

Az.: 3 A 436/16
3 K 310/12

beglaubigte
Abschrift



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

der
vertreten durch den Geschäftsführer

- Klägerin -
- Berufungsbeklagte -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwalt

gegen

den Freistaat Sachsen

- Beklagter -
- Berufungskläger -

prozessbevollmächtigt:

wegen

Verpflichtung zur Errichtung einer Eisenbahnbrücke
hier: Berufung

hat der 3. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Dr. Freiherr von Welck, den Richter am Obergerverwaltungsgericht Kober, den Richter am Obergerverwaltungsgericht Groschupp aufgrund der mündlichen Verhandlung

am 31. Januar 2019

für Recht erkannt:

Die Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden vom 21. April 2016 - 3 K 310/12 - wird zurückgewiesen.

Der Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Beteiligten streiten über die Erfüllung einer Kreuzungsvereinbarung.
- 2 Die Klägerin ist ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die von ihr betriebene Eisenbahninfrastruktur ist Teil der Bahnstrecke Bautzen-Bad Schandau. Der Bahnverkehr wurde auf der Strecke zwischen Bautzen und Neustadt zum 12. Dezember 2004 eingestellt. Mit Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11. Mai 2007 wurde der Streckenabschnitt von Bautzen bis Wilthen auf Betreiben der DB Netz AG, einem bundeseigenen Unternehmen, stillgelegt. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Streckenabschnitts zwischen Wilthen und Neukirch ist die DB Netz AG. Gleiches gilt für den Streckenabschnitt Neustadt bis Bad Schandau.
- 3 Mit Bescheid des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 18. Dezember 2007 wurde der Klägerin das Betreiben der mit Vertrag vom 27. April 2007 von der DB Netz AG gepachteten Eisenbahninfrastruktur der Teilstrecke Neukirch (Lausitz) West km 24,150-Neustadt (Sachsen) km 35,432

befristet bis 31. Dezember 2028 genehmigt, welche zwischen den von der DB Netz AG betriebenen Streckenabschnitten liegt. Bei Bahn-Kilometer 33,40 ist die Strecke seit dem plangeraden Neubau der Staatsstraße S 156 im Jahr 2007 unterbrochen. Der Bahndamm einschließlich Schienen wurde auf dem Flurstück 666/1 der Gemarkung Berthelsdorf zum Bau der Staatsstraße S 156 im Bereich der Kreuzung entfernt.

4 Der Neubau der Staatsstraße S 156, Ortsumgehung Berthelsdorf, für die der Beklagte die Straßenbaulast trägt, beruht auf dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 12. Januar 2005. Gegenstand des Beschlusses ist auch der Bau einer Überführung für die zum damaligen Zeitpunkt von der DB Netz AG betriebene Eisenbahnstrecke Bautzen-Bad Schandau über die neue S 156 (s. Nr. 4.6 des Erläuterungsberichts, Ordner 1, Unterlage 1, Ingenieurbauwerke, „Bauwerk 1“).

5 Mit Vereinbarung Nr. 02/4/V/05 vom 25. Mai /3. Juni 2005 (im Folgenden: Kreuzungsvereinbarung - KV) hat sich der Beklagte gegenüber der DB Netz AG zur Errichtung einer Kreuzung mit der Bahnstrecke bei km 33,40 verpflichtet. In § 2 KV sind das als Eisenbahnüberführung herzustellende Kreuzungsbauwerk sowie die erforderlichen Baumaßnahmen auch unter Bezugnahme auf den Planfeststellungsbeschluss im Einzelnen beschrieben. Danach erfolgt die Überführung der Eisenbahnstrecke in lichter Höhe über der Straße über die Staatsstraße S 156 "im Bereich eines etwa 8 m hohen Bahndammes". Vertragsergänzungen bedürfen nach § 10 KV der Schriftform.

6 Die Kreuzungsvereinbarung hat unter anderem folgenden Inhalt:

"§ 4 Durchführung der Maßnahme

(3) Mit der Durchführung der Maßnahmen darf erst begonnen werden, wenn die rechtlichen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und alle Beteiligten dem Baubeginn schriftlich zugestimmt haben. (...)

§ 9 Sonstiges (...)

(6) Durch die DB Netz AG wurde für den Streckenabschnitt Neustadt-Neukirch ein Abgabeverfahren eingeleitet. Wenn das derzeit laufende Verfahren mit der Stilllegung

der Strecke Neustadt-Neukirch abgeschlossen wird, erfolgt der Bau des Bauwerks 1 nicht. Sollte das Verfahren nicht mit der Stilllegung abgeschlossen werden, wird die Eisenbahnüberführung laut dieser Vereinbarung durch das Straßenbauamt gebaut."

7 Mit Schreiben vom 22. Juli 2005 beantragte das Straßenbauamt Dresden für den Beklagten eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Inhalts, dass der Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er die in der Kreuzungsvereinbarung vom Beklagten zugesicherte Errichtung einer Überführung der S 156 anbetrifft, bis zur Wiederaufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs auf dem Streckenabschnitt Oberottendorf-Neustadt ausgesetzt wird. Seit dem 12. Dezember 2004 herrsche auf dem Streckenabschnitt der Eisenbahnstrecke Bautzen-Bad Schandau kein regelmäßiger Zugverkehr mehr. Der planfestgestellte Bau der Eisenbahnüberführung sowie der Behelfsbrücke seien angesichts der damit verbundenen Kosten von 1,8 Millionen Euro unverhältnismäßig. Bei tatsächlichem Bedarf könne die Brücke nachgerüstet werden.

8 Die DB Netz AG wurde vom Beklagten mit Schreiben vom 17. August 2005 als Betroffene angehört. Die DB Netz AG stimmte der Planänderung betreffend das Bauwerk 1 zu. Auf dem betroffenen Streckenabschnitt finde zurzeit kein Zugverkehr statt. In den Planfeststellungsänderungsbeschluss solle folgende Bestimmung aufgenommen werden: "Sollte das Verfahren (Abgabeverfahren) nicht mit der Stilllegung abgeschlossen werden, wird die Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 33,400 der Strecke Bautzen-Bad Schandau, gemäß der Vereinbarung Nr. 02/4/V/05 durch das Straßenbauamt gebaut."

9 Das Eisenbahnbundesamt widersprach der beabsichtigten Planänderung im Anhörungsverfahren, da ihr die Betreiberpflicht aus § 14 Abs. 1 AEG zwingend entgegenstehe, solange die Eisenbahnstrecke nicht entwidmet sei.

10 Mit Planfeststellungsänderungsbeschluss vom 24. November 2005 setzte sich das Regierungspräsidium Dresden über die vom Eisenbahnbundesamt geäußerten Bedenken hinweg und änderte den Planfeststellungsbeschluss vom 12. Januar 2005 ab. Nr. 2 des Planfeständerungsbeschlusses lautet:

„Der Vollzug von Punkt 4.6 des Erläuterungsberichtes (Ordner 1, Unterlage 1, Ingenieurbauwerke, `Bauwerk 1`), der Bau der Überführung bei Bau-km 0+433,682

der DB-Strecke Bautzen-Bad Schandau (Bahn-km 33,4) über die S 156 (neu) wird bis zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs auf dem Streckenabschnitt Oberottendorf-Neustadt ausgesetzt. Bis zur nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs ruht die Verpflichtung des Vorhabenträgers, das Bauwerk 1 (Ordner 6, Unterlage 10.4, Blatt 11, laufende Nummer 21 des Bauwerksverzeichnis) herzustellen.“

11 Nr. 5.2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses lautet:

"Die Stellungnahme der DB Netz AG, , vom 14.09.2005, Az.: , zu der hier festgestellten Planänderung ist verbindlicher Bestandteil dieses Änderungsbeschlusses. Sobald die Betreiberin der Eisenbahnstrecke Bautzen Bad Schandau (Streckennummer 6216) eine verbindliche positive Entscheidung über die Wiederaufnahme des Verkehrs auf dieser Strecke trifft, sei es, dass sie selbst die Strecke wieder befahren will oder aber eine dritte, nicht bundeseigene Eisenbahn rechtsverbindlich die Betriebsabsicht erklärt, hat der Vorhabenträger die Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 33,400 gemäß der Vereinbarung Nr. 02/4/V/05 unverzüglich zu bauen."

