

1 K 36/22.KO



Veröffentlichungsfassung!

VERWALTUNGSGERICHT KOBLENZ

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

wegen Eisenbahnrechts

hat die 1. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 25. Oktober 2022, an der teilgenommen haben

Vizepräsident des Verwaltungsgerichts Gietzen
Richterin am Verwaltungsgericht Breitbach
Richter Wolf
ehrenamtliche Richterin Geschäftsführerin Krings
ehrenamtliche Richterin Tontechnikerin Koll

für Recht erkannt:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit die Beteiligten den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben.

Der Bescheid vom 12. Juli 2021 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021 wird aufgehoben, soweit in Ziffer 1 Buchst. d des Widerspruchsbescheides ein Zwangsgeld angedroht worden ist. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen, einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar, für die Beigeladene nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich gegen die zwangsgeldbewehrten Anordnungen, eine Eisenbahnstrecke instand zu setzen und monatlich über den Baufortschritt zu berichten.

Die Klägerin ist Inhaberin der sogenannten Hunsrückquerbahn, der im Hunsrück gelegenen Eisenbahnstrecke 3021. Diese führt von Langenlonsheim über Stromberg, Ellern, Simmern, Büchenbeuren und Morbach nach Hermeskeil. Regelmäßige Personenzüge fahren seit den Jahren 1976 bzw. 1984 nicht mehr.

Nachdem die Klägerin die Strecke aufgrund von Mängeln im Jahr 2003 gesperrt hatte, gab ihr die Beklagte mit Bescheiden vom 6. und 14. Oktober 2003, bestätigt durch Widerspruchsbescheid vom 26. November 2003, auf, den Betrieb der Streckenabschnitte Stromberg–Simmern und Simmern–Morbach unverzüglich sicher wiederaufzunehmen. Die Bescheide sind aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Oktober 2007 – 3 C 51.06 – bestandskräftig.

Mit Bescheid vom 6. August 2013 genehmigte die Beklagte gestützt auf § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Kapazität der Strecke 3021 im Abschnitt Langenlonsheim–Büchenbeuren derart zu verringern, wie es sich beim Absenken der Sollgeschwindigkeit von 50 km/h auf 10 bzw. 20 km/h ergebe. Die Klägerin könne bis zum 31. Juli 2014 von der Genehmigung Gebrauch machen. Mit E-Mail vom 31. Juli 2014 teilte die Klägerin mit, die Kapazität zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 verringert zu haben.

Der Streckenabschnitt Büchenbeuren–Morbach wurde im Jahr 2014 stillgelegt.

Mit Schreiben vom 6. März 2014 teilte die Klägerin der Beklagten mit, der Streckenabschnitt von Langenlonsheim bis Büchenbeuren befinde sich in einem befahrbaren Zustand. Sie schneide die Vegetation zurück, soweit dies notwendig sei.

Unter dem 28. Mai 2020 teilte die Beigeladene der Beklagten mit, auf der Hunsrückquerbahn eine Trasse zum Netzfahrplan 2021 angemeldet zu haben. Im Juni 2020 berichtete die Beigeladene, die Klägerin habe die Strecke ohne Genehmigung verändert. Diese habe Signale abgebaut, Neben- und Kreuzungsgleise stillgelegt, Weichen und Bahnübergänge unbrauchbar gemacht und Sicherungsanlagen demonstert. Auf Nachfrage der Beklagten legte die Klägerin mit Schreiben vom 31. Juli 2020 und 21. August 2020 dar, sie habe die Strecke auf diese Weise nur gesichert. Es seien Einrichtungen gestohlen worden und Signale nicht mehr stand-sicher gewesen. Für die Kapazität der Strecke seien die Maßnahmen unwesentlich, weil aufgrund der Diebstähle nur ein Ein-Zug-Betrieb möglich sei.

Nachdem die Klägerin die Strecke begutachtet hatte, sperrte sie diese auf dem Abschnitt zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren am 26. September 2020. Zur Begründung gab sie an, die Strecke sei in gravierendem Maße instandsetzungs-bedürftig.

In Gesprächen zwischen den Beteiligten im Zeitraum vom 12. Oktober 2020 bis zum 10. Dezember 2020 gab die Klägerin unter anderem an, die Herstellung der Strecke würde erhebliche Kosten verursachen und mehrere Jahre dauern.

Seit dem 13. Dezember 2020 ist der Abschnitt Langenlonsheim–Stromberg wieder befahrbar.

Mit Bescheid vom 5. Januar 2021 verpflichtete die Beklagte die Klägerin u.a. dazu, einen Plan zur Wiederherstellung der Strecke 3021 vorzulegen und Auskunft über bereits erfolgte Arbeiten zu geben. Die Klägerin gab unter dem 22. Januar 2021 an, es seien umfangreiche und grundlegende Ermittlungen des tatsächlichen Zustandes der Strecke erforderlich. Insbesondere müsse sie Umwelt- und Artenschutzgutachten einholen sowie zeitaufwändige Vergabeverfahren und Ausschreibungen durchführen. Sie legte einen auf Schätzungen beruhenden Zeitplan vor. Darin war eine Instandsetzung bis Mitte des Jahres 2024 vorgesehen.

In einer stichprobenartigen Bestandsaufnahme des Streckenabschnitts Stromberg–Ellern kam die Beklagte am 21. Januar 2021 zu dem Ergebnis, die gesamte Strecke müsse instandgesetzt werden. Es könne nicht abgeschätzt werden, ob der zunächst anvisierte Fertigstellungstermin im Dezember 2021 realistisch sei.

Nach Anhörung der Klägerin mit Schreiben vom 16. April 2021 ordnete die Beklagte mit Bescheid vom 12. Juli 2021 an, die Befahrbarkeit der Strecke 3021 von Stromberg bis Büchenbeuren nebst den dazugehörigen Serviceeinrichtungen bis zum Ablauf des 11. Dezember 2021 wiederherzustellen und dies schriftlich zu bestätigen. Widrigenfalls drohe sie ein Zwangsgeld in Höhe von 150.000 € an. Zur Begründung führte die Beklagte aus, der festgesetzte Zeitrahmen sei angesichts der Fahrbahnschäden ausreichend. Nach ihrer Erfahrung müsse nicht der gesamte Streckenabschnitt instandgesetzt werden. Die Klägerin müsse nur die nötigsten Arbeiten ausführen und könne die Streckenabschnitte Stromberg–Ellern und Ellern–Büchenbeuren gleichzeitig bearbeiten. Die Höhe des Zwangsgeldes habe sie am geschätzten wirtschaftlichen Interesse der Klägerin ausgerichtet, die Strecke nicht instandsetzen zu müssen, d. h. 22.000.000 €.

