

Geschäftsnummer

4 E 1373/05(1)

- Siegel -

Verkündet am: 6 Juni 2007

Urkundsbeamter/-in der Geschäftsstelle

VERWALTUNGSGERICHT DARMSTADT



IM NAMEN DES VOLKES!

URTEIL

In dem Verwaltungsstreitverfahren

der [REDACTED]
vertreten durch [REDACTED]
[REDACTED]

Klägerin,

gegen

die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes,
[REDACTED]
[REDACTED]

Beklagte,

wegen

Verringerung der Kapazität einer Eisenbahnstrecke

4 E 1373/05(1)wie

hat das Verwaltungsgericht Darmstadt - 4. Kammer - durch

Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED],
Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED],
ehrenamtliche Richterin [REDACTED],
ehrenamtlichen Richter [REDACTED]

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 6. Juni 2007 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, falls nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe leistet.

TATBESTAND

Die Klägerin, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesrepublik Deutschland, wendet sich gegen die Entscheidung der Beklagten, mit der der klägerische Antrag auf deutliche Verringerung der Kapazität der Teilstrecke Darmstadt Hauptbahnhof – Weinheim (Bergstraße) abgelehnt wurde.

Die zweigleisige Hauptbahn der Klägerin (Strecke 3601), die von Frankfurt/Main über Darmstadt und Weinheim in Richtung Süden führt, gehört zu den am stärksten frequentierten Eisenbahnstrecken in der Bundesrepublik Deutschland. Sie wird sowohl für den Personenfern- und -nahverkehr als auch für den Güterzugverkehr vorgehalten. Innerhalb dieser Strecke liegt der Bahnhof Zwingenberg (Bergstr.), der über ein auf einer Länge von 631 m nutzbares zweiseitig angebundenes Überholungsgleis in Richtung Norden ohne Bahnsteiganbindung verfügte.

Nachdem im Juni 2003 ein Brandschaden im Relaisraum des Stellwerks dieses Bahnhofs die Innenanlage der Leit- und Sicherungstechnik erheblich beschädigte, wird der Zugverkehr seitdem unter Berücksichtigung der brandbedingten teilweisen Funktionsunfähigkeit der Stellwerksanlage und aufgrund von Auflagen des Eisenbahnbundesamtes durchgeführt. U a baute die Klägerin die zum Überholungsgleis führenden Zugangsweichen sowie die Weichen der Überleitverbindungen in Zwingenberg aus und ersetzte sie durch Gleis-schienen. Die Leit- und Sicherungstechnik dieser Anlagen sowie der Oberleitung passte sie entsprechend an. Dadurch fehlt dem Überholungsgleis die Anbindung an die Hauptgleise.

Am 11. November 2004 stellte die Klägerin bei der Beklagten den Antrag auf Genehmigung der deutlichen Verringerung der Kapazität der Teilstrecke Darmstadt Hbf – Weinheim (Bergstr.) nach § 11 Abs. 1 AEG. Zur Begründung führte sie hauptsächlich folgendes aus: Sie habe sich vor dem Hintergrund der für die durch den Brandschaden erforderlich ge-wordene Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik aufzuwendenden Investitionssumme von mehr als 12 Millionen Euro dazu entschieden, den Bahnhof Zwingenberg aufzulassen und in einen Haltepunkt umzuwandeln. Der Klägerin sei es wirtschaftlich nicht zuzumuten, Investitionen zur Herstellung des ursprünglichen Zustandes zu tätigen. Dabei sei im Vorfeld dieser Entscheidung errechnet worden, dass nach Herstellung des Sollzustandes eine deutliche Verringerung der Kapazität der Teilstrecke eintreten werde.

Auf die im Internet erfolgte Ausschreibung zur Beibehaltung der bisherigen Kapazität, gegebenenfalls mit Kostentragung für die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik und die Vorhaltung der Betriebsstelle Zwingenberg (Bergstr.) als Bahnhof, habe es keine Reaktion gegeben.

Dem Antrag waren neben einem Erläuterungsbogen weitere Anlagen beigelegt.

Im weiteren Verfahren beteiligte die Beklagte neben den Beteiligten des gerichtlichen Verfahrens Verkehrsverbände und weitere öffentliche Stellen. Die Beteiligten äußerten sich in mehrseitigen Stellungnahmen dahingehend, dass der klägerische Antrag nicht genehmigungsfähig sei

Mit Bescheid vom 10. Februar 2005, 11.11 – 11 rb/1 – 11.06 # 29, lehnte das Eisenbahn-Bundesamt den Antrag der Klägerin nach § 11 Abs. 4 AEG ab. Zur Begründung ist in dieser Entscheidung hauptsächlich folgendes angeführt:

Die Klägerin habe nicht dargelegt, dass ihr der Weiterbetrieb der Strecke im Sinne des § 11 Abs. 1 AEG ohne die beantragte Kapazitätsreduzierung unzumutbar sei. Dies habe die Versagung der Genehmigung nach § 11 Abs. 4 AEG zur Folge. Im Stilllegungsantrag habe die Klägerin zur Erlössituation auf der Gesamtstrecke keine Angaben gemacht und der Genehmigungsbehörde damit verwehrt, eine „gesamthafte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ anzustellen. Wenn die Klägerin in ihrem Antrag darauf hinweise, dass es ihr aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht möglich sei, das Stellwerk zu erneuern und damit die bisherige Streckenkapazität aufrecht zu erhalten, wecke diese Argumentation zwar angesichts der hohen Kosten für einen Stellwerksneubau das Verständnis für wirtschaftliche Zwänge innerhalb eines gewinnorientierten Unternehmens. Bei der Entscheidung aber, ob auf einer Strecke dauerhaft die bisherige Kapazität verringert werden dürfe, seien auch die Belange öffentlicher Nutzer des Schienenwegs wesentlich zu berücksichtigen. Hierzu habe die Klägerin im Antrag nichts vorgebracht.

Außerdem sei die Genehmigung deshalb zu versagen, weil die Klägerin nicht dargelegt habe, wie die verkehrlichen Bedürfnisse der Nachfrager befriedigt werden könnten. Im Hinblick darauf, dass es sich bei der Strecke 3601 um eine der am stärksten befahrenen Eisenbahnstrecken in Deutschland handle, hätte es einer Darstellung bedurft, wie Mehrverkehr auf der stark nachgefragten Schienenverbindung aufgefangen werden solle. Der Verweis auf die Planung zur Neubaustrecke genüge hierzu nicht.

Gegen den am 14. Februar 2005 zugestellten Versagungsbescheid erhob die Klägerin am 9. März 2005 Widerspruch, den sie unter dem 1. Juni 2005 hauptsächlich wie folgt begründete:

Die Aufsichtsbehörde dürfe die beantragte Zustimmung zur Realisierung einer Einzelmaßnahme auf einer Strecke nicht vom Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung über diese bestandsgesicherte Teilstrecke abhängig machen; dies würde jegliche Rationalisierungsmaßnahme der Klägerin verhindern. Außerdem wäre die Erlössituation auf der Gesamtstrecke durch den Rückbau des Bahnhofs Zwingenberg nicht verändert. Die Wieder-

errichtung des Stellwerks, die mit Aufwendungen in Höhe von rund 12 Millionen Euro einhergehe, würde im gewissen Widerspruch zu dem mit den geplanten Maßnahmen verbundenen Rationalisierungserfolg durch Personaleinsparung stehen.

