenbahninfrastruktur, Eisenbahnstrecke 6800, zwischen Halle (Saale) - Nietleben ab Bahn-km 4,85 bis Hettstedt Bahn-km 44,6 mit Ausnahme der vier Abschnitte zwischen Bahn-km 15,63 und 17,03, Bahn-km 19,87 bis 23,86, Bahn-km 32,84 bis 32,945, Bahn-km 43,98 bis 44,6, einschließlich der im räumlichen Umfang befindlichen Eisenbahninfrastruktur Abrissarbeiten, Rückbaumaßnahmen, Abbrucharbeiten durchzuführen und die vorgenannte Eisenbahninfrastruktur durch Maßnahmen jedweder Art in ihrem Bestand zu beeinträchtigen. Die Beklagte hat es zu unterlassen, Gegenstände, die der Eisenbahninfrastruktur dienen und die sich auf oder an der Strecke befinden, zu entfernen oder Teile davon zu entfernen.

Die Widerklage der Beklagten wurde vollumfänglich abgewiesen.

Zur Begründung - die sich eng an die des Senats im Endurteil vom 16. Juni 2016 (Az.: 10 U 1781/14) und an das Urteil des Verwaltungsgerichts Halle vom 6. September 2016 (Az.: 6 A 8/14 HAL) anlehnt - hat das Landgericht im Wesentlichen ausgeführt:

Der von der Klägerin geltend gemachte Unterlassungsanspruch ergebe sich entsprechend § 1004 Abs. 1 BGB aus einem dem Eigentum gleichzusetzenden (absoluten) Recht zum Gemeingebrauch an der Eisenbahninfrastruktur. Die Bahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt sei für Zwecke des öffentlichen Bahnverkehrs gewidmet worden, eine Entwidmung habe nicht stattgefunden, auch nicht durch die veränderten tatsächlichen Gegebenheiten an der Bahnstrecke. Die fortbestehende Widmung der Eisenbahninfrastruktur habe die Beklagte als öffentliche Last, die dem privaten Eigentum als dingliches Recht gleichsam einer Dienstbarkeit gegenüberstehe und die Rechte des Eigentümers gewissermaßen um die Zweckbindung „verkürze“, so lange zu dulden und auch zivilrechtlich zu respektieren, wie keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgt sei. Diese – auch zivilrechtliche - Duldungspflicht zeige sich auch daran, dass dem Eigentümer eine Antragsbefugnis hinsichtlich einer Entscheidung nach § 23 AEG eingeräumt sei, während hinsichtlich einer Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen nach § 11 AEG entsprechendes nicht vorgesehen sei. Solange mangels Durchführung einer Freistellung nach § 23 AEG die Widmung zu Bahnbetriebszwecken wirksam sei, könne die Beklagte auch nicht mit ihren Einwänden durchdringen, auf Grund der Unterbrechungen, Rückbauten, Stilllegungen und Umwandlungen der näher bezeichneten Streckenabschnitte sei gegenwärtig schon keine „Eisenbahnstrecke“ im Wortsinne mehr vorhanden und könne der Bahnbetrieb auf Grund des Zustandes der Trasse aus tatsächlichen Gründen nicht wieder aufgenommen werden. An all dem habe sich auch durch die Privatisierung der Deutschen Bahn nichts geändert. Auf der anderen Seite vermittele die der Klägerin erteilte, bestandskräftige Genehmigung nach § 6 AEG eine Art Exklusivberechtigung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, die es ihr auch erlaube, zum Zwecke der Erfüllung ihrer Betriebs- und Unterhaltungspflicht gegebenenfalls auch zivilrechtlich gegen den Eigentümer vorzugehen, wenn dieser Anstalten macht, dem Nutzungszweck zuwiderlaufende Eingriffe in die Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

Im Umkehrschluss bedeute dies, dass die von der Beklagten mit ihrer Widerklage verfolgten Ansprüche unbegründet seien.

Ein Anspruch auf Schadensersatz wegen entgangener Verwertungserlöse scheide schon deshalb aus, weil die Beklagte derzeit überhaupt nicht berechtigt sei, Gleise o.ä. zu entfernen. Schließlich bestehe auch keine Rechtsgrundlage für eine Pflicht der Klägerin zur Erstattung der in den vorangegangenen einstweiligen Verfügungsverfahren entstandenen Kosten.

Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils Bezug genommen.

Mit ihrer - am 10. April 2017 eingelegten und am 10. Mai 2017 begründeten - Berufung rügt die Beklagte, dass sich das Landgericht weder mit ihrem Sachvortrag noch mit ihren Beweisangeboten auseinandergesetzt und ihren Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt habe.

Im Einzelnen:

1. Das Landgericht lasse das klägerseitige Konstrukt des sogenannten Kooperationsvertrages mit der ... e.V. völlig unberücksichtigt. Dadurch werde sie faktisch enteignet.

2. Nicht berücksichtigt habe das Landgericht auch, dass es überhaupt keine Strecke als solche und auch keine Eisenbahninfrastruktur mehr gebe. Zu den von ihr im Einzelnen vorgetragenen hoheitlichen Akten der Stilllegung und der Entwidmungen seit 1968 durch Funktionslosigkeit sowie der für jedermann erkennbaren tatsächlichen Beschaffenheit der ehemaligen Strecke einschließlich der mittlerweile erfolgten anderweitigen Nutzung und Bebauung schweige sich das Landgericht aus.
3. Fälschlicherweise habe das Landgericht eine öffentliche Widmung der ehemaligen Eisenbahnstrecke 6800 angenommen. Es gehe vom Vorhandensein von öffentlichen Eisenbahnen als öffentliche Schienenwege aus, die es infolge der Neuordnung des Eisenbahnwesens seit dem 01.01.1994 aber nicht mehr gebe. Daraus ableitend behandle das Landgericht die streitgegenständliche Eisenbahninfrastruktur so, als würde sie noch existieren und als öffentliche Eisenbahn noch heute bestehen - analog eines Allgemeingebrauchs von Straßen. Dem widerspreche aber die heutige Rechtslage. Mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens habe die Eisenbahn ihren doppelten hoheitlichen Charakter verloren, nämlich Sondervermögen des Bundes zu sein, was die Grundstücke als öffentliche Sachen zum Verwaltungsgebrauch eingeschlossen habe, und zweitens in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt zu werden. Sie sei nunmehr ausschließlich privat-rechtlich organisiert und die Grundstücke seien vollständig privatisiert worden. Eine öffentliche Widmung auf dem neu geschaffenen Privateigentum sei nicht geschaffen oder erklärt worden. Ein öffentlicher Eingriff existiere nur insoweit, als die Eisenbahnen als Verkehrsdienstleister wie als Schienenbetreiber keine Monopolstellung mehr innehaben dürften und Dritten den Zugang durch Entgeltordnung zu gewähren hätten. Auf den Grundstücken verbleibe nur das Fachplanungsprivileg, was aber nur die bauordnungsrechtliche Genehmigungszuständigkeit bedeute, die beim Bund verblieben und nicht den Kommunen übertragen worden sei. All dies habe mit einer Widmung aber nichts zu tun. Folgerichtig sei auch in § 23 AEG keine Entwidmung gesetzlich geregelt, sondern nur die Entlassung bzw. Beendigung des Fachplanungsprivilegs als sogenannte „Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken“. Den privaten Eisenbahnunternehmen sei erlaubt worden, in eigener Verantwortung die unrentablen Strecken stilllegen zu können. Die Genehmigungen zur Stilllegung der restlichen Streckenabschnitte gemäß § 11 AEG seien der Voreigentümerin, der xxx AG, erteilt worden. Spätestens mit der Stilllegung der Streckenreste verbunden mit dem Verkauf an sie - die Beklagte -, die kein Eisenbahnunternehmen sei und die Grundstücke anderweitig nutze, sei nach Art. 87e Abs. 5 GG das allerletzte „bisschen Bund“ und somit Quasi- Öffentlichkeit aus der klägerischen Konstruktion entwichen. Sie sei deshalb befugt, die „Geistergleise“, also den Schrott der ehemaligen, weil entfunktionalisierten und stillgelegten Eisenbahnanlage, von ihren Grundstücken zu beräumen und die Grundstücke anderen wirtschaftlichen Nutzungen zuzuführen.

Rechtsirrig gehe das Landgericht davon aus, dass das geltende Eisenbahnrecht wie eine öffentliche Last aus der historischen Hoheit und dem Fortbestand vorzeitlicher öffentlicher Reichswidmungen jegliches Zivilrecht überlagere, was sie - die Beklagte - zugunsten der Klägerin hinzunehmen habe. Dabei versteife sich das Landgericht auf die unzutreffende Rechtskonstruktion, dass die öffentliche Hand mit einem staatlichen

Hoheitsakt, der Verleihung einer Betreibergenehmigung, zugleich ein quasi öffentlich-rechtliches Nutzungs- und Besitzrecht übertragen habe.

Fälschlicherweise stelle die Klägerin das Betreiben eines Schienenweges bzw. einer Eisenbahninfrastruktur mit dem Betrieb gleich, weshalb sie - die Klägerin - fortlaufend behaupte, eine „Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG“ oder eine „Konzession“ inne zu haben, womit ihr wie mit einer öffentlich-rechtlichen Beleihung oder Konzessionierung die öffentliche Herrschaftsgewalt bzw. Sachherrschaft für die Eisenbahninfrastruktur übertragen worden sei, weshalb sie von ihr - der Beklagten - oder ihrer Voreigentümerin keine zivilrechtliche Befugnis brauche. Dass dem nicht so sei, habe der Gesetzgeber in § 6 Abs. 6 AEG in der am 1. September 2016 in Kraft getretenen Fassung des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016 gesetzlich bestätigt, wenn es dort heißt: „Die Unternehmensgenehmigung allein berechtigt nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur“. Da sich gerade die Klägerin bzw. ihre Tochter, die yyy GmbH, in einer Mehrzahl von Fällen des Vorwurfs des vermuteten Missbrauchs von Eisenbahnrecht ausgesetzt habe, habe der Gesetzgeber nunmehr zudem in § 6g Abs. 4 AEG festgeschrieben, dass ein Unternehmen, dem eine Unternehmensgenehmigung erteilt wurde, den Betrieb nicht länger als sechs Monate unterbrechen darf bzw. spätestens sechs Monate nach Erhalt der Genehmigung den Betrieb aufzunehmen hat. Die Klägerin habe eine Genehmigung seit 2008, aber bis heute keinen Betrieb auf der Strecke aufgenommen.

Sie habe als Eigentümerin nunmehr beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf nachträgliche förmliche Feststellung der eisenbahnrechtlichen Freistellung von Grundstücken durch Funktionslosigkeit und einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken stellen können. Bereits die vorliegenden Stilllegungs- und Entwicklungsbescheide dürften jedoch genügen, dass der Betrieb auf den jeweiligen Streckenabschnitten dauerhaft eingestellt ist. Wenn die Stilllegungsverfügung jegliche Genehmigung nach § 6 AEG im Hinblick auf die stillgelegte Eisenbahninfrastruktur aufhebt, dann setze die Erteilung einer Genehmigung nach § 6 AEG das Vorhandensein betriebsbereiter, betriebsfähiger und somit von Eisenbahninfrastruktur überhaupt voraus, was hier aber nicht der Fall sei. Ferner fehle es an einer „Strecke“ selbst.

4. Durch das Verhalten der Klägerin sei sie - die Beklagte - im Gebrauch ihres Eigentums seit Übergang von Besitz, Nutzen und Lasten auf sie am 29. Mai 2013 gehindert worden. Sie habe nicht nur einen Schadensersatzanspruch nach § 945 ZPO im Hinblick auf die zu Unrecht ergangene einstweilige Verfügung, sondern auch einen Anspruch auf Nutzungsentgelt nach den §§ 987 ff. BGB. Insbesondere hafte die Klägerin wegen der Überlassung an den ... e.V. als deliktische Besitzerin nach § 992 BGB. Da sich die Klägerin im Rechtsverkehr als konzessionierte Betreiberin - sogar als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen - geriere habe, habe sie die Nutzungsentgelte nach § 9 VerkFIBerG (analog), zumindest aus ungerechtfertigter Bereicherung, zu zahlen. Andererseits habe die Klägerin durch die unentgeltliche Überlassung an den ... e.V. Nutzungen nicht gezogen, weshalb sie zum Ersatz nach § 987 BGB verpflichtet sei.

Auf der Grundlage von § 5 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 VerkFIBerG ergebe sich für die Grundstücke ein jährliches Nutzungsentgelt von 18.623,45 €. Für Schrott und

Nutzschienen auf den Grundstücken sei ein Wert von 684.000,00 € anzusetzen, davon nach den Regeln des gesetzlichen Verzuges 9 % p.a. = 61.560,00 €. Die auf 80.000,00 € abgerundete Summe aus diesen beiden Beträgen begründe unter Berücksichtigung eines 50%igen Bewertungsrisikoabschlags eine jährliche Entschädigung in Höhe von 40.000,00 €.

Ferner könne sie für die von ihr zu Unrecht getragenen Gerichts- und außergerichtlichen Kosten aus den beiden Vorverfahren im einstweiligen Rechtsschutz Ersatz verlangen.

Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Landgerichts Görlitz, AZ: 1 O 316/14 (2), aufzuheben, die Klage abzuweisen und die Klägerin zu verurteilen,

I. es bei Meidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes von bis zu 250.000,00 €, ersatzweise Ordnungshaft oder Ordnungshaft bis zu 6 Monaten, im Wiederholungsfall bis zu 2 Jahren, zu vollziehen an den Geschäftsführern, derzeit ... und ..., zu unterlassen

1. gegenüber Dritten zu behaupten, eine Betriebsgenehmigung für die unter 3. bezeichneten Grundstücke der Beklagten die ehemalige Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt betreffend oder eine Betriebsgenehmigung für die unter 3. bezeichneten Grundstücke der Beklagten, die ehemalige Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt betreffend, inne zu haben.

2. gegenüber Dritten zu behaupten, eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur auf den unter 3. bezeichneten Grundstücken der Beklagten, die ehemalige Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt betreffend, zu betreiben.