Die Klägerin erhob mit Fax vom 16. August 2021 Widerspruch. Sie beantragte, ihr die Wiederherstellung der Befahrbarkeit erst bis zum Ablauf des 31. Dezember 2023 aufzugeben und die Zwangsgeldandrohung aufzuheben. Zur Begründung machte sie geltend, die Verfügung sei hinsichtlich der geforderten Herstellungsarbeiten zu unbestimmt bzw. widersprüchlich. Sie verfüge nicht über ein internes Regelwerk für geringe Geschwindigkeiten von 10–20 km/h bzw. für gelegentliche Verkehre. Ihr bleibe nur die Möglichkeit, die Strecke umfassend zu erneuern. Angesichts des geringen Verkehrsvolumens und der Kosten von 47.435.000 € sei dies unverhältnismäßig. Die angeordnete Frist sei zu knapp bemessen. Allein die

notwendige Vergabe erfordere einen Vorlauf von über 100 Tagen. Berücksichtige man außerdem Naturschutzbelange, ließe sich die Befahrbarkeit bestenfalls bis Ende 2023 wiederherstellen.

Die Beklagte hörte die Klägerin mit Schreiben vom 14. Oktober 2021 zu einer beabsichtigten Änderung des Ausgangsbescheides an. Sie beabsichtige unter anderem, gestaffelte Wiederherstellungsfristen festzusetzen: einen Monat für den Vegetationsschnitt und weitere zwei bzw. drei Monate für die Instandsetzung der Strecke in den Abschnitten Stromberg–Ellern bzw. Ellern–Büchenbeuren.

Mit Schreiben vom 9. November 2021 erwiderte die Klägerin, sie könne das Regellichtraumprofil innerhalb von fünf bis sechs Wochen freischneiden, nicht jedoch die nach dem Regelwerk erforderliche Rückschnittzone. Faktisch seien an der Strecke Lebensräume geschützter Arten entstanden, weil die Vegetation über Jahre unkontrolliert gewachsen sei. Sie müsse insoweit sicherstellen, keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote zu verletzen. Sie habe die Strecke zwischenzeitlich begutachtet und einen neuen Zeitplan erstellt. Eventuell bestünden noch Beschleunigungsmöglichkeiten. Die Strecke könne demzufolge bis zur 31. Kalenderwoche des Jahres 2023 instandgesetzt werden. Die technisch gesicherten Bahnübergänge könne sie erst in drei bis fünf Jahren wiederherstellen, weil dafür ein Planverfahren erforderlich sei.

Mit Widerspruchsbescheid vom 29. Dezember 2021 – zugestellt am 4. Januar 2022 – wies die Beklagte den Widerspruch zurück und fasste den Bescheid unter Anordnung der sofortigen Vollziehung wie folgt neu: Die Profilmfreiheit der Strecke 3021 nebst den dazugehörigen Serviceeinrichtungen sei im Abschnitt von Stromberg bis Büchenbeuren wiederherzustellen (Ziffer 1 Buchst. a). Für den Fall, dass die Klägerin dem nicht innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des Widerspruchsbescheides nachkomme, werde ein Zwangsgeld in Höhe von 50.000 € angedroht (Ziffer 1 Buchst. b). Die Strecke sei nebst den dazugehörigen Serviceeinrichtungen in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermögliche (Ziffer 1 Buchst. c). Komme die Klägerin dieser Anordnung nicht innerhalb von sechs Monaten ab Zustellung nach, werde ein Zwangsgeld in Höhe von 200.000 € festgesetzt (Ziffer 1 Buchst. d). Die Klägerin habe monatlich über die Umsetzung der in Ziffer 1 Buchst. a und d angeordneten Maßnahmen sowie den Baufortschritt zu berichten (Ziffer 1 Buchst. e), bis diese erfüllt seien. Für den Fall, dass

die Klägerin die Berichte nicht oder nicht fristgerecht vorlege, werde je Bericht ein Zwangsgeld in Höhe von 5.000 € angedroht (Ziffer 1 Buchst. f). Die Beklagte setzte Widerspruchskosten in Höhe von 4.120 € fest (Ziffer 3). Zur Begründung führte sie aus, die Klägerin habe die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen nicht hinreichend ermittelt. Naturschutzrecht stehe der Instandsetzung nicht entgegen. § 4 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) regele einen Vorrang für den Betrieb öffentlicher Verkehrswege. Die Klägerin sei zur Instandsetzung der Strecke verpflichtet, unabhängig davon, ob dies wirtschaftlich sei. Spätestens seitdem die Klägerin die Hunsrückquerbahn aufgrund von Mängeln am 26. September 2020 gesperrt habe, verstoße sie gegen ihre Betriebspflicht. Auch die Zwangsgeldandrohung sei rechtmäßig. Die Strecke könne innerhalb von rund fünf Monaten wieder befahrbar gemacht werden. Sie habe die Strecke mehrfach besichtigt und dabei nur bereichsweise Mängel festgestellt, etwa Schienenlagefehler oder beschädigte Holzschwellen. Die Klägerin sei in ihren Zeitplänen davon ausgegangen, dass die Instandsetzungsarbeiten im Abschnitt Stromberg–Ellern in acht Wochen und im Abschnitt Ellern–Büchenbeuren in 14 Wochen durchführbar seien. Dies entspreche ihrer Erfahrung aus vergleichbaren Fällen. Beispielsweise habe der erste Streckenabschnitt der weitgehend zerstörten Ahrtalbahn nach rund vier Monaten wieder in Betrieb genommen werden können. Die Hunsrückquerbahn befinde sich in einem besseren Zustand. Die Klägerin habe nicht dargelegt, welche konkreten Instandsetzungsarbeiten sie für erforderlich halte. Die Bahnübergänge könnten bis zu ihrer Instandsetzung mit Streckenposten gesichert werden. Sie habe auch berücksichtigt, dass die Beigeladene zugangsberechtigt sei und dass die Klägerin die erforderlichen Schritte bereits seit der Streckensperrung hätte einleiten können. Die Berichtspflicht sei nötig, um die Wiederherstellung der Strecke aufsichtsbehördlich zu begleiten.

Am 12. Januar 2022 hat die Klägerin Klage erhoben. Sie trägt vor, die Anordnung, die Hunsrückquerbahn nebst den dazugehörigen Serviceeinrichtungen in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermögliche, sei unbestimmt. Ihr lasse sich nicht in einer zur Vollstreckung geeigneten Weise entnehmen, von welchem Zielzustand die Beklagte ausgehe. Es sei unklar, mit welcher Geschwindigkeit Züge die Strecke befahren können müssten und welche Serviceeinrichtungen die Beklagte meine. Abgesehen von den Gleisen 4, 7 und 8 im Bahnhof Stromberg seien solche Einrichtungen nicht vorhanden bzw. stillgelegt. Die Zwangs-

geldandrohung sei rechtswidrig, da die Beklagte sie durch das Zwangsgeld bestraft. Es sei nämlich unmöglich, den streitgegenständlichen, etwa 45 km langen Streckenabschnitt bis zum 4. Juli 2022 instand zu setzen. Sie müsse mindestens 40 km Schienen auswechseln und die notwendigen Planungen und Bauleistungen EU-weit ausschreiben. Dafür sei ein Vorlauf von ca. sechs Monaten für die Planung und von ca. neun Monaten für die Bauarbeiten erforderlich. Der mit der Erneuerung des Oberbaus verbundene Eingriff in die Natur bedürfe eine Genehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG, insbesondere da Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Tiere betroffen seien. Voraussetzung sei ein landschaftspflegerischer Begleitplan. Diesen Plan zu erstellen, dauere regelmäßig eine Vegetationsperiode. Sie rechne damit, die Planungsphase Anfang 2024 und die daran anschließende Bauphase im November 2024 abzuschließen.

Mit Bescheid vom 24. Februar 2022 hat die Beklagte Ziffer 1 Buchst. a und b des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021 zurückgenommen und in der mündlichen Verhandlung dessen Ziffer 1 Buchst. e aufgehoben, soweit darin eine Berichtspflicht angeordnet worden ist, die sich auf Ziffer 1 Buchst. a bezieht. Die Beteiligten haben daraufhin insoweit den Rechtsstreit übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Die Klägerin beantragt,

den Bescheid vom 12. Juli 2021 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021, soweit er noch Bestand hat, einschließlich der Kostenfestsetzung aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, der Klägerin fehle das Rechtsschutzbedürfnis, soweit diese Ziffer 1 Buchst. c des Widerspruchsbescheides angreife. Denn diese mache insoweit Bedenken geltend, die bereits Gegenstand des vorherigen Verwaltungsrechtsstreits gewesen seien. Die Klägerin verhalte sich widersprüchlich, wenn sie einerseits vorgebe, nicht zu wissen, was zu tun sei und andererseits einen konkreten Instandsetzungszeitplan vorlege. Die Anordnung sei hinreichend bestimmt. Ziffer 1 Buchst. c

des Widerspruchsbescheides orientiere sich an dem von der Klägerin aufgelisteten und kostenmäßig bewerteten Maßnahmenkatalog. Die angegebenen Geschwindigkeiten seien Mindestgeschwindigkeiten. Es stehe der Klägerin frei, die Strecke für Fahrten mit höherer Geschwindigkeit zu ertüchtigen. Auch die Zwangsgeldandrohung in Ziffer 1 Buchst. d des Widerspruchsbescheides sei rechtmäßig. Der von der Klägerin vorgelegte Zeitplan beruhe entweder auf einem bewusst gewählten Worst-Case-Szenario oder auf Behauptungen ins Blaue hinein. Nach ihrer fachlichen Einschätzung könne die Klägerin die Hunsrückquerbahn innerhalb von sechs Monaten instand setzen. Die Klägerin habe diese Einschätzung nicht substantiell in Frage gestellt. Letztlich komme es aber nicht darauf an, ob eine Instandsetzung innerhalb von sechs Monaten möglich sei. Denn die Klägerin sei erkennbar nicht bereit, die Anordnung freiwillig und rechtzeitig umzusetzen. In einem solchen Fall genüge es, deren Interessen im Rahmen der Zwangsgeldfestsetzung zu berücksichtigen.

Die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, die Klägerin kenne ihren Trassenbedarf seit Februar 2020. Obwohl sie mit der Klägerin Netzfahrplanverträge für die Jahre 2021 und 2022 abgeschlossen habe, habe diese die Verkehre nicht ermöglicht, sondern die Strecke im Herbst 2020 gesperrt. Ihr seien deshalb im Jahr 2021 Umsätze in Höhe von 1.575.000 € entgangen. Etwa 1.094.400 € habe sie vergeblich für Lokomotiven und Personal aufgewandt. Den rechtlichen Rahmen für die Instandsetzung gebe die Eisenbahnbetriebsordnung vor. Danach müsse die Hunsrückquerbahn mit mindestens 50 km/h befahren werden können. In sechs Monaten könne die Klägerin ohne EU-weite Ausschreibung größerer Arbeiten einen Großteil der Strecke wieder befahrbar machen. Schienen, die nicht technisch untersucht werden könnten, seien beispielsweise schlicht auszutauschen. Umweltrechtlich bedenklich seien nur kleinere Abschnitte der Strecke. Insoweit müssten im Einzelfall Lösungen gefunden werden. Im Übrigen könne man bereits an der Strecke arbeiten. Seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Jahr 2007 habe die Klägerin die Instandhaltung der Hunsrückquerbahn aufgegeben. Von daher müsse diese die Wiederherstellung der Bahnstrecke nun besonders intensiv betreiben.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Beteiligten gewechselten Schriftsätze sowie die elektronisch vorgelegten Verwaltungs- und Widerspruchsakten der Beklagten (sechs Dateien) verwiesen. Diese haben vorgelegen und sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung und Entscheidungsfindung gewesen.

