

Sachgebiet:	Aufsichtsrecht
Gericht:	VG Magdeburg
Entscheidungsdatum:	30.04.2015
Aktenzeichen:	3 A 250.12 MD
Dokumenttyp:	Urteil
Normen:	§ 4 AEG, § 5 Abs. 1 AEG, § 5a Abs. 2 AEG, § 6 AEG, § 7f AEG, § 11 AEG, § 12 Abs. 1 S. 1 LEG LSA, § 22 VwVfG, § 37 VwVfG, § 176 BauGB
Stichworte:	Betriebspflicht, Aufnahme des Betriebs, Unternehmensgenehmigung, Unterhaltungsarbeiten an einer Strecke, Betrieb der Schieneninfrastruktur

Verfahrensgang:

Nachgehend OVG Magdeburg, 9.3.2017, Az. 1 L 143/15

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe leistet.

Tatbestand:

Die Klägerin ist ein ___ Eisenbahn-Unternehmen, welches mit der DB N. AG Pachtverträge über Strecken in Sachsen-Anhalt geschlossen hat.

Auf Antrag der Klägerin vom 2.11.2006 erteilte der Beklagte ihr am 12.12.2006 die Genehmigung gem. § 6 AEG, die Strecken _ _ _ und _ _ _ bis zum Jahr 2024 als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu betreiben. Im Oktober 2010 erstellte die Klägerin ein integriertes Verkehrskonzept zur Reaktivierung des schienengebundenen Personennahverkehrs auf der _ _ _-bahn (Strecke _ _ _). Für die Reststrecke, die hier im Streit steht, wurde am 6.5.2011 (Bl. 99 der Beiakte) vermerkt, es existiere momentan kein Konzept, um die Strecke zu betreiben. Kontrollen der Strecke wurden mehrfach verschoben, Mit Schriftsatz vom 23.7.2012 (Bl. 160 der Beiakte) wandte sich die Klägerin gegen eine – wegen fehlender Erlaubnis gem. § 7f AEG und fehlender Betriebsfähigkeit der Infrastruktur untunliche – Bereisung der Strecke, die in nicht fahrbereitem Zustand und betrieblich gesperrt sei. Von Eisenbahnverkehrsunternehmen werde die Strecke nicht nachgefragt. Erst dann, wenn die Betriebskonzeption vorliege bzw. darüber abgestimmt worden sei, stehe fest, dass die Eisenbahnstrecke gebraucht werde und es zu Investitionen in die Strecke komme. Sofern es zu keiner politischen Entscheidung bezogen auf die Nutzbarkeit/Nutzung der Strecke komme, wolle sie die Strecke gem. § 11 AEG stilllegen.

Mit Bescheid vom 28.8.2012 verpflichtete der Beklagte die Klägerin nach vorangegangener Anhörung und unter Ausübung von Ermessenserwägungen, gestützt auf § 5a AEG, die Strecken unverzüglich, spätestens bis zum 15.11.2012 in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen und einen Antrag nach § 7f AEG zu stellen. Hierzu seien insbesondere folgende Arbeiten nach Maßgabe der fachlichen Beurteilung des Eisenbahnbetriebsleiters durchzuführen: Inspektion der Eisenbahninfrastruktur, Aufwuchsbekämpfung, Profilfreischnitt, Reinigungsarbeiten und Wartungsarbeiten. Darüber hinaus seien alle weiteren nach der fachlichen Einschätzung des Eisenbahnbetriebsleiters zur Herbeiführung der Betriebssicherheit erforderlichen Maßnahmen durchzuführen. Zur Begründung wurde ausgeführt, die Klägerin habe gegen ihre Pflicht verstoßen, die Infrastruktur in betriebsbereitem Zustand vorzuhalten. Zwar verfüge die Klägerin derzeit nicht über eine Erlaubnis nach § 7f AEG; dies hindere die Behörde jedoch nicht daran, die Anordnung zu treffen. Eine Flucht aus der Betriebspflicht durch mangelnde Instandhaltung oder Weigerung, die notwendige Genehmigung einzuholen, würde eine Umgehung der §§ 11 und 14 AEG darstellen. Die Pflichten der Infrastrukturbetreiber bestünden auch unabhängig davon, ob auf der Strecke Eisenbahnverkehr stattfinde. Eine "kalte" oder „schwarze“ Stilllegung sei nach § 11 AEG ausgeschlossen. Sollte aber der Betrieb nicht dauerhaft eingestellt werden, sei die Infrastruktur instand zu setzen, damit sie für einen künftigen Verkehr bestimmungsgemäß genutzt werden könne. Auch die Anordnung, nach Herstellung der Betriebsfähigkeit die Erlaubnis nach § 7f AEG zu beantragen, habe ihre Rechtsgrundlage in § 5a AEG. Dadurch, dass die Klägerin bisher noch keinen Antrag nach § 7f AEG gestellt habe, verstoße sie gegen ihre Pflicht aus § 4 AEG, die Voraussetzungen für den Betrieb der Infrastruktur zu schaffen, hier die dafür erforderlichen Genehmigungen einzuholen. Eine Weigerung, die erforderliche Genehmigung einzuholen, bedeute eine Flucht aus der Betriebspflicht. Der Bescheid wurde am 28.8.2012 abgesandt.