Aufgrund nochmaliger Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Teilstrecke im Ist- bzw. Soll-Zustand hätten sich neue Erkenntnisse ergeben, die die Klägerin in diesem Zusammenhang eingehend darlegte. Hieraus ergebe sich, dass eine Genehmigung nach § 11 AEG hier deswegen nicht erforderlich sei, weil durch die Auflassung des Bahnhofs Zwingenberg und den Wegfall des Stellwerks lediglich eine Kapazitätsverringering um drei bis fünf Prozent bewirkt werde. Derartige Maßnahmen, die nur eine geringfügige bzw. unwesentliche Kapazitätsverringering zur Folge hätten, fielen nicht unter den Anwendungsbereich der Rechtsnorm.

Schließlich verwies die Klägerin auf die im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestufte Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar, die auch der Kapazitätsentlastung der streitgegenständlichen Strecke diene. Insbesondere entlaste diese den vorhandenen Engpass Mannheim-Friedrichsfeld Süd, der für die genannte Strecke leistungsbestimmend sei.

Außerdem sei auch vor dem Stellwerksbrand, also mit dem betriebsfähigen Überholungs-gleis in Zwingenberg, eine Kapazitätsreserve von 20 Prozent nicht vorhanden gewesen. Eine derartige Reserve sei vor dem Hintergrund der geplanten Betriebskonzeption nicht erforderlich und wirtschaftlich.

Mit Widerspruchsbescheid vom 6. Juli 2005, 11.11 11rb/23 – 11.08 # 7, wies das Eisenbahn-Bundesamt den Widerspruch der Klägerin zurück und begründete dies hauptsächlich wie folgt:

Die Klägerin sei ausweislich ihres Genehmigungsantrages selbst davon ausgegangen, dass es sich bei der Auflassung der Betriebsstelle Zwingenberg um eine genehmigungspflichtige Kapazitätsverringering handele.

Bei ihrem Hinweis auf die extreme Unwirtschaftlichkeit eines Stellwerks neuerer Bauform gehe die Klägerin fälschlich davon aus, dass die Beklagte eine Wiederherstellung des

Stellwerks und die Wiederbeschäftigung des Stellwerkspersonals fordere. Tatsächlich entschieden worden sei jedoch allein darüber, ob die Verringerung der Kapazität der Strecke als Folge der Auffassung des Bahnhofs Zwingenberg genehmigt werden könne. Der Klägerin stehe es frei, die vormals vorhandene Kapazität der Strecke durch welche Maßnahmen auch immer wieder herzustellen.

Zwar entspreche es dem Willen des Gesetzgebers, wenn die Infrastrukturunternehmen ihre Eisenbahninfrastruktur so wirtschaftlich wie möglich betrieben. Nähere sich jedoch die Streckenbelastung der Kapazitätsgrenze, wirke sich jede kapazitätsverringende Maßnahme auf die Qualität des Schienenverkehrs aus und führe letztlich zur Verkehrsverdrängung. Ein solcher Fall liege hier vor, wie die konkrete Streckenbelastung bei Antragstellung (höher als die Leistungsfähigkeit, folglich überlastete Strecke) eindrücklich belege. Deswegen seien bei dem Eisenbahn-Bundesamt entsprechende Beschwerden von Verkehrsunternehmen über die mangelnde Pünktlichkeit dieser Strecke eingegangen. Erschwerend komme hier hinzu, dass der Verkehr nicht über andere Strecken ausweichen könne. Letztlich sei bei der Entscheidung über den Antrag der Klägerin auch abzuwägen gewesen, ob das wirtschaftliche Interesse des Infrastrukturunternehmens der Klägerin, auf die Wiederherstellung der Streckenkapazität zu verzichten, das allgemeine Interesse an einer ausreichend dimensionierten Eisenbahninfrastruktur überwiege, was vorliegend nicht der Fall sei.

Die Klägerin wendet sich mit ihrer Klage vom 5. August 2005 weiter gegen die Entscheidung der Beklagten. Sie begründet dies schwerpunktmäßig unter Wiederholung und Vertiefung ihres bisherigen Vorbringens im Verwaltungsverfahren. Sie wiederholt insbesondere ihre Auffassung, dass die Außerbetriebnahme des Überholungsgleises keiner Genehmigung nach § 11 Abs. 1 AEG bedürfe. Einschlägig sei vorliegend noch § 11 AEG alter Fassung, wonach eine „deutliche Verringerung“ maßgebend sei. Zwar sei auch nach dieser Gesetzesfassung eine Reserve für die Zukunftsentwicklung von 20 Prozent je Betriebszeitraum und Richtung in das Berechnungsverfahren STRELE einzustellen. Dies könne jedoch nur für den Regelfall gelten. Dieser liege hier nicht vor, weil aus völlig anderen Gründen eine Kapazitätssteigerung (um 20 Prozent) über das tatsächliche Verkehrsaufkommen hinaus auf dem fraglichen Streckenabschnitt ohnehin überhaupt nicht möglich sei. Grund hier-

für sei der Knotenbahnhof Mannheim-Friedrichsfeld Süd, der als Engpass für den gesamten Streckenabschnitt Darmstadt -- Weinheim – Mannheim-Friedrichsfeld leistungsbestimmend sei. Dieser Zufahrtsknoten sei bereits heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Für die betroffene Strecke stelle die zukünftige Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar die Reserve dar. Aber auch hinsichtlich der derzeitigen Verkehrsbelastung ergebe sich eine ausreichende Kapazitätsreserve zwischen fünf Prozent und zwölf Prozent, vor allem vor dem Hintergrund des Engpasses Mannheim - Friedrichsfeld Süd.

Selbst für den Fall, dass – wie dies die Beklagte annehme – die geplanten Maßnahmen der Klägerin genehmigungspflichtig seien, bestünde ein Anspruch auf Erteilung der Genehmigung. Die Voraussetzungen des § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG lägen vor, was die Klägerin mit Bevollmächtigtenschriftsatz vom 19. September 2005 ausführlich darlegt. Sie lässt in diesem Rahmen unter anderem darauf hinweisen, dass nach Wiedererrichtung des Stellwerks und Herstellung des früheren Zustandes, was mit Kosten von rund 12 Millionen Euro verbunden wäre, lediglich 11 Züge mehr pro Tag auf dem fraglichen Abschnitt fahren könnten, bei Entfall des Stellwerks jedoch Kosten für die Vorhaltung des mit Betriebspersonal besetzten Bahnhofs in Höhe von 300 000,00 EUR pro Jahr eingespart würden.

In diesem Zusammenhang bemerkenswert sei auch, dass die gegenwärtige Leistungsfähigkeit der Infrastruktur mit 268 Zügen pro Tag größer sei als die Zahl der tatsächlich Verkehrenden (241 bzw. 256 Züge pro Tag).