Entscheidungsgründe

Das Verfahren war entsprechend § 92 Abs. 3 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) einzustellen, soweit der Rechtsstreit hinsichtlich der Ziffern 1 Buchst. a, b und e des oben genannten Widerspruchsbescheides (teilweise) für erledigt erklärt worden ist. Im Übrigen hat die Klage nur im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg.

Hinsichtlich der Anordnung der Beklagten, die Strecke in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermöglicht, bleibt die Klage ohne Erfolg (I.). Gleiches gilt im Hinblick auf die der Klägerin auferlegte Berichtspflicht (II.) und die Regelungen zur Kostentragung (III.). Dagegen war der Klage stattzugeben, soweit sie sich gegen die zur Durchsetzung der Instandsetzungsanordnung (vgl. I.) erlassene Zwangsgeldandrohung richtet (IV.).

I. Im Hinblick auf Ziffer 1 Buchst. c des Bescheides vom 12. Juli 2021 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021 ist die Anfechtungsklage zwar statthaft und auch ansonsten zulässig. Insbesondere verfügt die Klägerin über ein hinreichendes Rechtsschutzbedürfnis, obwohl die Hunsrückquerbahn bereits Gegenstand eines Verwaltungsrechtsstreits gewesen ist. Denn der vorliegende Streitgegenstand stimmt nicht mit demjenigen überein, welcher der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Oktober 2007 – 3 C 51.06 – zugrunde lag. Zum einen hat sich der zugrundeliegende Sachverhalt geändert. Die Beklagte hat die streitige Verfügung erst erlassen, nachdem jenes Gerichtsverfahren abgeschlossen und ein erheblicher Zeitraum vergangen war. In der Zwischenzeit hat die Klägerin u. a. Brückenarbeiten durchgeführt und ihr wurde genehmigt, die Kapazität

der Strecke nicht nur geringfügig zu verringern. Den Hauptstreitpunkt des vorangegangenen Verfahrens – den Aspekt der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit – hat die Klägerin überdies ausdrücklich nicht aufrechterhalten.

Soweit sie sich gegen Ziffer 1 Buchst. c des Widerspruchsbescheides richtet, ist die Klage indes unbegründet.

Die unter dieser Ziffer verfügte Anordnung, die Strecke 3021 nebst den dazugehörigen Serviceeinrichtungen im Abschnitt Stromberg–Büchenbeuren in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermöglicht, ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

Sie findet ihre rechtliche Grundlage in § 5a Abs. 2 Satz 1 i. V. m. § 5 Abs. 1 Nr. 1, § 11 Abs. 1 Satz 1 bzw. § 4 Abs. 3 Satz 2 AEG. Nach diesen Vorschriften kann die nach § 5 Abs. 1a Nr. 1 Buchst. a AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde – hier das Eisenbahnbundesamt – gegenüber den nach § 5 Abs. 1 AEG Verpflichteten Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften erforderlich sind. Darunter fällt nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 AEG auch die in § 4 Abs. 3 Satz 2 und § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG normierte Pflicht der Betreiber von Eisenbahnanlagen – wie der Klägerin –, ihre Eisenbahninfrastruktur zu betreiben und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheides verstieß die Klägerin gegen ihre Pflicht, ihre Eisenbahninfrastruktur zu betreiben und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Denn nach Lage der Akten war die Hunsrückquerbahn auf dem Abschnitt Stromberg–Büchenbeuren zu diesem Zeitpunkt nicht befahrbar und aus diesem Grund seit dem 26. September 2020 für den Zugverkehr gesperrt. Vor diesem Hintergrund war die angeordnete Instandsetzung erforderlich, um die bestehende Pflichtverletzung zu beenden. Für das Gericht bestand kein Anlass, den Streckenzustand weiter aufzuklären. Denn keine der Beteiligten hat geltend gemacht, die Strecke sei in ihrem gegenwärtigen Zustand befahrbar. Eine solche Annahme verbietet sich auch angesichts der unter anderem fotografisch dokumentierten Mängel.

Die Verfügung ist überdies hinreichend inhaltlich bestimmt im Sinne des § 37 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Inhaltlich bestimmt ist ein Verwaltungsakt zum einen, wenn dessen Adressat in der Lage ist, zu erkennen, was von ihm gefordert wird, das heißt, der behördliche Wille darf keiner unterschiedlichen subjektiven Bewertung zugänglich sein; zum anderen muss er geeignet sein, die Grundlage für Maßnahmen zu seiner zwangsweisen Durchsetzung zu bilden (vgl. BVerwG, Urteil vom 2. Juli 2008 – 7 C 38.07 –, BVerwGE 131, 259–267, juris Rn. 11 m. w. N.). Dabei genügt es insbesondere gegenüber technisch versierten Unternehmen regelmäßig, ein bestimmtes Ziel vorzugeben und die Wahl der Mittel den Adressaten zu überlassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. November 1968 – I C 29.67 –, BVerwGE 31, 15, juris Rn. 11; BVerwG, Beschluss vom 13. Mai 1983 – 7 B 68.83 –, juris Rn. 4).

Diesen Anforderungen genügt Ziffer 1 Buchst. c des Widerspruchsbescheides. Danach hat die Klägerin die Eisenbahnstrecke 3021 im Abschnitt Stromberg–Büchenbeuren in einen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermöglicht. Ausgehend von dem maßgeblichen Horizont einer objektiven Empfängerin (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Januar 2021 – 6 C 26.19 –, BVerwGE 171, 156–178, juris Rn. 52) kann die Klägerin daraus in Verbindung mit der gegebenen Begründung eindeutig entnehmen, was die Beklagte von ihr verlangt: Sie hat die Strecke so zu reparieren, dass diese den in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung näher geregelten Anforderungen an Bahnanlagen unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik entspricht. Diese sind ihr als bundeseigenes Fachunternehmen der Eisenbahninfrastruktur bekannt und ergeben sich auch aus den ihr zur Verfügung stehenden internen Regelwerken. Für diese Bewertung spricht auch, dass die Klägerin auf Grundlage der Verfügung im Stande gewesen ist, umfassende Realisierungspläne und Kostenschätzungen zu erstellen.

Unbestimmt ist Ziffer 1 Buchst. c des Widerspruchsbescheides auch nicht deshalb, weil darin nicht ausdrücklich bezeichnet ist, mit welcher Geschwindigkeit Züge auf dem streitigen Streckenabschnitt fahren können müssen. Denn eine objektive Empfängerin konnte den Willen der Beklagten nur dahingehend verstehen, dass die Strecke entsprechend der genehmigten Kapazität, d. h. mit 10 bzw. 20 km/h, befahrbar sein muss. Davon ging die Beklagte offensichtlich aus. Sie hat bereits im Ausgangsbescheid deutlich gemacht, sie verlange keine Modernisierung oder umfassende Erneuerung der Strecke. Ihr komme es lediglich auf die Befahrbarkeit an.

Im Widerspruchsbescheid (vgl. Bl. 183 der Gerichtsakte) hat die Beklagte zudem ausdrücklich auf die nach der Kapazitätsreduzierung geltende, auf 10 km/h bzw. 20 km/h verringerte Streckengeschwindigkeit Bezug genommen. Dies entspricht auch der Geschwindigkeit, die im Infrastrukturregister der Klägerin eingetragen ist.

Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass die Beigeladene diese Geschwindigkeit für zu niedrig hält. Denn eine Anordnung wird nicht dadurch unbestimmt, dass sie auf ein möglicherweise rechtswidriges Ziel gerichtet ist. Im Übrigen stand die herzustellende Zielgeschwindigkeit zwischen der Beklagten und der Klägerin nicht in Streit.

Anders als die Klägerin meint, kommt es für die Bestimmtheit ebenso wenig darauf an, ob sie über ein spezielles Regelwerk für mit höchstens 10 km/h bzw. 20 km/h zu befahrende Strecken verfügt. Denn auch ohne ein solches Regelwerk ist die Klägerin in der Lage festzustellen, mit welchen Arbeitsschritten die Strecke wieder befahrbar gemacht werden kann. Sie kann sich dazu der Hilfe ihrer sachkundigen Mitarbeiter bedienen oder jedenfalls auf Regelwerke für höhere Geschwindigkeiten zurückgreifen. Es ist nicht dargetan und auch fernliegend, dass diese Regelwerke nicht auch auf Strecken mit geringerer Geschwindigkeit angewandt werden könnten, das heißt abwärtskompatibel sind.

Die Anordnung in Ziffer 1 Buchst. c ist auch nicht unbestimmt, weil unklar bliebe, welche Serviceeinrichtungen die Klägerin instand setzen muss. Welche Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 9 AEG auf der Hunsrückquerbahn noch in Betrieb sind, stand zwischen der Klägerin und der Beklagten nicht in Streit. Die Klägerin hat bereits vor Erlass des streitigen Bescheides dargelegt, diese zum Teil stillgelegt zu haben. Die Beklage hat dem weder widersprochen noch verlangt, auch diese Einrichtungen wiederherzustellen. Demnach bezieht sich die Anordnung offensichtlich auf diejenigen Serviceeinrichtungen, die auch nach Auffassung der Klägerin noch in Betrieb sind, etwa die Gleise 4, 7 und 8 im Bahnhof Stromberg.

Die nach § 5a Abs. 2 AEG auf Rechtsfolgenseite eröffnete Ermessensausübung der Beklagten ist bei der gemäß § 114 VwGO nur eingeschränkt möglichen Überprüfung ebenfalls nicht zu beanstanden. Insbesondere durfte die Beklagte die anlässlich der

Instandsetzung anfallenden Kosten unberücksichtigt lassen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 25. Oktober 2007 – 3 C 51.06 –, BVerwGE 129, 381–392, juris Rn. 29 f.), der sich die Kammer anschließt, steht die Betriebspflicht nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG nicht unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Die Beklagte hat auch ermessensfehlerfrei entschieden, der Klägerin zu überlassen, mittels welcher Maßnahmen sie die Strecke wieder befahrbar macht. Hierbei handelt es sich um die die Klägerin am wenigsten belastende Maßnahme, weil die Klägerin selbst die für sie wirtschaftlichste Vorgehensweise auswählen kann.

II. Hinsichtlich der in Ziffer 1 Buchst. e und f des Widerspruchsbescheides enthaltenen Anordnung, der Beklagten monatlich einen mit Nachweisen versehenen Bericht über die Instandsetzungsmaßnahmen und den jeweiligen Baufortschritt vorzulegen und der damit verbundenen Zwangsgeldandrohung in Höhe von 5.000 € je Bericht, hat die Klage dagegen keinen Erfolg. Insoweit ist sie unbegründet. Ziffer 1 Buchst. e und f erweisen sich als rechtmäßig und verletzen die Klägerin nicht in ihren Rechten.

Rechtsgrundlage der in Ziffer 1 Buchst. e des Widerspruchsbescheides verfügten Berichtspflicht ist § 5a Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. Abs. 2 AEG. Danach haben u. a. Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie die Klägerin den Eisenbahnaufsichtsbehörden alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Nachweise zu erbringen. Erforderlich sind alle Auskünfte, die mit der Aufsichtstätigkeit der Behörde in einem inneren Zusammenhang stehen und die es der Behörde zumindest erleichtern, ihre Aufgaben zu erfüllen (vgl. Kramer, AEG Kommentar, 1. Auflage 2012, § 5a Rn. 7).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Die Beklagte muss den jeweils aktuellen Stand der Arbeiten an der Hunsrückquerbahn kennen, damit sie ihre Aufsicht über die Klägerin effektiv ausüben kann. Sie hat die Instandsetzung der Hunsrückquerbahn zurecht angeordnet (vgl. oben I.) und muss daher überwachen, ob die Klägerin diese zeitnah umsetzt.

Ermessensfehler sind der Beklagten bei der Anordnung der Berichtspflicht ebenfalls nicht unterlaufen. Die Berichtspflicht ist verhältnismäßig, weil es für die Klägerin nur

mit geringem Aufwand verbunden ist, Informationen mitzuteilen, die ihrer Sphäre entstammen. Selbst wenn die Klägerin in einem Zeitabschnitt keine Anstrengungen unternimmt, ihre Instandsetzungsverpflichtung zu erfüllen, wird sie nicht unverhältnismäßig belastet. Denn dann genügt sie der Berichtspflicht, indem sie mitteilt, untätig gewesen zu sein. Demgegenüber wäre es für die Beklagte mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden, den Baufortschritt auf der Hunsrückquerbahn mit eigenen Kräften zu überwachen.

Das für den Fall eines verspäteten oder unterbliebenen Berichts angedrohte Zwangsgeld findet seine Rechtsgrundlage in § 5a Abs. 9 AEG i. V. m. § 6 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Buchst. b, §§ 11, 13 VwVG und begegnet auch im Übrigen keinen rechtlichen Bedenken. Insbesondere hat die Beklagte das für die Durchsetzung einer unvertretbaren Handlung taugliche Zwangsmittel ausgewählt. Auch die Höhe des Zwangsgelds ist angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der zu überwachenden Instandsetzungsmaßnahmen und dem durch § 5a Abs. 9 Satz 2 AEG bestimmten Rahmen von bis zu 500.000 € nicht zu beanstanden.

III. Die Klage bleibt schließlich auch im Hinblick auf die gemäß Ziffer 4 des Bescheides vom 12. Juli 2021 angekündigten Kosten bzw. die mit Ziffer 3 des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021 festgesetzte Widerspruchsgebühr in Höhe von 4.120 € ohne Erfolg. Soweit sie Ziffer 4 des Bescheides vom 12. Juli 2021 zum Gegenstand hat, ist die Klage bereits unzulässig. Denn Ziffer 4 des Ausgangsbescheides enthält keinen im Wege der Anfechtungsklage allein angreifbaren Verwaltungsakt. Ein solcher Verwaltungsakt – die Kostenfestsetzung – wird darin nur angekündigt.

Gegen die im Widerspruchsbescheid festgesetzte Widerspruchsgebühr ist die (Anfechtungs-) Klage zwar zulässig, aber unbegründet. Die auf Grundlage von §§ 1, 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Alt. 2, Abs. 3 Satz 1 Bundesgebührengesetz (BGebG) festgesetzte Gebühr ist rechtmäßig. Sie ist weder dem Grunde noch der Höhe nach zu beanstanden. Insbesondere hält sie sich im durch § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Alt. 2 i. V. m. Abs. 3 Satz 1 BGebG bestimmten Rahmen. Danach ist, soweit ein Widerspruch erfolglos geblieben ist, eine Gebühr bis zu der Höhe zu erheben, die für die angefochtene Leistung vorgesehen ist. Das entspricht dem festgesetzten Betrag von 4.120 €.

Für die Rechtmäßigkeit der Gebührenfestsetzung ist hingegen ohne Belang, ob die Widerspruchsgebühr erstattet werden muss, weil der Widerspruchsbescheid sich in einem anschließenden Gerichtsverfahren (teilweise) als rechtswidrig erweist. Denn in diesem Fall hat das Gericht gemäß § 162 Abs. 1 VwGO einheitlich über die Kosten des Verfahrens zu entscheiden. Dies schließt die Kosten des Vorverfahrens mit ein, inklusive der damit einhergehenden Widerspruchsgebühren.

IV. Die Klage ist demgegenüber begründet, soweit sie sich gegen die in Ziffer 1 Buchst. d des Widerspruchsbescheides enthaltene Zwangsgeldandrohung richtet. Diese erweist sich als rechtswidrig.

Sie kann ihre Rechtsgrundlage nur in § 5a Abs. 9 AEG i. V m. § 6 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Buchst. b, §§ 11, 13 Verwaltungsvollstreckungsgesetz (VwVG) finden. Danach kann die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde die nach § 5a Abs. 2 AEG angeordneten Maßnahmen – wie diejenige in Ziffer 1 Buchst. c des Widerspruchsbescheides – nach Maßgabe des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes durchsetzen und ein Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 € androhen. Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 VwVG ist hierbei eine Frist zu bestimmen, innerhalb welcher dem Pflichtigen der Vollzug billigerweise zugemutet werden kann.

Das ihr bei der Bestimmung dieser Frist eingeräumte Ermessen (vgl. Deusch/Burr, in: BeckOK VwVfG, 56. Lfg. Stand: 1. April 2022, § 13 VwVG Rn. 9 m. w. N.) hat die Beklagte fehlerhaft ausgeübt. Nach § 40 VwVfG hat sie ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben und dessen gesetzliche Grenzen einzuhalten. Die Fristsetzung nach § 13 Abs. 1 Satz 2 VwVG dient dem Zweck, den Pflichtigen zu warnen und ihn gegebenenfalls zu veranlassen, die durch den Verwaltungsakt ausgelöste Verpflichtung freiwillig und rechtzeitig zu erfüllen. Sie soll vorbeugend wirken, sodass die Behörde die Zwangsmaßnahmen nicht anwenden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Oktober 1988 – 1 C 1.88 –, juris Rn. 44). Das bedeutet aber auch: Damit das angedrohte Zwangsgeld nicht den Charakter einer Strafe erhält, muss die Frist es einem kooperationsbereiten Pflichtigen in der Situation des Betroffenen ermöglichen, die ihm aufgebene Maßnahme durch eigenes Handeln umzusetzen (vgl. OVG RP, Urteil vom 25. November 2009 – 8 A 10502/09.OVG –, juris Rn. 19; VGH BW, Urteil vom 20. September 2005 – 10 S 971/05 –, juris Rn. 22; OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 22. April 2015 – 2 L

47/13 –, juris Rn. 81). Ermessensfehler können dabei in Gestalt eines Ermessensausfalls, einer Ermessensüberschreitung, eines Ermessensdefizits oder eines Ermessensfehlgebrauchs auftreten. Ein Ermessensdefizit besteht insbesondere dann, wenn die Behörde den Sachverhalt nicht hinreichend zuverlässig und eigenverantwortlich festgestellt oder wesentliche Belange falsch gewichtet hat (vgl. Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 22. Auflage 2021, § 40 Rn. 78). Für die gerichtliche Bewertung kommt es insofern maßgeblich auf die Begründung des Verwaltungsaktes in Gestalt des Widerspruchsbescheides an, da dort gemäß § 39 Abs. 1 Satz 2 und 3 VwVfG die wesentlichen Gründe anzugeben sind, welche die Behörde ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat.

Nach diesen Maßstäben liegt hier ein Ermessensdefizit vor. Die Beklagte hat den Zustand der Hunsrückquerbahn im Abschnitt Stromberg-Büchenbeuren nicht derart hinreichend ermittelt, dass sie bestimmen konnte, wie viel Zeit die Instandsetzung erfordert. Sie hat zudem eine falsche Gewichtung vorgenommen, indem sie für die Instandsetzungsdauer wesentliche Aspekte ohne nachvollziehbare Begründung unberücksichtigt gelassen hat.

Die Beklagte hat zunächst keine hinreichend auf eigenen Sachverhaltsermittlungen beruhende Vorstellung davon entwickelt, in welchem Zeitraum die Strecke instandgesetzt werden kann. Sie durfte die Instandsetzung innerhalb kurzer Fristen anordnen, da dem Grunde nach bereits seit dem Jahr 2007 feststand, dass die Klägerin die Hunsrückquerbahn instand zu halten hat, musste dabei allerdings sicherstellen, der Klägerin nichts tatsächlich und rechtlich Unmögliches abzuverlangen. Die zur Beurteilung dieser Frage notwendigen Tatsachen hat die Klägerin nicht hinreichend ermittelt. Zwar haben Mitarbeiter der Beklagten Teile der Bahnstrecke untersucht. Die Untersuchung führte jedoch zu dem Ergebnis, es sei nicht abschätzbar, ob die anvisierte Frist realistisch sei. Auch in der mündlichen Verhandlung hat die Beklagte angegeben, nicht einschätzen zu können, bis wann die Strecke wiederhergestellt sein kann. Zwar ist es nicht zu beanstanden, dass die Beklagte es der Klägerin als Fachunternehmen überlassen hat, den Streckenzustand zu ermitteln und die notwendigen Instandsetzungsarbeiten auszuwählen. Hält sie die ausgewählten Maßnahmen aber nicht für zielführend oder erforderlich und eine raschere Umsetzung für möglich, muss sie dazu eigene fachliche Erwägungen anstellen und dies mittels

einer nachvollziehbaren Begründung dokumentieren. Kennt sie die dazu notwendigen Tatsachen nicht, hat sie diese gemäß § 24 Abs. 1 VwVfG zu ermitteln, etwa indem sie die Klägerin zu entsprechenden Auskünften verpflichtet. Das hat die Beklagte vorliegend unterlassen. Sie hat nur ausgeführt, selbst nicht nachvollziehen zu können, warum umfangreiche Planungsprozesse erforderlich sein sollen bzw. dass sie den Zeitplan der Klägerin nicht für plausibel hält. Eine nachvollziehbare, substantielle Begründung ist der Zwangsgeldandrohung insoweit nicht zu entnehmen.

Die Beklagte ging bei der Fristbemessung zudem von der falschen Prämisse aus, die Klägerin hätte bereits in der Vergangenheit die notwendigen Vorarbeiten in die Wege leiten können, um die Strecke instand zu setzen. Es trifft zwar zu, dass die Klägerin ihre Instandhaltungspflicht verletzt und die Hunsrückquerbahn trotz eines höchstrichterlichen Urteils nicht in einem befahrbaren Zustand erhalten hat. Diesen Umstand durfte die Beklagte aber nur berücksichtigen, indem sie bei der Fristbemessung einen kurzen Zeitraum für Planungs- und Vorbereitungsarbeiten einkalkulierte. Sie konnte nicht voraussetzen, dass die Klägerin diese Arbeiten bereits vor Erlass des Widerspruchsbescheides ausgeführt hatte. Denn dazu war die Klägerin noch nicht vollziehbar verpflichtet. Vollziehbar wurde die streitige Instandsetzungsverfügung erst mit Bekanntgabe des Widerspruchsbescheides vom 29. Dezember 2021, weil die Beklagte in dessen Ziffer 1 Buchst. g erstmalig die sofortige Vollziehung angeordnet hatte. Hat die Beklagte aber nicht hinreichend Zeit für notwendige Vorarbeiten einberechnet, lässt sich nicht ausschließen, dass die angedrohte Frist unangemessen kurz ist.

Die Beklagte hätte bei der Fristbemessung zudem berücksichtigen müssen, dass die Klägerin zumindest als Sektorenauftraggeberin i. S. d. § 100 Abs. 1 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) voraussichtlich verpflichtet sein wird, die Instandsetzungsarbeiten an der Hunsrückquerbahn EU-weit zu vergeben. Denn das Vorhaben überschreitet die hierfür maßgeblichen Schwellenwerte selbst dann, wenn man die Kostenschätzung der Beklagten in Höhe von 22.000.000 € zugrunde legt (vgl. § 106 GWB i. V. m. Artikel 15 Richtlinie 2014/25/EU). Ausweislich des von der Klägerin vorgelegten Musterzeitplans erfordert allein eine solche Vergabe einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten. Auch wenn der Musterplan noch erhebliches Beschleunigungspotenzial böte, ist jedenfalls nicht auszuschließen, dass ein

Vergabeverfahren neben etwa erforderlichen Planungen nicht innerhalb von 13 Wochen abgeschlossen werden kann. Die Beklagte hat überdies den von der Klägerin im Verfahren überarbeiteten Zeitplan in der mündlichen Verhandlung als plausibel bezeichnet. Darin ist für die Vergabe der Bauarbeiten ebenfalls ein Zeitfenster von etwa sechs Monaten vorgesehen.

Ferner hätte die Beklagte berücksichtigen müssen, dass sich möglicherweise besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten im Bereich der Hunsrückquerbahn angesiedelt haben und deshalb naturschutzrechtliche Zugriffsverbote i. S. v. § 44 Abs. 1 BNatSchG bestehen könnten. Die Klägerin hat dies zumindest zu prüfen, bevor sie schwere Baumaschinen einsetzt. Das erfordert Zeit, nach Angaben der Klägerin mehrere Monate. Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG binden die Klägerin nämlich unabhängig davon, ob sie diesen Zustand selbst herbeigeführt hat, weil sie ihrer Instandhaltungspflicht jahrelang nicht nachgekommen ist. Anders als die Beklagte meint, entbindet die in § 4 BNatSchG geregelte Funktionssicherung öffentlicher Verkehrswege die Klägerin nicht davon, die Verbotstatbestände des Artenschutzes zu beachten. Ausnahmen zu § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nur auf Grundlage von § 44 Abs. 5, § 45 Abs. 7 bzw. § 67 BNatSchG möglich (vgl. Brinktrine, in: BeckOK UmweltR, 63. Lfg. Stand: 1. Juli 2022, § 4 BNatSchG Rn. 30 ff.) und erfordern eine Anzeige bzw. einen Antrag bei der Naturschutzbehörde. Etwas anderes gilt auch nicht vor dem Hintergrund, dass artenschutzrechtliche Verbote nur für Teile der Strecke bestehen dürften. Denn diese Abschnitte lassen sich nur identifizieren, indem der Tier- und Pflanzenbestand ermittelt wird. Überdies hat die Beklagte angeordnet, den gesamten Streckenabschnitt wieder in einen befahrbaren Zustand zu versetzen und dies nicht auf den naturschutzrechtlich unbedenklichen Bereich beschränkt. Folglich muss innerhalb der bemessenen Frist auch die Instandsetzung insgesamt möglich sein.

Vor diesem Hintergrund genügt es nicht, die Frist damit zu begründen, sie ergebe sich aufgrund von Ermittlungsergebnissen und Erfahrungen in vergleichbaren Fällen. Welche Ergebnisse und Erfahrungen damit gemeint sind, lässt sich auch unter Berücksichtigung der Verwaltungsakten nicht feststellen. Der unter anderem für den Oberbau zuständige Sachbereich 2 der Beklagten kam vielmehr zu dem Ergebnis, er könne nicht abschätzen, wie viel Zeit die Instandsetzung erfordere. Auch der Vergleich mit der flutgeschädigten Ahrtalbahn genügt zur Begründung der

Frist nicht. Die Ahrtalbahn wurde zwar in einem etwa 15 km langen, wenig beschädigten Teilabschnitt nach rund vier Monaten wieder in Betrieb genommen. Im Übrigen konnten die Bauarbeiten aber auch über ein Jahr später noch nicht beginnen, da notwendige Planungen noch nicht abgeschlossen sind. Es liegt fern, durch den Vergleich mit der Situation an der Ahr nach einer Jahrhundertkatastrophe davon auszugehen, Planung und Vergabe der an der etwa 45 km langen Hunsrückquerbahn nötigen Arbeiten könnten in 13 Wochen beendet sein.

Da sich die Zwangsgeldandrohung nach alledem schon aufgrund der defizitären Ermessensbetätigung der Beklagten als rechtswidrig erweist, waren die in der mündlichen Verhandlung unter Beweis gestellten Behauptungen der Klägerin unerheblich, insbesondere ob die Bahnstrecke innerhalb der verfügbaren Sechs-Monats-Frist hätte instandgesetzt werden können. Die Kammer sah daher keinen Anlass zu weiteren Aufklärungsmaßnahmen.

V. Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO. Die Klägerin hat die gesamten Verfahrenskosten zu tragen, weil die Beklagte nur geringfügig unterlegen ist. Der Teilerfolg hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung in Ziffer 1 Buchst. d des Widerspruchsbescheides und die Billigkeitsentscheidung nach § 161 Abs. 2 Satz 1 VwGO hinsichtlich des erledigten Teils fallen nicht ins Gewicht. Die Kammer bemisst den Streitwert der Zwangsgeldandrohung in Anlehnung an Ziffer 1.7.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (LKRZ 2014, 169) mit der Hälfte des angedrohten Zwangsgeldes, d. h. mit 100.000 €. Den Wert der zwangsgeldbewehrten Anordnung, die Profolfreiheit herzustellen, bemisst sie mit dem Wert der Ausführungskosten (99.385,20 €) zuzüglich der Hälfte des angedrohten Zwangsgelds (25.000 €) und den Streitwert insgesamt mit 5.000.000 €.

Es entspricht der Billigkeit im Sinne des § 162 Abs. 3 VwGO, der Klägerin auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, da die Beigeladene einen eigenen Antrag gestellt hat und damit ein Kostenrisiko eingegangen ist (vgl. § 154 Abs. 3 VwGO).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i. V. m. § 709 Zivilprozessordnung. Gründe, die Berufung zuzulassen, liegen nicht vor (vgl. § 124a Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 bzw. Nr. 4 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Urteils die **Zulassung der Berufung** durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz **beantragen**. Dabei müssen sie sich durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation vertreten lassen.

Der Antrag ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Innerhalb **von zwei Monaten** nach Zustellung des 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 Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Die Berufung kann nur zugelassen werden, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

gez. Gietzen

gez. Breitbach

gez. Wolf

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 5.000.000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1, § 63 Abs. 2 GKG). Die Kammer hat die gemäß § 52 Abs. 1 GKG maßgebliche Bedeutung der Sache für die Klägerin nach deren wirtschaftlichem Interesse bestimmt, im Verfahren zu obsiegen. Nachdem die Klägerin in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat, den Einwand der wirtschaftlichen Unverhältnismäßigkeit nicht aufrechtzuerhalten, hat die Kammer dabei das Interesse der Klägerin zugrunde gelegt, den geforderten Instandsetzungszustand aufzuklären und die Arbeiten in einem verlängerten Zeitrahmen durchführen zu können. Sie bemisst dieses Interesse mit 10 % von 50.000.000 € (vgl. OVG RP, Beschluss vom 11. März 2022 – 1 E 10292/22.OVG –, n. v.).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

gez. Gietzen

gez. Breitbach

gez. Wolf