Am 28.9.2012 hat die Klägerin Klage erhoben. Wegen der Einzelheiten der Begründung wird auf die Klageschrift, die eingereichten Schriftsätze sowie das Terminprotokoll verwiesen (§ 117 Abs. 3 Satz 2 VwGO).

Die Klägerin trägt vor: Der Beklagte verfüge über keine Ermächtigungsgrundlage, um von ihr die Stellung eines Antrags nach § 7f AEG oder vor Inbetriebnahme die Streckenreparatur zu verlangen. Das AEG kenne keine Verpflichtung zur Antragstellung. Die Entscheidung darüber, wann ein Antrag gestellt werde und wann nicht, obliege einzig und allein dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies folge aus den Grundrechten gem. Art. 2 Abs. 1, Art. 12 GG. Auch aus § 4 Abs. 1 AEG ergebe sich keinerlei Verpflichtung zur Stellung eines Antrags, denn diese Norm setze einen Antrag nach § 7f AEG voraus. Ohne dass ein Antrag gestellt worden sei, könne es keinen Betrieb geben. Gleiches gelte für die Forderung der Streckenausbesserung. Diese Forderung könne erst dann erhoben werden, wenn der Betrieb ausgeübt werde. Daran fehle es. Auch nach Baurecht könne eine Behörde selbstverständlich den Bürger nicht zwingen, etwas zu bauen oder einen Bauantrag zu stellen. Der Bescheid sei außerdem zu unbestimmt. Das, was § 2 EBO unter einem sicheren Eisenbahnverkehr verstehe, sei nicht fest und statisch geregelt. Der Bescheid hätte demgemäß detailliert beschreiben müssen, was sie, die Klägerin, zur Erlangung einer Betriebsaufnahmegenehmigung erfüllen müsse. Es würden lediglich beispielhaft Maßnahmen genannt. Welche Arbeiten ggf. noch verlangt würden, ergebe sich aus dem Bescheid nicht. Es stelle sich auch die Frage, wie der Beklagte seine Forderung eigentlich durchsetzen wolle. Zu der aufgeworfenen Problematik gebe es keinerlei Rechtsprechung. Weder die Bundes- noch alle anderen Landes-Eisenbahnbehörden seien bisher auf die Idee gekommen, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten zu können, einen Antrag gem. § 7f AEG zu stellen. Die Berufungszulassung sei daher angezeigt.