Die Klägerin beantragt,

**den Bescheid der Beklagten vom 10. Februar 2005 in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 6. Juli 2005 aufzuheben,
hilfsweise
die Beklagte zu verpflichten, unter Aufhebung ihres Bescheides vom 10. Februar 2005 in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 6. Juli 2005 die beantragte Genehmigung nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG zu erteilen.**

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung wiederholt und vertieft sie die Argumente aus dem Widerspruchsbescheid und ergänzt diese hauptsächlich folgendermaßen:

Der Klägerin stünden neben der unwirtschaftlichsten Wiederherstellung des Stellwerks im Bahnhof Zwingenberg mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, die Folgen des dortigen Brandes zu kompensieren. Die Beklagte geht insoweit auf Modernisierungsvorhaben der Klägerin auf dem betroffenen Streckenabschnitt ein.

Schätzungsweise sei von einer momentanen Ist-Kapazität auf der Strecke von 250 bis 260 Zügen pro Tag auszugehen, was diese Strecke zu einer überlasteten und eigentlich kapazitätserweiternde Maßnahmen nach §§ 16 ff. der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung erforderlich mache. In einer solchen Situation kapazitätsverringende Maßnahmen zu ergreifen, sei ersichtlich kontraproduktiv

Die durch den Wegfall des Überholgleises bedingte Kapazitätsreduzierung liege bei 26 Zügen pro Tag (286 minus 260) und erreiche oder überschreite bereits 10 Prozent der tatsächlichen aktuellen Kapazitäten der Strecke.

Der Hauptantrag der Klägerin sei unzulässig. Sie habe eine Genehmigung nach § 11 AEG beantragt und handele widersprüchlich, wenn sie nunmehr die Versagungsentscheidung der Beklagten lediglich anfechte. Statthafte und zulässige Klageart sei hier die Verpflichtungsklage

Ungeachtet dessen sei die erhobene Anfechtungsklage jedoch unbegründet. Nach neuem wie altem Recht zu § 11 AEG unterfalle der hier zu beurteilende Sachverhalt der Genehmigungspflicht. Auch bisher habe gegolten, dass jedwede Kapazitätsverringering dann genehmigungspflichtig gewesen sei, wenn eine Kapazitätsreserve von 20 Prozent auf der Strecke nicht mehr vorhanden gewesen sei. An diesem Kriterium habe der Gesetzgeber nichts ändern wollen; auf gut ausgelasteten Strecken sei das Vorhalten gewisser Reserven ohne weiteres zumutbar, und insbesondere bei Störungen des Betriebsgeschehens sichere dies eine gute Qualität des Verkehrsangebots. Mit der Gesetzesänderung sollten vielmehr verschärfte Anforderungen aufgestellt werden. Hiernach sollte hinzutreten, dass ohne

Rücksicht auf die Nutzung der Strecke bei für sich gravierenden Kapazitätsschnitten eine Genehmigungspflicht entsteht, wenn eine Verringerung um 10 Prozent eintritt.

Von der von der Klägerin genannten Neubaustrecke sei auf absehbare Zeit keine Entlastung zu erwarten. Zum einen gebe es noch kein Baurecht, zum anderen sei im Hinblick auf die Haushaltslage des Bundes absehbar, dass für die auf Platz 13 der neuen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs stehende Neubaustrecke in absehbarer Zeit keine Mittel zur Verfügung gestellt würden.

Die Klägerin sei hinsichtlich der Unzumutbarkeit des Weiterbetriebs ihren Darlegungspflichten aus § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG nicht nachgekommen. Dabei sei – anders als dies die Klägerin meine – nicht auf das einzelne Gleiselement, sondern auf die Strecke als ganzes abzustellen.

Weiter entgegen der Auffassung der Klägerin sei diese Streckenbetrachtung nicht geeignet, jegliche Rationalisierungsmaßnahmen an Bestandsstrecken zu verhindern. Vielmehr seien alle Rationalisierungsmaßnahmen ohne Genehmigung möglich, die keine Auswirkung auf die Kapazität der Strecke hätten oder Strecken beträfen, die ausreichend Kapazitätsreserven aufwiesen.

Mit Beschluss vom 21. März 2007 hat das Gericht die Bundesländer Hessen und Baden-Württemberg dem Verfahren beigeladen, die sich nicht geäußert haben.

Wegen weiterer Einzelheiten zum Sachverhalt und dem Vorbringen der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie der beigezogenen Behördenakte Bezug genommen, die sämtlich Gegenstand der mündlichen Verhandlung am 6. Juni 2007 gewesen sind. Außerdem wird auf die Niederschrift über diese mündliche Verhandlung hingewiesen, in der die Klägerin zur Frage der Streckenkapazität zwei Hilfsbeweisanträge gestellt hat.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Das Klagebegehren war – im Haupt- wie Hilfsantrag – abzuweisen.

Soweit die Klägerin hauptsächlich die Kassation des Versagungsbescheids der Beklagten vom 10. Februar 2005 i.d.F. des Widerspruchsbescheids vom 6. Juli 2005 begehrt, ist diese isolierte Anfechtungsklage nicht statthaft. Die Kammer vermag insoweit kein schutzwürdiges Interesse der Klägerin für eine bloße Anfechtung der Versagung zu erkennen. Der - unterstellte - Erfolg brächte der Klägerin keinen rechtlichen Vorteil. Auch nach einer insoweit erfolgreichen Anfechtungsklage bliebe der Antrag der Klägerin auf Genehmigung der Kapazitätsreduzierung vom 11. November 2004 bestehen – und unbeschieden.

Hieraus wird deutlich, dass sich die Klägerin insoweit widersprüchlich verhält. Einerseits beantragt sie die Reduzierung der Kapazität der Eisenbahnstrecke nach der Vorschrift des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Andererseits vertritt sie die Auffassung, eine Genehmigung sei wegen des geringen Umfangs der Kapazitätsverringerung entbehrlich. Doch handelt die Klägerin nicht konsequent nach dieser Rechtsauffassung, indem sie ihren Genehmigungsantrag aufrecht erhält und nicht etwa zurücknimmt. Wenn die Klägerin dieses prozessuale Verhalten im Genehmigungsantrag andeutungsweise mit der unterschiedlichen Rechtsauffassung der Beklagten hierzu begründet, kann dies zu keiner anderen Einschätzung des Anfechtungsbegehrens führen. Vielmehr sei darauf hingewiesen, dass die Frage der Genehmigungsbedürftigkeit der Kapazitätsverringerung im Rahmen eines Verfahrens auf Feststellung der Genehmigungsfreiheit oder Anfechtung evtl. vom Eisenbahn-Bundesamt verfügter Anordnungen zur Beseitigung der Kapazitätsverringerung hätte beantwortet werden können.

Das hilfsweise geltend gemachte statthafte und auch ansonsten zulässige Verpflichtungsbegehren ist unbegründet.

Der Versagungsbescheid der Beklagten vom 10. Februar 2005 i.d.F. des Widerspruchsbescheids vom 6. Juli 2005 ist nicht rechtswidrig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten i.S.d. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Erteilung der beantragten Genehmigung nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG (vgl. § 113 Abs. 5 VwGO).