3. es zu unterlassen

a) ein oder mehrere Grundstücke oder Teile der nachbenannten Grundstücke

Amtsgericht	Grundbuch	Bl.	Gemarkung	Lfd. Nr.	Flur	Flurstück	Gr ha	öß a	e m ²
Halle (Saale)	Döläuer Heide	49	Döläuer Heide	1	1	100/34		86	59

Halle (Saale)	Dörlauer Heide	49	Dörlauer Heide	2	1	101/56		1	60
Halle (Saale)	Dörlauer Heide	49	Dörlauer Heide	3	1	102/2		18	68
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	18	3	346/0		76	90
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	2	1	64/10		97	09
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	6	1	81/9			70
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	7	1	81/11			94
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	8	1	81/12			14
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	3	1	64/11		1	80
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	15	1	705/0		13	88
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	22	1	822		11	79
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	5	1	67/4		4	77
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	14	1	703/0		11	96
Halle (Saale)	Dörlau	187	Dörlau	1	1	59/7		99	12
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	3	1	80/5	1	14	33
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	9	1	201/74		29	19
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	8	1	193/78		10	35
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	1	1	17/1		58	31
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	2	1	22/2		9	24
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	7	1	173/18			84
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	6	1	172/20			69
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	5	1	158/3		58	46
Halle (Saale)	Lieskau	19	Lieskau	4	1	157/3			71
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	1	7	68/2		66	81
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	4	8	154/16		64	58
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	3	8	153/17		15	85
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	6	9	234/63	1	74	46
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	7	10	101/4		75	31
Halle (Saale)	Salzmünde	84	Salzmünde	8	17	46/10		5	61
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	1	17	83/17		13	05
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	2	17	85/17		5	07
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	3	17	108		6	13
Halle (Saale)	Salzmünde	1984	Salzmünde	4	10	114/5			6

Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	3	8	91/22		6	73
Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	4	8	97/39		18	24
Halle (Saale)	Zappendorf	460	Zappendorf	6	8	109	1	52	06
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	4	16	185/2			93
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	6	16	187/101		46	78
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	12	18	3/5			20
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	14	18	3/10		15	94
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	16	16	2/163		33	01
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	16	16	2/164		20	54
Halle (Saale)	Schochwitz	313	Schochwitz	18	18	110/0		61	80
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	1	9	34/6	1	17	35
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	2	10	28/1		5	10
Halle (Saale)	Beesenstedt	796	Beesenstedt	3	10	106/7		43	95
Eisleben	Rottelsdorf	395	Rottelsdorf	1	3	12		38	38
Eisleben	Rottelsdorf	395	Rottelsdorf	2	4	34		30	59
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	9	1	114/0			93
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	10	1	115/0		48	73
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	11	2	254/0		65	56
Eisleben	Burgsdorf	47	Burgsdorf	12	2	255/0		68	12
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	1	3	75		10	85
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	2	3	76			40
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	3	3	86		70	55
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	4	3	87			32
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	5	3	163/7			17
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	6	3	165/9		16	69
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	7	3	168/9		2	79
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	8	3	174/32		3	70
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	9	3	175/36		34	60
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	10	3	184/40		69	66
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	11	3	196/73		5	52
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	12	3	197/47		50	41
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	13	44	425/284		19	19

Eisleben	Polleben	1492	Polleben	14	4	426/284		14	75
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	15	6	13/6	1	35	30
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	16	6	41/11		3	00
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	1	1	32/1		53	34
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	2	1	41/1	1	55	48
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	3	9	19		1	50
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	4	9	20/3		12	42
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	6	13	12		51	39
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	8	13	66			16
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	9	13	69/1		41	62
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	11	13	77		64	41
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	12	17	40		20	78
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	13	17	41		1	91
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	16	13	84		99	92
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	17	13	91		76	67
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	32		2	07
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	33		16	34
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	1	7	1112/126		75	80
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	2	7	1121/107			65
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	3	7	1122/105		67	82
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	4	7	1135/47		2	69
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	5	7	1145/217		11	00
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	6	7	1146/217		32	25
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	7	7	1158/195		10	76
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	8	7	1159/195		20	58
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	9	7	1163/36		3	72
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	10	7	1278/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	11	7	1279/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	12	7	1280/105		1	32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	13	7	1385/36			61
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	14	7	1946/47			32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	15	8	761/110		2	23

Eisleben	Polleben	1492	Polleben	14	4	426/284		14	75
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	15	6	13/6	1	35	30
Eisleben	Polleben	1492	Polleben	16	6	41/11		3	00
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	1	1	32/1		53	34
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	2	1	41/1	1	55	48
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	3	9	19		1	50
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	4	9	20/3		12	42
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	6	13	12		51	39
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	8	13	66			16
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	9	13	69/1		41	62
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	11	13	77		64	41
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	12	17	40		20	78
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	13	17	41		1	91
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	16	13	84		99	92
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	17	13	91		76	67
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	32		2	07
Eisleben	Heiligenthal	114	Heiligenthal	18	9	33		16	34
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	1	7	1112/126		75	80
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	2	7	1121/107			65
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	3	7	1122/105		67	82
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	4	7	1135/47		2	69
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	5	7	1145/217		11	00
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	6	7	1146/217		32	25
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	7	7	1158/195		10	76
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	8	7	1159/195		20	58
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	9	7	1163/36		3	72
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	10	7	1278/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	11	7	1279/105		2	43
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	12	7	1280/105		1	32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	13	7	1385/36			61
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	14	7	1946/47			32
Eisleben	Gerbstedt	2436	Gerbstedt	15	8	761/110		2	23

Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	8	24	496/85		2	87
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	9	24	500/88		8	17
Eisleben	Hettstedt	6081	Hettstedt	10	24	509/88		10	93

selbst oder durch von der Klägerin beauftragte Dritte zu betreten, zu befahren, zu verändern oder anderweitig zu gebrauchen, zu nutzen oder anderweitig den Besitz und die Nutzung auszuüben,

- b) insbesondere den Verein ... e.V., deren Mitglieder oder sonstigen Vereinsförderern die Nutzung der vorgenannten Grundstücke nebst den darauf befindlichen Resten der vormaligen Bahnanlagen der ehemaligen Eisenbahnstrecke 6800 Halle-Nietleben - Hettstedt zu gewähren oder anderweitig zu behaupten, befugt zu sein, diese Grundstücke nebst Bahnanlagen dem Verein ... e.V. überlassen zu können und zu dürfen.
- II. Die Klägerin zu verurteilen, an die Beklagte einen Betrag in Höhe von 120.000,00 € für den Zeitraum 29. Mai 2013 bis zum 28. August 2016 als Nutzungsausfall - und Verwertungsentschädigung für die Inanspruchnahme der unter Widerklage zu 3. genannten Grundstücke nebst Zinsen hieraus in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus jeweils 40.000,00 € seit dem 29. Mai 2014, seit dem 29. Mai 2015 und seit dem 29. Mai 2016 zu bezahlen.
- III. Festzustellen, dass die Klägerin an die Beklagte eine jährlichen Nutzungsausfall- und Verwertungsentschädigung von jährlichen 40.000,00 € für die Inanspruchnahme der unter Ziffer 3. der Widerklage benannten Grundstücke, ab dem 29. Mai 2016, gegebenenfalls zeitanteilig bis zur Beendigung der Nutzung, zu bezahlen hat.
- IV. Die Klägerin zu verurteilen, die festgesetzten gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten der Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes, Az.: 10 U 649/10 OLG Dresden, 1 O 89/10 LG nebst Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 29.01.2011 und Az.: 10 U 1781/14 OLG Dresden, 1 O 265/14 EV (3) seit dem 01.09.2016 der Beklagten zu erstatten.

Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das landgerichtliche Urteil und bringt ergänzend vor:

Entgegen der vom Senat in der mündlichen Verhandlung geäußerten Bedenken gegen die Anwendbarkeit von § 265 Abs. 2 S. 1 ZPO bzw. § 266 ZPO im Hinblick auf das nach Rechtshängigkeit von der Beklagten an Frau J. veräußerte Grundstück Flst-Nr. 42/24 der Gemarkung Salzmünde habe die Veräußerung keinen Einfluss auf den Prozess, da die Parteien ebenfalls um ein grundstücksbezogenes Recht stritten, nämlich darüber, ob die eisenbahnrechtliche Widmung der Streckengrundstücke fortbesteht und welche Rechte sich daraus für den Inhaber der Genehmigung nach § 6 AEG ableiten.

Der Widerklageantrag Ziffer 1 in allen seinen Untergliederungen könne schon deswegen keinen Erfolg haben, weil durch rechtskräftiges Urteil des Verwaltungsgerichts Halle die Aufhebung der ihr erteilten Betreibergenehmigung für die Strecke 6800 abgelehnt worden sei. Die Eigentumsverhältnisse an der Infrastruktur und der Umstand, dass es

aufgrund der Weigerung der Beklagten an einem Vertrag über ein Entgelt für die eisenbahnrechtliche Nutzung der streitgegenständlichen Grundstücke fehle, spielten für ihre - der Klägerin - Berechtigung, die Infrastruktur in geeigneter Weise für die Aufnahme des Betriebes nach § 7f AEG wieder herzurichten und sie dafür notwendigerweise in Besitz zu nehmen, keine Rolle. Denn sie treffe als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Pflicht, Eisenbahnanlagen, für die ihr eine Betriebsgenehmigung erteilt worden ist, in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Daraus resultiere dennotwendigerweise ein Besitzrecht.

Ebenso wenig spielten aufgrund ihrer Instandhaltungs- und Wiederherstellungspflicht die Eigentumsverhältnisse eine Rolle für Abwehr- und Schadensersatzansprüche, die sie gegen jedermann - einschließlich der Beklagten - habe, soweit in die öffentliche Infrastruktur eingegriffen werde.

Wegen der fortbestehenden Widmung der streitgegenständlichen Grundstücke im Sinne von § 23 AEG habe die Beklagte nie lastenfreies Eigentum erworben. Da die Beklagte weder die Eigenschaft eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens noch eine Betreibergenehmigung für die Strecke innehabe, sei sie von der Nutzung ihres Eigentums im herkömmlichen Sinne weitgehend ausgeschlossen. Das habe mit „Enteignung“ nicht das Geringste zu tun. Der Kooperationsvertrag mit den ... e.V. spiele nicht die geringste Rolle in diesem Zusammenhang. Ob sie - die Klägerin - sich der Kooperation mit einem Verein bediene, mit externen Baufirmen oder selbst Instandhaltung oder Wiederherstellung der Gleisanlagen auf den Grundstücken betreibe, sei einerlei.

Die Beklagte gehe selbst vom Bestand einer eisenbahnrechtlichen Widmung aus, denn sie habe beim - allerdings unzuständigen - Eisenbahn-Bundesamt und neuerdings auch beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG, also einen Antrag auf Entwidmung, eingereicht. Ein solcher Antrag bleibe jedoch ohne Erfolg, da eine nicht stillgelegte Eisenbahninfrastruktur nicht entwidmet werden könne. Eine Entwidmung sei ausnahmsweise bei einzelnen wenigen Grundstücken denkbar, die für die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Streckenbandes und der Bahnhofflächen tatsächlich nicht notwendig seien. Diese wenigen Grundstücke seien aber auch nicht streitgegenständlich. Die Behauptung der Beklagten, dass die streitgegenständliche Eisenbahninfrastruktur „de facto“ entwidmet worden sei, werde abermals ausdrücklich bestritten. Soweit in der Vergangenheit Stilllegungen nach § 11 AEG bzw. nach Vorgängervorschriften erfolgt seien, belege dies gerade, dass es sich immer um öffentlich Eisenbahninfrastruktur gehandelt habe. Unhaltbar sei der Versuch der Beklagten, aus Streckenteilstilllegungen, Rückbauten, allgemeiner Vernachlässigung u.ä. den Wegfall der Widmung, also der Rechtsqualität als öffentliche Eisenbahninfrastruktur, herzuleiten. Ebenso falsch sei die Behauptung der Beklagten, dass es die Strecke 6800 nicht mehr gebe, weil durch „Streckenunterbrechungen“ das Band der Strecke unterbrochen sei. Stilllegungen von Gleisanlagen könnten nach geltender Rechtslage niemals zur Beseitigung der Widmung von Grundstücken für Eisenbahnbetriebszwecke führen. Die Strecke 6800 sei auch nicht funktionslos geworden. Die Verhältnisse seien auf den streitgegenständlichen Trassengrundstücken nirgends so, dass eine Verwirklichung des Eisenbahnbetriebs auf diesen Grundstücken ausgeschlossen wäre.

Die Ausführungen der Beklagten zu der - am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen - Neuordnung des Eisenbahnwesens stünden im Gegensatz zu den Ausführungen des Verwaltungsgerichts Halle zum Fortbestand der Widmung und deren rechtlicher Qualität. Eine Auseinandersetzung mit den Thesen der Beklagten zum Wesen der „Bahnreform“ im Allgemeinen und den vermeintlichen Konsequenzen sei daher entbehrlich. Die Beklagte lege den neu gefassten § 6 Abs. 6 AEG völlig falsch aus. Diese Vorschrift betreffe ausschließlich das Verhältnis von Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu denjenigen, die die Infrastruktur zweckentsprechend benutzen möchten, also zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Begriff des „Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur“ werde nunmehr in § 10 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) definiert als „Zugang zu Eisenbahnanlagen“.

Ein Anspruch der Klägerin auf zurückliegende und künftige „Nutzungsausfall- und Verwertungsentschädigung“ bestehe nicht, da aus der Widmung sämtlicher streitgegenständlicher Grundstücke für Eisenbahnbetriebszwecke eine Duldungspflicht der Beklagten zum widmungsgemäßen Gebrauch resultiere.

Es sei nicht ersichtlich, woraus sich ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für die vorausgegangenen einstweiligen Verfügungsverfahren, außerhalb des § 927 ZPO, ergeben können soll. Dass aber die im einstweiligen Verfügungsverfahren ergangenen rechtskräftigen Entscheidungen aufzuheben wären, sei nicht ersichtlich.

Hilfsweise rechne sie gegen die Widerklageforderungen mit einem Schadensersatzanspruch in Höhe von 500.000,00 € netto für die Wiederherstellung des Zustandes, der vor den durch die Beklagte durchgeführten Abrissarbeiten bestanden habe, auf.