Die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs nach § 14 AEG dürfe nicht mit dem Antragsverfahren nach § 7f AEG vermischt werden, denn sie setze eine Erlaubnis voraus, die hier aber gerade fehle, und die Zuständigkeit nach § 14 AEG liege bei der Bundesnetzagentur. Es verbleibe daher dabei, dass es ihrer allgemeinen Handlungsfreiheit und ihrer wirtschaftlichen Dispositionsbefugnis obliege, ob sie einen Antrag stelle. Sie könne nicht dazu gezwungen werden. Das BVerwG-Urteil 2007 [Anm. d. Red.: BVerwG, Urt. v. 25.10.2007, BVerwG 3 C 51.06] werde meist falsch zitiert und gebe für den vorliegenden Fall nichts her: dort sei entschieden worden, dass das Unternehmen auf einer b e t r i e b e n Strecke nicht über die Krücke der betrieblichen Sperrung seiner Betreiberpflichtung entgehen könne. Vorliegend werde die Strecke aber noch nicht betrieben. Die Instandsetzung und Instandhaltung von Eisenbahnstrecken sei sehr aufwendig. Dieser Aufwand vergrößere sich, je mehr Landeseisenbahnbehörden alles Mögliche forderten, ohne dass diese Forderungen Sicherheitsrelevanz hätten und/oder im Verhältnis zum tatsächlich vorhandenen Verkehr notwendig wären. Ihr, der Klägerin, könne nicht zugemutet werden, einen Antrag nach § 7f AEG zu stellen, um anschließend wiederum ausufernden, zwangsgeldbewehrten Forderungen des Beklagten ausgesetzt zu sein, wie in diversen anderen anhängigen Verfahren. Es sei alleinige wirtschaftliche Entscheidung der Klägerin, wann sie mit einer Eisenbahnstrecke so weit sei, dass eine Genehmigung gem. § 7f AEG beantragt werde, und ab wann sie sich dem Regiment der Eisenbahnaufsicht aussetzen wolle. Nur so könne ohne zeitlichen Druck durch den Beklagten die Strecke erst instandgesetzt werden und anschließend der Betrieb beginnen. Der Gesetzgeber habe ersichtlich eine Pflicht zur Antragstellung nicht geregelt.

Die Klägerin beantragt,

den Bescheid des Beklagten vom 28.8.2012 aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte erwidert: Die Klägerin unterliege einem offensichtlichen Rechtsirrtum. Die Instandsetzungsverpflichtung sei hinreichend konkretisiert. Die Behauptung, der Bescheid sei zu unbestimmt, sei rechtsirrig. Die von der Klägerin aufgeworfenen Fragen seien selbstverständlich zu Gunsten des Beklagten zu beantworten. Aufgrund der einschlägigen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen im AEG könne kein Zweifel daran bestehen, dass die Klägerin verpflichtet sei, ihre Eisenbahninfrastruktur, die sie unstrittig als öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreibe, in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen, den betriebsfähigen Zustand aufrechtzuerhalten und alle notwendigen Maßnahmen zum Erhalt des betriebsfähigen Zustandes zu treffen. Diese Pflichten seien durch das BVerwG 2007 und die der Klägerin aus einer anderen Strecke bekannte Entscheidungspraxis der Bundesnetzagentur festgestellt. Die Klägerin habe eine Zugangsgewährungspflicht (§ 14 AEG) und sei daher ohne Zweifel auch verpflichtet, die Voraussetzungen für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu schaffen und aufrechtzuerhalten, Diesen Pflichten würde sich die Klägerin entziehen, wenn sie den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht aufnehme und keinen Antrag zur Aufnahme des Betriebes gem. § 7f AEG stelle. Andernfalls hätten es die Eisenbahnunternehmen in der Hand, durch die Unterlassung der Betriebsaufnahme und/oder eines Antrags auf Erteilung einer Erlaubnis gem. § 7f AEG die gesetzlichen und vom BVerwG festgestellten Pflichten zu umgehen. Die Nichtaufnahme des Betriebes komme einer vom BVerwG sanktionierten Sperrung einer Strecke gleich. Das von der Klägerin bemühte Beispiel aus dem Baurecht sei nicht vergleichbar. Die Ausführungen der Klägerin zur Unbestimmtheit des Bescheides seien irrelevant, weil die Beurteilung zur Betriebssicherheit des Zustands der Strecke ihr selbst gem. §§ 4, 6, 7f. AEG obliege. Er, der Beklagte, könne im Fall von Sicherheitsmängeln einen Antrag nach § 7f AEG ablehnen oder die gemäß § 6 AEG erteilte Genehmigung nach § 7 AEG widerrufen. Jedenfalls beginne die Betriebspflicht nicht erst mit der Erteilung einer Erlaubnis nach § 7f AEG. Die Klägerin habe auch keinen Antrag auf Stilllegung nach § 11 AEG gestellt und dürfe die aus den §§ 6, 11 AEG folgende Betriebspflicht nicht umgehen.