Dabei sind für die Kammer folgende Gründe leitend gewesen:

Einzig in Betracht kommende Rechtsgrundlage für die Erteilung der begehrten Genehmigung zur Reduzierung der Kapazität auf der streitbefangenen Eisenbahnstrecke ist die Vorschrift des § 11 AEG in der zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung geltenden Fassung der (letzten) Änderung durch das Erste Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2919), da es sich vorliegend um eine Verpflichtungsklage handelt und es folglich auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ankommt. Insbesondere ist dabei das vom Gesetzgeber abgesenkte Maß der Kapazitätsreduzierung in § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG (sog. „Schwellenwert“, vgl. BT-Drs. 15/4419, S. 16) zu beachten. Bis zur 3. AEG-Novelle war eine „deutliche“ Verringerung der Kapazität erforderlich, wohingegen die Genehmigungspflicht heute bereits bei einer „mehr als geringfügig(en)“ Kapazitätsverringerung besteht.

Nach § 11 Abs. 1 AEG hat ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der zuständigen Aufsichtsbehörde u. a. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke zu beantragen, und dies bereits dann, wenn es diese Kapazitätsverringerung beabsichtigt. Diese Kapazitätseinschränkung ist damit – ebenso wie eine Streckenstilllegung – dem aus der einmal erteilten Betriebsgenehmigung zu begründenden präventiven Verbot mit Erlaubnisvorbehalt unterworfen (Kramer in Kunz, Eisenbahnrecht, system. Erläuterungen, Loseblatt, 2003, Nr. 2 zu § 11 AEG m.w.N.).

Weiterhin wird das Unternehmen in dieser Rechtsvorschrift verpflichtet darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten auf Übernahme dieser Einrichtung erfolglos geblieben sind. Nach § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur bis zur Entscheidung der Aufsichtsbehörde aufrecht zu halten.

Nach Auffassung der Kammer kommt diese Rechtsvorschrift ungeachtet der Tatsache zur Anwendung, dass die Klägerin als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nicht mit der Absicht der mehr als geringfügigen Verringerung der Kapazität der Eisenbahnstrecke Darmstadt – Weinheim (Bergstr.) und einem entsprechenden Antrag an das Eisenbahn-Bundesamt als der zuständigen Aufsichtsbehörde herangetreten ist. Die

Kapazitätsverringeringung als Folge letztlich der Abbindung des Überholungsgleises im

Bahnhof Zwingenberg (Bergstr.) rührt nicht aus Planungen oder Absichten der Klägerin her, sondern trat infolge höherer Gewalt ein, als ein Brand die für den sicheren Betrieb des Überholungsgleises erforderlichen Funktionen des Stellwerks Zwingenberg aufhob. Dabei spricht – entgegen den Angaben der Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung – allerdings sehr viel dafür, dass dieses Gleis bereits bei Antragstellung abgebunden war (vgl. Bl. 37 d. Behördenakte).

Gleichwohl – und ohne dass dies zwischen den Beteiligten abstrakt streitig wäre – ist die Vorschrift über die Genehmigungspflicht bei der Verringerung von Streckenkapazitäten nach Auffassung der Kammer auch auf solche – nicht nur vorübergehende - Kapazitätsverringeringungen anzuwenden, die nicht planvoll, sondern unerwartet und unvorhergesehen im Sinne von sogenannter höherer Gewalt oder als Folge hiervon eintreten und von dem Infrastrukturunternehmen nicht ausgeglichen werden.

Der Anwendungsbereich der Norm auch für derartige Fälle folgt aus der Intention des Gesetzgebers. Hintergrund für diese Vorschrift ist der Übergang des Schienennetzes der früheren Deutschen Bundesbahn auf ein nach wirtschaftlichen Maßstäben operierendes Unternehmen durch die Bahnreform im Jahre 1994. Nachdem es im Zuge dieser Entwicklung nicht ausblieb, dass dieses Unternehmen, die Klägerin, alsbald dazu überging, aus seiner Sicht unrentable Strecken Dritten zur Übernahme anzubieten und im Fall des Scheiterns einer solchen Übernahme stillzulegen, sah es der Gesetzgeber als erforderlich an, mit der Vorschrift des § 11 AEG ein Instrument zu schaffen, um bestehende Infrastruktureinrichtungen für den Eisenbahnverkehr zu erhalten (vgl. Hermes/Schütz, Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz, RdNr. 1, 6 zu § 11; BT-Drs. 14/8176, S. 4). Vor dieser Zielsetzung des Gesetzgebers kann es nach Auffassung der Kammer im Hinblick auf die Vorschrift des § 11 Abs. 1 AEG keinen Unterschied machen, ob eine genehmigungsbedürftige Kapazitätsverringeringung planvoll nach den Absichten des Infrastrukturunternehmens oder aus anderen, von diesem nicht zu vertretenden Umständen, eintritt.

Insoweit gleichgestellt mit der dauernden Einstellung des Betriebs einer Strecke (Stilllegung) ist die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke im Hinblick

auf das diesbezügliche Genehmigungserfordernis in § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG. Das Gericht hat sowohl aus dem schriftsätzlichen Vortrag der Beteiligten als auch aus ihrem vertieften Vorbringen in der mündlichen Verhandlung die Erkenntnis gewonnen, dass in dem hier zu beurteilenden Fall durch den Wegfall der Funktion des Überholungsgleises in Zwingenberg die Kapazität der Strecke mehr als (nur) geringfügig verringert worden ist. Bei der zwischen den Beteiligten streitigen Frage danach, ob eine derartige Kapazitätsverringering erreicht ist, hat eine streckenbezogene Kapazitätsbetrachtung stattzufinden. Hierfür spricht bereits der Wortlaut der Vorschrift, wonach sich die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität auf eine „Strecke“ beziehen muss. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist es nach allgemeinen Grundsätzen regelmäßig so, dass derjenige, der bei einer Behörde einen Antrag auf Vornahme einer Amtshandlung, etwa die Erteilung einer Genehmigung, stellt, hiermit gleichzeitig auch den Umfang und das Ausmaß der begehrten Gestattung oder sonstigen Vergünstigung beschreibt und festlegt. Mit anderen Worten: Der Antrag, der das Verwaltungsverfahren in Gang setzt, bestimmt das Ziel und den formellen Gegenstand des Verfahrens in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht (vgl. Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Auflage 2005, RdNr. 24 zu § 9 und RdNr. 25 zu § 22, jeweils m.w.N.).

Mit ihrem Genehmigungsantrag vom 11. November 2004 bestimmte die Klägerin in Ausübung ihres Verfügungsrechts, dass für das Genehmigungsverfahren maßgeblich sei die Teilstrecke Darmstadt Hbf – Weinheim (Bergstr.) der (Gesamt-)Strecke 3601 Frankfurt(M.) Hbf – Darmstadt Hbf – Weinheim (Bergstr.) – Abzw. Heidelberg – Wieblingen. Diese Bestimmung des Antragsgegenstandes legte zugleich für die Prüfung der Aufsichtsbehörde fest, für welchen Streckenteil die Genehmigung einer Kapazitätsreduzierung begehrt wurde (Antragstrecke).