Wegen des weiteren Vorbringens wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze und die eingereichten Unterlagen sowie auf die Ausführungen der Parteien in der mündlichen Verhandlung am 2. November 2017 (siehe das Sitzungsprotokoll, Bl. 536/537 dA) Bezug genommen.

Mit Beschluss vom 2. November 2017 wurde der Klägerin ein Schriftsatzrecht bis zum 16. November 2017 eingeräumt, von dem sie mit Schriftsatz vom 16. November 2017 (Bl.539/540 dA) Gebrauch gemacht hat.

Die Akten des vorangegangenen einstweiligen Verfügungsverfahrens 10 U 1781/14 wurden beigezogen.

II.

Die Sache ist nur hinsichtlich des Klageantrags und der Widerklageanträge Ziffer I. und IV. zur Entscheidung reif. Hierüber kann durch Teilurteil entschieden werden, da insoweit die Entscheidung unabhängig von der über die Widerklageanträge Ziffer II. und III. ist.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat insoweit Erfolg, als das Landgericht zu Unrecht der Klage stattgegeben und den Widerklageantrag Ziffer I. 3. abgewiesen hat. Hingegen ist die Berufung gegen die Abweisung der Widerklageanträge Ziffer I. 1 und 2. sowie Ziffer IV. unbegründet.

1.

Berufung der Beklagten gegen ihre Verurteilung zur Unterlassung
(Ziffer 1. des Urteilstenors)

Die Klage ist nicht begründet. Der Klägerin steht nicht das Recht zu, von der Beklagten zu verlangen, Abrissarbeiten, Rückbaumaßnahmen und Abbrucharbeiten oder sonstige den Bestand beeinträchtigende Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur auf den streitgegenständlichen Abschnitten der Eisenbahnstrecke 6800 (Halle-Nietleben - Hettstedt) zu unterlassen und Gegenstände, die der Eisenbahninfrastruktur dienen, zu entfernen.

1.1. Die Klage ist - ohne dass es auf die weiteren Streitfragen ankommt - jedenfalls insoweit unbegründet (geworden), als die Klägerin (weiterhin) die Unterlassung der inkriminierten Handlungen auf dem Streckenabschnitt km 10,960 bis km 11,250 verlangt. Denn dieser Streckenabschnitt befindet sich auf dem Grundstück Flurstück Nr. 42/24 der Gemarkung Salzmünde, das im Verlaufe des Rechtsstreits in das Eigentum von Frau F. J. übergegangen ist. In Folge dessen ist eine etwaige (Handlungs-)Störereigenschaft der Beklagten entfallen, sodass eine Wiederholungsgefahr nicht mehr besteht und damit ein Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte von vorneherein ausscheidet. Ein etwaiger Unterlassungsanspruch ist - entgegen der Auffassung des Landgerichts, das der Klägerin eine vollstreckbare Ausfertigung des im einstweiligen Verfügungsverfahrens 1 O 265/14 ergangenen Beschlusses vom 22. September 2014 mit Rechtsnachfolgeklausel gegen Frau J. erteilt hat (§§ 936, 929 Abs. 1, 727 ZPO) - nicht auf Frau J. als neue Schuldnerin übergegangen.

1.1.1. Zwar erfolgte der Rechtserwerb von Frau J. durch Grundbucheintragung am 18. Februar 2016 zu einem Zeitpunkt, zu dem im vorliegenden Rechtsstreit - am 25. November 2014 - bereits Rechtshängigkeit eingetreten war, so dass die Veräußerung gemäß § 265 Abs. 2 Satz 1 ZPO auf den Prozess keinen Einfluss haben könnte. Dessen Voraussetzungen liegen aber bei der hier verfahrensgegenständlichen Fallkonstellation nicht vor.

Zwar hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass die Veräußerung eines Grundstückes, von dem Einwirkungen auf das Nachbargrundstück ausgehen, während des Rechtsstreits über die Abwehr dieser Einwirkungen nach § 1004 Abs. 1 BGB i.V.m. § 906 BGB keinen Einfluss auf den Verlauf des Rechtsstreits hat (BGH, Urteil vom 15. Februar 2008 - V ZR 222/06 - BGHZ 175, 253, juris Rn. 6 ff.). Wie die Klägerin in ihrem nachgelassenen Schriftsatz vom 16. November 2017 selbst - zu Recht - konzidiert, „*ist dies im vorliegenden Fall nicht die Frage*“, insbesondere geht es hier nicht um Immissionen, die von einem Grundstück auf ein Nachbargrundstück einwirken.

1.1.2. Streitgegenstand sind hier aber auch nicht, wie die Klägerin meint, die Rechtsfragen, „*ob die eisenbahnrechtliche Widmung der Streckengrundstücke nach §§ 18, 23 AEG fortbesteht und welche Rechte sich hieraus für den Inhaber einer Genehmigung nach § 6 AEG ... ableiten*“, und auch nicht ein „*grundstücksbezogenes Recht*“, Streitgegenstand ist vielmehr ein Unterlassungsantrag der Klägerin samt zugehörigem

Lebenssachverhalt. Die im Rahmen der Prüfung eines Unterlassungsanspruchs sich stellenden Rechtsfragen, so auch die von der Klägerin für entscheidungserheblich erachtete, sind lediglich Vorfragen (siehe hierzu Zöller/Vollkommer, ZPO, 32. Aufl., Einleitung Rn. 71 und 84, Vor § 322 Rn. 28).

Gegenstand des Unterlassungsanspruches ist, wie gesagt, keine von dem Zustand des Grundstückes Flurstück Nr. 42/24 ausgehende Störung, sondern eine - von der Klägerin befürchtete - künftige Handlungsstörung, deren Untersagung die einer bestimmten Person zuzurechnende Wiederholungsgefahr voraussetzt, die auch in dem für die Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung - hier in der Berufungsinstanz - noch gegeben sein muss. Es handelt sich mithin um eine höchstpersönliche Verpflichtung des Unterlassungsschuldners, die nicht kraft Gesetzes auf den Rechtsnachfolger übergeht. Der Rechtsnachfolger haftet nur, wenn er in seiner Person die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt, insbesondere wenn er die beeinträchtigende Handlung seines Rechtsvorgängers fortsetzt oder fortzusetzen droht (siehe hierzu - zur Haftung für Wettbewerbsverstöße - BGH, Urteil vom 16. März 2006 - I ZR 92/03 - NJW-RR 2006, 1378, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 26. April 2007 - I ZR 34/05 - BGHZ 172, 165, NJW 2008, 301, juris Rn. 14; Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 24. August 2009 - 5 W 183/08 - juris Rn. 7). Die Klägerin hat aber zum einen weder dargetan noch ist ersichtlich, dass trotz der Veräußerung des besagten Grundstückes an Frau J. die Beklagte (weiterhin) die Absicht hegen könnte, die auf diesem Grundstück befindlichen und mitveräußerten Schienen, Schwellen etc. selbst abzureißen und zurückzubauen bzw. solche Gegenstände ganz oder teilweise zu entfernen oder dies durch Dritte vornehmen zu lassen. Zum anderen hatte die Beklagte auf dem Grundstück Flurstück Nr. 42/24 der Gemarkung Salzmünde zum Zeitpunkt des Eigentumsübergangs keine Abbrucharbeiten durchgeführt gehabt, an die Frau J. „nahtlos“ angeknüpft hätte. Im Gegenteil, Frau J. hat inzwischen selbst eine Genehmigung des Landkreises Saalekreis zum Rückbau der Gleisanlagen auf ihrem Grundstück Flurstück Nr. 42/24 erwirkt und damit allenfalls in ihrer Person eine originäre Erstbegehungsgefahr begründet. Eine - etwaige - eigene Störerhaftung von Frau J. ist indes nicht Klagegegenstand.

- 1.2. Zudem bestehen Bedenken gegen die Schlüssigkeit der Klage insoweit, als die Klägerin in ihrer Berufungsbegründung vom 10. August 2017, S. 4 (Bl. 525 dA), einräumt, dass *„einzelne wenige Grundstücke, die für die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Streckenbandes und der Bahnhofsf lächen tatsächlich nicht notwendig sind, aber zu den nach wie vor gewidmeten Flächen zählen“*, wohl *„entwidmet“* werden könnten. *„Diese wenigen Grundstücke“* seien *„auch im Klageantrag nicht streitgegenständlich, soweit sich darauf keine Bahnanlagen befinden oder diese zur Wiederherstellung der Strecke nicht nötig sind“*. Beispielhaft erwähnt die Klägerin die Streckenabschnitte km 8,720 bis km 8,800 (Flurstück Nr. 193/78 der Gemarkung Lieskau) und km 8,45 bis km 8,570 (Flurstück Nr. 201/74 der Gemarkung Lieskau). Diese Flächen sind jedoch Gegenstand sowohl des Klageantrags als auch des landgerichtlichen Urteilsausspruchs.

Ferner führt der Prozessbevollmächtigte der Klägerin aus, dass die für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Grundstücke in insgesamt 33 Plänen verzeichnet seien,

er diese aber „*bisher nicht sämtlichst auf möglicherweise im oben genannten Sinne entbehrliche Flächen hin durchforstet*“ habe.

Es bleibt demnach unklar, ob über die im Klageantrag ausdrücklich ausgenommenen Streckenabschnitte hinaus die Klägerin ihren Antrag auch nicht auf solche „für Bahnbetriebszwecke entbehrliche“ Grundstücke erstrecken will, deren „Widmung“ aufgehoben werden könnte. Sollte sie an dem Besitz und der Nutzung dieser Flächen und der darauf befindlichen sonstigen Gegenstände der Eisenbahninfrastruktur von vorneherein kein Interesse (mehr) haben, fehlte es ihr zumindest am erforderlichen Rechtsschutzinteresse für ein Unterlassungsbegehren.

Letztlich kann diese Frage aber dahinstehen, da der Klägerin - wie nachfolgend ausgeführt - ohnehin kein Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte zusteht.

1.3. Einen Anspruch auf Unterlassung künftiger Beeinträchtigungen kann die Klägerin nicht - originär - auf § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB stützen, da sie unstreitig nicht Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur (§ 2 Abs. 3 AEG a.F., § 2 Abs. 6 AEG n.F.; siehe zu den Gegenständen der Eisenbahninfrastruktur im Einzelnen: Fehling in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl., § 2 Rn. 55) ist.

1.4. Auch ein Unterlassungsanspruch gemäß den §§ 862 Abs. 1 Satz 2, 858 Abs. 1 BGB bzw. den §§ 869, 862 Abs. 1 Satz 2, 858 Abs. 1 BGB scheidet aus.

1.4.1. Der possessorische Besitzschutzanspruch nach § 862 Abs. 1 BGB steht nur dem unmittelbaren Besitzer zu (Staudinger/Martin Gutzeit (2012) BGB § 862, Rn. 7; Palandt/Herrler, BGB, 77. Aufl., § 862 Rn. 2 und 7). Die Klägerin hat aber nicht dargetan, dass sie auf den (gesamten) streitgegenständlichen Teilabschnitten der Eisenbahnstrecke 6800, insbesondere auf denjenigen, auf denen die Beklagte in der Vergangenheit Abrissarbeiten vorgenommen hat, selbst die tatsächliche Sachherrschaft über die dortige Eisenbahninfrastruktur innehat, d.h. unmittelbare Besitzerin ist. Für die Begründung des unmittelbaren Besitzes ist eine erkennbare Zeitdauer des Besitzes in Verbindung mit einer gewissen Festigkeit der Herrschaftsbeziehung erforderlich. Die Sache muss der Person so zugänglich geworden sein, dass diese auf die Sache beliebig einwirken und tatsächlich über sie verfügen kann (BGH, Urteil vom 17. März 2017 - V ZR 70/16 - NJW-RR 2017, 818, juris Rn. 18). Allein die Erteilung einer Betreibergenehmigung nach § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 AEG a.F. verschafft dem Betreiber jedenfalls nicht die tatsächliche Sachherrschaft an der Eisenbahninfrastruktur (ebenso wenig mittelbaren Besitz, § 868 BGB).

Es ist nicht ersichtlich, dass die Klägerin irgendwelche Anstalten unternommen hat, ihren Besitzwillen an der Eisenbahninfrastruktur auf den streitgegenständlichen Streckenabschnitten klar zu dokumentieren.

Ersichtlich und von der Klägerin anhand der im Schriftsatz vom 16. August 2016 auf den Seiten 10 bis 13 (Bl. 204/207 dA) eingefügten Lichtbildern veranschaulicht ist lediglich, dass der ... e.V. auf dem Streckenabschnitt km 5,860 (Heidebahnhof) bis km 6,980 (vor Einfahrweiche Dörlau) der Strecke Halle (Saale) - Nietleben - Hettstedt.

d.h. auf einer Länge von 1,120 km, Arbeiten durchgeführt hat und auf diesem Streckenabschnitt - nach Darstellung der Klägerin - mittlerweile Baufahrzeuge verkehren sollen. Hinsichtlich dieses Streckenabschnittes war aber jedenfalls bis zur Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung nach § 7f Abs. 1 AEG durch Bescheid des MLV vom 23. Mai 2017 (siehe § 1 Nr. 3 und Nr. 4 Satz 1 des Kooperationsvertrages vom 30. Mai 2014 - Anlage B 5, Bl. 369/371 dA) nur der ... e.V. unmittelbarer Besitzer. Eine bloße Besitzdienereigenschaft des ... e.V. nach § 855 BGB scheidet nach dem Kooperationsvertrag aus. Durch diesen wurde dem ... e.V. die „*unentgeltliche Nutzung der Eisenbahnstrecke gewährt*“ (§ 1 Nr. 4 Satz 1 des Vertrages) und die Durchführung der unter § 2 genannten Arbeiten „*in eigener Verantwortung*“ übertragen. Mithin fehlt es an der für eine Besitzdienereigenschaft erforderlichen Eingliederung des ... e.V. in den Herrschaftsbereich der Klägerin und an seiner Weisungsgebundenheit gegenüber der Klägerin (siehe Palandt/Herrler, a.a.O., § 855 Rn. 2 m.w.N.). Dass sich die Klägerin inzwischen den unmittelbaren Besitz an diesem Streckenabschnitt verschafft hätte, ist nicht dargetan.