Wegen der näheren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie die beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten Bezug genommen. Die Unterlagen waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Gründe:

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Der Bescheid des Beklagten vom 28.8.2012 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Der Bescheid beruht auf § 5a Abs. 2 AEG. Nach dieser Norm können die Eisenbahnaufsichtsbehörden in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden, die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften erforderlich sind. Die Anordnung des Beklagten gegenüber der Klägerin, die streitige Strecke durch bestimmte Arbeiten in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen und einen Antrag auf Aufnahme des Betriebes zu stellen, erfüllt die Voraussetzungen des § 5a Abs. 2 AEG, ist frei von Ermessensfehlern, steht im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip und verstößt nicht gegen Grundrechte der Klägerin.

Der Bescheid ist formell rechtmäßig. Der Beklagte ist für die getroffene Anordnung gemäß §§ 5 Abs. 1a Nr. 2a, Abs. 1b Nr. 2 AEG i.V.m. § 12 Abs. 1 S. 1 Landeseisenbahn- und Bergbahngesetz des Landes Sachsen-Anhalt (LEG LSA) zuständig. Die Klägerin, als Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.S.v. § 2 Abs. 1 Alt. 2, Abs. 3, 3a AEG Adressatin und nach § 5 Abs. 1 AEG Verpflichtete der Verfügung, wurde vor Erlass des Bescheides gemäß § 28 VwVfG angehört (Bl. 172 der Beiakte).

Die Verfügung des Beklagten ist auch hinreichend bestimmt i.S.v. § 37 VwVfG. Welche Arbeiten zur Herstellung der Betriebssicherheit für erforderlich gehalten werden, ist im Einzelnen aufgezählt. Soweit dies nicht ins Detail geht, obliegt dies der Eigenverantwortung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das die Mängel kennt und auch deshalb (und zudem aus Kostengründen) eine gemeinsame Bereisung der Strecke zur detaillierteren Erfassung abgelehnt hat (vgl. Schreiben der Klägerin v. 23.7.2012); im Übrigen entspricht die Einbindung des Eisenbahnbetriebsleiters dem Kooperationsprinzip und dem gesetzlichen Auftrag des Betriebsleiters zur Verantwortlichkeit für das sichere Betreiben der Eisenbahninfrastruktur (§ 1 Abs. 1 der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung v. 7.7.2000, BGBl. I S. 1023, geänd. d. VO v. 5.7.2007, BGBl. I S. 1305).

Der Bescheid ist auch materiell rechtmäßig.

Die Befugnisnorm des § 5a Abs. 2 AEG eröffnet der Behörde ein weites Gestaltungs-ermessen in Bezug auf zu ergreifende Maßnahmen, die aus Sicherheitsgründen erforderlich sind. Derartige Sicherheitsgründe ergeben sich hier daraus, dass Verstöße gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften festgestellt wurden oder künftig zu verhindern sind.

Die der Klägerin aufgebene Inspektion der Eisenbahninfrastruktur ist bereits deshalb erforderlich, weil aus Gründen, die in die Sphäre der Klägerin fallen, Kontrollen vor Ergehen des Bescheides nicht stattfinden konnten. Aufwuchsbekämpfung, Profilschnitt, Reinigungs- und Wartungsarbeiten gehören ohne weiteres zum der Klägerin obliegenden Umfang notwendiger Unterhaltungsarbeiten an der Strecke, auch wenn sie nicht betrieben wird. Darüber hinaus bestehende Mängel, die Veranlassung zur Instandsetzung geben, sind vor Ort festzustellen und dürfen keineswegs unbehandelt bleiben.