Mit der Beklagten geht die Kammer davon aus, dass die beantragte Verringerung der Kapazität auf der Antragstrecke den Schwellenwert des § 11 Abs 1 Satz 1 AEG (s.o. S. 11) überschreitet, da sie mehr als geringfügig ist.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Klägerin bei Antragstellung – noch unter Geltung der früheren Fassung des § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG, nach der erst die deutli-

che Verringerung der Kapazität einer Strecke genehmigungsbedürftig war, - selbst von einer damals genehmigungsbedürftigen Kapazitätsreduzierung ausgegangen war. Ausweislich der Antragsunterlagen war die Klägerin nach Gesprächen mit dem Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Frankfurt am Main/Saarbrücken) zur Auffassung gelangt, „dass aus der dem Antrag beigelegten Kapazitätsberechnung nicht hervorgeht, dass durch die beantragten Rückbaumaßnahmen das gegenwärtige Betriebsprogramm zuzüglich einer 20 % Reserve für zukünftige Entwicklungen problemlos durchführbar“ sei. Im Hinblick auf die völlig offene Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar könne die deutliche Verringerung der Kapazität der Teilstrecke auch nicht mehr als vorübergehende Maßnahme eingestuft werden.

Dass die letztlich infolge des Brandes im Stellwerk Zwingenberg eingetretene Kapazitätsreduzierung nach der Herabsetzung des Schwellenwertes des § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG durch den Gesetzgeber zum 30. April 2005 erst recht genehmigungsbedürftig ist, ist – bezogen auf die damalige Antragsituation – logisch und – im Hinblick auf die tatsächliche Situation im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung – zur Erkenntnis des Gerichts durch die schriftsätzlichen und mündlichen Ausführungen der Beteiligten, insbesondere im Rahmen der mündlichen Verhandlung – gesichert.

Dabei brauchte das Gericht im Zuge der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ nicht abstrakt, d.h. losgelöst von der tatsächlichen Situation auf der Antragstrecke festzulegen, ab welcher Kapazitätsverringerung die Genehmigungspflicht deswegen einsetzt, weil diese Verringerung nicht mehr lediglich als geringfügig anzusehen ist. Wie bereits zur früheren Rechtslage, nach der erst die deutliche Kapazitätsverringerung zur Genehmigungspflicht führte, haben die Beteiligten auch nach der diesbezüglichen Änderung des § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG Gespräche geführt, um insoweit Festlegungen zu treffen, zuletzt im März 2007 beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Übereinstimmend berichteten die Beteiligten in der mündlichen Verhandlung, dass man sich bei diesem Gespräch, über das es noch kein vom Ministerium genehmigtes Protokoll gebe, auf eine Interpretation des Begriffs „mehr als geringfügig“ verständigt habe. Danach sei ein Genehmigungsverfahren dann

durchzuführen, wenn neben anderen in dem hier zu beurteilenden Fall nicht einschlägigen Kriterien eine Strecke zu mehr als 80 % ausgelastet sei. Nach diesem, nach dem Vortrag der Klägerin lediglich für Regelfälle geltenden Kriterium, wäre die Kapazitätsverringerung auf der Antragstrecke genehmigungsbedürftig. Zwischen den Beteiligten besteht Übereinstimmung, dass auf der Antragstrecke im gegenwärtigen Zeitpunkt nahezu keine Kapazitätsreserve mehr besteht.

Das Gericht ist jedoch bei der Auslegung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs nicht an die Vereinbarungen oder Festlegungen zwischen der Klägerin und dem Eisenbahn-Bundesamt gebunden. Wenn die Beklagte in diesem Zusammenhang sowohl in den angefochtenen Entscheidungen als auch im Klageverfahren zu ihren Angaben über Kapazitätswerte auf der Strecke zusätzlich in qualitativer Hinsicht vorträgt, dass schon relativ kleine Kapazitätsverringerungen auf hoch belasteten oder beinahe ausgelasteten Eisenbahnstrecken vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des Gesetzgebers kaum zugelassen werden sollten, ist diese Argumentation für das Gericht überzeugend. Das vorerwähnte Ziel des § 11 AEG, bestehende Infrastruktureinrichtungen für den Eisenbahnverkehr zu erhalten, wobei die Klägerin durch die Bahnreform als ein nach wirtschaftlichen Maßstäben operierendes Unternehmen geschaffen wurde (s. o. S. 12), führt nach Auffassung der Kammer dazu, dass das Kriterium „mehr als geringfügige Verringerung“ bei diesen gut bis ganz ausgelasteten - und damit in aller Regel hoch profitablen - Strecken anders auszulegen ist als bei solchen, die über eine ausreichende Kapazitätsreserve verfügen. Es liegt auf der Hand, dass Verringerungen der Kapazität von hoch belasteten oder nahezu ausgelasteten Strecken regelmäßig eher zu Nutzungseinschränkungen etwa in Form von Betriebsstörungen, anderen Qualitätseinbußen oder der Unmöglichkeit, weitere Verkehre aufzunehmen, führen als etwa bei Strecken, die ohne weiteres zusätzliche Verkehrsbelastungen aufnehmen können. Mit anderen Worten: Je mehr eine Strecke ihrem Auslastungsgrad von 100 % nahekommt, um so stärker wirken sich dort kleinere aber nicht völlig unbedeutende Kapazitätsverringerungen aus, indem sie die Beförderungsmengen oder den Bedienungskomfort verringern, während nicht derart belastete Strecken solche Kapazitätsverringerungen in aller Regel auffangen können.

Nach allem und unter Berücksichtigung des Beteiligtenvortrags geht das Gericht davon aus, dass durch die Abbindung des Überholungsgleises und der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen am Bahnhof Zwingenberg die Kapazität mehr als nur geringfügig verringert wird, was auch den von der Klägerin vorgetragene Kapazitätskennziffern zu entnehmen ist. Dies trifft so auch zu, wenn man die zunächst im Genehmigungsantrag genannten Kapazitäten (Anlage 3 zum Erläuterungsbogen) zugrunde legt. Hiernach stand der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts im Sollzustand mit 269 Zügen pro Tag bereits eine Belastung im damaligen Betriebsprogramm zuzüglich eines Zuschlags von 20 % von 332 Zügen pro Tag gegenüber. Dass schon damals eine Kapazitätsreserve in Höhe von 20 % nicht vorhanden war, bestätigt, dass die Strecke nahezu völlig ausgelastet ist mit der oben beschriebenen Konsequenz, dass sich schon kleine Kapazitätsverminderungen auswirken.

Etwas anderes ergibt sich nach Auffassung der Kammer nicht aus den im Widerspruchs- und Klageverfahren vorgelegten Kapazitätswerten. Selbst wenn die Berechnungen der Klägerin zutreffend sind und nach Herstellung des früheren Gleiszustandes nicht 26 Züge pro Tag mehr auf der Strecke fahren könnten, wie dies die Beklagte angibt, sondern elf, führt dies zu keinem anderen Ergebnis. Indem das Gericht auf die klägerischen Angaben zur Kapazitätsauswirkung in Höhe von elf Zügen abstellt, war der in der mündlichen Verhandlung gestellte Hilfsbeweisanspruch Nr. 1 abzulehnen. Wie dargelegt, unterstellt die Kammer das klägerische Vorbringen insoweit als wahr.