12 Mit Schreiben vom 5. September 2008 setzte die Klägerin den Beklagten davon in Kenntnis, dass sie die Eisenbahnteilstrecke Neukirch (Lausitz) West - Neustadt (Sachsen) von Bahn-km 24,150 bis 35,432 durch Vertrag mit der DB Netz AG vom 27. April 2007 gepachtet habe und nach § 4 Abs. 1 des Vertrags anstelle der DB Netz AG in die Eisenbahnkreuzungsverträge eingetreten sei. Sie wies darauf hin, dass sie die Strecke in ihrer vollen Länge weiterbetreiben wolle. Es lägen Nutzungsanträge von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur durchgehenden Streckennutzung vor. Damit seien die Voraussetzungen zur Errichtung des Brückenbauwerks erfüllt; sie forderte den Beklagten auf, das Bauwerk bis spätestens 15. Mai 2009 zu übergeben.

13 Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht erteilte der Klägerin mit Schreiben vom 24. September 2008 für den Streckenabschnitt auf Grundlage von § 7 AEG i. V. m. § 7 Abs. 1 LEisenbahnG die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebs der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Hinsichtlich des Teilabschnitts "Neukirch (Lausitz) West km 24,150 bis Oberottendorf Hp km 30,0" wurde die Erlaubnis uneingeschränkt (in Fettdruck) erteilt. In Bezug auf den Teilabschnitts Oberottendorf Hp km 30,0 bis Neustadt 35,432 (Einfahrtsignal) enthält die Erlaubnis den Hinweis (kursive Schreibweise), dass dieser "wegen fehlender Eisenbahnbrücke bei km 33,4 zzt. außer Betrieb" sei.

- 14 Mit an die Klägerin gerichtetem Schreiben vom 14. Oktober 2008 stimmte der Beklagte dem Eintritt der Klägerin in die Eisenbahnkreuzungsverträge zu und teilte zunächst mit, dass man der Verpflichtung zum Bau der Eisenbahnkreuzung nunmehr gern nachkommen werde. Es seien aber Umplanungen im Hinblick auf den Bau bei laufendem Verkehr auf der S 156 sowie im Hinblick auf Änderungswünsche der Deutschen Bahn AG erforderlich.
- 15 Mit Schreiben vom 16. Dezember 2008 bat der Beklagte die Klägerin um Vorlage weiterer Unterlagen für die Herstellung des Bauwerks. Es müsse die konkret geplante Wiederaufnahme des Zugverkehrs auf dieser Strecke nachgewiesen werden. Die Klägerin trat dieser Auffassung mit Schreiben vom 20. Januar 2009 entgegen. Mit Schreiben vom 6. Dezember 2009 forderte sie den Beklagten letztmalig auf, bis zum 31. Dezember 2009 zu bestätigen, dass die Bauausführung umgehend eingeleitet werde. Dies geschah nicht.
- 16 Die Klägerin hat am 12. April 2011 Klage zum Landgericht Dresden erhoben. Mit Beschluss vom 10. Februar 2012 (Az. 6 O 872/11) wurde das Verfahren an das Verwaltungsgericht Dresden verwiesen.
- 17 Zur Begründung der Klage trägt die Klägerin vor, sie habe einen Anspruch auf Errichtung der Eisenbahnbrücke aus der Kreuzungsvereinbarung. Mit der Betreibergenehmigung und der Erlaubnis zum Betrieb der Strecke lägen die Voraussetzungen zur Nutzung der Infrastruktur vor. Aus Nr. 5.2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses ergebe sich, dass der Beklagte den Bau bei einer - hier erfolgten - Betriebsübernahmeerklärung unverzüglich auszuführen habe. Auf die Frage der Wirtschaftlichkeit oder der Verhältnismäßigkeit des Brückenbaus im Verhältnis zur Verkehrsbedeutung der Strecke komme es nicht an. Der Klägerin sei es gesetzlich verboten, selbst Eisenbahnverkehr auf ihrer Infrastruktur durchzuführen. Sie habe die diskriminierungsfreie Benutzung der betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Dies sei gleichbedeutend mit einer Betriebspflicht. Hiervon dürfe nur nach Durchführung eines Stilllegungsverfahrens nach § 11 AEG oder eines Verfahrens zur Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 AEG abgewichen werden.

18 Soweit im Planfeststellungsänderungsbeschluss festgelegt sei, dass die Verpflichtung, die Brücke zu bauen, bis zur nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs ruhe, könne nur die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke und damit das Zurverfügungstellen der Eisenbahnstrecke für Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeint sein. Alles andere sei gesetzwidrig. Mit ihrer Erklärung, die Eisenbahnstrecke betreiben zu wollen, sei der Regelung in Nr. 2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses im Übrigen auch Genüge getan. Unterlagen zu Trassenanmeldungen lägen ihr nicht mehr vor. Darauf komme es angesichts der ihr obliegenden Betreiberpflicht auch nicht an. An die Zustimmung der DB Netz AG zur vorläufigen Aussetzung des Brückenbaus im Planfeststellungsänderungsbeschluss sei sie nicht gebunden. Im Übrigen dürften wirtschaftliche Erwägungen keine Rolle spielen. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen werde sie durch die Landeseisenbahnverwaltungen verpflichtet, Arbeiten an Eisenbahnstrecken vorzunehmen, auch wenn dies wirtschaftlich nicht sinnvoll sei.

19 Die Klägerin hat beantragt,

den Beklagten zu verpflichten, entsprechend der Vereinbarung zur Nr. 02/4/V/05, geschlossen zwischen dem Beklagten und der DB Netz AG, die Eisenbahnüberführung bei Bahn-Kilometer 33,40 der Strecke Bautzen-Bad Schandau, Bauwerk 1 über die Ortsumgehung Berthelsdorf, S 156, zu erfüllen und die Eisenbahnüberführung zu errichten,

hilfsweise, festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet ist, die Kreuzungsvereinbarung vom 3.6.2005 zu erfüllen und nach Maßgabe dieser Vereinbarung bei Bahn-Kilometer 33,40 der Strecke Bautzen-Bad Schandau eine Eisenbahnüberführung (Bauwerk 1 Erläuterungsbericht) zu errichten.

20 Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

21 Zur Begründung hat er im Wesentlichen ausgeführt, dass die Leistungsklage bereits unzulässig sei. Es werde nicht nur isoliertes schlichtes Verwaltungshandeln begehrt, sondern der Vollzug eines Verwaltungsakts im Anwendungsbereich des § 6 VwVG.

22 Die Klage sei auch unbegründet. Ein Anspruch der Klägerin auf Errichtung des Bauwerks sei jedenfalls nicht fällig. In Nr. 4.3 KV sei geregelt, dass mit der

Durchführung der Maßnahme erst begonnen werden dürfe, wenn die rechtlichen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt seien, die Finanzierung gesichert sei und alle Beteiligten dem Baubeginn schriftlich zugestimmt hätten. Die rechtlichen Voraussetzungen des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Dresden vom 12. Januar 2005 in der Fassung des Planfeststellungsänderungsbeschlusses vom 24. November 2005 lägen nicht vor. Denn nach dessen Nr. 2 sei der Vollzug/Bau der Überführung bis zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs auf dem Streckenabschnitt Oberottendorf-Neustadt ausgesetzt. Diese Bedingung sei noch nicht eingetreten, so dass es ihm unter rechtlichen Gesichtspunkten derzeit nicht erlaubt sei, die Brücke zu bauen. Zudem bestehe ein grob unverhältnismäßiger Aufwand zwischen Kostenlast und Nutzen (§ 275 Abs. 2 BGB). Bei der Brücke würde es sich um eine Investitionsruine handeln, da dort kein einziger Zug fahren würde.

- 23 Im Übrigen habe die DB Netz AG als Rechtsvorgängerin der Klägerin der vorläufigen Aussetzung des Brückenbaus zugestimmt. Hieran sei die Klägerin gebunden. Diese Bindungswirkung ergebe sich auch aus dem bestandskräftigen Planfeststellungsänderungsbeschluss. Er bestreite auch die Ernsthaftigkeit der Erklärung der Klägerin, die Bahnstrecke nunmehr betreiben zu wollen. Dies geschehe deshalb, weil die Klägerin nicht in der Lage sei, irgendetwas Konkretes hierzu vorzutragen. Erst wenn die Klägerin den entsprechenden Nachweis geführt habe, müsse der Beklagte bauen. Seine Auffassung kollidiere auch nicht mit § 14 AEG, da dieser auf eine betriebene Eisenbahninfrastruktur abstelle. Genau dies sei aber Gegenstand des Planfeststellungsänderungsbeschlusses gewesen. Schließlich lägen auch gewichtige Indizien dafür vor, dass auf der streitgegenständlichen Strecke Zugverkehr weder derzeit stattfinde noch geplant sei. So habe sich die Klägerin mit ihm betreffend die Bauwerke 3.1 und 3.2. geeinigt, statt der ursprünglichen Straßenbrücke nunmehr einen Straßenübergang unter vollständigem Ausbau der vorhandenen Bahngleise zu errichten. Zur Begründung dieses Vorhabens sei von der Klägerin vorgetragen worden, dass kein Zugverkehr auf der Strecke mehr stattfinden werde. Zudem habe die Klägerin im Januar 2016 beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr/Niederlassung Meißen den Rückbau des Bahnübergangs Neustadt (u. a. Rückbau der Schranken, Andreaskreuze, Lichtanlagen) beantragt. Zur Begründung sei hier vorgebracht worden, dass kein Zugverkehr auf der Bahnstrecke stattfinde. Bereits im Jahr 2012 sei beim Eisenbahnbundesamt beantragt worden, ein das Flurstück

Nr. 542/3 der Gemarkung Berthelsdorf, das ebenfalls im Bereich des von ihr gepachteten Streckenabschnitts liege, von Eisenbahnbetriebszwecken freizustellen. Zur Begründung sei auch hier vorgetragen worden, dass auf der Bahnstrecke kein Zugverkehr stattfinde. Die beantragte Freistellung sei mit Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamts vom 17. Februar 2012 genehmigt worden.

24 Das Verwaltungsgericht hat der Klage im Hilfsantrag stattgegeben. Der zulässigerweise im Wege der Leistungsklage geltend gemachte Hauptantrag der Klägerin auf Verpflichtung des Beklagten zum Bau der Eisenbahnunterführung habe keinen Erfolg, da die nunmehr zu errichtende Eisenbahnüberführung in ihrer Konstruktion nicht mehr völlig der im Jahre 2005 beabsichtigten Bauweise des Bauwerks entspreche und vor Baubeginn weitere Planungen erforderlich seien.

25 Die hilfsweise verfolgte Feststellungsklage sei jedoch zulässig und begründet. Der Beklagte sei verpflichtet, die Kreuzungsvereinbarung vom 3. Juni 2005 zu erfüllen und nach Maßgabe dieser Vereinbarung bei Bahnkilometer 33,400 der Strecke Bautzen-Bad Schandau eine Eisenbahnüberführung zu errichten. Hierzu habe er sich in der Kreuzungsvereinbarung verpflichtet. Es handele sich hierbei um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Der Anspruch aus der Kreuzungsvereinbarung sei nicht erloschen. Die in § 9 Abs. 6 KV geregelte auflösende Bedingung sei nicht eingetreten. Vielmehr sei der Klägerin am 18. Dezember 2007 die Genehmigung für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur auf dem Streckenabschnitt erteilt worden. Der Anspruch der Klägerin sei auch durchsetzbar. Die Regelungen des Planfeststellungsänderungsbeschlusses stünden dem Anspruch der Klägerin nicht entgegen. Vielmehr ergäbe sich aus Nr. 5.2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses, dass die Voraussetzungen zum Bau der Brücke vorlägen. Während des Stilllegungsverfahrens habe sich nämlich ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen als die DB Netz AG, nämlich die Klägerin, verpflichtet, die Strecke weiterzubetreiben. Die Klägerin sei nach § 14 Abs. 1 AEG a. F. Eisenbahninfrastrukturunternehmen und als solches verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihr angebotenen Leistungen zu gewähren. Angesichts der gesetzlichen Regelungen zur Betriebspflicht, auf die im Übrigen bereits das Eisenbahnbundesamt im Rahmen seiner Anhörung zum

Planfeststellungsänderungsbeschluss hingewiesen und seine Bedenken zur beabsichtigten Planänderung geäußert habe, liege zur Überzeugung der Kammer eine rechtsverbindliche Erklärung der Klägerin zu ihrer Betriebsabsicht bereits in dem Antrag auf Genehmigung zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und der nachfolgenden Erteilung der Genehmigung durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit am 18. Dezember 2007 vor. Der erklärten Betriebsabsicht und der Betreiberpflicht der Klägerin stünden auch nicht die vom Beklagten in Bezug genommenen Unterlagen zu weiteren Planfeststellungsverfahren bzgl. der Bauwerke 3.1 und 3.2, zum Rückbau des Bahnübergangs Neustadt sowie der Bescheid des Eisenbahnbundesamtes am 17. Februar 2012 zur Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken betreffend ein ehemaliges Bahnwärterhaus auf dem Flurstück 542/3 der Gemarkung Bertelsdorf entgegen. Entgegen der Ansicht des Beklagten sei ihm die Erfüllung des Anspruchs nicht wegen fehlenden Planungsrechts entsprechend § 62 VwVfG i. V. m. § 275 Abs. 1 BGB rechtlich unmöglich geworden. Die Genehmigungs- und Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasse nach wie vor das im Bauwerksverzeichnis aufgeführte Bauwerk 1. Dessen Zulässigkeit sei verbindlich festgestellt. Ausweislich des Wortlauts von Nr. 2 Satz 2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses sei nicht die Baugenehmigung selbst, sondern allein die ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Verpflichtung zum Bau vorübergehend außer Vollzug gesetzt worden. Schließlich könne sich der Beklagte auch nicht mit Erfolg darauf berufen, er könne die Leistung wegen eines grob unverhältnismäßigen Aufwands für deren Erfüllung verweigern (§ 62 VwVfG i. V. m. § 275 Abs. 2 BGB). Die Klägerin könne ihre Betriebspflichten nur erfüllen, wenn die Eisenbahnüberführung gebaut werde. Gegen die Erfüllung ihrer Betriebspflicht könne sie den Einwand der Unwirtschaftlichkeit auch nicht geltend machen.

26 Auf Antrag des Beklagten wurde die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts vom Senat mit Beschluss vom 3. August 2018 zugelassen.

27 Der Beklagte trägt ergänzend vor, es könne kein Zweifel daran bestehen, dass die Kreuzungsvereinbarung zwischen ihm und der DB Netz AG rechtswirksam geändert worden sei. Zwar seien Behördenakten zum Planfeststellungsänderungsbeschluss nicht mehr auffindbar. Aus dem von der Klägerin vorgelegten Schreiben der DB Netz AG

vom 14. September 2005 sei jedoch ersichtlich, dass die DB Netz AG der Planänderung zugestimmt habe. Es liege somit eine schriftliche Zustimmung zu der Änderung der Kreuzungsvereinbarung vor. Die Vertragsparteien seien danach übereinstimmend davon ausgegangen, dass die Eisenbahnüberführung erst bei nachgewiesener konkret geplanter Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zu errichten sei. Es sprächen mehrere Indizien dafür, dass die Klägerin tatsächlich kein Interesse am Betrieb der Eisenbahnstrecke habe. Auf Grundlage der Zustimmung der Klägerin sei hinsichtlich der Bauwerke 3.1 und 3.2 von der ursprünglichen Planung abgewichen und eine plangleiche ebenerdige Anbindung durch Planfeststellungsbeschluss vom 23. Januar 2018 festgestellt worden. Zudem habe sie per e-mail vom 20. Oktober 2015 dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr mitgeteilt, dass sie beabsichtige, einen Bahnübergang in Neustadt zurückzubauen. Es liege nach wie vor keine rechtsverbindliche Klärung der Klägerin zu ihrer Betriebsabsicht vor. Sie habe auch kein Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsänderungsbeschluss eingelegt. Seit etlichen Jahren finde auf dem Streckenabschnitt kein Bahnverkehr mehr statt. Die Klägerin habe auch keine finanziellen Mittel, um die Betriebssicherheit auf der inzwischen völlig maroden Strecke wieder zu gewährleisten. Auch deswegen sei der Brückenbau sinnlos. Die Interessen der Klägerin an der Erfüllung der Bauverpflichtung hätten hinter den fiskalischen Interessen zurückzustehen. Der Geschäftsgegenstand der Klägerin sowie das persönliche Umfeld des Geschäfts ihres Geschäftsführers deuteten auf eine rein formalistische und damit rechtsmissbräuchliche Forderung hin. Im Übrigen sei der Klägerin der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur in dem in Rede stehenden Bereich nicht erlaubt. Die Genehmigung im Bescheid des Landesbevollmächtigten vom 24. September 2008 erstrecke sich nur auf den Streckenabschnitt Neukirch (Lausitz) West km 24,150 bis Ottendorf Hp km 30,0.

28 Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden vom 21. April 2016 - 3 K 310/12 - zu ändern und die Klage abzuweisen.

29 Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

30 Zur Begründung trägt sie vor, die Widmung von Flächen für Bahnanlagen stelle ein unüberwindliches Planungshindernis dar. Die durch fortbestehende eisenbahnrechtliche Planfeststellung vermittelte Zweckbindung der Bahnanlagen schließe eine Überplanung zu anderen Zwecken aus. Dies betreffe grundsätzlich auch die Inanspruchnahme einer Teilfläche der Eisenbahnstrecke Neukirch bis Neustadt für die Überplanung und den Überbau mit einer Staatsstraße. Die für das Straßenrecht zuständige Planfeststellungsbehörde sei selbst nicht in der Lage, über die Freistellung nach § 23 AEG zu entscheiden. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erstrecke sich nicht auf die eisenbahnrechtliche Freistellung. Ein zu Eisenbahnzwecken genutztes Grundstück unterliege erst dann wieder dem allgemeinen Planungsrecht, wenn es in einem Verfahren nach § 23 AEG freigestellt worden sei. Eine Stilllegungsanordnung nach § 11 Abs. 1 AEG sei nicht ausreichend. Diese lasse nur die Betriebspflicht entfallen, berühre jedoch nicht die Widmung des Grundstücks zu Eisenbahnzwecken. Davon ausgehend sei § 9 Abs. 6 der Kreuzungsvereinbarung rechtswidrig und nichtig, da die Regelung der Dispositionsbefugnis der Vertragsparteien entzogen sei. Der Bahndamm, der zum Straßenbau weggebaggert worden sei, sei planfestgestellter Teil einer Betriebsanlage der Eisenbahn. Auch der Planfeststellungsänderungsbeschluss greife in die durch die fortbestehende eisenbahnrechtliche Planfeststellung vermittelte Zweckbindung der Bahnanlagen ein, soweit dort festgelegt werde, dass die Verpflichtung des Vorhabenträgers bis zur nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs ruhe. Es handele sich hierbei um eine zielgerichtete Vereitelung und Umgehung der Voraussetzungen des § 23 AEG. Ohne eine Entscheidung nach § 23 AEG komme eine Umnutzung von Trassengrundstücken nicht in Betracht. Der Begriff der Bahnanlagen umfasse alle Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich seien. Der weggebaggerte Bahndammabschnitt stelle damit eine Betriebsanlage der Eisenbahn dar. Dass zum Zeitpunkt des Abschlusses der Kreuzungsvereinbarung der Fahrbetrieb auf der Strecke möglicherweise geruht habe, sei nicht von rechtlicher Bedeutung. Vertragsklauseln, die der Dispositionsbefugnis der Vertragsparteien entzogen seien, seien nichtig. Somit sei von einer Teilnichtigkeit der Kreuzungsvereinbarung auszugehen. Im Übrigen ignoriere der Beklagte die für die Klägerin aus § 11 Abs. 1 AEG folgende Betriebspflicht. Nach § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG

habe das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur bis zur Entscheidung über die Stilllegung aufrecht zu erhalten. Die DB Netz AG sei zu keinem Zeitpunkt befugt gewesen, dem Beklagten zu gestatten, ohne unbedingte Übernahme der Brückenbauverpflichtung gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG und ohne Entwidmung gemäß § 23 AEG zu gestatten, den Bahndamm für Straßenbauzwecke zu entfernen. Die zwischen DB Netz AG und dem Beklagten im Zuge des Planfeststellungsänderungsverfahrens getroffenen Vereinbarungen hätten allein dem Zweck gedient, zu verhindern, dass die Betriebspflicht nicht von einem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrgenommen werden könne. Dass die Strecke derzeit verwahrlost sei, liege am rechtswidrigen Verhalten des Beklagten und an der andauernden Unterbrechung des Bahndamms. Im Übrigen sei die Strecke zum Beispiel von Neukirch (Lausitz)-West bis Oberottendorf in Betrieb. Hier finde im erheblichen Maße Schienengüterverkehr wegen größerem Frachtaufkommen aus einem großen Steinbruch statt. Von der Bahndammunterbrechung bis zu diesem Streckenabschnitt seien es nur zirka fünf km. Die rein fiskalischen Gesichtspunkte, die der Beklagte ins Feld führe, seien ohne Belang. Schließlich spielten Wirtschaftlichkeitserwägungen auch für die bestehende Betriebspflicht aus § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG rechtlich keine Rolle. Folglich könnte auch der Träger der Straßenbaulast nicht argumentieren, dass die ihm obliegende Herstellung einer Eisenbahnkreuzung unverhältnismäßige Kosten mit sich bringe. Die Verpflichtung zum Betrieb der gepachteten Eisenbahninfrastruktur sei im Übrigen nicht von der Genehmigung des Landesbevollmächtigten abhängig. Sie ergebe sich - auch für den Streckenabschnitt in dem die Kreuzung zu errichten sei - aus § 11 Abs. 1 AEG.

- 31 Hinsichtlich der Ingenieurbauwerke 3.1 und 3.2 hat der Beklagte mit der Klägerin zwischenzeitlich eine Kreuzungsvereinbarung des Inhalts geschlossen, dass der Bahnübergang zurückgebaut wird und Gleise aus dem Straßenkörper entfernt werden, um den Bau notwendiger kostspieliger Bahnsicherungsanlagen vorerst abzuwenden. Die Kreuzungsvereinbarung sieht weiter vor, dass der Bahnübergang durch die Klägerin wiederhergestellt werden soll, falls es zu einer durchgehenden Wiederherstellung der Streckenverbindung durch Errichtung der in Rede stehenden Überführung kommt. Die Kreuzungsvereinbarung wurde mit weiterem Planfeststellungsänderungsbeschluss vom 23. Januar 2018 vollzogen.

- 32 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die Gerichtsakten und die beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten (einschließlich Band 7 und 10 der Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss vom 12. Januar 2005) sowie die Niederschrift zur mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

- 33 Die Berufung des Beklagten hat keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zutreffend festgestellt, dass der Beklagte verpflichtet ist, die mit der DB Netz AG am 25. Mai/3. Juni 2005 geschlossene Vereinbarung Nr. 02/4/V/05 (Kreuzungsvereinbarung - KV) zu erfüllen und nach deren Maßgabe eine Eisenbahnüberführung bei Bahn-Kilometer 33,400 der Strecke Bautzen-Bad Schandau zu errichten.
- 34 Die Klage der Klägerin ist als allein noch streitgegenständliche, ursprünglich hilfsweise erhobene Feststellungsklage gemäß § 43 Abs. 1 VwGO zulässig. Sie richtet sich auf ein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis, nämlich ob der Beklagte auf Grundlage der zwischen ihm und der DB Netz AG geschlossenen Kreuzungsvereinbarung dem Grunde nach zum Bau einer Eisenbahnüberführung verpflichtet ist.
- 35 Der Grundsatz der Subsidiarität der Feststellungsklage gegenüber der Leistungs- oder Gestaltungsklage (§ 43 Abs. 2 VwGO) steht der Zulässigkeit der Feststellungsklage nicht entgegen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Vorschrift des § 43 Abs. 2 VwGO ihrem Zweck entsprechend einschränkend auszulegen und anzuwenden: Wo eine Umgehung der für Anfechtungs- und Verpflichtungsklagen geltenden Bestimmungen über Fristen und Vorverfahren nicht droht, steht diese Regelung der Feststellungsklage ebenso wenig entgegen wie in Fällen, in denen diese den effektiveren Rechtsschutz bietet. Eine solche Umgehungsgefahr besteht hier von vornherein nicht, weil eine Anfechtungs- oder Verpflichtungsklage für das Begehren der Klägerin nicht in Betracht kommt. Auch eine andere, sachnähere und wirksamere Klageart steht der Klägerin nicht zur Verfügung (vgl. BVerwG, Urt. v. 5. Dezember 2000 - 11 C 6.00 -, juris Rn. 20). Insbesondere kann sie gegen den Beklagten nicht direkt im Wege einer allgemeinen

Leistungsklage vorgehen, da vor der Errichtung der Eisenbahnüberführung weitere Planungen erforderlich sind.

36 Die Klägerin ist als Rechtsnachfolgerin nach der DB Netz AG auch klagebefugt (§ 42 Abs. 2 VwGO entsprechend). Gemäß § 4 Abs. 1 des zwischen ihr und der DB Netz AG geschlossenen Vertrags über die Verpachtung der Teilstrecke Neukirch (I) West-Neustadt (Sachsen) vom 27. April 2007 (Pachtvertrag) ist sie mit dem Zeitpunkt der Übergabe der Infrastruktur in die sich auf die Pachtsache beziehenden Kreuzungsverträge eingetreten. Eine Verletzung ihrer aus der Kreuzungsvereinbarung folgenden Rechte ist daher möglich.

37 Die Feststellungsklage der Klägerin ist auch begründet. Sie kann vom Beklagten als Rechtsnachfolgerin der DB Netz AG gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 EBKrG i. V. m. §§ 1 und 2 KV und § 4 Abs. 1 Pachtvertrag die Errichtung einer eingleisigen Eisenbahnüberführung bei Bahnkilometer 33,400 der Strecke Bautzen-Bad Schandau verlangen.

38 Gemäß § 2 Abs. 1 EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 21. März 1971, zuletzt geändert durch Art. 462 VO v. 31. August 2015 [BGBl. I, S. 1474]) sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, als Überführungen herzustellen. Wird eine neue Kreuzung hergestellt, so hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, nach § 11 Abs. 1 Satz 1 EBKrG die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen. Zu ihnen gehören auch die Kosten der durch die neue Kreuzung notwendigen Änderungen des anderen Verkehrswegs (§ 11 Abs. 1 Satz 2 EBKrG).

39 Danach können die Baulastträger nicht direkt auf Errichtung einer Überführung klagen. Denn das Eisenbahnkreuzungsgesetz enthält keine Regelung, welcher Baulastträger für deren Bau verantwortlich ist. Das Eisenbahnkreuzungsrecht verhält sich nur zur Kostenlast. Vielmehr sollen die Baulastträger nach § 5 Abs. 1 Satz 1 EBKrG über Art, Umfang und Durchführung einer nach § 2 EBKrG durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten eine Vereinbarung (Kreuzungsvereinbarung) abschließen. Denn der Schienenbaulastträger

legt aus betrieblichen Gründen vielfach Wert darauf, dass er Baumaßnahmen, bei denen Gleise verlegt oder Eisenbahnüberführungen geschaffen werden müssen, in eigener Regie und Verantwortung durchführt, um den reibungslosen Ablauf seines Eisenbahnbetriebs während des Baus sicherzustellen (Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 6. Aufl. 2018, § 5 EBKrG Rn. E24). Kommt eine Kreuzungsvereinbarung nicht zustande, haben die Baulasträger zunächst ein Kreuzungsrechtsverfahren anzustrengen (§ 6 EBKrG) und können ggf. dann den Rechtsweg beschreiten.

40 Bei der Kreuzungsrechtsvereinbarung handelt es sich - anders als der Beklagte im Berufungsverfahren vertreten hat - um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag koordinierungsrechtlicher Art i. S. v. § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 54 Satz 1 VwVfG (vgl. Marschall/Schweinsberg a. a. O. § 5 EBKrG Rn. 6). Danach kann ein Rechtsverhältnis auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts durch Vertrag begründet, geändert oder aufgehoben werden, soweit Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen.

41 Die Kreuzungsvereinbarung ist wirksam zustande gekommen. Sie ist als Handlungsform nicht nach § 54 Satz 1 VwVfG verboten, sondern nach § 5 EBKrG ausdrücklich erlaubt. Auch haben die Vertragsparteien die Schriftform des § 57 VwVfG gewahrt, wonach ein öffentlich-rechtlicher Vertrag schriftlich zu schließen ist, soweit nicht durch Rechtsvorschrift eine andere Form vorgeschrieben ist.

42 Die §§ 1 und 2 KV sind auch inhaltlich wirksam. Anders als die Klägerin meint, ist die Kreuzungsvereinbarung inhaltlich nicht deswegen nichtig, weil der Beklagte mit der DB Netz AG eine Überführung der Eisenbahn über die S 156 bei plangeradem Ausbau der S 156 unter Beseitigung des acht m hohen Bahndamms und Entfernung der Gleise vereinbart hat, obwohl der Streckenabschnitt nicht i. S. v. § 23 AEG freigestellt war.

43 Nach h. M. richtet sich die inhaltliche Wirksamkeit eines öffentlich-rechtlichen Vertrags nicht nach § 54 Satz 1 VwVfG ("soweit Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen"), sondern nach den insoweit abschließenden Regelungen des § 59 VwVfG (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 17. Aufl. 2016, § 54 Rn. 45; Bonk/Neumann/Siegel, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 54 Rn. 105) Ein koordinierungsrechtlicher öffentlich-rechtlicher Vertrag ist nach § 59

Abs. 1 VwVfG nichtig, wenn sich die Nichtigkeit aus der entsprechenden Anwendung von Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergibt. Nach § 134 BGB ist ein Rechtsgeschäft, das gegen ein gesetzliches Verbot verstößt, nichtig, wenn sich nicht aus dem Gesetz ein anderes ergibt. Ein gesetzliches Verbot kann sich aus einer zwingenden Regelung des Bundes- oder Landesrechts ergeben, aus einer unmittelbar anwendbaren Norm des Unionsrechts oder aus einzelnen verfassungsrechtlichen Bestimmungen oder allgemeinen verfassungsrechtlichen Grundsätzen (vgl. Bonk/Neumann/Siegel a. a. O. § 59 Rn. 10).

44 Jedoch führt nicht jeder Rechtsverstoß zu einer Nichtigkeit des Vertrages, auch wenn an sich jede objektive Rechtswidrigkeit einen Verstoß gegen das Verfassungsprinzip der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung aus Art. 20 Abs. 3 GG darstellt. Der gesetzlich beabsichtigten erhöhten Bestandssicherheit öffentlich-rechtlicher Verträge ist bei der Anwendung des § 134 BGB Rechnung zu tragen. Rechtsprechung und Literatur verwenden deshalb die Formel, dass nicht jeder einfache (schlichte) Rechtsverstoß, sondern nur qualifizierte (besondere) Fälle der Rechtswidrigkeit zur Nichtigkeit des öffentlich-rechtlichen Vertrags führten. Eine qualifizierte Rechtswidrigkeit ist insbesondere dann gegeben, wenn der spezifische Sinn und Zweck der Vorschrift die Nichtigkeit auch einer von ihr abweichenden vertraglichen Regelung erfordert (Bonk/Neumann/Siegel a. a. O. Rn. 12 f.).

45 Ein den §§ 1 und 2 KV entgegenstehendes verfassungsrechtliches Verbot ist nicht gegeben. Von Verfassungs wegen stand dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung des Inhalts, dass der Bahndamm teilweise entfernt wird und eine Eisenbahnüberführung gebaut werden soll, nicht entgegen. Die DB Netz AG war hierzu als Eisenbahninfrastrukturunternehmen befugt. Die Betriebsanlagen standen zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nicht im Eigentum des Bundes, sondern gehörten zum Vermögen der DB Netz AG.

46 Ein gesetzliches Verbot folgt insbesondere nicht aus Art. 87e GG (zur Wirksamkeit eines Vertrages wegen Verstoßes gegen die in Art. 104a Abs. 1 GG geregelte Lastenverteilung: BVerwG, Urt. v. 14. Juni 2016 - 10 C 7.15 -, juris Rn. 16). Ein Eingriff in die verfassungsrechtliche verankerte Verantwortung des Bundes für die

Eisenbahnen liegt nicht vor. Denn diese beschränkt sich auf eine Gewährleistungs- und Aufsichtsfunktion.

- 47 Nach Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG werden Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen nach Art. 87e Abs. 3 Satz 2 GG im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Art. 87e Abs. 3 Satz 2 GG erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund.
- 48 Art. 87e GG ist Ergebnis der Eisenbahnreform des Jahres 1993. Diese führte zu einer weitgehenden Privatisierung des Eisenbahnwesens. Während der Bund die Bundeseisenbahnen zuvor in bundeseigener Verwaltung selbst geführt hat, sollen die Eisenbahnen des Bundes nunmehr durch private Kapitalgesellschaften geführt werden (Art. 87e Abs. 3 GG); in der Folge wurde die Deutsche Bahn AG nebst Tochtergesellschaften gegründet und übernahm das Eisenbahnvermögen des Bundes. Der Bund selbst beschränkt die Bundeseisenbahnverwaltung auf administrative Aufgaben, namentlich auf die Aufsicht über die Eisenbahnunternehmen sowie auf planerische und regulative Funktionen. Art. 87e Abs. 3 Satz 2 GG ordnet den Bau von Schienenwegen - und im Zusammenhang damit den Bau von Bahnhöfen als eisenbahnrechtlichen Serviceeinrichtungen - ausdrücklich der Tätigkeit der Eisenbahnen des Bundes und damit nicht der Bundeseisenbahnverwaltung, sondern den privatrechtlich organisierten Eisenbahngesellschaften zu (BVerwG, Urt. v. 14. Juni 2016 - 10 C 7.15 -, juris Rn. 23 f.). Die in Art. 87e Abs. 3 GG verankerte Konzeption der privatisierten Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen, die den Schienenwegebau als eigene wirtschaftliche Aufgabe wahrnehmen, ist schließlich auch in § 2 Abs. 6 des mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz neu geschaffenen Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG - vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) umgesetzt worden. Die Gewährleistungsverantwortung des Bundes in Bezug auf Schienenwege beschränkt sich danach auf Genehmigungs- und Aufsichtsvorbehalte z. B. bei der Stilllegung von Strecken nach § 11 AEG (BVerwG a. a. O. Rn. 31).

- 49 Ein gesetzliches Verbot i. S. v. § 59 VwVfG i. V. m. § 134 BGB folgt für die §§ 1 und 2 KV auch nicht aus § 23 AEG, wonach die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken feststellt, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.
- 50 Zwar unterlag der Bahndamm mangels Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung) nicht der Planungshoheit des Beklagten (vgl. BVerwG, Urt. v. 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris Rn. 193). § 23 AEG lässt sich jedoch kein gesetzliches Verbot zum Abschluss der in Rede stehenden Kreuzungsvereinbarung i. S. v. § 59 VwVfG i. V. m. § 134 BGB entnehmen. Sollte § 23 AEG inhaltlich den §§ 1 und 2 KV entgegenstehen, hätte dies allenfalls Auswirkungen auf deren Rechtmäßigkeit.
- 51 Die vertraglichen Voraussetzungen des Feststellungsanspruchs sind gegeben. Der Anspruch der Klägerin aus der Kreuzungsvereinbarung ist durchsetzbar.
- 52 Dabei kann hier dahinstehen, ob § 9 Abs. 6 KV wirksam ist, wonach die Eisenbahnüberführung nur gebaut werden soll, wenn die Strecke nicht nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG stillgelegt wird. Dem Argument der Klägerin, dass die gesetzliche Verpflichtung zur Errichtung der Eisenbahnüberführung nach § 2 EBKrG im Falle der Streckenstilllegung nach § 11 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Satz 2 AEG noch nicht entfällt, sondern erst, wenn der Streckenabschnitt nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden ist, braucht in diesem Zusammenhang nicht nachgegangen werden. Die auflösende Bedingung des § 9 Abs. 6 KV ist nämlich schon nicht eingetreten. Das von der DB Netz AG wohl schon vor Abschluss der Kreuzungsvereinbarung eingeleitete Stilllegungsverfahren wurde in Bezug auf den in Rede stehenden Streckenabschnitt offensichtlich eingestellt, nachdem die Betriebspflicht durch den Pachtvertrag wirksam auf die Klägerin übergegangen war.

- 53 Ohne Erfolg beruft sich der Beklagte auf die von den Parteien der Kreuzungsvereinbarung mit § 4 Abs. 3 KV eingeführte Dynamik, wonach mit der Durchführung der Maßnahmen erst begonnen werden darf, wenn die rechtlichen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und alle Beteiligten dem Baubeginn schriftlich zugestimmt haben. Die "rechtlichen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen" haben sich anders als der Beklagte meint mit Erlass des Planfeststellungsänderungsbeschlusses vom 24. November 2005 nicht geändert. Nach seiner Ansicht soll es - ausweislich der dortigen Bestimmungen Nr. 2, 5.1 und 5.2 - wesentlicher Inhalt des Planfeststellungsänderungsbeschlusses sein, die Verpflichtung des Beklagten zur Errichtung der Eisenbahnüberführung bis zur "nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs" auszusetzen. Eine solche aufschiebende Bedingung für die Baugenehmigung der Eisenbahnüberführung ist mit dem Planfeststellungsänderungsbeschluss jedoch nicht geschaffen worden.
- 54 Maßgeblich für das Verständnis dessen Regelungsinhalts ist nicht das Verständnis des Beklagten. Die bundesrechtlichen Auslegungsregeln der §§ 133, 157 BGB sind auf öffentlich-rechtliche Erklärungen entsprechend anzuwenden. Bei Verwaltungsakten kommt es wie bei empfangsbedürftigen Willenserklärungen nicht auf den wirklichen Willen des Erklärenden (natürliche Auslegung), sondern auf den objektiven Erklärungsinhalt an. Maßgeblich ist, wie der Empfänger die Erklärung nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der für ihn erkennbaren Umstände verstehen musste. Dabei ist vom Wortlaut der Erklärung auszugehen und deren objektiver Gehalt unter Berücksichtigung des Empfängerhorizonts zu ermitteln (st. Rspr. d. BVerwG, vgl. Urt. v. 20. Juni 2013 - 8 C 46.12 -, juris Rn. 27 m. w. N.). Entsprechendes gilt für den Inhalt von Planfeststellungsbeschlüssen.
- 55 Danach ist der Inhalt des Planfeststellungsänderungsbeschlusses, so wie ihn der Beklagte versteht, alles andere als offensichtlich. Vielmehr ist der Planfeststellungsänderungsbeschluss in sich widersprüchlich. Denn die dort in Nr. 2 formulierten Bedingungen für den Vollzug der Verpflichtung zur Errichtung der Eisenbahnüberführung ("bis zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs" und "bis zur nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs") und die in Nr. 5.1 aufgenommene Verpflichtung für den Straßenbaulastträger, "die

Ausführungspläne des Vorhabenträgers auf eine manifestierte, konkretisierte und nachgewiesene Wiederaufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs auf dem Streckenabschnitt Oberottendorf-Neustadt abzustimmen", steht im Widerspruch Nr. 5.2 Satz 1 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses. Hiernach ist die Stellungnahme der DB Netz AG vom 14. September 2005 verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsänderungsbeschlusses. Diese Stellungnahme widerspricht dem Verständnis des Beklagten.

56 Da dem Beklagten die Akten zum Planfeststellungsänderungsverfahren mitsamt den dort eingeholten Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abhanden gekommen ist, liegt dem Senat nur eine von der Klägerin vorgelegte Kopie des Schreibens der DB Netz AG vom 14. September 2005 vor, mit welchem diese auf die entsprechende, nicht mehr auffindbare und inhaltlich daher nicht bekannte Anfrage des Beklagten vom 17. August 2005 zur beabsichtigten Planänderung hin Stellung bezogen hat. Zwar heißt es dort: "Der Planänderung BW 1 vor Fertigstellung wird seitens der DB Netz AG zugestimmt." Gleichzeitig besteht die DB Netz AG in diesem Schreiben jedoch auf die Aufnahme folgenden Zusatzes in den Planfeststellungsänderungsbeschluss: "Sollte das Verfahren (Abgabeverfahren) nicht mit der Stilllegung abgeschlossen werden, wird die Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 33,400 der Strecke Bautzen - Bad Schandau, gemäß der Vereinbarung Nr. 02/4/V/05 durch das Straßenbauamt gebaut."

57 Hiernach stand die Zustimmung der DB Netz AG zur Außervollzugsetzung der Bauverpflichtung von vornherein unter dem Vorbehalt der Stilllegung des Streckenabschnitts. Der DB Netz AG war bei Abfassung ihrer Stellungnahme offensichtlich bewusst, dass sie als Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 11 AEG i. d. F. v. 27. April 2005 (AEG a. F.) zur Unterhaltung und zum Betrieb der Schieneninfrastruktur verpflichtet ist, um das Recht der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (§ 14 Abs. 1 Satz 1 AEG in der bis 1. September 2016 geltenden Fassung) zu gewährleisten (vgl. BVerwG, Urt. v. 25. Oktober 2007 - 3 C 51.06 -, juris Rn. 22 ff., 26). Aus denselben Gründen dürfte das Eisenbahn-Bundesamt der beabsichtigten Planfeststellungsänderung im Anhörungsverfahren, wie vom Beklagten in der Planrechtfertigung ausgeführt, ausdrücklich widersprochen haben,

worüber sich der Beklagte rechtswidrig hinweggesetzt hat. Diese Stellungnahme liegt dem Senat aus den bereits erwähnten Gründen jedoch nicht vor.

58 Gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG a. F. hat ein öffentliches Eisenbahnunternehmen, wenn es die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke beabsichtigt, dies bei der zuständigen Behörde - dem Eisenbahn-Bundesamt - zu beantragen. Dabei hat es nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG a. F. darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Nach § 11 Abs. 2 Satz 1 AEG a. F. hat die zuständige Aufsichtsbehörde über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien zu entscheiden. § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG a. F. sieht vor, dass das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur bis zur Entscheidung aufrechtzuerhalten hat. Diese Regelung stellt das Infrastrukturunternehmen vor die Wahl, eine Strecke entweder dauernd betriebsbereit und betriebssicher vorzuhalten oder aber nach dem vorgesehenen Verfahren stillzulegen. Einen "dritten Weg" einer "betrieblichen Streckensperrung", den der Beklagte offensichtlich mit seinem Planfeststellungsänderungsbeschluss verfolgt, gibt es danach nicht. Das gilt auch und gerade für unrentable Strecken. Dies ergibt sich schon aus § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG a. F. Diese Bestimmung setzt die generelle Betriebs- und Unterhaltungsverpflichtung des Unternehmens voraus und stellt nur klar, dass sie auch während des Stilllegungsverfahrens fortbesteht. Es ergibt sich aber auch und vor allem aus der Entstehungsgeschichte des § 11 AEG insgesamt, aus seinem Sinn und Zweck und seinem systematischen Zusammenhang mit anderen Bestimmungen des Gesetzes, namentlich mit § 14 AEG in der bis 1. September 2016 geltenden Fassung (BVerwG, Urt. v. 25. Oktober 2007 a. a. O. Rn. 22 f.).

59 Ungeachtet des aufgezeigten Widerspruchs zwischen Nr. 2 und Nr. 5.2 Satz 1 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses hätte die Klägerin aber auch deswegen einen Anspruch auf die Errichtung der Eisenbahnüberführung, weil sie den in Rede stehenden Streckenabschnitt von der DB Netz AG gepachtet hat und ihr das Betreiben dieser Eisenbahninfrastruktur vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit mit Bescheid vom 18. Dezember 2007 genehmigt wurde. Denn nach Nr. 5.2 Satz 2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses ist die Verpflichtung, "die

Eisenbahnüberführung unverzüglich zu bauen", jedenfalls wieder aufgelebt, da "eine dritte, nicht bundeseigene Eisenbahn", nämlich die Klägerin, "rechtsverbindlich die Betriebsabsicht erklärt" hat. Zwar enthält Nr. 5.2 Satz 2 des Planfeststellungsänderungsbeschlusses keine Angabe, wem gegenüber die Betriebsabsicht rechtsverbindlich erklärt werden soll. In Anbetracht der in § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG a. F. (jetzt: § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG) verankerten Betriebspflicht kann jedoch - in Anwendung der Auslegungsregeln der § 133, 157 BGB - objektiv nur die durch Pachtvertrag mit der DB Netz AG übernommene Betriebspflicht gemeint sein.

60 Der Beklagte vermochte den Senat auch nicht davon zu überzeugen, dass die Kreuzungsvereinbarung im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellungsänderung zwischen ihm und der DB Netz AG in einer dem Schriftefordernis des § 57 VwVfG genügenden Weise derart geändert worden, dass die Errichtung der Eisenbahnüberführung bis zur "nachgewiesenen konkret geplanten Wiederaufnahme des Zugverkehrs" ausgesetzt sein soll. Es versteht sich von selbst, dass verwaltungsvertragliche Regelungen nicht durch einseitige Rechtsakte wie den Planfeststellungsänderungsbeschluss geändert werden können. Der Beklagte hat aber auch nicht glaubhaft gemacht, dass die Kreuzungsvereinbarung wirksam geändert worden ist.

61 Da dem Beklagten die Akten zum Planfeststellungsverfahren mitsamt den Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abhanden gekommen sind, liegt dem Senat an schriftlichen Erklärungen der Vertragsparteien nur das Schreiben der DB Netz AG vom 14. September 2005 vor, mit welchem diese auf entsprechende, nicht mehr auffindbare und inhaltlich daher nicht bekannte Anfrage des Beklagten vom 17. August 2005 zur beabsichtigten Planänderung Stellung bezogen hat. Der Inhalt des Schreibens der DB Netz AG spricht bei der vom Senat nach § 62 Satz 2 VwVfG, §§ 133, 157 BGB vorzunehmenden Auslegung dieser Willenserklärung jedenfalls deutlich gegen die vom Beklagten behauptete Vertragsänderung. Zwar heißt es dort: "Der Planänderung BW 1 vor Fertigstellung wird seitens der DB Netz AG zugestimmt." Die Zustimmung der DB Netz AG stand jedoch - wie oben ausgeführt - von vornherein unter dem Vorbehalt der Stilllegung des Streckenabschnitts.

62 Die Ausführungen des Beklagten zum Inhalt des Planfeststellungsänderungsbeschlusses sind in diesem Zusammenhang in doppelter Hinsicht nicht hilfreich. Zum einen kommt dem Planfeststellungsänderungsbeschluss gegenüber dem Schreiben der DB Netz AG vom 14. September 2005 im Rahmen der Ermittlung des objektiven Willens der Vertragsparteien der Kreuzungsvereinbarung geringeres Gewicht zu. Es handelt sich nämlich nicht um eine schriftliche Willenserklärung gegenüber der Vertragspartnerin DB Netz AG. Vielmehr kann der Planfeststellungsänderungsbeschluss nur Aufschluss darüber geben, wie der Beklagte die mögliche Änderung der Kreuzungsvereinbarung verstanden hat. Zum Zweiten lässt sich auch aus dem Planfeststellungsänderungsbeschluss kein eindeutiges Verständnis des Beklagten ableiten, da dieser - wie oben ausgeführt - inhaltlich widersprüchlich ist. Im Übrigen gehen Zweifel betreffend den Inhalt der zwischen DB Netz AG und Beklagtem vereinbarten Änderung der Kreuzungsvereinbarung zu Lasten desjenigen, der sich darauf beruft. Dies ist hier der Beklagte.

63 Im Ergebnis zutreffend geht das Verwaltungsgericht auch davon aus, dass Anspruch der Klägerin nicht wegen Unmöglichkeit nach § 62 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 275 Abs. 2 BGB ausgeschlossen ist. Nach § 62 Satz 2 VwVfG sind zu den Vorschriften der § 54 ff. VwVfG ergänzend die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs anzuwenden.

64 Nach § 275 Abs. 2 Satz 1 BGB kann der Schuldner die Leistung verweigern, soweit diese einen Aufwand erfordert, der unter Beachtung des Inhalts des Schuldverhältnisses und der Gebote von Treu und Glauben in einem groben Missverhältnis zu dem Leistungsinteresse des Gläubigers steht. Bei der Bestimmung der dem Schuldner zuzumutenden Anstrengungen ist nach § 275 Abs. 2 Satz 2 BGB auch zu berücksichtigen, ob der Schuldner das Leistungshindernis zu vertreten hat.

65 Zur Feststellung dieses groben Missverhältnisses sollen folglich der Inhalt des Schuldverhältnisses, die Gebote von Treu und Glauben und der Umstand, dass der Schuldner das Leistungshindernis zu vertreten oder nicht zu vertreten hat, berücksichtigt werden. § 275 Abs. 2 Satz 1 BGB ist grundsätzlich sehr eng auszulegen und nur in extremen Fällen anzuwenden. Denn das Leistungshindernis des § 275 Abs. 2 Satz 1 BGB muss wertungsmäßig den Fällen des § 275 Abs. 1 BGB

gleichstehen, wonach der Anspruch auf Leistung ausgeschlossen ist, soweit diese für den Schuldner oder für jedermann unmöglich ist.

- 66 Bezugspunkt der gebotenen Abwägung ist das objektive Leistungsinteresse des Gläubigers. Zwischen dem Aufwand und dem Gläubigerinteresse muss ein grobes Missverhältnis bestehen. Diese Grenze wird nur überschritten, wenn einem objektiv geringen Interesse des Gläubigers ein ganz erheblicher und deshalb unangemessener Aufwand des Schuldners gegenübersteht (Jauernig/Stadler, BGB 17. Aufl. 2018, § 275 Rn. 24 ff.; Schulze, BGB, 10. Aufl. 2019, § 275 Rr. 21). Die Unverhältnismäßigkeit soll so eklatant sein, dass von einer „faktischen“ oder „praktischen“ Unmöglichkeit gesprochen werden kann (Ernst in: Münchner Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2019, Rn. 75).
- 67 Danach steht dem Anspruch der Klägerin § 275 Abs. 2 BGB nicht entgegen. Der Beklagte hat den wirtschaftlichen Aufwand für die Errichtung der Eisenbahnüberführung im Planfeststellungsbeschluss mit ca. 1,1 Mio. € angegeben. Selbst wenn die Baukosten seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2005 erheblich gestiegen sein dürften, liegt dem Schuldverhältnis kein krasses Missverhältnis zugrunde. Denn der Aufwand ist mit dem Nutzen der Leistung aus der individuellen Sicht des Gläubigers ins Verhältnis zu setzen (Ernst a. a. O. Rn. 83). Hier kann dahinstehen, ob sich der Betrieb des Streckenabschnitts für die Klägerin wirtschaftlich lohnt oder ob sie gar rein ideelle Zecke verfolgt. Vielmehr ist hier in den Blick zu nehmen, dass die Klägerin als Betreiberin von Schienenwegen nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG zum Betrieb ihrer Schieneninfrastruktur verpflichtet ist, solange der Streckenabschnitt nicht stillgelegt ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 25. Oktober 2007 - 3 C 51.06 -, juris Rn. 22 ff., 26). Sie muss also den ihr mit Bescheid des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 18. Dezember 2007 genehmigten Betrieb auf der von der DB Netz AG gepachteten Strecke während der Laufzeit des Pachtvertrags in einem betriebssicheren Zustand (vgl. § 2 Abs. 3, § 4 Abs. 1 AEG) aufrechterhalten (Hermes, in: Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, § 11 Rn. 12). Diese Verpflichtung kann ihr gegenüber auch aufsichtsrechtlich durchgesetzt werden (§ 5 Abs. 1 a Nr. 2 a AEG i. V. § 16 Abs. 1 LEisenbG).

- 68 Auch die Beachtung des Grundsatzes von Treu und Glauben rechtfertigt keine andere Beurteilung.
- 69 Dagegen spricht, dass sich der Beklagte durch Abschluss der Kreuzungsvereinbarung zur Errichtung der Eisenbahnüberführung zu einem Zeitpunkt verpflichtet hat, als der Zugverkehr auf der Strecke bereits seit mehreren Monaten eingestellt und von der DB Netz AG ein Stilllegungsverfahren eingeleitet worden war. Auch der Planfeststellungsbeschluss datiert nach diesem Zeitpunkt. Folglich musste sich der Beklagte zu diesem Zeitpunkt des Risikos bewusst gewesen sein, dass die Eisenbahnüberführung zumindest auf absehbare Zeit nicht mehr für einen tatsächlich stattfindenden Zugverkehr benötigt werden würde (vgl. Ernst a. a. O. Rn. 92). Er hätte stattdessen auch ein Kreuzungsrechtsverfahren nach § 6 EbKrG einleiten können, um die Erforderlichkeit der Errichtung einer Eisenbahnüberführung klären zu lassen.
- 70 Es hilft dem Beklagten auch nicht weiter, wenn er die von der Klägerin behauptete Betriebsabsicht - fotografisch dokumentiert - unter Verweis auf den desolaten Zustand des Streckenabschnitts bestreitet.
- 71 Zweck der in § 11 AEG getroffenen Regelungen zur Betriebspflicht ist es, Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, an denen ein Interesse der Allgemeinheit besteht, möglichst zu erhalten. Die Betriebspflicht des § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG schließt daher auch die Verpflichtung ein, die Befahrbarkeit einer wegen Unterhaltungsstau technisch stillgelegten Strecke („schwarze Stilllegung“) wiederherzustellen. Dies folgt aus § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG. Die Betriebspflicht umfasst somit auch Unterhaltungsmaßnahmen an faktisch eingestellten Eisenbahninfrastruktureinrichtungen. Anderenfalls wäre es einem Infrastrukturunternehmen möglich, durch faktische Einstellung des Betriebes das Verfahren nach § 11 AEG und die materiellen Voraussetzungen für eine Stilllegung zu umgehen. § 11 AEG stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor die Wahl, eine Strecke entweder dauernd betriebsbereit und betriebssicher vorzuhalten oder aber nach dem vorgesehenen Verfahren stillzulegen (BVerwG, Urt. v. 25. Oktober 2007 a. a. O. juris Rn. 23; OVG Rh-Pf., Urt. v. 5. September 2006 - 8 A 10478/05 -, juris Rn. 21; Hermes, in: Hermes/Schütz, AEG, 2. Aufl. 2014, § 11 Rn. 9). Der Beklagte kann sich aus den genannten Gründen insbesondere auch nicht darauf berufen, dass die zur

Herstellung der Betriebsbereitschaft notwendigen Investitionen sowie der Betrieb der Strecke insgesamt für die Klägerin wirtschaftlich völlig unrentabel seien, dass andere Streckenabschnitte der Strecke Bautzen-Bad Schandau inzwischen auf Betreiben der DB Netz AG stillgelegt worden sind und der gepachtete Streckenabschnitt aufgrund seiner Länge schon indiziere, dass dort kein wirtschaftlich sinnvoller Betrieb möglich sei.

72 Der aufgrund einer Kreuzungsvereinbarung zur Errichtung einer Eisenbahnüberführung verpflichtete Straßenbaulastträger trägt das Risiko, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung möglicherweise nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG die Stilllegung der Strecke beantragen wird, sollte ihm ein wirtschaftlich sinnvoller Streckenbetrieb nicht möglich sein. Der Beklagte besitzt nicht die Antragsbefugnis, ein Stilllegungsverfahren nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG einzuleiten. Diese steht nur öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu.

73 Dass die Klägerin bislang nicht aufsichtsrechtlich belangt worden ist, mag dem Umstand geschuldet sein, dass die Teilstrecke Oberottendorf-Neukirch wegen des Rückbaus des Bahndamms im Kreuzungsbereich mit der S 156 derzeit unterbrochen ist. Aus den genannten Gründen kann sich der Beklagte nicht auf die angebliche Nachlässigkeit der Klägerin bei der Wahrnehmung ihrer Betriebspflicht hinsichtlich anderer von ihr gepachteten Strecken berufen. Vielmehr zeigt die von der Klägerin vor dem Verwaltungsgericht Dresden erfolglos betriebene Anfechtungsklage im Verfahren 12 K 892/16 zu einer anderen von der Klägerin betriebenen Strecke, dass die Eisenbahnaufsicht zur Durchsetzung der Betriebspflicht tatsächlich auch Vollstreckungsmaßnahmen ergreift.

74 Der Grundsatz von Treu und Glauben erfordert auch keine andere Bewertung im Hinblick auf das Verhalten der Klägerin im betreffend die Anbindung des Gewerbegebietes "Am Fuchsberg" (Bauwerke 3.1 und 3.2), in welchem die Klägerin einem Rückbau des "temporären Rückbaus des Bahnüberganges" zugestimmt hat. Diese Zustimmung der Klägerin steht nämlich ebenso wie der in ihrem an das Landesamt für Straßenbau und Verkehr gerichteten Schreiben vom 3. August 2017 (Bl. 551 der Gerichtsakte) vorgeschlagene Rückbau von Gleisen bei Bahn-km 33,904

unter dem Vorbehalt, dass zukünftig auf der Strecke nicht wieder Zugverkehr aufgenommen wird, und ist damit offensichtlich vom Ausgang dieses Rechtsstreits abhängig.

75 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

76 Die Revision wird nach § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. Grundsätzlich klärungsbedürftig ist die Frage, ob dem Straßenbaulastträger zuzumuten ist, eine Eisenbahnüberführung für den Betrieb einer "faktisch stillgelegten" Eisenbahnstrecke zu errichten. Im Unterschied zu einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist es dem zu sparsamer Haushaltsführung verpflichteten Straßenbaulastträger nämlich nicht möglich, nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG die Stilllegung der Strecke zu betreiben.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen das Urteil steht den Beteiligten die Revision an das Bundesverwaltungsgericht zu.

Die Revision ist beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung einzulegen. Die Revisionsfrist ist auch gewahrt, wenn die Revision innerhalb der Frist bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung eingelegt wird. Die Revision muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Revision ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung einzureichen.

Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen angeben, die den Mangel ergeben.

Für das Revisionsverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Revision und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses 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 auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

v. Welck

Kober

Groschupp

Beschluss
vom 31. Januar 2019

Der Streitwert wird auf 90.000,00 € festgesetzt.

Gründe

- 1 Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 63 Abs. 2 Satz 1, § 47 Abs. 1, § 52 Abs. 1 GKG und entspricht der Streitwertfestsetzung erster Instanz, welche unter Berücksichtigung der Restlaufzeit des Pachtvertrags die von der Klägerin in der mündlichen Verhandlung angegebenen jährlichen Trassenentgelte zugrunde gelegt hat.

- 2 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 66 Abs. 3 Satz 3, § 68 Abs. 1 Satz 5 GKG).

gez.:
v. Welck

Kober

Groschupp