Im Rahmen der weiten Befugnisnorm des § 5a Abs. 2 AEG war der Beklagte auch berechtigt, von der Klägerin die Stellung eines Antrags i.S.v. § 7f AEG zu verlangen.

Bei der Betriebsaufnahme gem. § 7f AEG handelt es sich um ein antragsgebundenes Verfahren. Derartige Verwaltungsverfahren werden von § 22 VwVfG erfasst. Gem. § 22 VwVfG entscheidet die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen, ob und wann sie ein Verwaltungsverfahren durchführt. Dies gilt nicht, wenn die Behörde aufgrund von Rechtsvorschriften 1. von Amts wegen oder auf Antrag tätig werden muss, 2. nur auf Antrag tätig werden darf und ein Antrag nicht vorliegt.

Verwaltungsverfahren beginnen mithin entweder von Amts wegen (Offizialprinzip) oder – wie hier im Fall des § 7f AEG – auf Antrag. Bei Antragsverfahren besteht im Normalfall keine Pflicht zur Antragstellung. Zu Recht verweist die Klägerin insoweit auf das Baurecht, wobei jedoch auch hier ausnahmsweise ein Baugebot i.S.v. § 176 BauGB begründet sein kann. Nur wenn und soweit der Antragsteller aufgrund einer besonderen gesetzlichen Regelung bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen zur Antragstellung rechtlich verpflichtet ist bzw. durch die zuständige Behörde dazu verpflichtet werden kann, kann ihm die zuständige Behörde die Stellung des Antrags aufgeben und erforderlichenfalls im Wege des Verwaltungszwangs durchsetzen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Komm., 12. Aufl., § 22 Rn. 22a; BVerwGE 84, 335). So liegt der Fall hier.

Die besondere gesetzliche Regelung im Eisenbahnrecht ergibt sich aus der für einen Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur bestehenden Betriebspflicht, die ihre Rechtsgrundlage in §§ 4, 11 AEG findet. Aufgrund dieser Vorschriften hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, anders als etwa ein Bürger in einem regulären Antragsverwaltungsverfahren, keinen Anspruch darauf, dass ohne Antragstellung ein Verwaltungsverfahren unterbleibt. Es besteht vielmehr die ständige Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten (so wörtlich § 4 Abs. 3 S. 2 AEG). Wie weit diese Verpflichtung reicht und wie streng das Festhalten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vom Gesetz verlangt wird, zeigt § 11 AEG, der Auswege aus der Betriebspflicht umschreibt. Danach hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches die dauernde Einstellung des Betriebs einer Strecke beabsichtigt, dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Zwar hat die Klägerin in ihrem Schreiben an den Beklagten vom 23.7.2012 [...] davon gesprochen, die Strecke sei „betrieblich gesperrt“. Es fehlt jedoch an einer wirksamen Antragstellung i.S.v. § 11 Abs. 1 S. 1 AEG, wenngleich diese Vorschrift in dem Schreiben erwähnt und die Stilllegungsabsicht benannt wird. Dies führt jedoch nach der strengen Formvorschrift, eine solche Absicht im Bundesanzeiger bekanntzumachen (§ 11 Abs. 1 a AEG) nicht zu einer wirksamen Streckenstilllegung. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen müsste zudem seiner Darlegungspflicht nachkommen, warum ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann (§ 11 Abs. 1 S. 2 AEG). Mit den kurzen Behauptungen ihres Schreibens vom 23.7.2012 sowie dem entsprechenden Vorbringen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren kommt die Klägerin dieser Darlegungspflicht nicht nach. Bis zur Entscheidung der Behörde über einen Antrag nach § 11 Abs. 1 AEG hat das Unternehmen aber den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrechtzuerhalten (§ 11 Abs. 2 S. 3 AEG).