Auch der zweite Hilfsbeweisanspruch war abzulehnen. Im Hinblick darauf, dass die Einholung eines Sachverständigengutachtens die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde, die Klägerin diese Verspätung nicht genügend entschuldigt hat und die Beteiligten über die Folgen einer Fristversäumnis mit Verfügung vom 9. Mai unter Fristsetzung bis 28. Mai 2007 belehrt worden sind, konnte das Gericht dieses verspätete Beweismittel zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Es kommt hinzu, dass es sich bei diesem Hilfsbeweisanspruch nach Auffassung des Gerichts um einen Ausforschungsbeweis handelt. Die Klägerin, die im Verlauf des Verfahrens mehrfach angegeben hatte, dass unter Nutzung der früheren Infrastruktureinrichtung in Zwingenberg auf der Antragstrecke jedenfalls elf Züge mehr verkehren könnten, hat nicht dar-

gelegt, aus welchen, ggf. neuen Erkenntnissen heraus die tatsächliche Kapazitätsauswirkung des Überholungsgleises nunmehr lediglich maximal sieben Züge ausmachen soll. Und dies verwundert umso mehr, als die Klägerin die tatsächliche Kapazitätssituation auf ihren Strecken aus eigener Anschauung am besten kennen dürfte

Entgegen der Auffassung der Klägerin führen ihre Hinweise zur angeblichen atypischen Streckensituation nicht zu einer Änderung dieser Kapazitätsbetrachtung. Zum einen ist es rechtlich nicht erheblich, dass – wie vorgetragen – der außerhalb der Antragstrecke gelegene Eisenbahnknoten Mannheim-Friedrichsfeld Süd an seine Leistungsgrenze herantreibt und deswegen – vor allem im Güterverkehr – überhaupt nicht mehr Züge auf der Antragstrecke verkehren könnten, als dies die Leistungsfähigkeit dieses Knotens erlaube. Wie oben (S. 12 f.) beschrieben, hat die Klägerin mit ihrem Genehmigungsantrag und den dortigen Angaben den von der Genehmigungsbehörde und danach im gerichtlichen Verfahren in den Blick zu nehmenden Streckenabschnitt festgelegt. Der erwähnte Eisenbahnknoten Mannheim-Friedrichsfeld Süd liegt nicht an dieser Strecke. Auswirkungen technischer Art, die von diesem Knoten auf die Antragstrecke ausgehen mögen, sind im Zusammenhang mit der erstrebten Genehmigung nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG daher rechtlich nicht einzustellen.

Zum anderen ändern sich die Kapazitätsbetrachtungen auch nicht durch den Vortrag der Klägerin, wonach durch die Verlagerung von Verkehren auf die projektierte Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar Kapazitätsreserven auf der Antragstrecke auch ohne Wiederherstellung des Überholungsgleises in Zwingenberg entstünden. Unabhängig davon, ob in diesem Zusammenhang nicht ebenfalls entgegenzuhalten ist, dass die Situation auf anderen als der Antragstrecke zunächst rechtlich nicht von Bedeutung ist, ist es auch nach Angaben der Klägerin im Verfahren nicht vorhersehbar, wann diese Neubaustrecke, für die bisher weder Baurecht existiert noch eine sichere, insbesondere haushaltsrechtliche Finanzierungsgrundlage besteht, letztendlich in Betrieb genommen werden kann. Selbst nach dem am 10. Mai 2007 in dem Nachrichtenportal „morgenweb“ veröffentlichten und von der zuständigen Projektleiterin als „sportlich“ bezeichneten Zeitplan würde es noch bis

2017 dauern, bis die ersten Züge rollen könnten. Es bedarf keiner weiteren Erläuterung und liegt auf der Hand, dass die beschriebenen Kapazitätsreduzierungen im gegenwärtigen Umfang nicht noch zehn Jahre oder länger so bestehen können, schon gar nicht, wenn man mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung davon ausgeht, dass der Güterverkehr in den Jahren 2000 bis 2020 um 45 % steigen wird und die Straße dies nicht allein bewältigen können (vgl. Vorwort Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vom 9. Mai 2007).

Im Hinblick auf das klägerische Vorbringen zur angeblichen Atypik der Streckensituation weist die Kammer – ohne dass es hierauf jedoch entscheidend ankommt – ergänzend auf folgendes hin:

Zwar hat die Klägerin das Atypische in der mündlichen Verhandlung vertiefend mit dem Kapazitätsengpass auf der Zulaufstrecke (Knoten Mannheim-Friedrichsfeld Süd) und darüber hinaus mit dem Umstand begründet, dass an der Antragstrecke mit hohem Güterverkehrsaufkommen sehr viele (Personen-)Halte lägen. Unabhängig davon, ob – wie es die Klägerin vorträgt – diese Beschreibung in Deutschland so einzig auf die Antragstrecke zutrifft, hat es die Klägerin demgegenüber unterlassen anzugeben, welche typische Streckensituation sie als Regel oder Bezugsgröße im Verhältnis zur Atypik zugrundelegt. Überdies erscheint es nicht zwingend, dass diese beschriebenen verkehrlichen Besonderheiten der Strecke nach Wortlaut und Systematik der Regelungen des § 11 AEG bereits die Feststellung der Kapazität der Antragstrecke i. S. v. Absatz 1 Satz 1 maßgeblich beeinflussen. Eher dürften diese Kriterien (erst) bei der nachgelagerten Prüfung eines Genehmigungsantrags in verkehrlicher Hinsicht (vgl. Absatz 2 Satz 1) einzustellen sein.

Die Erteilung der beantragten Genehmigung auf Verringerung der Streckenkapazität scheidet jedoch bereits deswegen aus, weil es die Klägerin versäumt hat, nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG in dem erforderlichen Umfang darzulegen, dass ihr der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann. Im Hinblick auf die hier in Rede stehende Genehmigungsvariante der Kapazitätsverringerung ist nach sachgerechter Auslegung dieser Vorschrift von einem Antragsteller darzulegen, dass ihm der Betrieb der vorhandenen

Infrastruktureinrichtung mit seinen bisherigen Kapazitätsmerkmalen nicht mehr zugemutet werden kann. So wie bei der Variante der Stilllegungsgenehmigung die Unzumutbarkeit des Betriebes der gesamten Strecke darzutun ist, kann es im Zusammenhang mit der Frage der Kapazitätsverringernungsgenehmigung nur um die Unzumutbarkeit gehen, den Betrieb mit unverminderter Kapazität aufrecht zu erhalten (vgl. Hermes/Schütz, a.a.O., RdNr. 41 zu § 11).