Auch ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte in der Vergangenheit bereits irgendwelche Anstalten unternommen hätte, den ... e.V. aus dem unmittelbaren Besitz des von diesem in Beschlag genommenen Streckenabschnittes zwischen km 5,860 (Heidebahnhof) und km 6,980 (vor Einfahrweiche Dölau) zu entsetzen oder dort Maßnahmen zur Demontage von - u.U. erst vom ... e.V. - verlegten Schienen, Schwellen etc. vorzubereiten oder gar in Angriff zu nehmen. Mithin ist gegenwärtig eine - für einen Unterlassungsanspruch erforderliche - aus den früheren Abbruchmaßnahmen der Beklagten zu schließende Wiederholungsgefahr nicht zu besorgen. Ob allein aufgrund des von der Beklagten in diesem Prozess gegen die Klägerin verfolgten Widerklageantrags auf Unterlassung des Betretens, Befahrens und der Nutzung ihrer - der Beklagten - Streckengrundstücke durch die Klägerin oder Dritte eine erstmals ernsthaft drohende Beeinträchtigung anzunehmen ist (vgl. BGH, Urteil vom 17. September 2004 - V ZR 230/03 - BGHZ 160, 232, NJW 2004, 3701, juris Rn. 11), wofür keine tatsächliche Vermutung streitet (OLG Hamm, Urteil vom 15. Mai 1995 - 13 U 16/95 - NJW-RR 1995, 1399), erscheint zumindest fraglich. Letztlich kommt es aber hierauf wie auch auf die Frage, ob ein Unterlassungsanspruch der Klägerin auch nach § 862 Abs. 2 BGB - im Falle der Erlangung des (fehlerhaften) unmittelbaren Besitzes durch den ... e.V. innerhalb eines Jahres vor der ‚Besitzstörung‘ durch die Beklagte am 17. September 2014 - ausgeschlossen wäre, nicht entscheidungserheblich an.

Denn einem etwaigen possessorischen Unterlassungsanspruch der Klägerin kann die Beklagte - zulässigerweise gemäß § 863 BGB - mit Erfolg ein aus ihrem Eigentum abgeleitetes petitorisches Recht zum Besitz - das, wenngleich nur inzidenter, Gegenstand der Widerklage ist (siehe hierzu BGH, Urteil vom 21. Februar 1979 - VIII ZR 124/78 - BGHZ 73, 355, NJW 1979, 1358, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 9. November 1998 - II ZR 144/97 - NJW 1999, 425, juris Rn. 14 OLG Stuttgart, Beschluss vom 22. November 2011 - 10 W 47/11 - NJW 2012, 625; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 23. November 2011 - 7 U 195/10 - juris Rn. 75) entgegenhalten (siehe hierzu BGH, Urteil vom 16. Juni 1978 - V ZR

73/77 - NJW 1978, 2157, juris Rn. 13 OLG Stuttgart, a.a.O.; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 24. Oktober 2006 - 4 U 229/06 - 69 - OLGR 2007, 105, juris Rn. 51). Anerkannt ist, dass bei widerstreitender Geltendmachung von Besitzschutzansprüchen in einem Prozess in entsprechender Anwendung von § 864 Abs. 2 BGB ein aus einem (materiellen) Recht zum Besitz hergeleiteter und auch entscheidungsreifer Widerklageanspruch zuzuerkennen, der ausschließlich aus den Besitzschutzvorschriften hergeleitete Klageanspruch dagegen abzuweisen ist. Denn in einem solchen Fall steht für das erkennende Gericht fest, dass der Besitz an der Sache im Endergebnis dem Widerkläger zusteht (BGH, Urteil vom 21. Februar 1979, a.a.O.).

So verhält es sich auch hier. Denn die auf Unterlassung des Betretens, Befahrens und der Nutzung der streitgegenständlichen Streckengrundstücke durch die Klägerin oder Dritte gerichtete Widerklage ist begründet (siehe hierzu die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 1.6.3.2. und 2.2), sodass die possessorische Besitzstörungsklage der Klägerin abzuweisen ist.

1.4.2. Aus den vorgenannten Gründen kann die Klägerin einen etwaigen Unterlassungsanspruch auch nicht als mittelbare Besitzerin des Streckenabschnittes zwischen km 5,860 (Heidebahnhof) und km 6,980 (vor Einfahrweiche Dörlau) aus den §§ 869, 862 Abs. 1 Satz 2, 858 Abs. 1 BGB herleiten.

1.5. Ebenso scheidet ein Unterlassungsanspruch auf der Grundlage des § 823 Abs. 1 und Abs. 2 i.V.m. §§ 249, 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB aus.

Durch § 823 Abs. 1 BGB geschütztes sonstiges Recht ist auch der berechtigte Besitz an einer Sache, wenn er Ausschließungs- und Nutzungsrechte gewährt. (vgl. BGH, Urteil vom 9. Dezember 2014 - VI ZR 155/14 - NJW 2015, 1174, juris Rn. 17 BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 34/04 - NJW 2005, 673, juris Rn. 15 f. Palandt/Sprau, a.a.O., § 823 Rn. 13). Auch dies setzt aber die Erlangung der tatsächlichen, auf eine gewisse Dauer angelegten Herrschaft über die Sache voraus (BGH, Urteil vom 11. Januar 2005, a.a.O.), woran es hier der Klägerin, wie bereits vorstehend ausgeführt, jedoch gebricht. Was den vom ... e.V. in Besitz genommenen Streckenabschnitt anbelangt, würde einem Unterlassungsanspruch der Klägerin – wie im Falle der Geltendmachung von possessorischen und petitorischen Besitzschutzansprüchen durch Klage und Widerklage in einem Prozess, wenn die Widerklage entscheidungsreif ist (s.o. Ziffer 1.4.1) - die (zugleich in der Erhebung der Widerklage zu sehende) dolo agit-Einrede (§ 242 BGB) entgegenstehen.

1.6. Die Klägerin kann schließlich auch nicht im Wege einer quasinegatorischen Unterlassungsklage entsprechend § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB verlangen, dass die Beklagte jedwede Maßnahmen unterlässt, die den gegenwärtigen Bestand der auf den streitgegenständlichen Trassengrundstücken der Bahnstrecke 6800 Halle-Nietleben - Hettstedt vorhandenen Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt.

1.6.1. Der Anwendungsbereich von § 1004 BGB ist zwar nicht auf Eigentumsbeeinträchtigungen beschränkt, sondern schon kraft ausdrücklicher Verweisungsnormen auf die Beeinträchtigung bestimmter beschränkter dinglicher

Rechte erweitert (vgl. z.B. §§ 1027, 1090 Abs. 2, 1065, 1227 BGB). Der negatorische Schutz wird auch sämtlichen absoluten Rechten zuerkannt und darüber hinaus auf alle deliktsrechtlich geschützten Rechtsgüter, insbesondere die in § 823 Abs 1 BGB genannten 4 Lebensgüter, aber auch auf Kredit und Fortkommen (§ 824 BGB) und die Freiheit der Willensbetätigung sowie die durch ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs 2 BGB abgesicherten Interessensphären, ausgedehnt (Staudinger/Karl-Heinz Gursky (2012) BGB § 1004, Rn. 16 m. z.N.).

So ist etwa in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes anerkannt, dass derjenige, dem der Zugang zu einem im Privateigentum eines Dritten stehenden, zum Gemeingebrauch gewidmeten öffentlichen Weg versperrt wird, vom Dritten die Unterlassung dieser Störung des Gemeingebrauchs in entsprechender Anwendung von § 1004 BGB verlangen kann, wobei der Bundesgerichtshof aber auch auf eine damit verbundene Beeinträchtigung deliktsrechtlich geschützter Rechtsgüter - Eigentum, Besitz oder eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb - abgestellt hat (siehe BGH, Urteil vom 13. März 1998 - V ZR 190/97 - NJW 1998, 2058, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 1. Juli 2011 - V ZR 154/10 - NJW-RR 2011, 1476, juris Rn. 8 ff.; siehe zur quasinegatorischen Unterlassungsklage im Übrigen auch: BGH, Urteil vom 26. Februar 1993 - V ZR 74/92 - BGHZ 122, 1, NJW 1993, 1580; BGH, Urteil vom 14. Oktober 1994 - V ZR 76/93 - NJW 1995, 132, juris Rn. 24; BGH, Urteil vom 18. Juli 2014 - V ZR 30/13 - NJW-RR 2014, 1427; Staudinger/Karl-Heinz Gursky (2012) BGB § 1004, Rn. 16). Ferner ist etwa anerkannt, dass ein durch staatliche Konzession verliehenes Sondernutzungsrecht - im konkreten Fall eine Badekonzession, die dem Staatsbad Norderney, unter Aufhebung des Gemeingebrauchs insoweit, ein ausschließliches Nutzungsrecht am Strand zum Zwecke des Seebadebetriebs eingeräumt hat - ein gegen jedermann wirkendes Recht darstellt, das wie jedes andere absolute Recht nach §§ 1004, 823 Abs 1 BGB dem Inhaber in entsprechender Anwendung von § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB einen (bürgerlich-rechtlichen) Unterlassungsanspruch gegen denjenigen vermittelt, der das Nutzungsrecht beeinträchtigt (BGH, Urteil vom 31. Mai 1965 - V ZR 10/63 - BGHZ 44, 27, NJW 1965, 1712, juris Rn. 16 ff.).

- 1.6.2. Allein aus einer 'Widmung' der streitgegenständlichen Flächen für den öffentlichen Eisenbahnverkehr kann die Klägerin indes keinen quasinegatorischen Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte herleiten.
- 1.6.2.1. Die Bahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt wurde auf der Grundlage der Genehmigungsurkunde der „Hettstedter Eisenbahn“ vom 23. April 1895 und der Eröffnung des Bahnbetriebs auf der Strecke am 31. Dezember 1896, jedenfalls aber aus dem Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung, für Zwecke des öffentlichen Bahnverkehrs gewidmet (siehe hierzu Sächsisches Obergericht, Urteil vom 5. März 2014 - 1 C 28/11 - DVBl 2014, 1416, juris Rn. 68; BVerwG, Urteil vom 12. April 2000 - 11 A 23.98 - juris Rn. 44; siehe zum Rechtszustand vor Inkrafttreten des durch die 3. AEG-Novelle vom 27. April 2005 eingefügten § 23 AEG: Hermes in Hermes/Sellner, a.a.O., § 23 Rn. 7 ff.). Eine solche Widmung wirkt in der Weise fort, dass nach dem jeweiligen Überleitungsrecht der Fachplanungsvorbehalt, d.h. hier die Wirkung der eisenbahnrechtlichen

Planfeststellung, auch für sogenannte Altstrecken gilt (BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1988 - 4 C 48/86 - BVerwGE 81, 111, juris Rn. 21; Hermes in Hermes/Sellner, a.a.O., § 23 Rn. 16). Mithin kann die - altrechtliche - Widmung keine weitergehenden Rechtswirkungen haben als ein Planfeststellungsbeschluss nach § 22 Satz 3 AEG, § 75 VwVfG.

1.6.2.2. Durch die - frühere - Widmung zu Eisenbahnbetriebszwecken bzw. nunmehr durch die Planfeststellung (§§ 18 ff. AEG) werden die Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, zwar nicht zu einer öffentlichen Sache im traditionellen Sinne, wie etwa ein öffentlicher Weg gemäß dem Straßenrecht (Hermes in Hermes/Sellner, a.a.O., § 23 Rn. 8, § 3 Rn. 10). Sie erlangen hierdurch jedoch einen öffentlich-rechtlichen Sonderstatus, der fort dauert bis er durch einen actus contrarius, die Entwidmung (seit Inkrafttreten des § 23 AEG in Form der Freistellung von Bahnbetriebszwecken), außer Kraft gesetzt wird. Diese öffentlich-rechtliche Zweckbindung der betroffenen Grundstücke bzw. Grundstücksteile zur ausschließlichen Nutzung für Eisenbahnbetriebszwecke äußert sich zum einen in der durch § 38 Satz 1 BauGB angeordneten Geltung des Fachplanungsvorbehalts, der die kommunale Planungshoheit zurückdrängt. Zum anderen überlagert sie als eine öffentlich-rechtliche Last auf dem Grundstück die zivilrechtlichen Rechte des Grundstückseigentümers (Vallendar in Hermes/Sellner, a.a.O., § 18 Rn. 38). Diese Widmung berechtigt daher nicht, wie etwa eine straßenrechtliche Widmung, zum Allgemeingebrauch, sondern nur zur Erbringung öffentlicher Eisenbahnverkehrsleistungen und zum Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen nach Maßgabe des AEG (siehe § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 AEG). Dies verkennt etwa das Landgericht Köln (Urteil vom 25. Juli 2007 - 14 O 257/07), wenn es unter Bezugnahme auf das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 13. März 1998 (a.a.O.) diesen Fall schlichtweg mit dem der Widmung eines öffentlichen Weges zum (All-)Gemeingebrauch gleichsetzt. Denn der Kreis derjenigen, die letztlich Rechte aus der Widmung herleiten können, ist von vorneherein beschränkt auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen und nach § 13 AEG und § 14 Abs. 2 und 3 AEG a.F., § 3 Abs. 1 AIBV (aufgehoben durch Art. 6 Nr. 1 des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016, BGBl. I 2016, 2082) bzw. nunmehr - seit Inkrafttreten am 2. September 2016 (Art. 7 des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016) - nach den §§ 10, 11, 14 ERegG Zugangsberechtigte.

1.6.2.3. Aufgrund der in § 18 Satz 1 AEG zum Ausdruck kommenden Anlagenbezogenheit der Planfeststellung ist die eisenbahnrechtliche Planfeststellung als eine Art „Bauplanfeststellung“ zu qualifizieren, die die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange feststellt (§ 18 Satz 3 AEG, § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG). Mit der Feststellung des Plans wird der Bau der Betriebsanlage einschließlich der Bahnfernstromleitungen, d.h. der Eisenbahninfrastruktur (§ 2 Abs. 3 AEG a.F., § 2 Abs. 6 AEG n.F.) gestattet. Zwar dient die Zulassung des Vorhabens auch dazu, dass die Bahnanlagen betrieben werden dürfen (siehe § 18 Satz 1 AEG - „Betriebs“anlagen). Durch den

Planfeststellungsbeschluss erwirbt der Vorhabenträger aber nur das Baurecht für die Errichtung oder Änderung der Anlage, nicht aber die Berechtigung zur Inbetriebnahme und zur Aufrechterhaltung des Betriebs (Vallendar in Hermes/Sellner, a.a.O., § 18 Rn. 55).

Daneben hat der Planfeststellungsbeschluss eine Gestaltungs- und Ausschlusswirkung.

Nach § 18 Satz 3 i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG werden durch den Planfeststellungsbeschluss alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Zwar werden damit auch die Voraussetzungen für Eingriffe in private Rechtspositionen geschaffen. Allerdings führt die Planfeststellung selbst noch keine unmittelbaren Veränderungen in diesen Rechtspositionen herbei, insbesondere bewirkt sie noch nicht den Übergang des Eigentums an den für das Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen (Vallendar in Hermes/Sellner, a.a.O., § 18 Rn. 34 f.). Dieser kann nur im Wege der Enteignung gemäß § 22 AEG i.V.m. dem jeweiligen Landesenteignungsgesetz geschehen, die jedoch ultima ratio ist, da sich der Vorhabenträger zuvor vergeblich bemüht haben muss, die für das Vorhaben benötigten Flächen zu angemessenen Bedingungen zu erwerben (Schütz in Hermes/Sellner, a.a.O., § 22 Rn. 40 ff.; siehe in diesem Zusammenhang auch BGH, Urteil vom 24. Oktober 2003 - V ZR 424/02 - NVwZ 2004, 377).

Allein eine - frühere - Widmung zu öffentlichen Eisenbahnbetriebszwecken bzw. nunmehr die Planfeststellung (§§ 18 ff. AEG) vermittelt daher einer bestimmten Person noch keine Zugriffsrechte auf Trassengrundstücke und ggf. vorhandene sonstige Gegenstände einer Eisenbahninfrastruktur und keine daran anknüpfenden Abwehrrechte.

Es kann daher an dieser Stelle dahinstehen, ob gegenwärtig überhaupt (noch) eine - frühere - Widmung zu öffentlichen Eisenbahnbetriebszwecken fortwirkt oder - wie die Beklagte meint - schon durch Rechts- oder tatsächliche Veränderungen im Laufe des 20. Jahrhunderts verloren gegangen ist.

- 1.6.3. Ein Recht, Einwirkungen der Beklagten auf die Eisenbahninfrastruktur abzuwehren, verschafft der Klägerin aber auch nicht die ihr mit Bescheid vom 19. September 2008 vom MLV erteilte Betreibergenehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F.

In seiner in dem vorangegangenen einstweiligen Verfügungsverfahren 10 U 1781/14 ergangenen Urteil vom 16. Juni 2016 hat der Senat die Frage, ob sich aus der Erteilung einer Betreibergenehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F. bzw. nunmehr - seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016 (BGBl. I Seite 2082) am 2. September 2016 - einer Unternehmensgenehmigung nach den §§ 6 bis 6 g AEG n.F. (zur Fortgeltung der bis zum 2. September 2016 erteilten Betreibergenehmigungen als Unternehmensgenehmigungen siehe § 38 Abs. 3 AEG n.F.) eine so weit erstarkte Rechtsposition des begünstigten Eisenbahninfrastrukturunternehmens ergibt, die, ungeachtet einer fehlenden zivilrechtlichen Befugnis zum Besitz bzw. zur Nutzung der

Gegenstände der Eisenbahninfrastruktur, der eines dinglich Berechtigten jedenfalls insoweit angenähert ist, dass das Unternehmen Eingriffe, und zwar auch die des Eigentümers, in diese Gegenstände verhindern und abwehren kann, zwar bejaht, allerdings nur auf der Grundlage einer Abwägung unter Wahrscheinlichkeits- und Dringlichkeitsgesichtspunkten. Hieran ist der Senat im Hauptsacheverfahren nicht gebunden. Diese Frage verneint der Senat nunmehr nach nochmaliger abschließender Prüfung.

- 1.6.3.1. Bei der Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung handelt es sich um eine sogenannte „sachgebundene Personalerlaubnis“, die aber anders als andere solche Personalerlaubnisse nicht mehreren Personen, sondern - für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F., § 6 Abs. 2 Satz 2 AEG n.F.) - nur einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilt werden kann (siehe Wachinger in Hermes/Sellner, a.a.O., § 6 Rn. 47 ff.). Sie vermittelt mithin dem Inhaber eine Art 'Exklusivberechtigung' zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und schließt daher - für ihre Geltungsdauer - jeden anderen vom Betreiben derselben Eisenbahninfrastruktur aus. Dies verdeutlicht nunmehr auch § 6 Abs. 5 AEG n.F., der bestimmt, dass bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Genehmigung des abgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens zurückgenommen, widerrufen oder eingeschränkt ist. Damit soll das parallele Vorliegen von zwei Genehmigungen für unterschiedliche Betreiber bei der Übernahme von Eisenbahninfrastruktur verhindert (siehe die Gesetzesbegründung - BT-Drucksache 18/8334 Seite 250) und damit deren Exklusivität sichergestellt werden. Ferner ergibt sich nunmehr aus § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG n.F. ausdrücklich - was indes bereits der einschlägigen Rechtsprechung entsprach (siehe BVerwG, Urteil vom 25. Oktober 2007 - 3 C 51/06 - BVerwGE 129, 381; Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 19. Juli 2012 - 1 L 67/11 - juris Rn. 44; Hermes in Hermes/Sellner, a.a.O., § 11 Rn. 12) - eine allgemeine Betriebspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, d.h. die Pflicht, eine Strecke dauernd betriebsbereit und betriebssicher vorzuhalten. Ferner hat der Gesetzgeber nunmehr in § 6 g Abs. 4 AEG n.F. klargestellt (siehe zur früheren Rechtslage einerseits: Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 7. Juli 2008 - 20 A 802/07 - juris Rn. 10; andererseits: Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 28. Januar 2016 - 4 LB 2/15 - juris Rn. 59 f.; offengelassen vom Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 19. Juli 2012, a.a.O., juris Rn. 47), dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch einer Betriebsaufnahmepflicht unterliegt.
- Außerdem dienen sie dem öffentlichen Verkehr, wenn sie als öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG a.F.), d.h. wenn sie der Pflicht unterliegen, angrenzenden Eisenbahnen den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur zu gestatten (§ 13 AEG) und die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren (§ 14 AEG a.F. und § 3 Abs. 1

AIBV - aufgehoben durch Art. 6 Nr. 1 des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016, a.a.O.- nunmehr seit Inkrafttreten am 2. September 2016 geregelt in den §§ 10, 11, 14 ERegG).

Dem steht auch nicht die (neue) Bestimmung des § 6 Abs. 6 AEG n.F. entgegen, wonach eine Unternehmensgenehmigung allein nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur berechtigt. Anders als die Beklagte meint, stellt diese Regelung nicht etwa klar, dass mit der Unternehmensgenehmigung nicht zugleich die Eisenbahninfrastruktur übertragen wird. Vielmehr soll damit zum Ausdruck gebracht werden, dass für den konkreten Zugang - eines Anschluss- bzw. Benutzungsberechtigten - zur Eisenbahninfrastruktur der Abschluss eines Vertrages mit einem Betreiber der Schienenwege erforderlich ist (so die Gesetzesbegründung - BT-Drs. 18/8334 Seite 250).

1.6.3.2. Die öffentlich-rechtliche Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung vermittelt aber dem Genehmigungsinhaber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) keinen zivilrechtlichen Zugriff bzw. keine Zugriffsrechte auf eine ihm weder zu Eigentum gehörende noch durch eine zivilrechtliche Vereinbarung zur Nutzung überlassene Eisenbahninfrastruktur, aus denen er zivilrechtliche Abwehrrechte herleiten könnte.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG a.F., §§ 6 Abs. 2 Satz 1, 6 a - 6 d AEG n.F. ist die Genehmigung zu erteilen, wenn

- der Antragsteller als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind,
- der Antragsteller als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist und
- der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben.

Hierbei handelt es sich um einen abgeschlossenen Katalog von Anforderungen an den Antragsteller, bei deren Vorliegen die Genehmigung zwingend zu erteilen ist (gebundene Entscheidung). Eine zivilrechtliche Nutzungsberechtigung des Antragstellers hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur ist somit keine - materielle - Genehmigungsvoraussetzung.

Daraus folgt zugleich, dass sich die Feststellungswirkung des Verwaltungsaktes in der Feststellung der persönlichen und fachlichen Eignung sowie der finanziellen Leistungsfähigkeit des Genehmigungsinhabers erschöpft und sich nicht auf dessen zivilrechtliche Nutzungsberechtigung erstreckt, geschweige denn, diese aussprechen bzw. begründen kann.

Die Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung ist daher auch nicht etwa mit einer Sondernutzungserlaubnis an einer zum Gemeingebrauch - im Privateigentum stehenden - gewidmeten Sache vergleichbar, da mit dieser eine hierzu kraft Gesetzes befugte Behörde dem Begünstigten unmittelbar eine Nutzungsbefugnis an der Sache zu einem bestimmten Zweck einräumt. Dies könnte hier nur im Wege einer - privatnützigen - Enteignung nach § 22 AEG i.V.m. dem jeweiligen Landesenteignungsgesetz geschehen. Eine Enteignung zugunsten der Klägerin ist aber weder erfolgt noch für den hier vorliegenden Fall eines - nach ‚Widmung‘ bzw.

nach Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses eintretendes - Auseinanderfallens des Eigentums an einer Eisenbahninfrastruktur und Inhaberschaft einer Genehmigung nach § 6 AEG überhaupt gesetzlich vorgesehen ist.

Über diese gesetzlichen Befugnisse (der Enteignungsbehörde) hinaus fehlt es schlichtweg an einer Kompetenzzuweisung zugunsten der Genehmigungsbehörde, in die zivilrechtliche Eigentumszuordnung einzugreifen oder zivilrechtliche Rechtsverhältnisse zu begründen oder zu gestalten.

Von Belang ist eine fehlende zivilrechtliche Nutzungsbefugnis an der Eisenbahninfrastruktur lediglich - als ein Hinderungsgrund jenseits des Verfahrensgegenstandes - im Hinblick auf das für eine materielle Prüfung des Genehmigungsantrages erforderliche Sachbescheidungsinteresse. Erfordert ein Vorhaben die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums, mangelt es dem Antragsteller am Sachbescheidungsinteresse, wenn die zivilrechtlichen Verhältnisse eine solche Inanspruchnahme hindern und sich das zivilrechtliche Hindernis schlechterdings nicht ausräumen lässt (BVerwG, Beschluss vom 12. August 1993 - 7 B 123/93 - NVwZ-RR 1994, 381; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, a.a.O., juris Rn. 3 ff.). Es ist daher Sache des Vorhabenträgers, sich eine außerhalb des Gegenstandes des Genehmigungsverfahrens liegende zivilrechtliche Berechtigung zur Verwirklichung seines Vorhabens zusätzlich zu der beanspruchten Genehmigung zu verschaffen (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, a.a.O., juris Rn. 5).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der mit der Erteilung der Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung als gesetzliche Folge verbundenen Betriebsaufnahme- und Betriebspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Diese setzen vielmehr – wie nicht zuletzt auch noch einmal der Wortlaut des § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG n.F. („zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet“) unterstreicht - die zivilrechtliche Befugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die Erfüllung dieser Verpflichtungen voraus.

Die Genehmigung wird dementsprechend auch unbeschadet von Rechten Dritter erteilt. Darauf und auf die Möglichkeit des Widerrufs der Genehmigung nach § 49 VwVfG, „soweit die D. ... GmbH zivilrechtlich nicht mehr zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur berechtigt sein sollte“, hat im Übrigen das MLV auch ausdrücklich in seinem Genehmigungsbescheid vom 19. September 2008 - zu Recht - hingewiesen.

Ohne eine zivilrechtliche Nutzungsbefugnis an der Eisenbahninfrastruktur stehen dem Inhaber einer Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung keine Abwehrrechte gegen Eingriffe Dritter oder des Eigentümers zu.

Ob sich aus der Zusammenschau der ‚Widmung‘ der Trassengrundstücke für Zwecke des öffentlichen Eisenbahnbetriebes sowie der ‚Exklusivberechtigung‘ und der Betriebspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein Kontrahierungszwang des Eigentümers oder Besitzberechtigten der Eisenbahninfrastruktur zum Abschluss eines Miet-, Pacht- oder sonstigen

Nutzungsvertrages ergibt (angedeutet vom Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen im Beschluss vom 7. Juli 2008, a.a.O., juris Rn. 10 aE; von der Klägerin selbst indes verneint, siehe den Schriftsatz der Klägerin vom 10. August 2017, Seite 9, Bl. 530 dA), mag dahinstehen. Dieser hätte jedenfalls - anders als etwa ein Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf eine mögliche Besitzeinweisung, § 21 AEG, oder für das Enteignungsverfahren, § 22 Abs. 2 AEG - keine irgendwie geartete quasi-dingliche Vorwirkung im Hinblick auf eine vom Begünstigten erzwingbare schuldrechtliche Nutzungsvereinbarung mit dem zum Vertragsabschluss Verpflichteten.

Hinzukommt, dass die Klägerin bislang, d.h. mittlerweile seit ca. 10 Jahren nach Erteilung der Betreibergenehmigung, weder irgendwelche Anstalten unternommen hat, sich durch Eigentumserwerb oder - ggf. unter Berufung auf einen Kontrahierungszwang – durch den Abschluss eines Miet- bzw. Pachtvertrages (ursprünglich mit der xxx AG und nach Eigentumserwerb der Grundstücke durch die Beklagte mit dieser) eine zivilrechtliche Berechtigung an den Grundstücken und den darauf befindlichen sonstigen - noch gebrauchsfähigen - Teilen der Eisenbahninfrastruktur zu verschaffen. Sie ist weder an die xxx AG noch an die Beklagte herangetreten, um Verhandlungen über einen Erwerb der Flächen samt Zubehör oder eine miet- oder pachtvertragliche Regelung über die Nutzung aufzunehmen oder einen möglichen Kontrahierungszwang der xxx AG bzw. der Beklagten gerichtlich durchzusetzen. Stattdessen hat sie auf das mit Schreiben vom 5. September 2008 (Anlage B 1, Bl. 103 dA) unterbreitete Verkaufsangebot der ... I. GmbH diese lediglich wissen lassen (siehe das Schreiben der Klägerin vom 22. September 2008, Anlage B 2, Bl. 104 dA), dass sie über eine Genehmigung für das Betreiben der Strecke nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG verfüge, gegenwärtig jedoch nur am Betrieb, jedoch nicht am Kauf der Strecke interessiert sei und ein möglicher späterer Kauf von der wirtschaftlichen Entwicklung der Strecke abhängen. Aus dieser Erklärung ergibt sich - wie jedoch die Klägerin glauben machen will (siehe den Schriftsatz der Klägerin vom 10. August 2017, Seite 9, Bl. 530 dA) - weder ausdrücklich noch sinngemäß, „dass sie zunächst pachten wolle“.

Unbehelflich ist in diesem Zusammenhang auch der Hinweis der Klägerin auf das *procedere* im - hier gerade nicht vorliegenden - Falle eines Stilllegungsverfahrens nach § 11 Abs. 1a Satz 3 - 6 AEG.

Aber selbst wenn man, wie die Klägerin meint (siehe den Schriftsatz der Klägerin vom 10. August 2017, Seite 9, Bl. 530 dA) - was der Senat indes nicht für zutreffend hält -, „mangels anderweitiger gesetzlicher Regelungen“ einen „Anspruch auf Anpachtung aus § 11 Abs. 1a Satz 2 und 3 AEG“ auch dann annehmen wollte, „wenn die Betreiber-/Unternehmensgenehmigung nach erfolgter Stilllegung zeitlich sozusagen nicht nahtlos erneut erteilt wird, sondern eine Phase gewidmeter, aber nicht betriebener Infrastruktur bis zur Neuerteilung der Betriebs-/Betreiber-/Unternehmensgenehmigung dazwischen liegt“, ergäbe sich allein daraus kein Unterlassungsanspruch der Klägerin. Dass sie einen solchen ‚Anspruch auf Anpachtung‘ gegen die Beklagte jemals geltend gemacht und „zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert“ (siehe § 11 Abs. 1a Satz 3 AEG) habe, behauptet die

Klägerin selbst nicht.

1.6.4. Aber selbst dann, wenn man die vorgenannte Rechtsfrage zugunsten der Klägerin beantworten würde, d.h. von einer ihr durch die Genehmigung des MLV vom 19. September 2008 vermittelten zivilrechtlichen (quasi-dinglichen) Rechtsposition ausgehen würde, würde sich am Ergebnis nichts ändern. Denn das Ausnutzen einer solchen Rechtsposition wäre rechtsmissbräuchlich, sodass einem quasinegatorischen Unterlassungsanspruch jedenfalls der Einwand des § 242 BGB entgegenstünde. Da die Beklagte diesen Einwand tragende Umstände dargetan hat, ist er von Amts wegen zu berücksichtigen und zu prüfen (vgl. BGH, Urteil vom 10. November 1965 - Ib ZR 101/63 - NJW 1966, 118, juris Rn. 24; OLG Düsseldorf, Urteil vom 7. Februar 2017 - 20 U 139/15 - GRUR-RR 2017, 331, juris Rn. 52).

1.6.4.1. Die Rechtsausübung ist missbräuchlich, wenn ihr kein schutzwürdiges Eigeninteresse zugrunde liegt, etwa bei der Ausübung eines Rechts als Vorwand für die Erreichung vertragsfremder oder unlauterer Zwecke (siehe Palandt/Grüneberg, a.a.O., § 242 Rn. 51 m.z. Rspr.-N.). So hat der Bundesgerichtshof z.B. eine rechtsmissbräuchliche Ausübung eines den Gemeinden zur Durchführung öffentlicher Aufgaben eingeräumten Vorkaufsrechts dann für möglich erachtet, wenn die Gemeinde nicht im Interesse des Gemeinwohls handelt, sondern aus rein fiskalischen Gründen, z.B. zur Hortung von Bauland oder ausschließlich zur Individualbegünstigung eines privaten Dritten (siehe BGH, Urteil vom 17. Dezember 1958 - V ZR 135/57 - BGHZ 29, 113, juris Rn. 26 ff.; siehe auch BGH, Urteil vom 27. April 1960 - V ZR 29/59 - BGHZ 32, 225, juris Rn. 24; BGH, Urteil vom 21. November 1961 - V ZR 73/60 - BGHZ 36, 155, juris Rn. 8).

1.6.4.2. Die Erteilung einer Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung an ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. an einen öffentlichen Betreiber der Schienenwege ist weder Selbstzweck noch dient sie dem Ziel, mittels der Eisenbahninfrastruktur private Partikularinteressen zu verfolgen. Vielmehr besteht ihr Zweck darin, dem öffentlichen (Eisenbahn-)Verkehr zu dienen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 AEG). Einer Rechtsverfolgung, die sich nicht mehr im Rahmen dieser Zweckbindung bewegt, kann der Einwand der rechtsmissbräuchlichen Ausübung entgegengehalten werden.

1.6.4.3. Dass es sich bei ihr um ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt, das Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke 6800 gewähren muss (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 i.V.m § 14 Abs. 1 Satz 1 bis 3 AEG a.F., § 3 Abs. 1 AIBV bzw. - nunmehr - §§ 10, 11, 14 ERegG), stellt die Klägerin nicht in Abrede.

Als Inhaberin einer Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung unterliegt sie - unabhängig davon, ob sie dazu auch zivilrechtlich befugt bzw. in der Lage ist - einer (öffentlich-rechtlichen) Pflicht zur Aufnahme des (öffentlichen) Betriebs und zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur (s.o.) sowie einer Unterhaltungs- und Instandsetzungspflicht (siehe § 2 Abs. 3a AEG a.F., § 2 Abs. 7 AEG n.F., § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG; Hermes in Hermes/Sellner, a.a.O., § 11 Rn. 12 - 14 m.w.N.).

Seit Erteilung der Genehmigung bis dato hat die Klägerin indes - ihre zivilrechtliche

Befugnis hierzu, wie gesagt, einmal unterstellt - keine nennenswerten Anstrengungen unternommen, diesen Pflichten nachzukommen und insbesondere die marode Infrastruktur in Ordnung zu bringen mit dem Ziel, in absehbarer Zeit (siehe zu den zeitlichen Vorgaben des Gesetzgebers für die Betriebsaufnahme nunmehr § 6g Abs. 4 AEG n.F.) einen durchgängigen öffentlichen Eisenbahnverkehr auf den noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Streckenabschnitten zu ermöglichen.

Irgendwelche eigenen Konzepte, vorbereitenden Planungen oder konkreten Bauabsichten zur Wiederherstellung einer betriebsbereiten Eisenbahninfrastruktur auf der gesamten Strecke 6800 - soweit nicht die Flächen entwidmet bzw. nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellten sind - oder auf zusammenhängenden Streckenabschnitten hat die Klägerin nicht dargetan. Ebenso wenig einen Zeithorizont, innerhalb dessen ein öffentlicher Eisenbahnbetrieb wieder möglich sein soll. Als einzige Aktivitäten der Klägerin in dieser Hinsicht sind lediglich der Abschluss des Kooperationsvertrages mit dem ... e.V. vom 30. Mai 2014 (Anlage B 5, Bl. 369/371 dA) und die bisherigen Arbeiten des ... e.V. auf dem gerade einmal 1,120 km langen Streckenabschnitt zwischen km 5,860 (Heidebahnhof) und km 6,980 (vor Einfahrweiche Dörlau) festzustellen. Diese lassen aber nicht den ernsthaften Willen der Klägerin erkennen, zielstrebig auf die baldige Aufnahme des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke (siehe § 11 Abs. 1 Satz 1 und § 6g Abs. 4 AEG n.F.) hinzuarbeiten:

(1) So deutet etwa die Bestimmung in § 1 Nr. 2 Satz 2 des Kooperationsvertrages (*“Beide Vertragsteile unterstützen dabei nach Kräften und Möglichkeit die Entwicklung eines konkreten Bedarfs an Eisenbahnverkehrsleistungen“*) darauf hin, dass für die Klägerin noch nicht einmal feststeht, ob überhaupt ein konkretes Bedürfnis für einen öffentlichen Eisenbahnverkehr auf der Strecke besteht, das erst die - voraussichtlich erheblichen - Investitionen in die Wiederherstellung bzw. die grundhafte Instandsetzung der nicht mehr vorhandenen oder maroden Eisenbahninfrastruktur rechtfertigen würde.

(2) Allein schon der Umstand, dass die Klägerin sich eines Idealvereins bedient, der im Rahmen seiner Vereinstätigkeit und nur mit den ihm zur Verfügung stehenden - beschränkten - personellen und finanziellen Vereinsmitteln *„das seitens der D. verfolgte Ziel des Erhalts und der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke 6800 Halle-Nietleben - Hettstedt und deren zugehörigen Anlagen unterstützt“* (siehe § 1 Nr. 1 Satz 1 des Kooperationsvertrages vom 30. Mai 2014), und dass nach dem Inhalt des Kooperationsvertrages der ... e.V. nicht einmal mit der Durchführung konkreter Baumaßnahmen zur Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur betraut wird und sich die Klägerin - über eine beschränkte personelle Unterstützung und die Gestellung von Technik hinaus (siehe § 2 Nr. 3 und 5 des Kooperationsvertrages) - auch nicht an den Aufwendungen für erbrachte Leistungen des Vereins (siehe § 4 Nr. 3 des Kooperationsvertrages) und an den diesem entstehenden Kosten für behördliche Genehmigungen und den Abschluss einer Haftpflichtversicherung finanziell beteiligt, sprechen eindeutig dagegen, dass sie bestrebt ist, zügig und effizient, unter Einsatz der eigenen Finanzkraft (die im Übrigen Grundlage für die

Erteilung der Betreibergenehmigung war, § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG a.F.), die Eisenbahninfrastruktur auf der gesamten Strecke instand zu setzen bzw. - in weiten Teilen - grundhaft zu erneuern und dadurch in absehbarer Zeit die Voraussetzungen für die Wiedereröffnung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs auf der Strecke zu schaffen.

Mit dem Kooperationsvertrag werden dem ... e.V. vielmehr nur die „*Aufgaben einer für die Verkehrssicherung tätigen 'D.-Bahnwärterei'*“ übertragen (§ 1 Nr. 3) und hat er „*in eigener Verantwortung Maßnahmen im Interesse der Sicherung der Strecke*“ durchzuführen, wozu „*Sicherungsmaßnahmen, Unterhaltungsleistungen, begleitende Maßnahmen zum Erhalt der Hoch- und Kunstbauten, Müllbeseitigung, Vegetationskontrolle, Pflege des öffentlichen Erscheinungsbildes usw.*“ zählen (§ 2 Nr. 1). Weiter heißt es in § 2 Nr. 7 des Kooperationsvertrages, dass „*zur Durchführung von Arbeiten der Vegetationskontrolle, der Beseitigung von Müll, Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten und zu Zwecken des Denkmalschutzes bzw. Vergnügungsfahrten der ... e.V. auf der derzeit eisenbahnbetrieblich gesperrten Strecke 6800, soweit Schienen vorhanden sind, zugelassene spurgebundene, auch motorgetriebene Arbeitsfahrzeuge fachkundig bewegen darf*“.

Diese auf eine Verkehrssicherung und Bahnwärtertätigkeit des ... e.V. beschränkte Aufgabenstellung - zumal ohne eine klare terminliche Vorgabe für die Durchführung von Baumaßnahmen bzw. für eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke („*längstens bis zur Erteilung der Betriebserlaubnis nach § 7f AEG*“) - steht der Annahme entgegen, die Klägerin betreibe ernsthaft und nachhaltig die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke 6800 für den öffentlichen Verkehr.

(3) Vorgetragen und von der Klägerin anhand der im Schriftsatz vom 16. August 2016 auf den Seiten 10 bis 13 (Bl. 204/207 dA) eingefügten Lichtbildern veranschaulicht ist lediglich, dass der ... e.V. bis dato auf dem Streckenabschnitt von km 5,860 (Heidebahnhof) bis km 6,980 (vor Einfahrweiche Dörlau) der Strecke Halle (Saale) - Nietleben - Hettstedt. d.h. auf einer Länge von 1,120 km, Arbeiten durchgeführt hat und auf diesem Streckenabschnitt - nach Darstellung der Klägerin - mittlerweile 'Baufahrzeuge' verkehren sollen. Dies sind bei einer streitgegenständlichen Streckenlänge von ca. 33,4 km gerade einmal 3,4 %. Darüberhinausgehende Instandsetzungsmaßnahmen sind weder dargetan noch ersichtlich. Angesichts dieses 'Bautempos' würde es Jahrzehnte dauern, bis überhaupt wieder ein zusammenhängendes verkehrstaugliches Streckenband geschaffen wäre, auf dem öffentlicher Eisenbahnverkehr stattfinden könnte.

(4) Den gesamten bekannten Umständen nach spricht für den Senat auch vieles dafür, dass es - jedenfalls bislang (andere konkrete Nutzungskonzepte der Klägerin sind nicht vorgetragen oder erkennbar) - bei der „*Reaktivierung der Eisenbahnstrecke 6800 Halle-Nietleben - Hettstedt*“ (siehe § 1 Nr. 1 Satz 1 des Kooperationsvertrages vom 30. Mai 2014) in erster Linie darum geht, den Vereinszweck und die vom ... e.V. verfolgten Ziele zu fördern, ihm insbesondere zu ermöglichen, die Strecken mit historischen Eisenbahnfahrzeugen zu befahren.

Die Beklagte hat im Einzelnen substantiiert vorgetragen, unter welchen Umständen

es zu der Erteilung der Genehmigung nach § 6 AEG a.F. gekommen sein soll, und dass dieses Vorgehen allein den Vereinsinteressen des ... e.V. gedient habe und diene (siehe den Beklagtenschriftsatz vom 2. September 2015, Seite 7/10, Bl. 174/177 dA). Dem ist die Klägerin nur mit einem pauschalen Bestreiten entgegengetreten (siehe den Klägerschriftsatz vom 16. August 2016, Seite 15, Bl. 209 dA). Damit genügt die Klägerin ihrer Erklärungslast (§ 138 Abs. 2 ZPO) nicht, da die von der Beklagten konkret behaupteten Tatsachen im Zusammenhang mit der Genehmigungserteilung in den Bereich eigener Wahrnehmungen der Klägerin fallen. Ob sie deshalb nach § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig anzusehen sind, kann letztlich auf sich beruhen. Denn dass die bisher durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen allein - zumindest aber vorwiegend - den Partikularinteressen des HHE e.V. dienen, belegen auch sonstigen Umstände:

- So ist in § 1 Nr. 4 des Kooperationsvertrages vom 30. Mai 2014 bestimmt, dass *„die D. dem e.V. im Rahmen der Vereinstätigkeit die unentgeltliche Nutzung der Anlagen der Eisenbahnstrecke gewährt, soweit nicht bereits der betriebsvorbereitende Baustatus bzw. Betriebserlaubnis nach § 7f AEG verfügt ist“*, und dass *„der ... e.V. die Zustimmung der D. vor Durchführung öffentlicher Veranstaltungen 14 Tage vor Veranstaltungsbeginn einholt“*. Selbst wenn es sich dabei nur um eine vorübergehende Nutzung handeln sollte, entspricht eine solche nichtöffentliche, privaten Vereinszwecken dienende Zurverfügungstellung nicht der ratio einer Betreiber-/Unternehmensgenehmigung für ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

- Nach § 2 Nr. 1 und 2 seiner Satzung (veröffentlicht auf der Website <http://...>)
 - *„besteht der Zweck des Vereins in der Förderung des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, der Reaktivierung der Halle-Hettstedter Eisenbahn (...) zur Bewahrung historischen Kulturgutes der Verkehrsgeschichte, in der Förderung der Heimatpflege und der Heimatkunde und des Naturschutzes durch das Herausstellen lokaler Besonderheiten unter Einbeziehung der Umkreisgemeinden und der Stadt Halle (Saale).*
 - *ist der Verein bestrebt, die Bahntrasse der ... zwischen Halle-Nietleben und Hettstedt mit ihren Bahnhöfen bzw. Bahnhofsgrundstücken der D. zu übernehmen. Im Umfeld zur ... - Strecke möglichst in einem Bahngelände ist ein „ „Museum der historischen Halle-Hettstedter Eisenbahn“ einzurichten. Des Weiteren sind Streckenabschnitte für eine „ „Historische Museumsbahn der Halle-Hettstedter Eisenbahn“ “ etappenweise zu reaktivieren und historische Eisenbahnfahrzeuge zu beschaffen und zu restaurieren.“*

Dass die Klägerin jenseits dieser ideellen Zielsetzungen des ... e.V. ein eigenes - kommerzielles - Unternehmensinteresse an der Reaktivierung und Indienststellung der Bahnstrecke für den öffentlichen Eisenbahnverkehr hat, ist nicht ersichtlich.

Berufung der Beklagten gegen die Abweisung der Widerklage
(Ziffer 2. des Urteilstenors)

Die Widerklage der Beklagten hat, soweit entscheidungsreif, teilweise Erfolg.

2.1.

Unterlassung der Behauptung, eine Betriebsgenehmigung inne zu haben, und der Behauptung,
eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur zu betreiben
(Berufungsanträge Ziffer I. 1 und I. 2)

Der Beklagten steht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch gegen die Klägerin auf Unterlassung der Behauptungen zu, eine Betriebsgenehmigung für die (ehemalige) Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt inne zu haben und eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur auf dieser Strecke zu betreiben.

2.1.1. Es ist bereits nicht ersichtlich, dass die Klägerin behauptet hat, eine „Betriebsgenehmigung“ für die Eisenbahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt zu besitzen. Soweit sie im vorliegenden Rechtsstreit diesen Terminus verwendet hat, handelte es sich um ein Versehen bzw. einen begrifflichen Fehlgebrauch oder eine begriffliche Unschärfe, aber nicht um ein Sich-Berühmen einer solchen Rechtsposition. Denn sie hat nie einen Zweifel daran gelassen, dass sie damit die Genehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F., mithin eine *Betreibergenehmigung*, meint. Dass sie sich, wie die Beklagte ferner pauschal behauptet hat, außerhalb des vorliegenden Rechtsstreits gegenüber öffentlichen Behörden einer weitergehenden Berechtigung als einer Betreibergenehmigung berührt habe, ist nicht ersichtlich.

Auch aus den von der Beklagten mit Schriftsatz vom 2. September 2015 vorgelegten Unterlagen, auf die sie auf Seite 14 (Bl. 181 dA) Bezug nimmt, ergibt sich nichts anderes. Im Briefkopf der Klägerin (Bl. 183 dA) heißt es lediglich „...*unternehmen gemäß § 6 AEG ... 6800 Halle (Saale) - Hettstedt*“. In der Anlage „*Betriebsstrecken*“ (Bl. 186 dA) wird als „Status“ angegeben: „*§ 6 AEG*“.

Über eine bestandskräftige Betreibergenehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG a.F. für die Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke 6800 verfügt die Klägerin aber, sodass sie insofern schon keine unwahre Tatsache behauptet. Ob die Genehmigung der Klägerin zu Recht oder - wie die Beklagte meint - zu Unrecht erteilt wurde, kommt es in diesem Zusammenhang nicht an. Unerheblich ist auch die Frage, welche rechtlichen Folgen die Klägerin an die Erteilung einer Betreiber- bzw. nunmehr einer Unternehmensgenehmigung knüpft, d.h. insbesondere, ob sie - wie die Beklagte meint - „*im Rechtsverkehr den Anschein erweckt, dass sie damit zugleich ein Zuweisungsrecht der Infrastruktur innehatte*“ (so die Beklagte im Schriftsatz vom 2. März 2015, Seite 2, Bl. 150 dA). Denn ein solcher „Anschein“ ist nicht Gegenstand des Unterlassungsantrags oder als wesensgleiches minus in diesem enthalten [Im Übrigen wäre das Vertreten einer bestimmten - jedenfalls nicht völlig abwegigen - Rechtsauffassung ein zulässiger Akt der Wahrnehmung berechtigter Interessen].

2.1.2. Aus den von der Beklagten mit Schriftsatz vom 2. September 2015 vorgelegten

Unterlagen geht auch nicht hervor, dass - wie die Beklagte meint - die Klägerin wahrheitswidrig behauptet, auf der Strecke 6800 tatsächlich - ihr gehörende - Eisenbahninfrastruktur zu betreiben. In der Anlage „Eisenbahninfrastruktur - Stand 21.1.2015“ (Bl. 184 dA) ist bezüglich der Strecke „6800 Halle-Nietleben - Hettstedt“ ausdrücklich als „Eigentümer“ und „Besitzer“ jeweils die „R.“, also die Beklagte und nicht etwa die Klägerin, vermerkt. In der Anlage „Betriebsstrecken“ (Bl. 186 dA) ist bezüglich der Strecke „Halle-Nietleben - Hettstedt Halle-Hettstedter Eisenbahn“ unter der Rubrik „derz. Verkehr“ das entsprechende Feld freigelassen, was nichts anderes bedeutet, als dass auf der Strecke - anders als auf zahlreichen anderen in der Liste enthaltenen Strecken - derzeit kein Verkehr stattfindet.

2.1.3. Darüber hinaus fehlt es auch an einer Rechtsgrundlage für die von der Beklagten begehrte Unterlassung der inkriminierten Behauptungen.

2.1.3.1. Ein Unterlassungsanspruch kann sich nicht aus § 823 Abs. 1, 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB wegen Verletzung des Eigentums oder des Besitzes ergeben, da durch die Behauptungen nicht im Wege einer Einwirkung auf die Sache das Eigentum oder der Besitz der Beklagten an Gegenständen der Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt wird (siehe zu den möglichen Verletzungshandlungen: Palandt/Sprau, a.a.O., § 823 Rn. 7 ff., 13).

2.1.3.2. Ebenso wenig liegen die Voraussetzungen einer Kreditgefährdung (§ 824 Abs. 1 i.V.m. § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB) vor. Abgesehen davon, dass die inkriminierten Behauptungen entweder wahr sind, sodass sie die Beklagte als Ausdruck der Wahrnehmung des Grundrechts der Meinungsfreiheit grundsätzlich hinzunehmen hat (siehe BGH, Urteil vom 24. Januar 2006 - XI ZR 384/03 - BGHZ 166, 84, NJW 2006, 830, juris Rn. 100), oder gar nicht so, wie von der Beklagten vorgebracht, aufgestellt worden sind, fehlt es daran, dass sie sich nicht unmittelbar mit der Beklagten in deren wirtschaftlichen Betätigungsfeld befassen. Denn eine Beeinträchtigung wirtschaftlicher Interessen einer Person, ihres Unternehmens oder der von ihr ausgeübten Tätigkeit erfordert, wie bei einem Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (weshalb auch ein hierauf gestützter Anspruch ausscheidet), eine unmittelbare, betriebsbezogene Störung (BGH, Urteil vom 20. Dezember 1988 - VI ZR 95/88 - NJW-RR 1989, 924, juris Rn. 10) und die Beeinträchtigung muss unmittelbar auf der Äußerung beruhen (BGH, Urteil vom 20. Juni 1978 - VI ZR 66/77 - NJW 1978, 2151, juris Rn. 11). Ein solcher Bezug zu dem Betrieb der Beklagten ergibt sich aus den inkriminierten Behauptungen indes nicht.

2.1.3.3. Ferner kann die Beklagte einen Unterlassungsanspruch nicht - in entsprechender Anwendung von §§ 1004, 823 Abs. 1, Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 185 ff. StGB, 824 BGB - auf eine Verletzung ihres - durch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 19 Abs. 3 GG, Art. 8 Abs. 1 EMRK geschütztes - Unternehmenspersönlichkeitsrechts stützen.

Dass die inkriminierten Behauptungen geeignet wären, ihr unternehmerisches Ansehen in der Öffentlichkeit zu beeinträchtigen, indem sie als unzuverlässig, unseriös dargestellt oder in sonstiger Weise herabgewürdigt und damit in ihren sozialen Geltungsanspruch als Wirtschaftsunternehmen eingegriffen werden würde

(BGH, Urteil vom 28. Juli 2015 - VI ZR 340/14 - BGHZ 206, 289, NJW 2016, 56, juris Rn. 13, 27), ist, zumal sie nicht einmal in dieser Richtung namentlich erwähnt wird, schon vom Ansatz her nicht zu erkennen.

- 2.1.3.4. Schließlich scheidet auch ein Unterlassungsanspruch nach § 8 UWG aus, da die inkriminierten Äußerungen kein Wettbewerbsverhalten - erst Recht kein unlauteres - der Klägerin in Bezug auf die unternehmerische Tätigkeit der Beklagte darstellen.

2.2.

Unterlassung der Nutzung von Grundstücken durch die Klägerin selbst oder durch Dritte (Berufungsantrag Ziffer I. 3)

Die Beklagte kann - gestützt auf ihre Befugnis als Eigentümerin nach § 903 BGB, andere von einer Einwirkung auf ihr Eigentum auszuschließen - gemäß § 823 Abs. 1, § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB wegen einer Eigentums- und Besitzstörung im beantragten Umfang von der Klägerin verlangen, dass sie die Streckengrundstücke weder selbst betritt, befährt oder sonstwie nutzt noch dies Dritten gestattet.

Dem Ausschließungsrecht der Beklagten steht kein - durch die Betreibergenehmigung nach § 6 AEG a.F. vermitteltes - Besitz- und Nutzungsrecht der Klägerin entgegen.

Denn, wie bereits unter der vorstehenden Ziffer 1.6.3.2. näher ausgeführt, verschafft allein die Betreibergenehmigung nach § 6 AEG a.F. als solche demjenigen, der eine nicht in seinem Eigentum stehende Eisenbahninfrastruktur betreiben will, noch nicht die Befugnis, auf diese - zivilrechtlich - zuzugreifen, insbesondere diese in Besitz und Gebrauch zu nehmen, sie zu verändern oder einem Dritten zur Nutzung zu überlassen.

Da sich die Klägerin in der Vergangenheit und nicht zuletzt auch wieder in diesem Rechtsstreit durchgängig und nachdrücklich auf ein unmittelbar aus der Betreibergenehmigung resultierendes Besitzrecht an der Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke 6800 berufen hat, besteht auch die erforderliche Wiederholungsgefahr.

2.3.

Erstattung von Prozesskosten (Berufungsantrag Ziffer IV)

Die Beklagte kann in diesem Verfahren keinen Anspruch auf Erstattung der ihr in den beiden vorausgegangenen einstweiligen Verfügungsverfahren (Az.: 1 O 89/10 und 1 O 264/14 EV des LG Görlitz und 10 U 649/10 und 10 U 1781/14 des OLG Dresden) entstandenen Prozesskosten geltend machen.

- 2.3.1. Prozesskosten des einstweiligen Verfügungsverfahrens 10 U 1781/14

Ein Kostenerstattungsanspruch der Beklagten ergibt sich weder aus unmittelbarer noch aus entsprechender Anwendung des § 945 ZPO.

- 2.3.1.1. Nach § 945 ZPO hat die Partei, die die einstweilige Verfügung erwirkt hat, dem

Gegner - unter den weiter genannten Voraussetzungen - nur denjenigen Schaden zu ersetzen, der ihm aus der Vollziehung der angeordneten Maßregel oder dadurch entsteht, dass er Sicherheit leistet, um die Vollziehung abzuwenden oder die Aufhebung der Maßregel zu erwirken.

Die den Antragsgegner des Anordnungsverfahrens belastende Kostenfolge resultiert jedoch nicht i.S. des § 945 ZPO (erst) aus der Vollziehung der einstweiligen Verfügung, d.h. durch die Zustellung der Verbotsverfügung, sondern entsteht unmittelbar mit der Kostengrundentscheidung (BGH, Urteil vom 1. April 1993 - I ZR 70/91 - BGHZ 122, 172, NJW 1993, 2685, juris Rn. 21; Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 7. April 2009 - 4 U 306/08 - OLGR 2009, 708, juris Rn. 23; OLG Stuttgart, Urteil vom 9. April 2003 - 3 U 29/01 - OLGR 2003, juris Rn. 30; Zöller/Vollkommer, a.a.O., § 945 Rn. 14b).

2.3.1.2. Für eine rechtsanaloge Anwendung des § 945 ZPO ist kein Raum, da dem Antragsgegner des einstweiligen Verfügungsverfahrens ausreichender Rechtsschutz über § 927 Abs. 1 ZPO zur Seite steht. Dieses Verfahren ist dem Schuldner grundsätzlich eröffnet, wenn im Hauptsacheverfahren - rechtskräftig - festgestellt worden ist, dass der Erlass der einstweiligen Verfügung nicht gerechtfertigt war; denn auch in derartigen Fällen verliert die einstweilige Verfügung nicht ohne weiteres ihre Wirkung, sondern bedarf der förmlichen Aufhebung, wenn und soweit der Gläubiger nicht wirksam auf alle Rechte daraus verzichtet und den Titel herausgegeben hat. In derartigen Fällen kann im Rahmen der Aufhebungsentscheidung auch über die Kosten des Verfahrens der einstweiligen Verfügung (auf Antrag) zu Ungunsten des Verfügungsgläubigers entschieden werden, und zwar nicht beschränkt auf die eigenen außergerichtlichen Kosten des Antragsgegners, sondern über sämtliche Prozesskosten (siehe hierzu i.E.: BGH, Urteil vom 1. April 1993, a.a.O., juris Rn. 21 ff.; Saarländisches Oberlandesgericht, a.a.O., juris Rn. 23 ff.; Zöller/Vollkommer, a.a.O.). Ein Bedürfnis für eine entsprechende Anwendung von § 945 ZPO besteht auch dann nicht, wenn neben den Prozesskosten des einstweiligen Verfügungsverfahrens der Ersatz weiterer Schäden geltend gemacht wird (so auch die dem Urteil des BGH vom 1. April 1993 zugrunde liegende Fallkonstellation).

2.3.1.3. Ein Kostenerstattungsanspruch lässt sich ebenfalls nicht auf § 823 Abs. 1 BGB unter dem Gesichtspunkt des Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb stützen (siehe hierzu BGH, Urteil vom 1. April 1993, a.a.O., juris Rn. 20).

2.3.2. Prozesskosten des einstweiligen Verfügungsverfahrens 10 U 649/10

Auch hinsichtlich der Prozesskosten des einstweiligen Verfügungsverfahrens 10 U 649/10 ergibt sich unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Ersatzanspruch der Beklagten.

2.3.2.1. § 945 Abs. 1 ZPO scheidet als Anspruchsgrundlage aus, da, wie vorstehend bereits ausgeführt, es sich bei den im Anordnungsverfahren entstandenen Prozesskosten nicht um einen Vollziehungsschaden handelt.

Aber auch für eine entsprechende Anwendung von § 945 Abs. 1 oder Abs. 2 ZPO ist kein Raum.

Zwar kann die Beklagte in diesem Fall nicht auf das Verfahren nach § 927 ZPO verwiesen werden, da eine Aufhebung des Beschlusses des Landgerichts Görlitz vom 5. März 2010 und dessen Urteils vom 31. März 2010 (1 O 89/10) nicht mehr in Betracht kommt, nachdem die Parteien im Berufungsverfahren vor dem Senat das Verfahren in der Hauptsache für erledigt erklärt haben, wodurch die Entscheidungen des Landgerichts, wie bereits erwähnt, entsprechend § 269 Abs. 3 Satz 1 ZPO ohnehin bereits ex tunc wirkungslos geworden sind (siehe Zöller/Althammer, a.a.O., § 91a Rn. 12 m.w.N.). Gleichwohl verbietet sich auch in diesem Fall eine über den Wortlaut hinausreichende ausdehnende Auslegung der strengen - verschuldensunabhängigen - Haftungsregelung des § 945 ZPO, und zwar in beiden Alternativen (siehe BGH, Urteil vom 1. April 1993, a.a.O., juris Rn. 24).

- 2.3.2.2. Auch ein Schadensersatzanspruch wegen - schuldhafter - unberechtigter Einleitung eines einstweiligen Verfügungsverfahrens oder nach § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung ist nicht gegeben.

Das Betreiben eines gesetzlich geregelten Verfahrens der Rechtspflege kann nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs lediglich in Ausnahmefällen eine Haftung begründen, wenn es sittenwidrig ist und mit (bedingtem) Schädigungsvorsatz erfolgt.

Derjenige, der als Partei ein staatliches, gesetzlich eingerichtetes und geregeltes Verfahren einleitet oder betreibt, greift bei subjektiver Redlichkeit nicht rechtswidrig in ein geschütztes Rechtsgut seines Verfahrensgegners ein, auch wenn sein Begehren sachlich nicht gerechtfertigt ist und dem anderen Teil aus dem Verfahren über dieses hinaus Nachteile erwachsen. Die Verletzung eines Rechtsguts indiziert die Rechtswidrigkeit in solchen Fällen nicht. Dies ist geboten, weil dann das schadensursächliche Verhalten angesichts seiner verfahrensrechtlichen Legalität zunächst die Vermutung der Rechtmäßigkeit für sich hat. Diese Vermutung greift ein, weil auch eine materiell berechtigte Einleitung und Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens typischerweise Schäden zur Folge haben kann, die über die mit der Rechtsverfolgung erstrebte Anspruchsdurchsetzung oder Sanktion hinausgehen können und die der Gegner ersatzlos hinnehmen muss. Grundsätzlich haftet der jeweilige Kläger seinem Gegner außerhalb der schon im Verfahrensrecht vorgesehenen Sanktionen nicht nach dem Recht der unerlaubten Handlung für die Folgen einer nur fahrlässigen Fehleinschätzung der Rechtslage. Der Schutz des Prozessgegners wird in diesen Fällen regelmäßig durch das gerichtliche Verfahren nach Maßgabe seiner gesetzlichen Ausgestaltung gewährleistet. So muss der Gegner im kontradiktorischen Verfahren die Rechtsgutsbeeinträchtigung nur deshalb ohne deliktsrechtlichen Schutz hinnehmen, weil die Prüfung der Rechtslage durch das Gericht erfolgt und er sich gegen eine ungerechtfertigte Inanspruchnahme in dem Rechtspflegeverfahren selbst hinreichend wehren kann. Wo dies allerdings nicht der Fall ist, muss es beim uneingeschränkten Rechtsgüterschutz verbleiben, den §§ 823 Abs. 1, 826 BGB gewähren.

Ein Kläger ist hiernach grundsätzlich nicht verpflichtet, vor Klageerhebung sorgfältig in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht die sachliche Berechtigung seines Begehrens zu prüfen oder gar seine Interessen gegen die des Beklagten abzuwägen. Das Erfordernis eines freien Zugangs zu den staatlichen Rechtspflegeverfahren verbietet es, einem Klagewilligen eine über eine Offensichtlichkeitskontrolle hinausgehende Rechtsprüfungspflicht aufzuerlegen. Der dadurch entstehende Freiraum kommt nicht nur der Partei, sondern in gleichem Maße dem sie vertretenden Anwalt zu.

Sittenwidrig kann eine Schadenszufügung unter Beachtung der oben dargestellten Grundsätze nur in eng begrenzten Ausnahmefällen sein. Das wird insbesondere dann angenommen werden können, wenn die Partei das staatliche Verfahren zur Schädigung der Gegenpartei oder Dritter missbraucht, etwa indem sie - wie im Falle des Prozessbetrugs oder des Erschleichens gerichtlicher Handlungen - das Verfahren mit unlauteren Mitteln betreibt (siehe zum Ganzen: BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 175/02 - BGHZ 154, 269, NJW 2003, 1943, juris Rn. 17 ff. m.w.N.; ferner Palandt/Grüneberg, a.a.O., § 280 Rn. 27).

Dass die Klägerin die Beklagte - vorsätzlich oder grob fahrlässig - mit einem offensichtlich völlig unbegründeten einstweiligen Verfügungsverfahren überzogen hat, ist nicht ersichtlich. Dagegen spricht allein schon der Umstand, dass die Klägerin in erster Instanz durch Urteil vom 31. März 2010 Recht bekommen hat und der Senat in seinem Kostenbeschluss vom 13. Dezember 2010 nach § 91a ZPO den voraussichtlichen Ausgang des Verfahrens als offen, d.h. den Rechtsstandpunkt der Klägerin nicht von vorneherein als unvertretbar angesehen hat.

Erst Recht ist nicht erkennbar, dass die Klägerin das Verfahren in sittenwidriger Schädigungsabsicht angestrengt hat.

2.4.

Berufungsanträge Ziffer II. und III.

(Nutzungsausfall- und Verwertungsentschädigung sowie
Feststellung der Verpflichtung zur künftigen Zahlung einer
Nutzungsausfall- und Verwertungsentschädigung)

An einer abschließenden Entscheidung über diese Ansprüche sieht sich der Senat gehindert, da es - jedenfalls zum Teil (ohne dass jedoch im Übrigen Teilentscheidungsreife vorläge) - auf die nach gegenwärtigem Sach- und Streitstand in tatsächlicher Hinsicht noch nicht geklärte Frage ankommt, ob wegen völliger Funktionslosigkeit von wesentlichen Teilen der Strecke 6800 eine 'faktische Entwidmung' anzunehmen ist.

Soweit der Streckenabschnitt km 5,860 (Heidebahnhof) bis km 6,980 (vor Einfahrweiche Dörlau) betroffen ist, kommt zwar ein Anspruch auf eine Nutzungsausfallentschädigung auf der Grundlage eines Eigentümer- Besitzer-Verhältnisses in Betracht.

Im Übrigen könnte sich nach derzeitiger rechtlicher Einschätzung des Senats aber ein Anspruch

auf Ersatz von Nutzungsausfall (gegen eine zeitabhängige - jährliche - Entschädigung wegen der Hinderung an der Verwertung von Nutzschiene und Schrott, bemessen nach dem Materialwert, bestehen ohnehin Bedenken) nur aus § 945 ZPO wegen Verhinderung des Gebrauchs ihres Eigentums infolge der Vollziehung des mit Beschluss des Landgerichts Görlitz vom 22. September 2014 erlassenen Verbots- und Unterlassungsverfügung (Az.: 1 O 265/14) ergeben, hingegen nicht aus der Vollziehung des Beschlusses des Landgerichts Görlitz vom 5. März 2010, Az.: 1 O 89/10, da dessen Wirkungen zum Zeitpunkt des Besitzübergangs auf die Beklagte am 29. Mai 2013 bereits entsprechend § 269 Abs. 3 Satz 1 ZPO ex tunc erloschen waren, nachdem die Parteien im Berufungsverfahren 10 U 649/10 in der mündlichen Verhandlung am 25. November 2010 die Hauptsache übereinstimmend für erledigt erklärt hatten (siehe Zöller/Althammer, a.a.O., § 91a Rn. 12 m.w.N.).

Ob aus der Vollziehung des Beschlusses des Landgerichts Görlitz vom 22. September 2014 der Beklagten ein kausal auf die Befolgung der Verbots- und Unterlassungsanordnungen zurückzuführender Schaden entstanden ist, hängt von der Vorfrage ab, ob die Beklagte nicht aufgrund der fortbestehenden 'Widmung' der Grundstücke ausschließlichen für Zwecke des Eisenbahnbetriebs ohnehin an der von ihr allein angestrebten bahnbetriebsfremden Nutzung gehindert war und ist. Dies würde nach rechtlicher Einschätzung des Senats voraussetzen, dass die Bahnstrecke bereits in der Vergangenheit wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hatte, der die Verwirklichung der bestehenden Planung auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen hat, d.h. dass sie völlig funktionslos geworden ist (siehe hierzu BVerwG, Urteil vom 31. August 1995 - 7 A 19/94 - BVerwGE 99, 166, juris Rn. 23.; BVerwG, Beschluss vom 26. Februar 1996 - 11 VR 33/95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 122, juris Rn.28 ff.; BVerwG, Urteil vom 29. April 1977 - 4 C 39/75 - BVerwGE 54, 5; BVerwG, Beschluss vom 22. Juli 2010 - 4 B 22/10 - DVBl. 2010, 1374, juris Rn.11; VG Berlin, Urteil vom 14. Mai 2002 - 30 A 1135.97 - ZOV 2002, 311, juris Rn. 29).

Diese Frage ist Gegenstand der von der Beklagten eingeleiteten Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (siehe den Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. Oktober 2016, Seite 5 und 6 (Bl. 330/331 der beigezogenen Akte), das zurzeit beim Verwaltungsgericht Köln anhängig ist, und - gleichlautend - beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt. Es erscheint daher geboten, das restliche Verfahren gemäß § 148 ZPO auszusetzen, bis in diesem Verfahren eine bestands- bzw. rechtskräftige Entscheidung ergangen ist (siehe hierzu BGH, Urteil vom 17. November 1987 - IVa ZR 105/86 - NJW-RR 1988, 339, juris Rn. 28).

Für die Entscheidung über die Klage und den Widerklageantrag Ziffer I. 3. ist diese Frage unerheblich, da es aus Sicht des Senats dort auf eine 'Entwidmung' bzw. Freistellung der Grundstücke nach § 23 AEG nicht ankommt und daher zugunsten der Klägerin unterstellt werden kann. Aber selbst wenn man von einer 'faktischen Entwidmung' aufgrund der Funktionslosigkeit der Bahnstrecke ausginge, wäre der Unterlassungsanspruch der Beklagten auf jeden Fall begründet und der der Klägerin unbegründet, sodass sich auch in diesem Fall am Ergebnis nichts ändern würde.

III.

1. Über die Kosten des Rechtsstreits kann erst im Rahmen Schlussurteils entschieden werden.
2. Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf den §§ 708 Nr. 10, 709 ZPO.

3. Die Revision wird nicht zugelassen, weil ein Revisionsgrund im Sinne von § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht vorliegt. Zwar hat der Senat zu der - bislang nicht höchstrichterlich entschiedenen - Frage, ob sich aus der Erteilung einer Betreiber- bzw. Unternehmensgenehmigung ein quasinegatorischer Unterlassungsanspruch ergibt, Stellung bezogen. Zugleich wurde die Abweisung der Klage auf den selbstständig tragenden weiteren Grund gestützt, dass einem solchen Unterlassungsanspruch jedenfalls der Einwand der rechtsmissbräuchlichen Ausnutzung einer Rechtsposition entgegenstehe, mithin auf eine Einzelfallentscheidung.