

Sachgebiete: Eisenbahnverkehrsrecht

Gericht: OVG Rheinland-Pfalz

Datum der Verkündung: 18.12.2013

Aktenzeichen: 8 A 10050/13.OVG
(3 K 945/11 MZ)

Rechtsquellen:

§ 4 Abs. 1, 3 AEG; § 6 AEG; § 7f AEG; § 16 Abs. 1 AEG;
§ 2 Abs. 2 EBZugV; Art. 7 Abs. 1, 2 RL (EG) 95/18;
§ 13 PBefG; § 1 EKrG;

Schlagworte:

Betriebsgenehmigung; Betriebsaufnahmeerlaubnis; Nutzungsinteresse;
Sachbescheidungsinteresse; Genehmigungsvoraussetzungen; infrastrukturbezogene Prüfung;
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung; finanzielle Leistungsfähigkeit; Investitionsaufwand;
Anfangsinvestitionen, laufende Betriebskosten; Nutzungsanspruch; sichere Betriebsführung;

Leitsätze

zum Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 18. Dezember 2013
- 8 A 10050/13.OVG -

1. Der Begriff der "finanziellen Leistungsfähigkeit" (§ 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG) eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens ist infrastrukturbezogen (in Bezug auf eine konkrete Bahnstrecke) zu verstehen.
2. Im Verfahren nach § 6 Abs. 2 AEG bedarf es nur einer Abschätzung des voraussichtlichen Finanzmittelbedarfs für Anfangsinvestitionen und laufenden Betrieb der konkreten Eisenbahninfrastruktur, indem die Kostenansätze im Wirtschaftsplan des Unternehmens auf ihre Plausibilität überprüft werden.
3. Das unternehmerische Risiko eines erfolgreichen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur verbleibt bei dem Unternehmen.

Urteil

- 8 A 10050/13.OVG - OVG Rheinland-Pfalz vom 18. Dezember 2013
- 3 K 945/11 MZ - VG Mainz vom 15. August 2012

In dem Verwaltungsrechtsstreit

der Firma R. -S. -Eisenbahn GmbH, vertreten durch die Geschäftsführer _____,
- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte _____,

gegen

das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Minister _ _ _ _ ,
- Beklagter und Berufungsbeklagter -

wegen Eisenbahnverkehrsrechts

hat der 8. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 18. Dezember 2013, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Prof. Dr. Held
Richter am Oberverwaltungsgericht Müller-Rentschler
Richter am Oberverwaltungsgericht Graf
ehrenamtliche Richterin Hausfrau Meertens
ehrenamtlicher Richter Angestellter Gewehr

für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Verwaltungsgerichts Mainz vom 15. August 2012 geändert und wie folgt neu gefasst:

Der Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheides vom 23. August 2011 verpflichtet, der Klägerin die Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die Bahnstrecke Ge. - Pr. zu erteilen.

Der Beklagte hat die Kosten des Verfahrens beider Rechtszüge zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Dem Beklagten wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abzuwenden, wenn nicht die Klägerin zuvor in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt von dem Beklagten die Erteilung der Betriebsgenehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Ge. - Pr. .

Sie ist ein privates Eisenbahnunternehmen, das mehrere Eisenbahnnebenstrecken in den Bundesländern Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen betreibt.

Die in Rede stehende Eisenbahninfrastruktur wurde 1883 als Teil der Westeifelbahn eröffnet und zuletzt von der DB Netz AG betrieben. Auf ihr wurden der Reisezugbetrieb am 27. September 1980 und der Güterzugbetrieb im Mai 1999 – bis auf gelegentliche Sonderfahrten – eingestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt legte die Strecke am 11. Juni 2001 förmlich still. Im Jahre 2005 ist die Bahntrasse in das Eigentum der Verbandsgemeinde Pr. und der Stadt Ge. übergegangen, die unter Rückbau der Gleisanlagen einen Radweg auf der Trasse planen und beim Landesbetrieb Mobilität die Freistellung der Bahngrundstücke von Bahnbetriebszwecken beantragt haben.

Die Klägerin stellte beim Beklagten am 29. März 2010 einen Antrag auf Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – für die Strecke von Ge. (km 0,2_ _) bis Pr. (km 2_,56 – Streckenende). Diesen ursprünglich auf eine Geltungsdauer der Genehmigung von 50 Jahren gerichteten Antrag modifizierte sie später dahingehend, dass die Genehmigung für einen Zeitraum von 10 Jahren begehrt wird. Das Betriebskonzept der Klägerin sieht einen Touristikverkehr auf der gesamten Strecke an Wochenenden und Feiertagen in den Sommermonaten vor, insgesamt 5 Zugpaare an 57 Betriebstagen; darüber hinaus ist das Angebot eines Güterverkehrs auf der ca. 16,6 km langen Teilstrecke Ge. - Go. mit je einem Zugpaar pro Woche, also an 52 Betriebstagen pro Jahr geplant.

Mit Bescheid vom 23. August 2011 lehnte der Beklagte den Antrag ab. Zur Begründung führte er aus, die Klägerin habe ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen und biete damit nicht die Gewähr für eine sichere Betriebsführung. Sie habe nicht plausibel dargestellt, dass sie über die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebs der Bahnstrecke erforderlichen finanziellen Mittel verfüge. Die von ihr vorgelegte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für das Jahr 2011 sei nicht nachvollziehbar. Der Ansatz für die Instandsetzungskosten mit rund 275.000,00 € sei viel zu niedrig. Ausgehend von einer Ausschreibung der DB Netz AG für die Strecke Ge. - Pr. - Pro. im Stilllegungsverfahren aus dem Jahr 2001 sei für die beantragte Strecke unter Berücksichtigung des zwischenzeitlich verstrichenen Zeitraums ein Sanierungsbedarf von mindestens 1,57 Mio € zu veranschlagen. Selbst unter Berücksichtigung, dass eine nicht-bundeseigene Bahn (NE-Bahn) die Sanierung der Bahnstrecke günstiger als die DB AG vornehmen könne, sei der Kostenansatz der Klägerin völlig unrealistisch. So habe die Klägerin nicht nachgewiesen, dass die erforderliche Beseitigung von vorhandenen Spurverengungen tatsächlich für 20.000,00 € möglich sei. Ferner fehlten Angaben zum Zustand des Oberbaus und etwaiger notwendiger Instandhaltungsarbeiten. Die Angaben der Klägerin zu den Kosten der Herstellung eines Bahnsteiges in Pr. (15.000,00 €) deckten sich nicht mit den Erfahrungswerten aus geförderten Bahnsteigmaßnahmen. Maßnahmen für die Wiederherstellung der Seitenwege und der Entwässerung seien in der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht enthalten. Außerdem habe die Klägerin unberücksichtigt gelassen, dass Pachtkosten an die Verbandsgemeinde Pr. und die Stadt Ge. als Grundstückseigentümer i.H. von 22.000,00 €/Jahr zu zahlen seien; die insoweit angebotenen 3.000,00 € seien nicht realistisch. Die ausweislich der vorgelegten Jahresabschlüsse für die Jahre 2008 und 2009 verfügbaren Finanzmittel deckten die erforderlichen Instandhaltungskosten nicht; die Klägerin habe nicht dargelegt, aus welchen Mitteln die Kosten bestritten werden sollten. Des Weiteren habe die Klägerin keine plausiblen Angaben zu den zu erwartenden Kosten der Betriebsführung gemacht. So habe sie die Erhaltungskosten pro km Bahnstrecke viel zu niedrig veranschlagt. Nicht nachvollziehbar seien auch die Angaben zu den Kosten für die Miete einer Anschlussweiche. Soweit die Klägerin Einnahmen i.H. von rund 69.000,00 € aus Trassenerlösen gegenrechnet, reiche dies nicht aus, um Zugleistungen ohne öffentliche Zuschüsse betreiben zu können. Für Einnahmen aus dem Güterverkehr habe die Klägerin keine belastbaren Belege für Erlöserwartungen vorgelegt. Schließlich sei die Höhe der eingerechneten Ausgleichsleistungen für Bahnübergänge nicht nachvollziehbar. Dass der laufende Betrieb aus Vermögen, Fremdmitteln oder Quersubventionen aus anderen Aktivitäten sichergestellt werden solle, habe die Klägerin ebenfalls nicht dargelegt.

Zur Begründung ihrer beim Verwaltungsgericht erhobenen Klage hat die Klägerin insbesondere vorgetragen: Die beantragte Genehmigung sei ihr zu erteilen, da sie die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG erfülle. Sie sei zuverlässig, verfüge über die notwendige Fachkunde und sei insbesondere finanziell leistungsfähig. Die Prüfung der

finanziellen Leistungsfähigkeit habe sich allein darauf zu beschränken, ob sie als Unternehmen nach den vorgelegten Jahresabschlüssen eine finanzielle Reserve aufweise. Ob sie über die erforderlichen Mittel zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur verfüge, sei Gegenstand des Betriebsaufnahmeerlaubnisverfahrens nach § 7f AEG. Aufgrund der vorgelegten Jahresabschlüsse habe der Beklagte jedoch selbst festgestellt, dass auf ihrer Seite Finanzmittel bis zu einer Höhe von 320.000,00 € verfügbar seien. Stelle man mit dem Beklagten auf die finanzielle Leistungsfähigkeit für den Betrieb der zur Genehmigung gestellten Strecke ab, so reichten die nachgewiesenen Finanzmittel problemlos aus, um die zu erwartenden Kosten für die Betriebsaufnahme i.H.v. 275.340 € zu decken. Die Strecke Ge. - Pr. weise einen guten Zustand auf, der nur überschaubare Instandsetzungskosten verursache. Die Mittel könnten für die Reaktivierung der Strecke gebündelt werden, da die anderen von ihr betriebenen Strecken keinen Sanierungsbedarf aufwiesen. Die vom Beklagten für erforderlich gehaltenen Investitionskosten i.H. von 1,57 Mio € seien nicht maßgeblich, weil ihnen ein Sanierungsaufwand zugrunde liege, der die Eisenbahninfrastruktur auf Jahrzehnte hinaus in einen Zustand versetze, der keinen weiteren Sanierungsbedarf auslöse. Die Nutzung der Bahntrasse sei für sie ferner entgeltfrei, da die Strecke planfestgestellt und dem Eisenbahnverkehr gewidmet sei. Die Eigentümer seien für die damalige Enteignung entschädigt worden, so dass weitere Ansprüche nicht mehr bestünden. Außerdem seien Trassenerlöse aus dem Reisezug- und Güterverkehr zu erwarten. Sie stehe diesbezüglich in Verhandlungen mit der V -E -Bahn und dem Zweckverband SPNV-Nord. Zwischenzeitlich hätten die V -E -Bahn einen Zuschuss von bis zu 100.000,00 € zur Ertüchtigung der Strecke sowie ein Eisenbahnverein die Freimachung der Strecke von Vegetation verbindlich zugesagt.

Die Klägerin hat beantragt,

den Beklagten unter Aufhebung des Bescheides vom 23. August 2011 zu verpflichten, ihr die beantragte Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Bahnstrecke Ge. - Pr. zu erteilen.

Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er bezieht sich zur Begründung auf den angefochtenen Bescheid und trägt ergänzend vor: Entgegen der Ansicht der Klägerin bestehe kein unentgeltlicher Nutzungsanspruch der Bahnstrecke. Die Verbandsgemeinde Pr. und die Stadt Ge. hätten die Bahngrundstücke für 420.000,00 € erworben, um dort einen Radweg einzurichten. Es sei daher angemessen, dass die Klägerin im Falle eines Fortbestandes der Bahnstrecke zumindest die Zinslasten i.H. von 22.000,00 €/Jahr als Pacht trage. Derartige Pachtzahlungen oder gar Kaufpreiszahlungen entsprächen auch der Praxis in Rheinland-Pfalz. Der Kostenansatz der Klägerin sei auch im Übrigen nicht nachvollziehbar. Der Zustand der Infrastruktur der Strecke sei im Sommer 2010 durch einen fachkundigen Vertreter der Genehmigungsbehörde in Augenschein genommen worden. Dabei sei festgestellt worden, dass umfangreiche Maßnahmen zur betriebssicheren Herrichtung der Infrastruktur erforderlich seien, wie auch Lichtbilder belegten. Dies entspreche auch den gemachten Erfahrungen an vergleichbaren, durch nichtbundeseigene Eisenbahnen betriebenen Strecken im Land. Allenfalls bei einem weiteren Fahren „auf Verschleiß“ sei es möglich, die Kosten niedrig zu halten. Aus Gründen der Sicherheit könne dies jedoch nicht zugelassen werden. Vielmehr sei es Aufgabe des Eisenbahnunternehmers, die Strecke entsprechend dem planfestgestellten Zustand wieder herzustellen. Dies gelte insbesondere für die Brückenbauwerke, aber auch für die Entwässerung und die (Wieder-)

Herstellung von Seitenwegen. Die von der Klägerin veranschlagten Kosten für den Bahnsteig in Pr. seien viel zu niedrig. Eine ernsthafte Trassenbestellung durch die V -E -Bahn liege nicht vor. Auch der Zweckverband SPNV-Nord habe keine Entscheidung über eine etwaige Trassenbestellung getroffen. Damit seien die einkalkulierten Trassenerlöse nicht hinreichend sicher zu erwarten. Die Ausführungen der Klägerin zum Sicherungsaufwand der Bahnübergänge, zumal der Eisenbahnkreuzungen mit Kreisstraßen, seien zu pauschal. Der Neubau einer technischen Bahnübergangssicherung könne rund 150.000,00 € kosten. Auch seien die erforderlichen Aufwendungen für den Zugang von Ladestellen und Bahnsteigen in die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit mit einzubeziehen.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 15. August 2012 abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, die Klägerin habe keinen Anspruch auf die beantragte Genehmigung. Zwar fehle ihr nicht das Sachbescheidungsinteresse. Der Umstand, dass die Grundstücke der Bahntrasse im Eigentum der Stadt Ge. und der Verbandsgemeinde Pr. stünden und diese ein der Nutzung zu Eisenbahnzwecken widersprechendes Nutzungsinteresse – die Nutzung als Radweg – hätten, sei kein schlechthin unausräumbares Hindernis. Denn es sei zu berücksichtigen, dass die Widmung der Grundstücke zu Zwecken des Eisenbahnbetriebs, die das Privateigentum als öffentliche Last überlagere, fortbestehe; die privaten Eigentümer hätten die Nutzung der Grundstücke als Bahntrasse so lange zu dulden, als keine Freistellung der Grundstücke nach § 23 AEG erfolgt sei.

Die Erteilung der Genehmigung sei jedoch zu Recht versagt worden, weil die Klägerin die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG nicht erfülle. Denn sie habe ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen. Dabei ergebe eine Auslegung des Begriffs der „finanziellen Leistungsfähigkeit“ anhand der näheren Ausgestaltung, die der Begriff in § 2 Abs. 1 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung – EBZugV – gefunden habe, dass die Klägerin ihre finanzielle Leistungsfähigkeit als Infrastrukturunternehmen für die Bahnstrecke Ge. - Pr. nicht nachgewiesen habe, weil die ihr ausweislich der vorgelegten Jahresabschlüsse zur Verfügung stehenden Mittel – zuzüglich etwaiger Drittmittel – nicht ausreichten, um die zu erwartenden Kosten für die Ertüchtigung und den Betrieb der Strecke zu decken. Dabei sei nicht lediglich zu prüfen, ob das Unternehmen nach seinem Jahresabschluss über eine finanzielle Reserve verfüge. Vielmehr bestehe die finanzielle Leistungsfähigkeit nur, wenn es über die finanziellen Mittel verfüge, die zur Aufnahme und zur ordnungsgemäßen Führung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur, für die die Genehmigung beantragt worden sei, erforderlich seien. Es komme auf die Gewährleistung einer sicheren Betriebsdurchführung und mithin auf die infrastrukturbezogene finanzielle Leistungsfähigkeit an. Diese sei auch nicht erst im Betriebserlaubnisverfahren nach § 7f AEG zu prüfen. Denn dort finde ersichtlich nur noch eine Prüfung der Sicherheit des Betriebs in technischer Hinsicht statt, während die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen bereits im Verfahren nach § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG nachzuweisen seien.

Die Klägerin habe indessen nicht nachvollziehbar dargelegt, dass sie über die erforderlichen Mittel zur Versetzung der Strecke Ge. - Pr. in einen betriebssicheren Zustand verfüge. Der von der Klägerin insoweit veranschlagte Investitionsaufwand i. H. v. 275.340,00 € sei deutlich zu niedrig. Hierzu habe die Plausibilitätsüberprüfung durch die Beklagte ausgehend von der Kostenermittlung der DB Netz AG im Stilllegungsverfahren, wonach unter Berücksichtigung des zwischenzeitlichen Zeitablaufs von 10 Jahren mit einem Investitionsaufwand von etwa 1,57 Mio. € zu rechnen sei, nachvollziehbar ergeben, dass selbst unter Berücksichtigung des Umstands, dass nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen (NE-Unternehmen) den Ausbau einer Eisenbahninfrastruktur um 30 % günstiger realisieren

könnten, immer noch ein Investitionsvolumen von knapp 1,1 Mio. € im Raum stehe. Diese Größenordnung werde auch durch eine Begutachtung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) bestätigt, der allein für die Instandsetzung der Brückenbauten zur Herstellung eines Radwegs einen Investitionsbedarf von 520.000 € geschätzt habe. Zusätzlich seien u. a. Kosten für die Herstellung einer neuen Haltestelle in Pr. , für die auch bei NE-Bahnen ca. 121.000 € zu veranschlagen seien, sowie Kosten für die Wiederherstellung von Entwässerungseinrichtungen, die Ertüchtigung von 21 Bahnübergängen, das Freischneiden der Strecke sowie für Reparaturen an den Gleisen und am Gleisbett aufzuwenden. Danach erscheine ein Investitionsaufwand von mindestens 1,57 Mio. € durchaus realistisch. Gehe man danach von Investitionskosten i. H. v. mindestens 1 Mio. € aus, so stünden zu deren Deckung auf Seiten der Klägerin allenfalls 320.000 € an verfügbaren Finanzmitteln gegenüber.

Darüber hinaus bestünden auch durchgreifende Zweifel, ob die Klägerin über die erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Betriebskosten verfüge. Insoweit sei die Prüfung auf die beantragte Dauer der Genehmigung, also auf 10 Jahre zu erstrecken. Danach sei vorliegend nicht zu erwarten, dass die Klägerin die laufenden Betriebskosten dauerhaft durch Einnahmen werde decken können. Schon die von ihr angesetzten Betriebskosten i. H. v. 71.540,00 € erschienen zu niedrig. Ausgehend von einem Erfahrungswert von ca. 1 % der geschätzten Baukosten von ca. 1 Mio. € je km sei hier bei einer Strecke von 23,31 km ein Betrag von rund 230.000,00 € pro Jahr realistisch. Ausreichende Mittel zur Deckung eines solchen Aufwands habe die Klägerin nicht darlegen können. So habe sie neben den von ihr prognostizierten Einnahmen aus Trassenerlösen i. H. v. 69.000,00 €, die ohnehin bereits unrealistisch hoch erschienen, weitere Einnahmen nicht sicher belegen können. Selbst wenn man von ihrer Betriebskostenschätzung sowie ihren optimistischen Einnahmeerwartungen i. H. v. 83.000 € ausginge, verbliebe ihr nur ein ganz geringer Überschuss, so dass sie nicht über Reserven für einen erhöhten Unterhaltungsaufwand bei außergewöhnlichen Umständen verfügen würde. Sie bliebe danach auf Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen, die indessen im Landeshaushalt 2012/2013 nicht eingestellt worden seien. Im Übrigen habe die Klägerin auch keine Nachweise über Kreditzusagen vorgelegt und sie verfüge auch nur über geringes Eigenkapital.

Zur Begründung ihrer vom Senat zugelassenen Berufung wiederholt und vertieft die Klägerin im Wesentlichen ihr erstinstanzliches Vorbringen.

Die Klägerin beantragt,

unter Abänderung des Urteils des Verwaltungsgerichts Mainz vom 15. August 2012 den Beklagten unter Aufhebung des Bescheides vom 23. August 2011 zu verpflichten, ihr die Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 6 AEG für die Bahnstrecke Ge. - Pr. zu erteilen.

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Er tritt der Berufung im Wesentlichen unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens entgegen.

Der Senat hat Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Höhe des zur Gewährleistung der Aufnahme und sicheren Führung des Betriebs auf der in Rede stehenden Bahnstrecke erforderlichen Investitionsaufwands erhoben. Wegen des Ergebnisses der

Beweisaufnahme wird auf das Gutachten der Fa. BPV Consult GmbH vom 25. Oktober 2013 verwiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Beteiligten in den Gerichtsakten verwiesen. Ein Ordner Verwaltungsunterlagen liegt dem Senat vor und war Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

Die Berufung ist zulässig und begründet.

Das Verwaltungsgericht hätte der Klage stattgeben müssen. Denn die Klägerin hat Anspruch auf Erteilung der Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I, S. 2378), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 155 und Art. 4 Abs. 120 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I, S. 3154), für die Bahnstrecke Ge. - Pr.

Der Klägerin fehlt für ihre Klage nicht das Sachbescheidungsinteresse (1.). Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Erteilung der begehrten Genehmigung liegen vor; insbesondere ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der Klägerin als Unternehmen i.S.v. § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme zu bejahen (2.).

1. Wie vom Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt, fehlt der Klägerin trotz des einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebs widersprechenden Nutzungsinteresses der Stadt Ge. und der Verbandsgemeinde Pr. als Eigentümern der Bahntrasse nicht das Sachbescheidungsinteresse. Ein der Verwirklichung des Vorhabens der Klägerin entgegenstehender, schlechthin unausräumbarer Umstand im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. z.B. Beschluss vom 12. August 1993 - 7 B 123.93 -, NVwZ-RR 1994, 381 und juris, Rn. 2 ff.) liegt in dem Interesse der kommunalen Eigentümer an einer Nutzung der Bahntrasse als Radweg schon deshalb nicht, weil sie ihrerseits dieses Nutzungsinteresse ohne die – bisher nicht erfolgte – vorherige Freistellung der Trassengrundstücke von Eisenbahnzwecken gemäß § 23 AEG nicht verwirklichen können. Denn die bis zur Rechtswirksamkeit einer Freistellung fortbestehende „Widmung“ der Grundstücke für Eisenbahnzwecke steht jeder nicht eisenbahnspezifischen Nutzung entgegen (vgl. dazu z.B. Hermes, in: Hermes/Sellner, Beckscher AEG-Kommentar, 1. Aufl. 2006, § 23, Rn. 17; zu den Wirkungen einer – fortbestehenden – Widmung s.a.: Kunz, Eisenbahnrecht, § 23 AEG, 36. EL Juli 2013, Rn. 18, m.w.N.).

2. Die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG für die Erteilung der begehrten Genehmigung liegen im Falle der Klägerin sämtlich vor.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG wird auf Antrag die Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur erteilt, wenn der Antragsteller „als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind“ (Nr. 1), „als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist“ (Nr. 2), „als Unternehmen oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben“ (Nr. 3) „und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bietet“ (2. Halbsatz). Diese Vorschrift begründet einen

Rechtsanspruch auf Genehmigungserteilung, wenn alle drei Voraussetzungen nach § 6 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 3 AEG kumulativ vorliegen, wobei diese ihrerseits abschließend sind (vgl. dazu OVG NRW, Beschluss vom 7. Juli 2008 - 20 A 802/07 -, juris, Rn. 7 und 9). Daneben kommt dem 2. Halbsatz (Gewähr für eine sichere Betriebsführung) keine eigenständige Bedeutung als Genehmigungsvoraussetzung zu, sondern diese ist bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Nrn. 1 bis 3 zu bejahen (so Suckale, in: Hermes/Sellner, a.a.O., § 6, Rn. 42, m.w.N.).

Da zwischen den Beteiligten unstreitig ist, dass die Klägerin das Vorliegen der Voraussetzungen der Nrn. 1 und 3 von § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG (Zuverlässigkeit und Fachkunde) hinreichend nachgewiesen hat (so ausdrücklich die Begründung des Ablehnungsbescheides vom 23. August 2011, S. 2), ist allein fraglich, ob sie darüber hinaus auch die Voraussetzung der „finanziellen Leistungsfähigkeit als Unternehmer“ gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG erfüllt. Nach Überzeugung des Senats ist indessen auch diese Genehmigungsvoraussetzung zu bejahen.

Zwar ist der Begriff der „finanziellen Leistungsfähigkeit als Unternehmer“ – entgegen der Ansicht der Klägerin – nicht lediglich unternehmens-, sondern infrastrukturbezogen zu verstehen (a.). Doch steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme zur Überzeugung des Senats fest, dass die Klägerin hinreichend leistungsfähig ist, um den zur Aufnahme und sicheren Führung des Betriebs der Bahnstrecke Ge. - Pr. voraussichtlich erforderlichen Investitions- und Betriebskostenaufwand tragen zu können (b.).

a. Zwischen den Beteiligten ist im Kern umstritten, ob der Begriff der „finanziellen Leistungsfähigkeit“ in § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG nur unternehmensbezogen oder auch infrastrukturbezogen zu verstehen ist. Zu klären ist danach, ob es lediglich darauf ankommt, dass das Unternehmen als solches sich aufgrund der sich aus dem (gemäß § 2 Abs. 2 der Eisenbahnunternehmer-Berufungszugangsverordnung – EBZugV – vom 27. Oktober 1994 der Prüfung zugrunde zu legenden) Jahresabschluss ergebenden verfügbaren Finanzmittel, Vermögensgegenstände, Schulden und Belastungen als grundsätzlich (abstrakt) finanziell leistungsfähig für den Betrieb von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen erweist, oder ob es darüber hinaus darauf ankommt, ob das Unternehmen über hinreichende finanzielle Mittel zur Aufnahme und zum sicheren Betrieb der konkreten Eisenbahninfrastruktur verfügt, für die die Genehmigung beantragt wird. Zu dieser Auslegungsfrage liegt soweit ersichtlich bisher keine Rechtsprechung vor, die sich explizit damit befasst hat. Auch die Kommentarliteratur lässt die Frage letztlich unbeantwortet.

Nach Auffassung des Senats ergibt eine Auslegung des § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG nach Wortlaut, Entstehungsgeschichte und Systematik unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinns und Zwecks der Vorschrift, dass die „finanzielle Leistungsfähigkeit als Unternehmer“ nur angenommen werden kann, wenn das Unternehmen über ausreichende finanzielle Mittel verfügt, um die Aufnahme des Betriebs und die sichere Betriebsführung auf der konkreten Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der beantragten Genehmigung zu gewährleisten.

Für diese Auslegung spricht zunächst der Wortlaut der Bestimmung. Denn nach § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG handelt es sich um eine Genehmigung, die dem Unternehmen ausschließlich „für das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur“ erteilt wird. Somit handelt es sich bei der „Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ nicht um ein abstraktes Leistungsfähigkeitstestat, das Unternehmen bei Bewerbungen um den Betrieb beliebiger Eisenbahninfrastrukturen im Bundesgebiet zum Nachweis ihrer Wirtschaftskraft vorlegen können; vielmehr wird die Genehmigung streng streckenbezogen

erteilt (so im Ergebnis auch: Suckale, a.a.O., Rn. 54 wonach es im Infrastrukturbereich keine allgemeine Genehmigung gebe, sondern der Unternehmer sein Gewerbe nur auf der in der Genehmigung genannten Infrastruktur ausüben dürfe, die sich aus dem Genehmigungstenor ergebe, der deshalb die Strecke aufgrund ihrer räumlichen Lage genau bestimmen müsse). Geht man davon aus, dass § 6 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz AEG keine eigenständige Genehmigungsvoraussetzung formuliert, sondern bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen nach den Nrn. 1 bis 3 auch die Gewähr der sicheren Betriebsführung vorliegt, so kann die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens „zum Betrieb einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur“ sinnvoll nur bejaht werden, wenn die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel gerade auch für die Aufnahme und den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ausreichen, für die die Genehmigung erteilt wird.

Für die gegenteilige Auffassung der Klägerin mag zwar die Verwendung der Formulierung „als Unternehmer“ in § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG sprechen, die eine rein unternehmensbezogene Prüfung nahelegen könnte. Doch ist dies schon nach dem Wortlaut nicht zwingend, sondern kann im Rahmen der Nr. 2 auch lediglich bedeuten, dass es insoweit nur auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens selbst, aber nicht – wie bei der Zuverlässigkeit und der Sachkunde nach den Nrn. 1 und 3 der Vorschrift – auch auf diejenige der für es handelnden Personen ankommt. Auch aus der konkretisierenden Regelung in § 2 Abs. 2 EBZugVO, wonach die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit (nur) „anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens“ erfolgt und sich dabei inhaltlich auf die in den Ziffern 1 bis 6 der Vorschrift genannten Merkmale zu beschränken hat, folgt nichts Entscheidendes für die Ansicht der Klägerin. Zum einen dient die Vorschrift ersichtlich nur der Entbürokratisierung dahingehend, dass einerseits die Behörde von aufwendigen weitergehenden Recherchen zum Vermögens- und Schuldenstand des Unternehmens entlastet und andererseits das Unternehmen von der Pflicht zur Vorlage weiterer Unterlagen und Nachweise zu seinem Vermögens- und Schuldenstand entbunden sein soll; insoweit wurden unionsrechtliche Vorgaben aus Art. 7 Abs. 1 und 2 i.V.m. Anhang I der Richtlinie (EG) 95/18 des Rates vom 19. Juni 1995 (ABl. L 143 vom 27. Juni 1995, S. 70) umgesetzt. Zum anderen sagt die „Prüfung nur anhand des Jahresabschlusses“ nichts über den Bezugspunkt dieser Prüfung, also darüber aus, an welchem Maßstab die für die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit aus dem Jahresabschluss des Unternehmens zu gewinnenden Erkenntnisse zu messen sind. Hierfür gibt vielmehr Abs. 1 von § 2 EBZugV einen deutlichen Hinweis, indem es dort heißt: „Der Antragsteller gilt als finanziell leistungsfähig i.S.v. § 6 Abs. 2 Nr. 2 AEG, wenn er über die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebes erforderlichen finanziellen Mittel verfügt“. Geht man davon aus, dass mit „Führung des Betriebes“ nach dem Gegenstand der Genehmigung nur der Betrieb der konkreten Eisenbahninfrastruktur gemeint sein kann, so legt auch § 2 EBZugV nahe, dass Bezugspunkt und Maßstab der Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit anhand des Jahresabschlusses die finanziellen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Aufnahme und sichere Führung des Betriebs der konkreten Eisenbahninfrastruktur sein sollen. Damit stellt – wie das Verwaltungsgericht insoweit zutreffend entschieden hat – § 2 Abs. 1 EBZugV eine zulässige Konkretisierung des authentischen gesetzgeberischen Willens dar, der hinter der Regelung in § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG steht.

Die Klägerin kann auch aus den Gesetzesmaterialien nichts Entscheidendes für ihre Auffassung ableiten. Zwar wird in der Begründung des Entwurfs zu § 6 Abs. 2 AEG ausgeführt, die Vorschrift sei u.a. dem § 13 des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG – „nachgebildet“, worin die Kriterien der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit „im Einzelnen in vergleichbarer Weise ausgestaltet“ worden seien (vgl.

BT-Drs. 12/4609, S. 97). Aus dieser ohnehin nur groben Orientierung an Wortlaut und Struktur des § 13 PBefG folgt nicht zwingend, dass der Gesetzgeber bei der Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur eine rein unternehmensbezogene Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit – ohne Berücksichtigung der Anforderungen an den sicheren Betrieb der konkreten Infrastruktur – vorschreiben wollte. Das Verwaltungsgericht hat vielmehr überzeugend herausgearbeitet, dass die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 PBefG als Maßstab nur die sich aus dem Jahresabschluss des Unternehmens ergebende Vermögenssituation bei Antragstellung heranzuziehen ist, während Aufwand und Ertrag des zu genehmigenden Verkehrs nicht zu berücksichtigen seien, jedenfalls auf die Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht übertragbar ist. Während Inhaber einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz keine Pflicht zur Unterhaltung der für den Verkehr in Anspruch genommenen Infrastruktur trifft, haben, wie sich ebenfalls aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt, Eisenbahninfrastrukturunternehmen die sich im Einzelnen aus einer Zusammenschau von Vorschriften des AEG, insbesondere jetzt aus § 4 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 2 AEG, ergebende Pflicht, ihre Strecken in einem betriebssicheren Zustand für den Eisenbahnverkehr vorzuhalten und nicht betriebssichere Strecken wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Oktober 2007 - 3 C 51.06 -, BVerwGE 129, 381 und juris, Rn. 18 ff.). Dies rechtfertigt es, bei ihnen das Erfordernis des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit auf die konkrete, von ihnen in betriebssicherem Zustand vorzuhaltende oder zu ertüchtigende Eisenbahninfrastruktur zu beziehen und insoweit zu fragen, ob sie nach ihrer sich aus dem Jahresabschluss ergebenden finanziellen Gesamtsituation „die Gewähr für eine sichere Betriebsführung“ (§ 6 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz AEG) bzw. „zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebes“ (§ 2 Abs. 1 EBZugVO) hinsichtlich der konkreten, den Gegenstand der Genehmigung bildenden Eisenbahninfrastruktur bieten.

Schließlich gibt auch der systematische Zusammenhang zwischen der Genehmigung nach § 6 Abs. 1 bis 3 AEG und der nachfolgenden „Betriebsaufnahmegenehmigung“ nach § 7f AEG nichts für die Auffassung der Klägerin her. Der von der Klägerin für richtig gehaltenen Verlagerung der gesamten Prüfung, welcher Investitionsaufwand zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebs auf der konkreten Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist und ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach seiner finanziellen Leistungsfähigkeit dazu im Stande ist, in das Verfahren nach § 7f AEG. steht entgegen, dass das Verfahren zur Betriebsaufnahmegenehmigung für eine derart umfassende, infrastrukturbezogene Prüfung der unternehmerischen Leistungsfähigkeit nicht gedacht und nicht geeignet ist. Wie in der Kommentarliteratur zur Vorgängerregelung des § 7a Abs. 1 AEG i.d.F. des 2. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 ausgeführt, besteht der Sinn und Zweck der Norm darin, „die Kompatibilität von Betrieb und Fahrzeugen in technischer Hinsicht sicherzustellen“, da dieser Aspekt in den Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG nicht enthalten ist; denn § 6 Abs. 2 AEG regelt lediglich die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen, aber keine sachbezogenen Anforderungen (so Suckale, a.a.O., § 7 a, Rn. 4). Folglich ist die Regelung der Erlaubnis für die Betriebsaufnahme an die im Baurecht erforderliche Abnahme angelehnt (so ebenfalls Suckale, a.a.O., Rn. 5), setzt also voraus, dass die grundsätzliche Zulassung zum Betrieb der konkreten Eisenbahninfrastruktur bereits vorher, nämlich im Verfahren nach § 6 Abs. 2 AEG, erfolgt ist: Da zwischen der Genehmigungserteilung nach § 6 und der Aufnahme des Betriebs längere Zeit verstreichen kann, müssen die Eisenbahnaufsichtsbehörden vorher bereits Gelegenheit zur Prüfung des Unternehmens insgesamt gehabt haben; dafür ist das Verfahren nach § 6 AEG vorgesehen, während es im Verfahren nach § 7f AEG vor allem um die Frage

geht, ob das Unternehmen insbesondere fachlich in der Lage ist, den Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur in betriebs sicherem Zustand zu halten.

§ 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG ist daher vom Verwaltungsgericht zutreffend dahin ausgelegt worden, dass die Vorschrift den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens in Bezug auf die Aufnahme und ordnungsgemäße Führung des Betriebs auf der konkreten Eisenbahninfrastruktur voraussetzt, die Gegenstand des Genehmigungsantrags ist.

b. Ist danach die Frage der finanziellen Leistungsfähigkeit der Klägerin als Unternehmerin i.S.v. § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG infrastrukturbezogen zu beantworten, so bedarf es einer prognostischen Entscheidung, ob die Klägerin nach ihrer sich aus dem Jahresabschluss sowie gegebenenfalls aus weiteren eigenen Angaben ergebenden finanziellen Leistungsfähigkeit in der Lage sein wird, die in Rede stehende Eisenbahninfrastruktur wieder in Betrieb zu nehmen und die für einen sicheren Betrieb der Bahnstrecke in dem von ihr beabsichtigten Umfang erforderlichen laufenden Betriebskosten zu tragen.

Dies setzt zunächst eine Abschätzung des Investitionskostenaufwands zur Ertüchtigung der stillgelegten Strecke für eine Wiederaufnahme des Betriebs in dem beabsichtigten Umfang (sog. Anfangsinvestitionen) voraus (aa.). Des Weiteren sind die zur sicheren Betriebsführung im beabsichtigten Umfang während der beantragten Genehmigungsdauer (hier: 10 Jahre) voraussichtlich entstehenden laufenden Betriebskosten in den Blick zu nehmen (bb.). Diesem prognostizierten Finanzmittelgesamtbedarf sind schließlich die der Klägerin nach eigenen plausiblen Angaben voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel aus Eigen- und Fremdkapital sowie aus prognostizierten laufenden Einnahmen des Streckenbetriebs gegenüberzustellen (cc.).

Dabei kann es nicht Sache des Verfahrens zur Erteilung der Betriebsgenehmigung nach § 6 Abs. 2 AEG sein, den zur Aufnahme und sicheren Führung des Betriebs erforderlichen Investitionsaufwand bereits in allen Einzelheiten – gleichsam centgenau – zu ermitteln. Wie sich aus dem oben Gesagten ergibt, bleibt insbesondere die eingehendere Prüfung, welche Anforderungen im Einzelnen an die Infrastruktureinrichtungen im Streckenverlauf nach dem jeweils anerkannten Stand der Technik zu stellen sind, um „die Kompatibilität von Betrieb und Fahrzeugen in technischer Hinsicht sicherzustellen“ (vgl. Suckale, a.a.O., § 7a, Rn. 4), dem nachfolgenden Verfahren nach § 7f AEG zur Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung überlassen. Im Verfahren nach § 6 Abs. 2 AEG bedarf es nur einer Abschätzung des voraussichtlichen Finanzmittelgesamtbedarfs für Anfangsinvestitionen und laufenden Betrieb, indem die entsprechenden Ansätze der Klägerin in ihrem mit den Antragsunterlagen vorgelegten Wirtschaftsplan aufgrund einer Sichtprüfung der konkreten Infrastruktur auf ihre Plausibilität überprüft werden. Weder findet eine „Bedarfsprüfung“ der Reaktivierung der Strecke statt, noch ist ein Nachweis dafür zu verlangen, dass die Strecke voraussichtlich wirtschaftlich erfolgreich betrieben werden kann. Vielmehr verbleibt das unternehmerische Risiko eines erfolgreichen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur bei dem sich um die Genehmigung nach § 6 AEG bewerbenden Unternehmen. Auszuschließen von der Genehmigungserteilung sind allerdings evident unrealistische oder gar unseriöse Betriebskonzepte, die erkennbar auf ein Befahren der Infrastruktur „auf Verschleiß“ hinauslaufen und daher von vornherein ungeeignet erscheinen, i.S.v. § 6 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz AEG „die Gewähr für eine sichere Betriebsführung zu bieten“.

Nach diesen Maßstäben erscheint die Klägerin finanziell hinreichend leistungsfähig, um den sich aus den für den beantragten Betriebsumfang erforderlichen Anfangsinvestitionen und

laufenden Betriebskosten ergebenden voraussichtlichen Finanzmittelgesamtbedarf aus Eigen- und Fremdkapital sowie laufenden Einnahmen decken zu können.

aa. Was zunächst die Anfangsinvestitionen angeht, haben die vom Senat beauftragten Sachverständigen in ihrem Gutachten vom 25. Oktober 2013 Investitionskosten für Brücken, Oberbau, Stützmauern, Bahnübergänge, Durchlässe und Haltepunkte in Höhe von insgesamt 329.600,00 € prognostiziert. Ihre Kostenschätzung liegt zwar um 18 % über dem entsprechenden Ansatz in Höhe von 279.400,00 € im Wirtschaftsplan der Klägerin, bewegt sich damit aber ungefähr in dessen Größenordnung und jedenfalls weit unter dem vom Beklagten auf mindestens 1 Mio. € geschätzten Investitionskostenaufwand.

Der Senat sieht die Kostenschätzung der Gutachter, die sich auf eine Begehung der gesamten Strecke stützt, deren Ergebnis in einer dem Gutachten beigelegten Fotodokumentation mit Lage- und Zustandsbeschreibung aller Infrastruktureinrichtungen im Einzelnen belegt worden ist, als in allen Punkten überzeugend an. So haben die Gutachter zu dem im Streckenverlauf befindlichen Brücken näher erläutert, dass diese sich in einem überraschend guten Zustand befinden, weil insbesondere in den 1980er Jahren noch Sanierungsarbeiten durchgeführt worden waren. Soweit der Beklagte demgegenüber auf einen Aktenvermerk des Landesbetriebs Mobilität vom 16. Januar 2012 verweist, worin für die 21 vorhandenen Brückenbauwerke ein Investitionsbedarf in Höhe von rund 520.000,00 € postuliert wird, handelt es sich schon nach dem Wortlaut des Vermerks nur um eine „grobe Schätzung“, der – anders als dem vom Senat eingeholten Gutachten – keine Untersuchung der einzelnen Brückenbauwerke vor Ort zugrunde liegt, sondern die sich lediglich auf „vergleichbare Kosten“ bei der Sanierung von Brücken im Zuge der Umwandlung von Bahntrassen in Radwege beruft. Hinsichtlich des Oberbaus haben die Gutachter bei der ergänzenden Erläuterung ihres Gutachtens in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass die von ihnen an einigen Stellen festgestellte teilweise „Vererdung“ des Schotterbetts keine kostenintensive Bettungsreinigung innerhalb des beantragten 10-jährigen Betriebszeitraums der Strecke erfordert. Vielmehr sei bei dem beabsichtigten Zugverkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten nicht mit einer sicherheitsrelevanten Instabilität des Schotterbetts zu rechnen. Dem haben die Vertreter des Beklagten nicht substantiiert widersprochen. Auch die Kostenabschätzung der Gutachter für die Herrichtung der Bahnübergänge, die sogar geringfügig unter derjenigen im Wirtschaftsplan der Klägerin liegt, erscheint dem Senat plausibel. Die Gutachter haben insbesondere überzeugend begründet, dass bei allen fünf höhengleichen Bahnübergängen im Streckenverlauf, an denen klassifizierte öffentliche Straßen kreuzen, aufgrund des an allen diesen Kreuzungen nach den vorliegenden Daten von Verkehrszählungen bestehenden, allenfalls mäßigen Verkehrs (zwischen 160 und 1.800 Kraftfahrzeuge pro Tag) auch unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse eine Postensicherung mit Geschwindigkeitsreduzierung genügt. Dies entspricht den nach wie vor gültigen Bestimmungen in § 11 Abs. 7 Nr. 2 i.V.m. Abs. 11 und Abs. 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – EBO – vom 8. Mai 1991. Die vom Beklagten ins Feld geführten, derzeit in Fachzeitschriften und Arbeitsgruppen diskutierten Änderungen der EBO sind für das vorliegende Verfahren noch nicht maßgeblich.

Hinsichtlich der Investitionskosten für Haltepunkte (Bahnsteige und deren Zuwegungen) hält das Gutachten einen mit 20.000,00 € um 5.000,00 € über dem Kostenansatz der Klägerin liegenden Aufwand für erforderlich, aber auch ausreichend. Dabei werden die veranschlagten Kosten für die erforderliche Neuanlegung des Haltepunktes in Pr. Höhe von 15.000,00 € als Provisorium für gerechtfertigt angesehen und lediglich je 1.000,00 € für fünf Unterwegshalte, insgesamt also 5.000,00 € hinzugerechnet; zwei weitere Haltepunkte in Go. und Sch. werden als entbehrlich angesehen, da zu weit abseits der Ortslagen gelegen. Da alle

Bahnsteige niveaugleich erreichbar seien und die vorhandene Länge der Bahnsteige für eine dreiteilige Schienenbusgarnitur ausreiche, fielen insoweit nur Kosten für Freischnitt, Reinigung und eine Mindestausstattung an Bahnsteigmobiliar an. Diese Ausführungen erscheinen dem Senat nachvollziehbar. Insbesondere erscheint es vertretbar, für den vorgesehenen touristischen Verkehr mit 57 Betriebstagen pro Jahr den Haltepunkt Pr. an der vorgesehenen Stelle nur als Provisorium mit einem Aufwand von 15.000,00 € auszubauen. Die Gutachter haben in der mündlichen Verhandlung überzeugend erläutert, dass im Hinblick auf die beantragte Genehmigungszeit von lediglich 10 Jahren die Errichtung eines Holzbahnsteigs ausreichend erscheint; es ist auch nicht ersichtlich, dass dessen Errichtung an der vorgesehenen Stelle unüberwindliche tatsächliche oder rechtliche Hindernisse entgegenstehen könnten. Ferner haben die Erläuterungen der Gutachter in der mündlichen Verhandlung ergeben, dass für den Fall der Aufnahme eines Güterverkehrs auf der Teilstrecke Ge. - Go. im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Go. noch ausreichende Infrastruktureinrichtungen für eine Güterverladung vorhanden sind. Insbesondere besteht dort noch ein Ausweichgleis für das Umsetzen der Lokomotiven. Der hier erforderliche Austausch defekter Holzschwellen wurde im Kostenansatz für den Oberbau bereits berücksichtigt.

Die Gutachter haben schließlich überzeugend darzulegen vermocht, dass es aufgrund der großzügigen Trassierung der – ursprünglich zweigleisigen – Strecke der Westeifelbahn sowie des weitgehend ebenen Streckenverlaufs keiner besonderen Aufwendungen für die Anlegung paralleler Rettungswege bedarf, da nahezu die ganze Bahnlinie über parallel verlaufende bzw. nahe gelegene Wirtschaftswege und gegebenenfalls auch über Agrarflächen insbesondere auch für Rettungskräfte gut erreichbar ist.

Nachdem die übrigen in die Schätzung der Anfangsinvestitionen eingestellten Positionen im Einzelnen nicht Streitig sind, geht der Senat davon aus, dass der Gesamtaufwand für Anfangsinvestitionen zur sicheren Wiederinbetriebnahme der Strecke im beabsichtigten Umfang mit rund 330.000,00 € realistisch abgeschätzt worden ist.

bb. Was die laufenden Betriebskosten angeht, sind die Gutachter zunächst bei der Abschätzung der laufenden Kosten für die Streckeninstandhaltung zu einem Gesamtbetrag gelangt, der mit 319.500,00 € nur geringfügig (nämlich um 8 %) über dem von der Klägerin in Ansatz gebrachten Betrag von 297.000,00 € liegt. Die einzelnen Kostenansätze für Brückenbetriebskosten, Betrieb des Oberbaus, Vegetationskontrolle, laufende Unterhaltung von Stützmauern, (Brücken-)Haupt- und Nebenprüfungen sowie Betriebskosten der Bahnübergänge, Durchlässe und Haltepunkte erscheinen dem Senat nachvollziehbar begründet. Insbesondere haben die Gutachter auch überzeugend dargelegt, dass mit den angesetzten Brückenbetriebskosten i. H. v. 2.250,00 € pro Jahr (also 22.500,00 € auf 10 Jahre gerechnet) angesichts des relativ guten Zustands der Brücken gewährleistet ist, dass die notwendigen laufenden Arbeiten vorgenommen werden können, ohne auf Verschleiß fahren zu müssen.

Die über die laufende Streckeninstandhaltung zusätzlich als laufende Betriebsaufwendungen in Ansatz gebrachten Verwaltungskosten (253.000,00 €, d.h. 25.300,00 € pro Jahr) und Kosten für die Miete einer Anschlussweiche der DB Netz AG in Höhe von 75.400,00 € (7.540,00 € pro Jahr) für den Infrastrukturanschluss an die Hauptstrecke in Ge. sind vom Beklagten nicht konkret in Frage gestellt worden und erscheinen auch aus Sicht des Senats plausibel begründet.

Offenbleiben kann, ob überhaupt und gegebenenfalls in welcher Höhe es gerechtfertigt ist, zusätzlich noch Kosten für Pachtzahlungen an die Kommunen als Eigentümer der Strecke in

den laufenden Betriebskostenaufwand einzustellen. Das Gutachten sieht die Berücksichtigung von Kosten für die Pacht der Strecke von den Eigentümern auf 10 Jahre als grundsätzlich gerechtfertigt an, bringt dafür jedoch statt der im Schreiben der Bürgermeister vom 10. Mai 2011 berechneten 22.000,00 € pro Jahr lediglich 7.500,00 € pro Jahr in Ansatz und orientiert sich dabei an der Höhe der Streckenpacht für die benachbarte Strecke Ka. - Ge. . Demgegenüber vertritt die Klägerin unter Bezugnahme auf ein Urteil des Landgerichts Köln (Urteil vom 4. Juni 2008 - 14 O 451/07 -, nicht veröffentlicht) und die hierzu ergangene Berufungsentscheidung des Oberlandesgerichts Köln (Urteil vom 19. Dezember 2008 - 6 U 125/08 -, nicht veröffentlicht) die Auffassung, da die Eigentümer wegen der fortbestehenden Widmung der Eisenbahninfrastruktur zur Duldung des Eisenbahnbetriebes verpflichtet seien, bestehe kein Anspruch auf eine Vergütung der Nutzung der Strecke. Der Beklagte wiederum sieht zumindest bei bereits stillgelegten Infrastrukturen eine Berechtigung der kommunalen Eigentümer, für den Fall eines erneuten Betriebs durch einen bisher dort nicht tätigen Unternehmer einen angemessenen Pachtzins zu verlangen, ohne dafür allerdings eine Anspruchsgrundlage zu nennen. Die Klägerin kann zur Stützung ihrer Auffassung immerhin darauf verweisen, dass nach dem oben Gesagten die Rechtsfolgen der Widmung fortwirken, solange – wie hier – eine Freistellung der Eisenbahninfrastruktur von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG nicht erfolgt ist, d.h. die Eigentümer der Bahngrundstücke den Betrieb auf der Strecke weiterhin zu dulden haben. Danach ist jedenfalls im öffentlichen Eisenbahnverkehrsrecht eine Anspruchsgrundlage für eine Entschädigung oder ein Nutzungsentgelt nicht ersichtlich (so auch Kunz, a.a.O., § 23, Rn. 18, m.w.N.). Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe sich aus der Inanspruchnahme des Eigentums an den Trassengrundstücken zivilrechtlich ein Anspruch auf ein Nutzungsentgelt ergibt, muss einer Vereinbarung der Klägerin mit den Trassengrundstückseigentümern überlassen bleiben bzw. im Streitfall zivilprozessrechtlich geklärt werden. Jedenfalls erscheint es im Rahmen einer Kostenprognose nicht unangemessen, aber auch ausreichend, hierfür den von den Gutachtern in Anlehnung an den auf der Nachbarstrecke vereinbarten Pachtzins errechneten Betrag in Höhe von 7.500,00 € pro Jahr, d.h. 75.000,00 € für 10 Jahre vorsorglich zusätzlich in Ansatz zu bringen.

Dem sich aus alledem ergebenden Betriebskostengesamtaufwand in Höhe von 722.900,00 € sind zur Abschätzung des Finanzierungsmittelgesamtbearfns neben den oben genannten Gesamtkosten für Anfangsinvestitionen in Höhe von 329.600,00 € von den Gutachtern zu Recht auch Kosten für eine Fremdfinanzierung hinzugerechnet worden. Zum einen hat die Klägerin – nachdem sie ursprünglich auf einer vollständigen Finanzierung aus Eigenmitteln ohne Fremdkapitalaufnahme beharrte – inzwischen Darlehenszusagen befreundeter Unternehmen vorgelegt, die in Anlehnung an den kurzfristigen Kapitalmarktzins variabel verzinst werden sollen; zum anderen dürfte es üblichem kaufmännischen Geschäftsverhalten entsprechen, auch bei hoher Eigenkapitalquote und Überschüssen im Jahresabschluss Investitionen in einem von mehreren Geschäftsbereichen nicht ausschließlich aus Eigenmitteln, sondern – zumal bei niedrigem Zinsniveau – zumindest teilweise auch durch Aufnahme von Fremdkapital zu finanzieren. Die hierfür von den Gutachtern in Ansatz gebrachte Gesamtsumme von 97.247,00 € für Finanzierungskosten beruhen auf der Annahme, dass die Klägerin die gesamten Kosten für die Anfangsinvestitionen von ca. 330.000,00 € zu üblichen Bedingungen auf dem Kapitalmarkt beschafft und mit einem Zins von 5 % über die Laufzeit von 10 Jahren tilgt. Dieser Kostenansatz ist angesichts der von der Klägerin hinreichend belegten Eigenmittel in Höhe von ca. 150.000,00 € jedenfalls nicht zu niedrig bemessen.

Aus alledem folgt, dass der von den Gutachtern ermittelte Finanzmittelgesamtbearf in Höhe von knapp 1,15 Mio. € zur Reaktivierung und zum laufenden Betrieb der Strecke für 10 Jahre

im beantragten Umfang realistisch erscheint und damit den Anforderungen an eine plausible Abschätzung des Mittelbedarfs für Anfangsinvestitionen und laufenden Betrieb entspricht.

cc. Den Gutachtern kann im Ergebnis auch darin gefolgt werden, dass die Klägerin voraussichtlich in der Lage sein wird, den prognostizierten Gesamtbedarf von rund 1,15 Mio. € zu decken. Denn die Klägerin hat plausibel darzulegen vermocht, dass sie hinreichend wirtschaftlich leistungsfähig ist, sowohl die Anfangsinvestitionen als auch die laufenden Betriebskosten im jeweils prognostizierten Umfang zu tragen.

So erweisen sich zunächst ihre Angaben, die erforderlichen Anfangsinvestitionen in einer Höhe von rund 330.000,00 € weitgehend aus Eigenmitteln sowie zugesagten Zuschüssen und Darlehen Dritter decken zu können, als hinreichend belastbar. Der Geschäftsführer der Klägerin, Herr P. , hat in der mündlichen Verhandlung hierzu näher erläutert, dass das Unternehmen bereits über Eigenmittel aus vorhandenen Rücklagen sowie Gewinnen in einer Größenordnung von rund 150.000,00 € verfügt, die zur Deckung von Anfangsinvestitionen bereitgestellt werden können. Die Gutachter haben diese Angaben bestätigt. Wie der Gutachter Herr Po. hierzu in der mündlichen Verhandlung näher ausgeführt hat, weist das Unternehmen eine gute Eigenkapitalquote auf, die in den von den Gutachtern eingesehenen Bilanzen der Jahre 2008 bis 2011 jeweils zwischen 20 und 30 % betragen hat. Nach der nachvollziehbaren Einschätzung der Gutachter erscheint es demnach grundsätzlich möglich, aus dem vorhandenen Eigenkapital den genannten Betrag bereitzustellen, wobei es allerdings Sache der Firmenpolitik bleibt, ob und inwieweit Eigenkapital tatsächlich zur Deckung von Anfangsinvestitionen zur Reaktivierung der in Rede stehenden Bahnstrecke eingesetzt oder hierfür doch Fremdkapital aufgenommen wird.

Jedenfalls hat die Klägerin auch plausibel gemacht, dass sie darüber hinaus auf verbindlich zugesagte Zuschüsse und Darlehen Dritter zurückgreifen kann, um die erforderlichen Mittel zur Finanzierung der Anfangsinvestitionen aufzubringen. Die hieran vom Beklagten geäußerten Zweifel erscheinen nicht stichhaltig. So hat der in der mündlichen Verhandlung anwesende Geschäftsführer der V. GmbH – VEB –, Herr Pe. , auf Nachfrage nachdrücklich versichert, dass sein Unternehmen an der mit dem von der Klägerin vorgelegten Schreiben vom 12. August 2012 gemachten Zusage festhalte, der Klägerin einen Betrag in Höhe von bis zu 100.000,00 € als verlorenen Zuschuss zur finanziellen Beteiligung an der Ertüchtigung der Bahnstrecke Ge. - Pr. zu gewähren. Er hat dazu näher erläutert, dass diese Zusage durchaus unabhängig von der Wiederaufnahme des Betriebs auf der benachbarten Eifelquerbahn (Ge. - Ka.) durch sein Unternehmen gelte. Denn sein Unternehmen werde auf der Eifelquerbahn, deren Wiederinbetriebnahme einen wesentlich höheren, nicht ohne Gewährung öffentlicher Mittel tragbaren Sanierungsaufwand voraussetze, lediglich als Dienstleister auftreten, also dort keine hohen Eigenmittel investieren müssen. Jedenfalls gelte die Zusage auch für den Fall, dass es nicht zu einer Wiederinbetriebnahme der Eifelquerbahn komme oder die VEB nicht erneut den Zuschlag für den Betrieb auf dieser Strecke erhalte. Denn in diesem Falle habe die VEB ein gesteigertes Interesse daran, ihren in dem von ihr betriebenen Bahnbetriebswerk Ge. vorgehaltenen Fahrzeugpark zumindest auf der von dort erreichbaren Westeifelbahn einsetzen zu können. Im Übrigen haben die Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung auf den vom Landtag mehrheitlich angenommenen Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen vom 11. Dezember 2013 (LT-Drs. 16/3117) verwiesen, wonach die Landesregierung aufgefordert wurde, die notwendigen Schritte einzuleiten, um u.a. vorrangig die Investitionen zur Ertüchtigung der Eifelquerbahn Ge. - Ka. aus den bei einer einschlägigen Haushaltsstelle zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln eingestellten Mitteln zu bezuschussen, so dass eine Wiederaufnahme des Betriebs auf der Eifelquerbahn in absehbarer

Zeit keineswegs unrealistisch erscheint.

Als hinreichend belastbar erweist sich ferner die von der Klägerin zu den Akten gereichte Zusage des Vereins Eifelbahn e.V. in dessen Schreiben vom 12. August 2012, den erforderlichen Freischnitt der kompletten Strecke Ge. - Pr. durch unentgeltliche Bereitstellung von Personal und Maschinen durchzuführen. Der in der mündlichen Verhandlung anwesende Herr P. , der auch Vorsitzender des Vereins E. e.V. ist, hat diese Zusage bekräftigt und hierzu näher erläutert, dass der Verein über etwa 230 aktive Mitglieder verfüge, die zur Durchführung der Freischnittarbeiten unter Einsatz des zur Verfügung stehenden Maschinenparks bereit und in der Lage seien, nachdem sie eine solche Freischneidarbeit im Jahre 2006 auf der Strecke Ge. - Pr. zur Ermöglichung eines Probetriebs bereits einmal erfolgreich durchgeführt haben. Die Klägerin hat den Gegenwert der Freischnittarbeiten des E. e.V. in ihrem Wirtschaftsplan mit einem Betrag in Höhe von 30.000,00 € veranschlagt, was das Verwaltungsgericht im erstinstanzlichen Urteil als realistisch angesehen hat und auch vom Senat nicht in Zweifel gezogen wird.

Der Senat hegt schließlich auch keine durchgreifenden Zweifel an der Ernsthaftigkeit und Belastbarkeit der Darlehenszusagen der Ilztalbahn GmbH - ITB -(Darlehen in Höhe von bis zu 100.000,00 € gemäß Schreiben vom 25. November 2013) und der Eifelbahnverkehrsgesellschaft mbH - EVG - (Darlehen in Höhe von bis zu 50.000,00 € gemäß Schreiben vom 26. November 2013), die beide zweckgebunden für Investitionen zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Bahnlinie Ge. - Pr. gewährt werden, jeweils eine Laufzeit von 10 Jahren haben und in Anlehnung an den kurzfristigen Kapitalmarktzins verzinst werden sollen. Die Vertreter der Klägerin haben in der mündlichen Verhandlung glaubhaft dargelegt, dass ihnen die Geschäftsführer beider Unternehmen vor dem Verhandlungstermin noch einmal fernmündlich versichert haben, an ihren Darlehenszusagen festhalten zu wollen und zur Gewährung der Darlehen aus verfügbaren Eigenmitteln bereit und in der Lage zu sein. Belegbare Zweifel hieran haben die Vertreter des Beklagten nicht vorbringen können.

Kann danach davon ausgegangen werden, dass die Klägerin in der Lage sein wird, die Finanzierung der Anfangsinvestitionen zur Reaktivierung der Bahnstrecke in Höhe von rund 330.000,00 € aus einem "Finanzierungsmix" aus verfügbaren Eigenmitteln und verbindlich zugesagten Zuschüssen und Darlehen Dritter sicherzustellen, so bestehen schließlich auch keine durchgreifenden Zweifel daran, dass die Klägerin auch zur Deckung der laufenden Kosten eines sicheren Betriebs der Strecke im beabsichtigten Umfang in der Lage sein wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das eingeholte Gutachten noch von der Möglichkeit einer Deckung des Finanzmittelgesamtbedarfs in Höhe von rund 1,15 Mio. € allein durch Einnahmen aus Trassenentgelten für Touristik- und Güterverkehre sowie aus Ausgleichszahlungen nach § 16 AEG ausgegangen ist. Nachdem die Klägerin jedoch nach dem soeben Ausgeführten aller Voraussicht nach in der Lage sein wird, die Anfangsinvestitionen in Höhe von rund 330.000,00 € weitgehend bereits aus Eigenmitteln sowie aus Zuschüssen und Darlehen Dritter abzudecken, müssen im Wesentlichen nur die laufenden Betriebskosten in der prognostizierten Gesamthöhe von rund 723.000,00 € sowie etwaige Finanzierungskosten in Höhe von rund 120.000,00 € (Zins und Tilgung), insgesamt also maximal rund 843.000,00 € aus laufenden Einnahmen des Streckenbetriebs gedeckt werden. Danach kann die Klägerin mit niedrigeren Einnahmen aus Trassenentgelten als den von den Gutachtern für notwendig erachteten 7,45 € pro Zugkilometer (Zkm) kalkulieren. So könnte ein Betriebskostenaufwand von rund 843.000,00 € bereits mit den von der Klägerin in ihrem Wirtschaftsplan kalkulierten 6,00 €/Zkm mehr als gedeckt werden: Ausgehend von 57 Betriebstagen und 13.110 Zkm/Jahr im Touristikverkehr sowie 52 Betriebstagen und 1.664

Zkm/Jahr im Güterverkehr wäre bei einem Entgelt von jeweils 6,00 €/Zkm im Zehnjahreszeitraum mit Gesamteinnahmen aus Trassenentgelten in Höhe von 786.600,00 € im Touristikverkehr sowie 99.840,00 € im Güterverkehr zu rechnen, insgesamt also mit Trasseneinnahmen in Höhe von rund 886.000,00 €, so dass noch ein Saldoüberschuss von rund 43.000,00 € verbliebe.

Einnahmen aus Trassenentgelten in Höhe von 6,00 €/Zkm erscheinen dem Senat zunächst im Touristikverkehr realistisch erzielbar, nachdem der Geschäftsführer der V. GmbH, die vorrangig als Betreiber von Touristikverkehren in Betracht kommt, in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass sein Unternehmen sich vorstellen könne, die Westeifelbahn aufgrund des Potentials der Strecke sogar zu einem Preis von 7,45 €/Zkm zu bedienen. Ob es tatsächlich zu der erwarteten Nachfrage im Touristikverkehr kommt, bleibt dem unternehmerischen Risiko der Klägerin überlassen.

Was ferner die Durchführung von Güterverkehren auf der Teilstrecke zwischen Ge. und Go. angeht, kann diese entgegen der Ansicht des Beklagten nicht als von vornherein völlig unrealistisch angesehen werden. Die Klägerin hat immerhin zwei Stellungnahmen von Holzhandelsunternehmen aus der Region vorlegen können, die „starkes Interesse“ an einer Durchführung von Holztransporten auf der Westeifelbahn bekundet haben. Angesichts eines Spektrums von Trassenpreisen zwischen 3,00 € und 15,00 €/Zkm, wobei die Entgelte für Gütertransporte eher im oberen Bereich dieses Spektrums anzusiedeln seien werden, erscheinen dem Senat daher die Möglichkeit der Erzielung von Trassenentgelten in einer Größenordnung von jedenfalls 6,00 €/Zkm für Gütertransporte auf der Teilstrecke Ge. - Go. hinreichend plausibel dargelegt.

Angesichts dessen kann die Höhe der Einnahmen offenbleiben, die die Klägerin darüber hinaus voraussichtlich noch gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG zum hälftigen Ausgleich für Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen i.S.d. § 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes – EKrG – erzielen kann. Der Senat weist jedoch darauf hin, dass insoweit die Kritik des Beklagten berechtigt erscheint, dass die von der Klägerin in ihrem Wirtschaftsplan eingestellten und von den Gutachtern in ihre Kalkulation übernommenen Einnahmen in Höhe von 40.000,00 € in 10 Jahren (pro Jahr also 4.000,00 €) bei Weitem überhöht sein dürften. Die Klägerin hat zuletzt selbst nur noch mit Einnahmen gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG i. H. v. 2.250,00 € pro Jahr kalkuliert. Wie im Ablehnungsbescheid vom 23. August 2011 zutreffend ausgeführt, kommt ein Ausgleichsanspruch gegen den jeweiligen Straßenbaulastträger nur für Aufwendungen an den Bahnübergängen in Betracht, an denen die Bahnstrecke öffentliche Straßen kreuzt (vgl. § 1 Abs. 4 EKrG). Da indessen von den 21 Bahnübergängen im Streckenverlauf 16 Kreuzungen mit Feldwegen (also gemäß § 1 Abs. 5 LStrG nicht mit öffentlichen Straßen) sind, können lediglich Aufwendungen an den verbleibenden fünf Kreuzungen der Bahnstrecke mit öffentlichen Straßen in Betracht gezogen werden. Da in der Ergebnisübersicht auf S. 16 des Gutachtens für sämtliche Bahnübergänge nur Investitionskosten i. H. v. 35.500,00 € in 10 Jahren ausgewiesen werden, ist ein Ansatz für Aufwendungsersatz nach § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG in Höhe von 40.000,00 (pro Jahr 4.000,00 €) nicht plausibel begründet, was angesichts der mehr als ausreichenden Deckung der laufenden Betriebskosten durch realistisch erzielbare Einnahmen allein aus Trassenentgelten indessen nicht ins Gewicht fällt.

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit bestimmt sich nach § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.

Die Revision war nicht zuzulassen, da keiner der hierfür in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch **Beschwerde** zum Bundesverwaltungsgericht angefochten werden.

Die Beschwerde ist **innerhalb eines Monats** nach Zustellung dieses Urteils bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder in elektronischer Form einzulegen. Sie muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist **innerhalb von zwei Monaten** nach Zustellung des Urteils zu **begründen**. Die Begründung ist ebenfalls bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz** schriftlich oder in elektronischer Form einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senates der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der das Urteil abweicht, oder ein Verfahrensmangel, auf dem das Urteil beruhen kann, bezeichnet werden.

Die elektronische Form wird durch eine qualifiziert signierte Datei gewahrt, die nach den Maßgaben der Landesverordnung über den elektronischen Rechtsverkehr mit den öffentlich-rechtlichen Fachgerichtsbarkeiten vom 9. Januar 2008 (GVBl. S. 33) zu übermitteln ist.

Die Einlegung und die Begründung der Beschwerde müssen durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation erfolgen.

gez. Prof. Dr. Held, gez. Müller-Rentschler, ROVG Graf ist wegen Urlaubs an der Beifügung seiner Unterschrift gehindert, gez. Prof. Dr. Held.

Beschluss

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 20.000,00 € festgesetzt (§§ 47 Abs. 1, 52 Abs. 2 GKG sowie in Anlehnung an Ziffer 47.7 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

gez. Prof. Dr. Held, gez. Müller-Rentschler, ROVG Graf ist wegen Urlaubs an der Beifügung seiner Unterschrift gehindert, gez. Prof. Dr. Held.