Die vom Gesetzgeber als materielle Genehmigungsvoraussetzung und mit Darlegungsverpflichtung des jeweiligen Antragstellers ausgestattete Unzumutbarkeit des Betriebs der Infrastruktureinrichtung ist als unbestimmter Rechtsbegriff ausgestaltet und kennzeichnet das Spannungsverhältnis, welches in der Bahnreform durch den Gesetzgeber angelegt ist, nämlich einerseits die den Infrastrukturunternehmen grundsätzlich zugebilligte wirtschaftliche Denk- und Handlungsweise und andererseits das gesetzgeberische Ziel möglichst weitgehender Erhaltung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Vor dem Hintergrund dieser Intentionen des Gesetzgebers spricht nach Auffassung der Kammer alles dafür, bei der Auslegung des Begriffes Unzumutbarkeit hauptsächlich die für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen maßgebliche Wirtschaftlichkeit auf der Grundlage des bestehenden unternehmerischen Konzepts in den Blick zu nehmen (Kramer a.a.O., Nr. 8 zu § 11 AEG). Anders ausgedrückt: Der Betrieb ist dann unzumutbar, wenn er nach den betrieblichen Planungen und Grundlagendaten des Unternehmens dauerhaft nicht mehr wirtschaftlich ist (Spoerr, DVBl 1997, 1309 [1311]). In diesem Zusammenhang ist mithin eine Gegenüberstellung der Kosten vorzunehmen, die dem weiteren nicht kapazitätsverringerten Betrieb zuzurechnen sind, mit den diesbezüglichen Trassenerlösen und Zuschüssen der öffentlichen Hand. Erst wenn sich mit dem zu bildenden Saldo die bisherige Kapazität nicht finanzieren lässt, kann insoweit von der Unzumutbarkeit gesprochen werden, die Infrastruktureinrichtung mit ihren bisherigen Kapazitätsmerkmalen aufrecht zu halten (vgl. Hermes/Schütz, a.a.O.; Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Zwanziger, AEG, 1. Aufl. 2004, RdNr. 20 zu § 11). Dabei gibt das gesetzliche Kriterium der Unzumutbarkeit nach allgemeiner Auffassung der Genehmigungsbehörde – wie dem Gericht – lediglich ein recht grobmaschiges Prüfungsraster an die Hand, das es nicht erlaubt, eigene Rentabilitätsüberlegungen oder unternehmerische Konzepte an die Stelle derjenigen zu setzen, die das antrag-

stellende Infrastrukturunternehmen gemäß seiner gesetzlichen Verpflichtung dargelegt hat. Es verbleibt vielmehr allein die Aufgabe, die dargelegten Berechnungen auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen (Kramer, a.a.O., m.w.N.).

Die Klägerin ist ihrer Darlegungsverpflichtung (VG Kassel, Beschl. v. 10. Mai 2000, 2 G 604/00, NVwZ 2001, 112: „Darlegungspflicht“) aus § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG allerdings nicht ansatzweise nachgekommen. Weder im Verwaltungs- noch im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren bis hin zu ihrem Sachvortrag in der mündlichen Verhandlung hat sie durch diesbezüglichen Tatsachenvortrag die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Zumutbarkeit des Streckenbetriebs ohne Kapazitätsverringering in dem beschriebenen Sinn beurteilt werden könnte. Das Vorbringen der Klägerin erschöpft sich in der Benennung der Kosten, die ihr angeblich bei Wiedererrichtung des Stellwerks Zwingenberg und Erneuerung des Überholungsgleises samt der zugehörigen weiteren Infrastruktur (Weichen, Oberleitung) und nicht zuletzt für die Vorhaltung der Betriebsstelle Zwingenberg als Bahnhof mit Überholungsgleis entstehen würden. Ausweislich der Antragsunterlagen mache dies neben Investitionskosten in Höhe von rd. 12,17 Mio Euro jährliche Vorhaltungskosten in Höhe von etwa 305.000 Euro aus, denen aus der Trassennutzung, die Klägerin meint hier die Nutzung allein des Überholungsgleises, keine Einnahmen gegenüberstünden. Auch bei Anlegung des oben erwähnten recht grobmaschigen Prüfungsschemas ist dieser Vortrag unzureichend, und die Klägerin verfehlt damit ihre Darlegungspflicht, die den sonst durch den Amtsermittlungsgrundsatz bestimmten Ermittlungsumfang der Aufsichtsbehörde – und der Kammer – begrenzt. Bereits dadurch, dass die Klägerin die wirtschaftliche Situation lediglich des Bahnhofs Zwingenberg, insbesondere des Stellwerks und Überholungsgleises in diesem Zusammenhang erwähnt und darstellt, verengt sie in unzulässiger Weise den Blick. Vielmehr muss die Darstellung der Zumutbarkeit bzw. Unzumutbarkeit mit dem von der Klägerin gestellten Antrag, insbesondere mit der durch sie festgelegten Antragstrecke (s.o. S. 12 f) korrespondieren. Die Kammer ist der Auffassung, dass sowohl hinsichtlich der Einnahmen- als auch der Ausgabe-seite die gesamte vom Genehmigungsantrag umfasste Teilstrecke Darmstadt – Weinheim (Bergstr.) darzustellen gewesen wäre.

Zum einen widerspricht der kostenmäßig bezifferte Wiederaufbau und der Betrieb des Stellwerks in Zwingenberg mit den angeschlossenen und im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgehaltenen Infrastruktureinrichtungen dem unternehmerischen Konzept der Klägerin. Es ist auch nicht so, dass die Beklagte der Klägerin angeraten oder ihr gar auferlegt hätte, diese Einrichtungen, die durch den Brand im Jahr 2003 fast völlig zerstört wurden, wiederzuerrichten. Vielmehr geht die Infrastrukturplanung der Klägerin an der Antragstrecke in eine andere Richtung. Es soll nicht die kleinteilige, ortsbezogene Infrastruktur erhalten oder wieder hergestellt werden, sondern vielmehr sollen im Rahmen der sogenannten Blockoptimierung auch Funktionen der örtlichen Stellwerke auf übergeordnete übertragen werden. Wie die Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung anschaulich erläutert haben, soll die Strecke im Endausbau von der Betriebszentrale in Frankfurt am Main bedient werden. Anstatt Betriebs- und Investitionskosten darzustellen, die die Wiederherstellung von Betriebsinfrastruktur zum Gegenstand haben, die nach den eigenen Planungen entbehrlich sind, hätte die Klägerin vielmehr solche Kosten für den in der Kapazität unverringerten Betrieb darstellen müssen, die ihrer eigenen Streckenplanung, wenigstens auf mittlere Sicht, entsprechen.

Dies muss vor allem vor dem Hintergrund gelten, dass die Teilschritte dieser Infrastrukturplanung der Klägerin, wie in der mündlichen Verhandlung deutlich wurde, auch in enger Abstimmung mit der Beklagten vonstatten gehen. Wenn auch, wie ein Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung erläuterte, aus technischen Gründen kein benachbartes Stellwerk die Funktionen des Zwingenberger Werks übernehmen könne, so sind nach der Einschätzung des Gerichts durchaus andere Maßnahmen denkbar, die letztlich dem Erhalt der Streckenkapazität dienen. In der mündlichen Verhandlung haben die Vertreter von Klägerin und Beklagter – auch auf Nachfrage des Gerichts – signalisiert, dass eine Problemlösung dergestalt denkbar sei, dass die Klägerin bei ihrer beschriebenen Stellwerksplanung andere zeitliche Prioritäten – letztlich zugunsten der Kapazitätserhaltung auf der Antragstrecke – setzt und im Hinblick darauf von der Beklagten der durch den Brand entstandene Zustand verringerter Kapazität weiter formlos geduldet wird.