Aus der in den aufgezeigten Normen (Gesamtschau der §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 1 S. 1 und 11 Abs. 2 S. 3 AEG) explizit vorausgesetzten Betriebspflicht (so Hermes, in: Hermes/Sellner, Allgemeines Eisenbahngesetz, Kommentar, 2. Aufl., 2014, § 11 Rn. 12)

folgt die Unzulässigkeit, durch Verzicht auf nötige Unterhaltungs- und Instandsetzungsinvestitionen eine Stilllegung ohne Beachtung der Vorgaben des § 11 AEG auf kaltem Wege vorzunehmen („schwarze Stilllegung“, vgl. Hermes, a.a.O.; ebenso zur Betriebspflicht vgl. VG Würzburg, Urt. v. 23.11.2011 - W 6 K 11.433 -, zit. nach juris, und OVG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 19.7.2012 -1 L 67/11 -, insbes. Rn. 54, zit. nach juris).

Die Konsequenzen der bestehenden Betriebspflicht werden des Weiteren aufgezeigt von dem auch von Klägerseite herangezogenen Urt. des BVerwG v. 25.10.2007 (BVerwGE 129, 381 ff., Hunsrückquerbahn). Unmissverständlich verlangt das BVerwG dort vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dass es seiner Verpflichtung nachkommen muss, seine Strecken ständig instand zu halten und ggf. instand zu setzen, und führt aus: „Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann seinen Sicherheitspflichten gerade nicht schon dadurch genügen, dass es nicht sichere Strecken betrieblich sperrt“ (Rn. 20, zit. nach juris). Hintergrund dieser Verpflichtung ist insbesondere auch das bestehende hohe Interesse der Allgemeinheit daran, öffentliche Schieneninfrastruktur, die einen bedeutenden volkswirtschaftlichen Wert darstellt, „möglichst zu erhalten“ (so BVerwG, Rn. 24). Damit ist ein Infrastrukturunternehmen zugleich daran gehindert, eine aus seiner Sicht unrentable Strecke einfach aufzugeben. Da es einen „dritten Weg“ – außer Stilllegung im Rahmen des § 11 AEG und Betriebspflicht – nicht gibt (so BVerwG, a.a.O., Rn. 23), bleibt es der Klägerin auch versagt, aus der von ihr im Jahr 2006 beantragten und vom Beklagten erteilten Genehmigung nach § 6 AEG für die streitige Reststrecke, für die sie noch kein Verkehrskonzept hat, keinen Gebrauch zu machen und die Strecke – unter Ausschluss von Wettbewerbern um die bestehende Eisenbahninfrastruktur – für lange Zeit auf Vorrat vorzuhalten, ohne dass sie in der Zwischenzeit ihrer Verpflichtung zu Unterhaltung und Instandsetzung nachkommt. Da die Klägerin aus freien Stücken den Antrag nach § 6 Abs. 2, 1 S. 1 Nr. 3 AEG zum Betrieb von Schienenwegen am 2.11.2006 beim Beklagten gestellt hat, folgt daraus auch, dass sie sich insbesondere aus ihrer Pflicht, Gewähr für eine sichere Betriebsführung zu bieten (§ 6 Abs. 2 S. 1 AEG), bewusst sein musste, dass die Erteilung der Genehmigung nach § 6 AEG abzielt auf den nächsten Schritt, die Aufnahme des Betriebes gem. § 7f AEG zu beantragen. § 7f Abs. 2 AEG enthält sogar eine Erlaubnisfiktion, dass die Erlaubnis der Aufsichtsbehörde als erteilt gilt, wenn nicht innerhalb von 6 Wochen eine abweichende Entscheidung getroffen wird. Dadurch hat der Gesetzgeber dem öffentlichen Interesse an einem beschleunigten Betriebsaufnahmeverfahren Ausdruck verliehen. Durch die Gesamtschau der Betriebspflicht-Vorschriften wird damit deutlich, dass es ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem auf seinen Antrag eine Erlaubnis nach § 6 AEG erteilt wurde, keineswegs in der Hand haben soll, sich durch Unterlassen der Antragstellung nach § 7f AEG einen wettbewerbswidrigen Vorteil zu verschaffen (Mitbewerber verfügen über keine Genehmigung für diese Strecke und können folglich keinen Antrag auf Betriebsaufnahme stellen) und ein öffentliches Verkehrsinfrastrukturnetz von bedeutendem volkswirtschaftlichen Wert infolge fehlender Antragstellung brach liegen zu lassen. Die Genehmigung nach § 6 AEG, Schienenwege „zu betreiben“, zielt unmittelbar darauf ab, dass ein Antrag zur „Aufnahme des Betriebes“ (§ 7f AEG) gestellt und die Genehmigung bzw. die Strecke nicht nur abseits der Konkurrenz von Eisenbahn-

infrastrukturunternehmen, die bei der Erteilung der Genehmigung nach § 6 AEG möglicherweise nicht zum Zuge gekommen sind, „gehörtet“ wird.

Das BVerwG betont zudem, dass die Entscheidungsfreiheit von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht dadurch geschmälert werden soll, dass das vorhandene Netz in einem teilweise nicht betriebssicheren Zustand vorgehalten wird (a.a.O., Rn. 29). Deutlich weist das BVerwG darauf hin, dass eine Streckensperrung nicht bereits dann als lediglich vorübergehend einzustufen ist, wenn sich das Infrastrukturunternehmen die Entscheidung über die weitere Verwendung der Strecke noch vorbehalten will: „Eine nur vorübergehende Betriebseinstellung kann nur dann angenommen werden, wenn eine Wiederinbetriebnahme *in kurzer Frist* wieder zu erwarten ist; zudem muss die Unterbrechung des Betriebs regelmäßig dazu dienen, die sichere Befahrbarkeit der Strecke wiederherzustellen. Die Suspendierung des Stilllegungsverfahrens darüber hinaus auch von künftigen Investitionsentscheidungen des Infrastrukturunternehmens selbst abhängig zu machen, würde demgegenüber einer Umgehung Tür und Tor öffnen“ (a.a.O., Rn. 34).

Abschließend urteilt das BVerwG, dass es sich beim Betrieb einer Strecke nicht um eine in das Belieben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gestellte Entscheidung handele, sondern um die Erfüllung gesetzlicher Verpflichtungen (a.a.O., Rn. 43).

Der Auffassung der Klägerin, ihr könne nicht aufgegeben werden, einen Antrag nach § 7f AEG zu stellen, steht auch die Auslegung der Betriebspflicht durch das OVG Sachsen-Anhalt entgegen. Nach dessen Ur. v. 19.7.2012 - 1 L 67/11 - ist die auferlegte Verpflichtung zur Durchführung eines Stilllegungsverfahrens nach § 11 AEG rechtmäßig. Dabei handelt es sich bei § 11 AEG ebenso wie bei § 7f AEG um ein Antragsverfahren, also (s.o.) ein Verwaltungsverfahren, das üblicherweise nur auf Antragstellung (§ 11 Abs. 2 S. 1 AEG) beginnt, aber wegen der gesetzlich vorausgesetzten Betriebspflicht auch zur Pflicht, einen entsprechenden Antrag zu stellen, führen kann. So wurde dem dortigen Kläger – gestützt auf § 5a Abs. 2 AEG – aufgegeben, ein Stilllegungsverfahren einzuleiten und einen Stilllegungsantrag zu stellen (Urt. OVG LSA, a.a.O., Rn. 9). Anders als bei der Stellung eines Bauantrags nach den Vorschriften des BauGB liegt es nicht in der freien Disposition eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem eine Genehmigung nach § 6 AEG erteilt wurde, ob es (ggf. erst in ferner Zukunft) einen Antrag auf Betriebsaufnahme nach § 7f AEG stellt.

Neben der im Gesetz vorausgesetzten Betriebspflicht gebietet auch die Verpflichtung der Klägerin aus § 14 AEG, dass ihr gem. § 5a Abs. 2 AEG aufgegeben werden kann, einen Antrag nach § 7f AEG auf Betriebsaufnahme zu stellen. Denn § 14 Abs. 1 S. 1 AEG enthält die Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Infrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine aufgrund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. Dieser Verpflichtung kann sich ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch nicht dadurch entziehen, dass es die Infrastruktureinrichtung nicht betreibt (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, a.a.O., Rn. 56) bzw. – wie im vorliegenden Fall – von sich aus erst gar keinen Antrag nach § 7f AEG stellt. Ihr entsprechendes schriftsätzliches Vorbringen, die streitige Strecke werde von ihr gerade nicht

betrieben, weshalb die tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm hier nicht gegeben seien, hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung nicht aufrechterhalten und sich stattdessen des teilweisen Betriebs der Strecke selbst berühmt.

Im vorliegenden Fall liegen keine Besonderheiten vor, die eine abweichende Entscheidung rechtfertigen. Der Bescheid des Beklagten ist auch nicht ermessensfehlerhaft i.S.v. § 114 S. 1 VwGO ergangen. Der Beklagte hat die in der Anhörung vorgebrachten wirtschaftlichen Interessen der Klägerin in Erwägung gezogen, aber ist zutreffend zu der Ansicht gelangt, dass Wirtschaftlichkeitsaspekte allein im Stilllegungsverfahren berücksichtigt werden können (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, a.a.O., Rn. 61). Die Entscheidung des Beklagten orientiert sich an sachlichen Gesichtspunkten und ist frei von Willkür ergangen. Die von der Klägerin im gerichtlichen Verfahren aufgeworfene Frage, wie der Beklagte seine Forderung eigentlich durchsetzen wolle, stellt sich mangels dem Bescheid beigegebener Instrumente der Verwaltungsvollstreckung (anders im Fall des VG Würzburg, a.a.O.) im vorliegenden Verfahren nicht.

Die der Klägerin gem. § 5a Abs. 2 AEG aufgegebenen Maßnahmen sind geeignet, die aufgezeigten Verstöße gegen Unterhaltungs-, Instandsetzungs-, Sicherheits- und Betriebspflichten durchzusetzen. Bei dieser Sachlage entspricht es auch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, dass der Beklagte der Klägerin im Rahmen seines weiten Befugnisermessens aus § 5a Abs. 2 AEG aufgegeben hat, einen Antrag zur Betriebsaufnahme nach § 7f AEG zu stellen, statt die nach § 6 AEG erteilte Genehmigung gem. § 7 AEG zu widerrufen.

Grundrechte der Klägerin, insbesondere aus Art. 14, 12 Abs. 1, 2 Abs. 1 GG, sind insoweit nicht verletzt. Denn die gesetzliche Betriebspflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterliegt der Sozialbindung des Eigentums und enthält eine zulässige Beschränkung der nicht schrankenlos gewährleisteten grundrechtlichen Freiheiten auf wirtschaftliche Betätigung im Interesse des allgemeinen Wohls (Erhaltung wertvoller Verkehrsinfrastruktur).

Zur Vermeidung von Wiederholungen stellt das Gericht im Übrigen fest, dass es den Feststellungen und der Begründung des ergangenen Bescheides folgt, und sieht von einer weiteren Darstellung der Entscheidungsgründe gem. § 117 Abs. 5 VwGO ab.

Nach alledem ist die Klage abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht gem. § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses U r t e i l steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie von dem Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt zugelassen wird. Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils zu beantragen. Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Magdeburg, Breiter Weg 203 - 206, 39104 Magdeburg, zu stellen. Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Breiter Weg 203 - 206, 39104 Magdeburg, einzureichen. Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefahrverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte vor dem Oberverwaltungsgericht sind zugelassen: Rechtsanwälte, Rechtslehrer im Sinne des § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO und die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen; eine Vertretung ist auch durch entsprechend beschäftigte Diplom-Juristen im höheren Verwaltungsdienst zulässig. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Sätze 3 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten. Bei dem Verwaltungsgericht Magdeburg und beim Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt können in allen Verfahren auch elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Gerichten und Staatsanwaltschaften des Landes Sachsen-Anhalt eingereicht werden.