Zum anderen fehlen neben den Kosten jegliche Angaben seitens der Klägerin über die Streckenerlöse. Dabei kann die Klägerin nicht damit gehört werden, dass das Überholungsgleis allein keine Erlöse erziele. Mit den Beteiligten geht das Gericht in diesem Zusammenhang davon aus, dass für die Bereithaltung der Infrastruktur einer Strecke von deren Nutzern Trassenentgelte unabhängig davon bezahlt werden, ob und ggf. welche Überholungsgleise an dieser Strecke liegen. Doch auch bei der Beurteilung der Preis- und Erlössituation ist die Strecke als Ganzes im Sinne des klägerischen Antrags in den Blick zu nehmen. Aus diesem Grund oblag es der Klägerin, den Kosten für die Kapazitätserhaltung diejenigen Einnahmen in Form von Trassenerlösen und ggf. staatlichen Zuschüssen gegenüberzustellen, die bei Beibehaltung der ursprünglichen Kapazität hätten vereinnahmt werden können. Hierzu fehlte bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung jegliche Aussage der Klägerin.

Da die Klägerin ihrer gesetzlichen Darlegungspflicht bereits hinsichtlich der Unzumutbarkeit der Aufrechterhaltung der bisherigen Infrastruktureinrichtung nicht nachgekommen ist und bereits aus diesen Gründen die beantragte Genehmigung zwingend zu versagen war, kam es nicht mehr darauf an, ob – wie die Beklagte meint – die Klägerin auch nicht die erforderlichen Schritte zur Veröffentlichung ihrer Veräußerungsabsicht unternommen hat. Die von den Vertretern der Beklagten zuletzt in der mündlichen Verhandlung aufgeworfene Frage danach, ob die von der Klägerin nach § 11 Abs. 1a Satz 1 und 2 AEG im Internet veröffentlichte Absicht der Kapazitätsverringerung in der konkret veröffentlichten Art und Weise rechtlich zulässig war, nämlich indem die Klägerin die Aufgabe ihrer Eisenbahninfrastruktur mit der – obligatorischen – Kostenübernahme durch einen möglichen Interessenten verknüpfte, brauchte nun nicht mehr beantwortet zu werden.

Nach allem steht fest, dass die Beklagte die beantragte Genehmigung auf Verringerung der Kapazität auf der Antragstrecke letztlich unter Hinweis auf die nicht erfüllte Darlegungspflicht nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG zu Recht versagte. Die Klage war deshalb insgesamt abzuweisen.

Da die Klägerin unterlegen ist, hat sie die Kosten des Verfahrens nach § 154 Abs. 1 VwGO zu tragen.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hinsichtlich der Kosten folgt aus § 167 Abs. 2 VwGO, der zur Abwendungsbefugnis mit Sicherheitsleistung aus den Vorschriften des § 708 Nr. 11, § 711 ZPO i.V.m. § 167 Abs. 1 VwGO.

Entgegen den Anregungen der im Termin erschienenen Beteiligten war die Berufung gegen dieses Urteil nicht zuzulassen. Nach Auffassung des Gerichts liegen die nach § 124a Abs. 1 Satz 1 VwGO maßgeblichen Gründe des § 124 Abs. 2 Nr. 3 und 4 VwGO nicht vor.

(08 10.)

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen dieses Urteil kann innerhalb **eines Monats** nach Zustellung die Zulassung der Berufung beantragt werden. Über die Zulassung der Berufung entscheidet der Hessische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. **Dies gilt auch für den Antrag auf Zulassung der Berufung.**

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

In Abgabenangelegenheiten sind vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof als Prozessbevollmächtigte auch Steuerberater und Wirtschaftsprüfer zugelassen.

In Angelegenheiten der Kriegsopferversorgung und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit im Zusammenhang stehenden Angelegenheiten des Sozialhilferechts sind vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof als Prozessbevollmächtigte auch Mitglieder und Ange-

stellte von Verbänden im Sinne des § 14 Abs. 3 Satz 2 des Sozialgerichtsgesetzes und von Gewerkschaften zugelassen, sofern sie kraft Satzung oder Vollmacht zur Prozessvertretung befugt sind

In Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof als Prozessbevollmächtigte auch Mitglieder und Angestellte von Gewerkschaften zugelassen, sofern sie kraft Satzung oder Vollmacht zur Prozessvertretung befugt sind.

Die beiden vorstehenden Absätze gelten entsprechend für Bevollmächtigte, die als Angestellte juristischer Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer der in den beiden vorstehenden Absätzen genannten Organisationen stehen, handeln, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung der Mitglieder der Organisation entsprechend deren Satzung durchführt und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet

Die Berufung ist nur zuzulassen,

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

Der Antrag ist schriftlich zu stellen und muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Der Antrag ist bei dem

Verwaltungsgericht Darmstadt
Havelstraße 7
64295 Darmstadt
(Postanschrift: Postfach 11 14 50, 64229 Darmstadt)

zu stellen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1
34117 Kassel

einzureichen.

Schecker

Griebeling

Rabas-Bamberger

BESCHLUSS

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 11.237.000,-- Euro festgesetzt.

GRÜNDE

Das Gericht hielt es für sachgerecht, den Streitwert von Amts wegen nach § 63 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. § 52 Abs. 1 GKG festzusetzen. Maßgebend für die Kammer waren hierbei diejenigen Kosten, die nach Wiedererrichtung des Stellwerks in Zwingenberg und der Infrastruktureinrichtungen des Überholungsgleises für den Betrieb dieses Gleises voraussichtlich entstehen. Ausgehend von den Angaben der Klägervertreter in der mündlichen Verhandlung legte das Gericht hinsichtlich der Investitionskosten von rd. 12,17 Mio Euro einen Anteil von 85 % für den Betrieb des Überholungsgleises fest. Hinzuzurechnen war in analoger Anwendung des § 9 Satz 1 ZPO der 3,5-fache Jahresbetrag der auf die Funktion des Überholungsgleises entfallenden Personal- und Betriebskosten.

(08.85.)

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Beschluss kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist bei dem

Verwaltungsgericht Darmstadt
Havelstraße 7
64295 Darmstadt
(Postanschrift: Postfach 11 14 50, 64229 Darmstadt)

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen

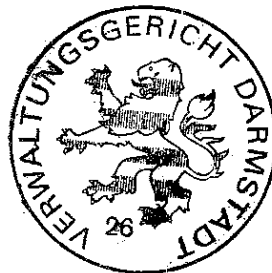
Sie ist nur innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, zulässig.

Soweit der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt wird, kann die Beschwerde noch innerhalb **eines Monats** nach Zustellung des Streitwertfestsetzungsbeschlusses eingelegt werden

Schecker

Griebeling

Rabas-Bamberger



Ausgefertigt

Darmstadt, den 9.7.2007


Urkundsbeamtin/Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle