

8 K 534/01.KO



VERWALTUNGSGERICHT
KOBLENZ
BESCHLUSS

In dem Verwaltungsrechtsstreit

- Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. Brauner und Sattler,
Im Vogelspöth 52, 44867 Bochum,

der (...)

gegen

das Land (...)

- Beklagter

Prozessbevollmächtigte: den Reinhard Hennes im Eisenbahn-Bundesamt,
Vorgebirgsstr. 49, 53119 Bonn,

beigeladen:

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-
Bundesamtes, Vorgebirgsstr. 49, 53111 Bonn,

w e g e n Eisenbahn-, Kleinbahn- und Bergbahnrechts

hat die 8. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der Beratung vom 14. Januar 2002, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Dr. Bayer
Richter am Verwaltungsgericht Müller-Rentschler
Richterin Silbermann

beschlossen:

Das Verfahren wird eingestellt, nachdem die Hauptsache übereinstimmend für erledigt erklärt worden ist.

Das Urteil vom 26. November 2001 -8 K534/01.KO- wird für wirkungslos erklärt.

Die Kosten des Verfahrens, mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt, werden dem Beklagten auferlegt.

Gründe

I.

Mit Urteil vom 26. November 2001 - 8 K 534/01.KO - hat das erkennende Gericht unter Abweisung der Klage im Übrigen den Beklagten verpflichtet, der Klägerin die beantragte Abnahmebescheinigung für die streitgegenständliche Lok zu erteilen. Das Urteil wurde der Klägerin am 11. Dezember 2001, dem Beklagten am 12. Dezember 2001 und der Beigeladenen am 11. Dezember 2001 zugestellt. In Befolgung des Urteils erteilte das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau mit Bescheid vom 08. Januar 2002 die begehrte Abnahmebescheinigung. Alle Beteiligten haben daraufhin mit getrennten Telefaxen vom 10. Januar 2002 die Hauptsache für erledigt erklärt.

Infolge der übereinstimmenden Erledigungserklärung der beiden Hauptbeteiligten - auf die Erklärung der Beigeladenen kommt es insoweit nicht an - hat sich der Rechtsstreit noch vor Ablauf der Rechtsmittelfrist erledigt. Dadurch ist das bereits ergangene, aber noch nicht rechtskräftige Urteil wirkungslos geworden (§ 269 Abs. 3 ZPO analog). Das Gericht muss deshalb das Verfahren deklaratorisch einstellen, die Unwirksamkeit des Urteils feststellen und nunmehr über die Kosten des Verfahrens entscheiden (Kopp-Schenke, VwGO, 12. Auflage, § 161 Rdnr. 15).

Gemäß § 161 Abs. 2 VwGO entspricht es der Billigkeit, die Kosten des Verfahrens nach Maßgabe des Tenors dem Beklagten aufzuerlegen. Zur Begründung wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen. Zwar hat der Beklagte auf eine Begründung der Kostenentscheidung verzichtet. Aber abgesehen davon, dass die übrigen Beteiligten keine entsprechende Verzichtserklärung abgegeben haben, gilt hier folgende Besonderheit: Das Gericht hat sowohl in dem eigens anberaumten Erörterungstermin am 19. Juni 2001 als auch in der mündlichen Verhandlung am 26. November 2001 ausdrücklich die Möglichkeit einer gütlichen Einigung angesprochen. Da eine unstreitige Erledigung nicht herbeigeführt werden konnte, musste das Gericht ein schwieriges und umfangreiches Urteil abfassen. Damit der enorme Arbeitsaufwand insbesondere im Hinblick auf künftige Fälle nicht umsonst bleibt, hält das Gericht es für zweckmäßig, den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des unwirksamen Urteils zur Begründung der vorliegenden Kostenentscheidung wieder zu geben.

II.

Die Beteiligten streiten um die Abnahme/Zulassung einer drei-achsigen Rangier-Diesellokomotive ohne Drehgestelle.

Die Klägerin ist ein Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen mit Sitz in (...). Sie betreibt eine Eisenbahn, die zwar nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehört, die aber dem öffentlichen Verkehr dient. Sie ist Eigentümerin der Eisenbahnstrecken (...).

Insoweit ist sie im Besitz einer Genehmigung vom 3.6.1911. Diese Genehmigung wurde am 26.10.1994 ergänzt für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur auf den Eisenbahnstrecken (...).

(...)

Die Klägerin besitzt u. a. die Rangierlok Krauss-Maffei, M 700 C, Fabrik-Nr. 19454, Baujahr 1968. Diese Lok wurde zunächst mit Bescheid des Bergamts Bottrop vom 27.8.1969 als Anschlussbahn für das Werk der Fa. Hösch AG, Bergbau, gemäß § 18 der nordrhein-westfälischen BOA zugelassen. Mit Bescheid des Bundesbahn-Maschinenamts Essen vom 9.9.1974 wurde der neuen Eigentümerin, der Fa. Bergbau AG Herne/Recklinghausen, die Genehmigung zum Befahren der Bundesbahnstrecke Hugo-Mathias Stinnes erteilt. Später wurde der abermaligen Rechtsnachfolgerin, Fa. Bergbau AG Lippe, mit Bescheid des Bundesbahn-Maschinenamts Duisburg vom 1.8.1985 eine erweiterte Genehmigung zum Befahren der Bundesbahngleise Essen - Bergeborbeck und Essen - Altenessen erteilt. Im Zusammenhang mit einem Antrag der späteren Rechtsnachfolgerin, Fa. Ruhrkohle. AG Gladbeck, auf

Zulassung für das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn, bescheinigte ein Sachverständiger am 17.2.1992, dass sich die genannte Lok in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand gemäß EBO/BOA befand. Aus den Akten ergibt sich nicht, wie über diesen Antrag entschieden wurde.

Die Klägerin hatte die Lok von einer Fa. (...) unter Eigentumsvorbehalt gekauft und zahlreiche technische Veränderungen durchführen lassen. Die einzelnen Teileinrichtungen wurden jeweils für sich geprüft und abgenommen. Die äußeren Fahrzeugabmessungen, das Fahrzeuggewicht, die Achslasten und die Motorleistung blieben unverändert.

Der Beklagte hatte mit Bescheid vom 6.4.1999 einen Zuschuss zur Beschaffung der Diesellok unter der Bedingung bewilligt, dass die Klägerin die Bahnstrecke (...) zum Weiterbetrieb in eigener Zuständigkeit übernehme und die Güterverkehrsbedienung auf dieser Strecke nach der Einstellung des Güterverkehrs seitens der DB AG unterbrechungslos weiterführe. Die Lok müsse mindestens 15 Jahre auf dieser Strecke eingesetzt werden; daneben sei auch der Einsatz im Stammbetrieb der Klägerin zulässig.

Die Fa. (...) beantragte mit Schreiben vom 29.6.2000 im eigenen Namen die Zulassung der genannten Lok bei dem „Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln“. In dem Antrag waren die durchgeführten Änderungen und die aus dem Betriebsbuch ersichtlichen Genehmigungen aufgeführt. Ferner wurde Bezug genommen auf eine andere Lokomotive (Krauss-Maffei, M 500 C, Fabrik - Nr. 19819, Baujahr 1974), die bis auf eine geringere Motorleistung mit der jetzigen Lok baugleich sei. Jenes andere Fahrzeug sei zunächst nach § 18 der nordrhein-westfälischen BOA als Anschlussbahn zugelassen worden. Dann habe die Landeseisenbahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Karlsruhe am 23.3.1983 auf Grund des § 32 EBO eine Betriebserlaubnis und gleichzeitig eine Genehmigung zum Befahren der Bundesbahngleise in Karlsruhe erteilt. Nach der Privatisierung der Bundesbahn habe das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 18.8.1995 mitgeteilt, dass die alten Bescheinigungen und Unterlagen fortgälten. Die Abnahme werde auch nicht dadurch eingeschränkt, dass die Genehmigungen der ehemaligen BD Karlsruhe nur für bestimmte Strecken ausgesprochen worden sei. Die EBO kenne solche Einschränkungen nicht. Nach § 14 Abs. 4 AEG müssten die Einzelheiten des freien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur zwischen den Beteiligten vereinbart werden, andernfalls entscheide das Eisenbahn-Bundesamt. - Im Hinblick auf jenen Präzedenzfall bat die Fa. (...) um gleichartige Anerkennung der auf den DB-Gleisen bereits zugelassenen Lok „für die (...)“.

Mit einem weiteren Schreiben vom 7.8.2000 beantragte die Fa (...) erneut im eigenen Namen die Abnahme/Bauartprüfung für die Lok M 700 C. Nachdem verschiedene

Unterlagen angefordert und nachgereicht wurden, erteilte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt („im Auftrag ...“ am 6.10.2000 eine Abnahmebescheinigung nach § 32 EBO für die genannte Lok. Als Antragsteller war die (...) eingetragen. In der Bescheinigung heißt es, die Abnahme sei widerruflich und bis zum 31.12.2000 befristet. Sie gelte zum Befahren der Infrastruktur der (...).

In einem Aktenvermerk vom 16.11.2000 heißt es, die Abnahme sei erteilt worden, bevor die Nachweise zur Laufsicherheit vorgelegen hätten. Inzwischen seien im Siemens Prüfcenter Wildenrath Messungen nach ORE B 55 durchgeführt worden. Dabei sei festgestellt worden, dass der zulässige Grenzwert von 1,2 bei der quasistatischen Entgleisungssicherheit erheblich, nämlich bis zu 1,59 überschritten sei. Außerdem lägen die gemessenen Führungskräfte von ca. 90 kN über den zulässigen Grenzwerten der UIC 518. Dies sei zwar für BOA-Strecken wegen der dort einzuhaltenden Geschwindigkeit von 25 km/h unproblematisch. Ein weiterer Einsatz im EBO-Bereich könne jedoch nicht akzeptiert werden.

Die erwähnte Prüfung durch die Fa. Siemens hatte in der Zeit vom 28.9.2000 bis 5.10.2000 stattgefunden. Der Prüfbericht datiert vom 11.12.2000. Dort heißt es, die Messungen bezögen sich auf einen Gleisbogen mit 150 m Radius ohne Gleisverwindung. Die Lok sei mit weniger als 4 km/h bewegt worden. Die rostigen Schienen hätten hohe Reibewerte verursacht. Das Verhältnis zwischen der Führungskraft Y und der Radaufstandskraft Q habe im günstigsten Fall 0,93 und im ungünstigsten Fall 1,51 betragen. Der Mittelwert liege bei 1,12. Die zulässige Differenz bis zum Grenzwert von 1,2 betrage mithin nur rund 7%. Bei Anwendung der Berechnungsformel nach ORE B 55, Abschnitt 3.4.2 und bei Berücksichtigung einer Gleisverwindung von 5,7 Promille ergebe sich jedoch eine Differenz von 34,5%. Da das Fahrzeug seit über 30 Jahren in Betrieb sei und nicht durch besondere Entgleisungsfreudigkeit aufgefallen sei, müsse das Prüfergebnis aber einer differenzierenden Bewertung unterzogen werden. Um vollständige Klarheit zu erlangen, werde ein Laufversuch nach ORE B 55, Abschnitt 7.2 empfohlen.

Mit Schreiben vom 14.12.2000 erhob die Fa. (...) Einwendungen gegen den genannten Prüfbericht zur Entgleisungssicherheit. Einerseits seien die dort aufgeführten Messergebnisse nicht eindeutig, andererseits seien die Richtlinien der ORE B 55 auf drei-achsige Rangierloks mit Starrrahmen, einstufiger Federung und kurzem Achsstand ohnehin nicht anwendbar.

Das Siemens Prüfcenter Wildenrath erklärte in einer ergänzenden Stellungnahme vom 25.1.2001, dass bei der Prüfung der Diesellokomotive M 700 C extreme äußere Bedingungen vorgelegen hätten, mit denen in der Betriebspraxis kaum zu rechnen sei. Der Reibewert habe 0,55 bis 0,6 betragen. In der Praxis sei aber von einem Reibewert von rund 0,4 auszugehen. Dies führe dazu, dass der gemessene Durch-

schnittswert von 1,12 voraussichtlich auf 0,9 sinken werde. Insgesamt sei unter Verwindungsaspekten mit einer niedrigeren Entgleisungswahrscheinlichkeit auf der Basis der Bewertung nach ORE B 55 zu rechnen, wenn die Infrastruktur den Gleisfehlerbereich der Verwindung von weniger als 5 Promille einhalten könne. Diese ergänzende Stellungnahme werde „bis zur grundsätzlichen Klärung der allgemeinen Anwendbarkeit des vorgenannten Regelwerks“ (gemeint sind die Merkblätter ORE B 55 und UIC 518) abgegeben.

Bereits mit Telefax vom 22.12. 2000 hatte die Klägerin die Fa. (...) gebeten, die „Verlängerung der Lauffähigkeit“ zu erwirken. Die Fa. (...) legte dieses Schreiben dem Eisenbahn-Bundesamt vor und beantragte mit Telefax vom gleichen Tage eine Verlängerung der Betriebserlaubnis für die Lok der (...) um weitere drei Monate bis zur Klärung der Spurführungsfragen. Unter dem 9.1.2001 forderte die Fa. (...) das Eisenbahn-Bundesamt „auch im Namen der (...) auf, eine Betriebserlaubnis für die Lok M 700 C zu erteilen oder einen schriftlichen Ablehnungsbescheid zu erlassen.

Am 5.2.2001 erging die streitgegenständliche Abnahmebescheinigung. Als ausstellende Behörde ist im Briefkopf angegeben: „Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Rheinland-Pfalz beim Eisenbahn-Bundesamt“. Der Bescheid ist adressiert an die (...). Der Text lautet wie folgt:

„Die Landeseisenbahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, erlässt folgenden widerruflichen Bescheid über die Abnahme nach § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für das Fahrzeug (...). Dieser Bescheid gilt befristet bis zum 31.7.2001.

Nebenbestimmungen:

- 1) Bis zum 31.7.2001 sind die aus den mit der M 700 C bisher durchgeführten Versuche abgeleiteten theoretischen Rad-Schiene-Kräfte durch Messungen auf der Grundlage des UIC-Merkblatts 518 durch eine vom EBA anerkannte Prüfstelle zu verifizieren.
- 2) Auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes darf eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h nicht überschritten werden.
- 3) Auf den Eisenbahnstrecken des Bundes dürfen nur Gleisradien bis minimal 400 m durchfahren werden.
- 4) Die Abnahme nach § 32 EBO ist räumlich beschränkt auf die Eisenbahnstrecke des Bundes (...).

Der Widerruf seitens der Landeseisenbahnaufsicht des EBA, Außenstelle Köln, ist zulässig für den Fall, dass die von der unter Punkt (1) genannten Frist um mehr als

eine Woche überschritten wird. Ein Verschulden ist hierbei nicht erforderlich. Ein Gebührenbescheid ergeht zu einem späteren Zeitpunkt."

In der Rechtsbehelfsbelehrung wird die Klagemöglichkeit zum Verwaltungsgericht Koblenz genannt. Unterschrieben ist der Bescheid wie folgt: „Für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Im Auftrag, (...)“.

Aus einem verwaltungsinternen Schreiben vom 1.2.2001 ergibt sich, dass die Abnahme unbedingt mit einem widerruflichen Bescheid durchzuführen sei und dass sie nur für einen befristeten Zeitraum bis zum 31.7.2001 gelten solle. Dabei sollten unbedingt die oben genannten Nebenbestimmungen verwendet werden. Dies sei erforderlich, „um später eventuell rechtlichen Spielraum zu haben, falls die Antragsteller die fehlenden Unterlagen/Nachweise nicht termingerecht beibringen oder bei Prüfung dieser festgestellt wird, dass ein sicherer Betrieb mit dem Schienenfahrzeug nicht gewährleistet werden kann“.

Ein Zustellungsnachweis oder ein Absendungsvermerk befindet sich nicht in der Akte.

Am 6.3.2001 hat die Klägerin Klage gegen das Land (...) erhoben. Die Klage richtet sich in erster Linie gegen die Nebenbestimmungen mit Ausnahme der Ziffer 2). Hilfsweise wird eine uneingeschränkte Abnahme/Zulassung, äußerst hilfsweise eine Neubescheidung begehrt.

Die Klägerin trägt vor, die Nebenbestimmungen seien als belastende Maßnahmen selbständig anfechtbar. Die Beschränkung hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit sei durch die Bauart vorgeben, deshalb habe sie die Ziffer 2) des Bescheids vom 5.2.2001 nicht angefochten. Die übrigen Nebenbestimmungen seien schon deshalb rechtswidrig, weil sie nicht begründet worden seien. Es sei auch offenbar keinerlei Ermessen ausgeübt worden, denn der Bescheid enthalte keine Ermessenserwägungen. Zum Teil seien die Nebenbestimmungen unverständlich bzw. widersprüchlich.

Im übrigen habe sie einen Anspruch auf uneingeschränkte Zulassung. Die Lok sei betriebssicher im Sinne des § 2 EBO. Seit dem Jahre 1966 habe die Fa. Krauss-Maffei 43 Exemplare vom Typ M 700 C hergestellt. Zumindest zwei dieser Loks seien nach § 32 EBO zugelassen worden. Sämtliche Loks dieses Typs, darunter auch die streitgegenständliche Lok, seien bisher in keiner Weise durch Entgleisungen oder Gleisverschiebungen auffällig geworden. Der Achsabstand betrage 3800 mm, der kleinste befahrbare Radius betrage 60 m. Der Prüfbericht des Siemens Prüfcenters stehe einer Zulassung nicht entgegen, denn die Prüfung habe zugegebenermaßen

unter extrem ungünstigen Bedingungen stattgefunden. Die Merkblätter ORE B 55 und UIC 518 seien keine anerkannten Regeln der Technik. Auf einer Sitzung der Technischen Arbeitsgruppe im Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen am 7./8.3.2001, an der auch Vertreter der Beigeladenen teilgenommen hätten, habe man sich darauf verständigt, die Anwendbarkeit der UIC 518 als anerkannte Regeln der Technik (künftig) erst noch ergebnisoffen zu analysieren. Hinzu komme, dass die genannten Merkblätter in erster Linie auf zweiachsige Güterwagen mit Drehgestellen zugeschnitten seien. Mithin seien sie auf dreiachsige Rangierloks ohne Drehgestelle nicht anwendbar. Sie enthielten auch keine starren Höchstwerte, die nicht überschritten werden dürften. Schließlich habe das Siemens Prüfcenter in der nachträglichen Stellungnahme vom 25.1.2001 darauf hingewiesen, dass die Entgleisungswahrscheinlichkeit wesentlich niedriger sei, wenn die Infrastruktur einen Gleisfehlerbereich von weniger als 5 Promille einhalte. Nach Auffassung der Klägerin sei Letzteres bei dem ganz überwiegenden Teil ihrer Infrastruktur der Fall.

Nachdem der Beklagte im Anschluss an den Erörterungstermin vom 19.6.2001 mit Schriftsatz vom 29.6.2001 die Geltungsdauer des streitgegenständlichen Bescheids bis zur Beendigung des Rechtsstreits verlängert und bis dahin auf den Widerruf verzichtet hat, beantragt die Klägerin nunmehr,

mit Ausnahme der Nebenbestimmung in Ziffer 2 die Nebenbestimmungen zu dem Bescheid vom 5.2.2001 in der Fassung der Änderung vom 29.6.2001 aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten unter Abänderung des Bescheids vom 5.2.2001 in der Fassung der Änderung vom 29.6.2001 zu verpflichten, eine neue Abnahmebescheinigung für die Lok Krauss-Maffei, Typ M 700 C, Fabrik-Nr. 19454, zu erteilen, die nur die Nebenbestimmung enthalten darf, dass auf den öffentlichen Eisenbahnstrecken eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h nicht überschritten werden darf,

äußerst hilfsweise,

den Beklagten unter Aufhebung des Bescheids vom 5.2.2001 in der Fassung der Änderung vom 29.6.2001 zu verpflichten, den Zulassungsantrag der Klägerin unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat mit Schreiben vom 24.4.2001 erklärt, dass der streitgegenständliche Bescheid dem Ministerium zuzurechnen sei. Ferner hat es mit Schreiben vom 9.5./11.5.2001 eine Prozessvollmacht für den Leiter des Rechtsreferats beim Eisenbahn-Bundesamt, Regierungsdirektor Hennes, und im Verhinderungsfalle für den stellvertretenden Leiter, Regierungsdirektor Heinrichs, erteilt.

Der Beklagte beruft sich auf das Verwaltungsabkommen zwischen dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Ministerpräsidenten; dieser vertreten durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes. Das Abkommen nebst Anlagen datiert vom 13.3.1996. Auf rheinland-pfälzischer Seite wurde es von dem Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Brüderle, unterschrieben. Die erste Änderung der Anlagen wurde am 27.11.1997 von dem Leiter der Verkehrsabteilung, Ministerialdirigent Dr. Kuchenbecker, unterschrieben. Die zweite Änderung der Anlagen wurde am 12.9.2000 von dem stellvertretenden Abteilungsleiter, Ministerialrat Harmeling, unterzeichnet. Auf Seiten des Bundes unterschrieb stets der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes.

Nach § 1 des Abkommens überträgt das Land Rheinland-Pfalz dem Eisenbahn-Bundesamt Aufgaben der Aufsicht über die nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehörenden Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz. Diese Aufgaben sind vom Eisenbahn-Bundesamt zum Teil durch Erlass eigenständiger Verwaltungsakte im Namen des Landes sowie mit Gebührenbescheiden zugunsten des Landes und zum Teil durch Stellungnahmen bzw. Vorentwürfe für Entscheidungen des Landes wahrzunehmen. Nach § 2 erstreckt sich der Umfang der übertragenen Tätigkeit auf die in der Anlage 1) genannten Aufgaben. Die Anlage 1) in der Fassung vom 13.3.1996 erklärt zwar das Verfahren zur Abnahme der Fahrzeuge nach der EBO zu den Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes; jedoch ergibt sich aus Ziffer 1 Satz 3 der Anlage 1), dass insoweit nur vorbereitende Stellungnahmen und keine Verwaltungsakte ergehen sollen. Erstmals in Ziffer 1 Satz 3 Buchstabe i) der Anlage 1) in der Fassung vom 12.9.2000 ist für die Abnahme nach § 32 EBO der Erlass eines Verwaltungsaktes einschließlich eines Gebührenbescheids „im Auftrag des Landes“ vorgesehen.

Nach § 3 des Abkommens übt das Eisenbahn-Bundesamt die übertragenen Tätigkeiten durch die zuständigen Außenstellen aus. Die Außenstellen führen dabei die Bezeichnung: „Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Rheinland-Pfalz Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle ...“ Nach § 4 nimmt das Eisenbahn-Bundesamt die übertragenen Tätigkeiten für Rechnung des Landes wahr. Das vom Land zu zahlende Entgelt wird durch eine Kostenpauschale erbracht. Nach § 5 können die Anlagen zum

Abkommen jederzeit einvernehmlich geändert werden. Im Text des eigentlichen Abkommens findet sich kein Hinweis auf eine Weisungsbefugnis des Landes; lediglich in der Anlage 1) ist unter der Überschrift "Allgemeines" im 4. Absatz festgehalten, dass sich das Land „weitere Weisungen" vorbehält.

Der Beklagte trägt vor, das Verwaltungsabkommen beinhalte eine Organleihe zu Gunsten des Landes Rheinland-Pfalz. Eine Zuständigkeitsverlagerung auf das Eisenbahn-Bundesamt sei damit nicht erfolgt. Vergleichbare Abkommen habe der Bund mit 13 Bundesländern abgeschlossen. Der sogenannte Landesbevollmächtigte sei keine real existierende Person und insbesondere keine Behörde im Sinne des VwVfG. Es handele sich um einen überkommenen Begriff aus der Zeit vor der Bahnreform. Unter dieser Bezeichnung würden diejenigen Bundesbediensteten tätig, denen der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes die Aufgaben der Landeseisenbahnaufsicht übertragen habe. Herr (...) sei zwar für die Abnahme nach § 32 EBO zuständig, aber er sei nicht der Landesbevollmächtigte.

Für den Abschluss des Abkommens seitens der Bundesrepublik Deutschland sei das Eisenbahn-Bundesamt durch ein Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr vom 9.12.1993 ermächtigt worden. Auf Landesebene habe sich der Ministerrat am 6.3.1996 mit dem Verwaltungsabkommen einverstanden erklärt. Der Ministerpräsident habe den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bevollmächtigt, das Abkommen für das Land Rheinland-Pfalz abzuschließen. In § 5 Satz 3 sei bestimmt, dass die Anlagen zu dem Verwaltungsabkommen im gegenseitigen Einvernehmen jederzeit neu gefasst werden könnten. Die Vertragsänderung vom 27.11.1997 betreffe nicht das Abkommen als solches, sondern nur die Anlagen hierzu. Insoweit sei der Abteilungsleiter zeichnungsbefugt gewesen. Die Änderung vom 12.9.2000 betreffe nur die Anlage 1). Da an diesem Tage der Abteilungsleiter verhindert gewesen sei, habe dessen Stellvertreter die Änderungsfassung unterschrieben.

Die Nebenbestimmungen im Bescheid vom 5.2.2001 seien von § 2 Abs. 4 EBO bzw. von § 36 VwVfG gedeckt.

Die Beigeladene stellt keinen Antrag.

Sie ist der Ansicht, dass die Lok M 700 C auf Grund der vorliegenden Nachweise keine Gleisradien von weniger als 400 m durchfahren könne. Auf den Strecken (...) seien kleinere Gleisradien vorhanden, so dass die Lok dort nicht fahren dürfe.

Das Gericht hat eine Auskunft der Technischen Universität Berlin und der Technischen Universität Dresden im Hinblick auf die anerkannten Regeln der Technik eingeholt. Auf die Auskünfte vom 15.11.2001, 19.11.2001 und 22.11.2002 wird verwiesen.

Die Klägerin hat im Termin zur mündlichen Verhandlung ein Gutachten des Innovationszentrums für Bautechnik Sachsen e.V. vom 23.11.2001 vorgelegt. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Entgleisungssicherheit der streitgegenständlichen Lok theoretisch und praktisch gewährleistet sei.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Sitzungsniederschrift und die zum Gegenstand der Verhandlung gemachte Verwaltungsakte Bezug genommen. Die nach der Urteilsverkündung eingegangene Stellungnahme der Technischen Universität Berlin vom 30.11.2001 kann aus prozessualen Gründen nicht mehr berücksichtigt werden.

III.

Gegen die vorliegende Eventualklagehäufung bestehen keine Bedenken (§ 44 VwGO). Insbesondere ist das angerufene Gericht sowohl für den Hauptantrag als auch für die Hilfsanträge örtlich zuständig. Dies ergibt sich bereits daraus, dass sich das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau den Bescheid vom 02.5.2001 zu Eigen gemacht und mit Schriftsatz vom 29.6.2001 in seiner zeitlichen Geltungsdauer verlängert hat. Damit hat das Ministerium deutlich zu erkennen gegeben, dass es sich auch in der Sache selbst für zuständig hält. Da sich die Zuständigkeit des Ministeriums über mehrere Verwaltungsgerichtsbezirke erstreckt und da die Klägerin ihren Sitz im Landkreis (...) hat, folgt die örtliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts Koblenz aus § 52 Nr. 3 Satz 2 i.V.m Satz 5 VwGO.

Der Hauptantrag ist unzulässig.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 22.11.2000 - 11 C 2/00- NuR 2001, 455 entschieden, dass nach der "inzwischen gefestigten Rechtsprechung" gegen belastende Nebenbestimmungen eines Verwaltungsakts die Anfechtungsklage gegeben sei. Ob die Klage zur isolierten Aufhebung der Nebenbestimmungen führen könne, hänge davon ab, ob der begünstigende Verwaltungsakt ohne die Nebenbestimmungen sinnvoller- und rechtmäßigerweise bestehen bleiben könne. Dies sei eine Frage der Begründetheit und nicht der Zulässigkeit des Anfechtungsbegehrens, "sofern nicht eine isolierte Aufhebbarkeit offenkundig von vornherein ausscheidet". Folgt man dieser Auffassung, dann ist die vorliegende Anfechtungsklage aber deshalb unzulässig, weil der gegebenenfalls übrigbleibende Grundverwaltungsakt nicht nur rechtswidrig, sondern sogar nichtig ist. Denn ein nichtiger Verwaltungsakt kann nicht sinnvoller- und rechtmäßigerweise bestehen bleiben.

Die Nichtigkeit des Grundverwaltungsaktes ergibt sich zum einen aus § 44 Abs. 2 Nr.

1 VwVfG und zum anderen aus § 44 Abs. 4 VwVfG, jeweils in Verbindung mit § 1 LVwVfG.

Nach § 1 LVwVfG i.V.m. § 44 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG ist ein schriftlich erlassener Verwaltungsakt nichtig, wenn er die erlassende Behörde nicht erkennen lässt. Dies ist hier der Fall. Der Bescheid vom 05.2.2001 lässt nicht erkennen, welche Behörde ihn erlassen hat. Der so genannte "Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Rheinland-Pfalz beim Eisenbahn-Bundesamt" ist weder eine real existierende Person, noch eine konkret feststehende Personengruppe und schon gar nicht eine selbständige Behörde im Sinne des § 2 LVwVfG. Vielmehr handelt es sich bei dem so genannten Landesbevollmächtigten gemäß § 3 des Verwaltungsabkommens vom 13.3.1996 um eine bloße "Bezeichnung" für diejenigen Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes, die die dem Eisenbahn-Bundesamt in § 1 und § 2 des Verwaltungsabkommens übertragenen Tätigkeiten im Rahmen der Landeseisenbahnaufsicht ausüben. In dem genannten Abkommen ist nicht einmal geregelt, welche von den insgesamt 13 Außenstellen die Landeseisenbahnaufsicht für Rheinland-Pfalz ausüben soll. Irgendwelche Weisungen seitens des Landes Rheinland-Pfalz existieren insoweit offenbar nicht. Vielmehr entscheidet der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, welche Außenstellen und welche Bedienstete jeweils für welche Tätigkeiten zuständig sind. Der Unterzeichner des Bescheids vom 05.2.2001 war zwar zuständig für die Abnahme nach § 32 EBO, er gehörte aber nach den eigenen Angaben der Vertreter des Beklagten bzw. der Beigeladenen nicht zu den Personen, die mit den Aufgaben der Landeseisenbahnaufsicht betraut sind. Für das Gericht steht demnach fest, dass der "Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Rheinland-Pfalz beim Eisenbahn-Bundesamt" keine Behörde, sondern nur eine Fiktion ist.

Dem lässt sich nicht entgegenhalten, dass das Eisenbahn-Bundesamt als solches gemäß § 2 Abs. 1 Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - EWG - eine selbständige Behörde ist. Denn der angefochtene Bescheid bringt deutlich zum Ausdruck, dass er gerade nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern (angeblich) von einer anderen Stelle erlassen wurde. Es ist auch unbehelflich, wenn im Text des Bescheids die "Außenstelle Köln" erwähnt wird, denn eine Außenstelle ist keine selbständige Behörde. Auch der Begriff "die Landesbahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt" lässt keine selbständige Behörde erkennen. Die Landeseisenbahnaufsicht ist nur eine rechtsdogmatische Bezeichnung für eine bestimmte Form der Fachaufsicht, ähnlich wie der Begriff der Kommunalaufsicht. Eine eindeutige Zuordnung zu einer bestimmten Landesbehörde ist mit diesem Fachbegriff nicht verbunden. Schließlich ist auch die Unterzeichnung des Bescheids nicht eindeutig. Die Formulierung "Für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft, Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz" besagt nicht zwingend, dass der Bescheid im Namen des Landes ergangen ist. Dagegen spricht bereits, dass Herr (...) nicht im Namen des Ministeriums oder des Landes Rheinland-Pfalz unterschrieben hat. Die Unterzeichnung "Im Auftrag"

ist irreführend: Herr (...) leitet seinen Auftrag nicht vom Lande Rheinland-Pfalz ab, und er ist selbst nach der internen Organisation des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berechtigt, als "Landesbevollmächtigter" oder im Auftrag eines "Landesbevollmächtigten" zu unterschreiben. Nach alledem ist der Bescheid schon aus formellen Gründen nichtig.

Hinzu kommt, dass der Bescheid vom 5.2.2001 in der Fassung vom 29.6.2001 auch nach § 44 Abs. 4 VwVfG i.V.m. § 1 LVwVfG nichtig ist. Denn die angefochtenen Nebenbestimmungen sind für sich betrachtet nichtig, und es steht aufgrund des verwaltungsinternen Schreibens vom 1.2.2001 (Bl. 22 VA) fest, dass der Bescheid ohne die genannten Nebenbestimmungen nicht erlassen worden wäre.

Was zunächst die Nebenbestimmungen betrifft, gilt Folgendes: Die Geltungsdauer der Abnahmebescheinigung vom 5.2.2001 war zunächst bis zum 31.7.2001 befristet. Gleichzeitig war ein Widerrufsvorbehalt beigefügt, wonach der Bescheid zu widerrufen sei, wenn die genannte Frist um mehr als eine Woche überschritten werde, ohne dass die bis zum 31.7.2001 angeforderte "Verifizierung" der Werte des Gutachtens stattfinde. Diese beiden Bestimmungen schließen sich gegenseitig aus, so dass jede von ihnen unbestimmt ist. Entweder erlischt die Wirksamkeit des Bescheides zum 31.7.2001 oder sie wird erst anschließend durch Widerruf beendet. Beides zusammen geht nicht. An diesem Ergebnis hat sich durch die Verlängerung der Geltungsdauer bis zum Eintritt der Rechtskraft und durch den bis dahin ausgesprochenen Verzicht auf die Widerrufsmöglichkeit nichts geändert.

Die Ziffer 1 der Nebenbestimmungen ist völlig unverständlich. Es ist bereits unklar, was genau von der Klägerin verlangt wird. Nach dem Wortlaut soll die Klägerin offenbar diejenige Werte, die die Firma Siemens aus den bisher durchgeführten Versuchen abgeleitet hat, durch erneute Messungen einer anerkannten Prüfstelle "verifizieren", das heißt bestätigen. Dabei übersieht der Beklagte, dass die Firma Siemens zwei verschiedene theoretische Ableitungen aus den Versuchen gewonnen hat. Die Ergebnisse finden sich zum einem in dem ursprünglichen Gutachten vom 11.12.2000 und zum anderen in der ergänzenden Stellungnahme vom 25.1.2001. Die Auflage in Ziffer 1 lässt nicht erkennen, welche dieser Werte verifiziert werden sollen. Erst recht lässt die Auflage nicht erkennen, dass ausgerechnet diejenigen Werte verifiziert werden sollen, die der Abteilungspräsident aus der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Dr. Thomasch - der nicht mit den Aufgaben der Landeseisenbahnaufsicht beauftragt ist - in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll gegeben hat. Es macht auch keinen Sinn, wenn die Klägerin diese oder andere Werte verifizieren soll. Entweder hält der Beklagte die Werte des Gutachtens (in welcher Fassung auch immer) für richtig, dann bedarf es nicht der Bestätigung durch die Klägerin. Oder der Beklagte hält die Werte für falsch, dann darf er sie nicht zur Grundlage seiner Entscheidung machen. Insbesondere darf er der Klägerin nicht aufgeben zu prüfen, ob

die Werte vielleicht doch richtig sind (zumal damit auch erhebliche Kosten verbunden sind). Schließlich ist die hierfür gesetzte Frist bis zum 31.7.2001, bzw. bis zum Eintritt der Rechtskraft, schon deshalb ermessensfehlerhaft, weil die Klägerin diese Frist einerseits voll ausnutzen darf, und weil der Bescheid andererseits ohnehin am 31.7.2001 bzw. bei Eintritt der Rechtskraft erlöschen soll. Es ist auch völlig unklar, was bei einer fristgerechten "Verifizierung" geschehen soll. Denn dann wären allenfalls die theoretischen Werte (welche auch immer) bestätigt, ohne dass die rechtlichen Folgerungen für den Grundverwaltungsakt dadurch feststünden. Aus dem internen Schreiben vom 1.2.2001 ergibt sich lediglich, dass die Verwaltung "später eventuell rechtlichen Spielraum" haben wollte, falls die Bestätigung nicht termingerecht oder mit negativem Ergebnis erfolgen sollte. Was im Falle eines positiven Ergebnisses geschehen sollte, ergibt sich daraus nicht. Insbesondere ist nicht auszuschließen, dass der Beklagte oder die Beigeladene dann neue Anforderungen für die Zulassung der Lok stellen würden.

Die Ziffer 3 der Nebenbestimmungen verlangt, dass die Lok auf den bundeseigenen Strecken nur Gleisradien bis zu minimal 400 m durchfahren dürfe. Da die Lok gemäß Ziffer 4 ohnehin nur auf der bundeseigenen Strecke zwischen (...) und (...) (also nicht einmal auf den eigenen Strecken der Klägerin) fahren darf, ist die Nebenbestimmung Nr. 3 an sich gegenstandslos und deshalb unwirksam. Sollte sich sogar herausstellen, dass die Strecke (...) über einen engeren Radius als 400 m verfügt (dafür spricht immerhin der Lageplan in den Gelben Seiten des amtlichen Telefonbuchs), dann stünde die Ziffer 4 sogar im Widerspruch zu Ziffer 3.

Die Ziffer 4 ist aber auch für sich betrachtet ungültig. Eine räumliche Beschränkung im Rahmen der Zulassung einer Lok kann allenfalls als modifizierende Auflage verstanden werden. Sie ist unwirksam, wenn sie im Gesetz keine Rechtfertigung findet. Dies ist hier der Fall, denn der Zugang zur Infrastruktur unterliegt gemäß § 14 Abs. 4 AEG grundsätzlich allein der freien Vereinbarung zwischen den betreffenden Unternehmen, d.h. hier zwischen der Klägerin und der DB Netz AG. Erst wenn eine Einigung über den Zugang zu dem Streckennetz der DB Netz AG nicht zustande kommt, und wenn ein entsprechender Antrag gestellt wird, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt

- und zwar als obere Bundesbehörde und nicht als Landesbevollmächtigter - über den Zugang zur Infrastruktur (§14 Abs. 5 AEG). Im vorliegenden Fall hat der "Landesbevollmächtigte" unzuständigerweise und ohne dass die Voraussetzungen des § 14 Abs. 5 AEG vorliegen, über den Zugang zur Infrastruktur der DB Netz AG entschieden.

Schließlich bleibt zu sehen, dass die Ziffer 4 praktisch auf eine Ablehnung der Abnahmebescheinigung hinaus läuft. Denn wenn die Klägerin die Lok nur auf den 4 km zwischen (...) und (...) und nicht einmal auf ihrem eigenen Streckennetz einsetzen

darf, dann nützt ihr die Abnahmebescheinigung im Ergebnis nichts. Insoweit ist nämlich zu berücksichtigen, dass das beklagte Land im Rahmen der Subventionsbewilligung ausdrücklich die Bedingung gestellt hat, dass die Lok für die Dauer von mindestens 15 Jahren auf der Strecke (...) eingesetzt wird. Dann darf aber derselbe Beklagte nicht gleichzeitig den Einsatz der Lok auf die Strecke (...) begrenzen.

Da die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes (nach den obigen Ausführungen offenbar unzuständigerweise) in dem bereits zitierten Schreiben vom 1.2.2001 darauf bestanden hat, dass die genannten Nebenbestimmungen "unbedingt" in den Abnahmebescheid aufzunehmen seien, und da der Unterzeichner des Bescheids insoweit keinerlei eigene Ermessensbetätigung erkennen lässt, steht fest, dass der Bescheid vom 5.2.2001 ohne diese Nebenbestimmungen nicht erlassen worden wäre. Die Nichtigkeit der Nebenbestimmungen führt deshalb zur Nichtigkeit des Grundverwaltungsaktes (§ 44 Abs. 4 VwVfG i.V.m. § 1 LVwVfG).

Der Hilfsantrag auf Erteilung einer Abnahmebescheinigung, die als einzige Nebenbestimmung nur die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h enthalten soll, ist als Verpflichtungsklage zulässig.

Die Klagebefugnis der Klägerin folgt daraus, dass sie Inhaberin eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmens ist, und dass sie in ihrem Unternehmen eine Rangierlok einsetzen möchte, für die es bislang noch keine Abnahme nach § 32 EBO gibt. Ohne eine derartige Abnahme darf die Lok nicht im öffentlichen Eisenbahnverkehr in Betrieb genommen werden (§ 32 Abs. 1 EBO). Deshalb ist es im Ergebnis gleichgültig, ob das Abnahmeerfordernis vorliegend mit der „Neuheit“ des Fahrzeugs (§ 32 Abs. 1 EBO) oder mit dem „umfassenden Umbau“ des Fahrzeugs (§ 1 Abs. 4 EBO) begründet wird.

Ein Vorverfahren ist ausnahmsweise entbehrlich. Denn vorliegend ist - wie noch ausgeführt wird - nicht das Eisenbahn-Bundesamt, sondern das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau selbst zuständig (§ 68 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 VwGO).

Der Beklagte ist auch passiv legitimiert. Insbesondere hat sich das Land Rheinland-Pfalz nicht wirksam seiner Zuständigkeit begeben. Dies ergibt sich aus folgendem:

(...)

Nach alledem ist das Land Rheinland-Pfalz passiv legitimiert. Solange kein wirksames Mandatsverhältnis begründet wird, ist für die Ausübung der Landeseisenbahnaufsicht bzw. für den Vollzug des § 32 EBO ausschließlich das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zuständig (§ 32 i.V.m. § 3 Abs. 1 Lan-

deseisenbahnG).

Der Beklagte ist nach Maßgabe des Tenors verpflichtet, die begehrte Abnahmebescheinigung zu erteilen. Zwar regelt § 32 EBO nicht, unter welchen Voraussetzungen eine Abnahme erteilt wird. Etwaige Versagungsgründe können sich daher nur aus § 2 Abs. 1 EBO ergeben. Greifen die dort genannten Voraussetzungen nicht ein, hat die Klägerin als Gewerbeunternehmen einen Anspruch auf die Abnahmebescheinigung. Der Grundsatz der Gewerbefreiheit (§ 1 Abs. 1 GewO) bzw. das Grundrecht der Berufsfreiheit (Art. 12 i.V.m. Art. 19 Abs. 3 GG) würden selbst ein etwa vorhandenes Behördenermessen zu Gunsten der Klägerin auf Null reduzieren.

Nach § 2 Abs. 1 EBO müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Das Gericht geht mit den Beteiligten davon aus, dass die streitgegenständliche Lok mit der EBO in Einklang steht, soweit dort ausdrückliche Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung gestellt werden. Das Gericht ist ferner zu der Überzeugung gelangt, dass es keine anerkannten Regeln der Technik für die Abnahme einer dreiachsigen Rangierlok ohne Drehgestelle gibt, bzw. dass die vorhandenen Regeln - selbst wenn sie anerkannt wären - hier nicht einschlägig sind.

Der Begriff der anerkannten Regeln der Technik ist höchstrichterlich geklärt. Regeln der Technik sind solche, die speziell die technische Konstruktion, Beschaffenheit und Wirkungsweise technischer Anlagen zum Gegenstand haben (BVerwG, Urteil vom 18.12.1995, ZfW 1997, 23). Anerkannte Regeln der Technik sind aber nur solche Regeln, die in der Praxis erprobt und bewährt sind und sich bei der Mehrheit der Praktiker durchgesetzt haben (BVerwG, Urteil vom 30.9.1996, NVwZ-RR 1997, 214, m.w.N.). In einer neueren Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht betont, maßgebend sei die "auf wissenschaftlicher Erkenntnis und praktischer Erfahrung beruhende Überzeugung der Mehrzahl der mit den einschlägigen Arbeiten befassten Personen, dass die Einhaltung der Regeln richtig und notwendig ist" (BVerwG, Urteil vom 6.12.1999, NuR 2000, 328). Rechtliche Relevanz erlangen diese Regeln nicht aus sich selbst, sondern daraus, dass der Gesetzgeber sie in seinen Regelungswillen aufgenommen hat.

Im vorliegenden Fall hat das Gericht aus der Gesamtheit des der Urteilsfindung zugrunde liegenden Materials - auch ohne Einholung eines zusätzlichen Sachverständigengutachtens - die Überzeugung gewonnen, dass es derartige anerkannte Regeln nicht gibt. Bereits der ursprüngliche Prüfbericht der Firma Siemens vom 11.12.2000 hat ergeben, dass die gefundenen Messwerte und die daraus abgeleiteten theoretischen Ergebnisse nicht ohne weiteres der Abnahme nach § 32 EBO

zugrunde gelegt werden dürften. Angesichts der äußeren Umstände und des konkreten Prüfungsverfahrens in einem Gleisbogen von 150m ohne Gleisverwindung und unter Berücksichtigung der 30jährigen unfallfreien Betriebserfahrung der Lok sei eine differenzierende Betrachtung erforderlich. Noch deutlicher sind die Ausführungen in der ergänzenden Stellungnahme der Firma Siemens vom 25. Januar 2001, in der gesagt wird, dass "bis zur grundsätzlichen Klärung der allgemeinen Anwendbarkeit" der ORE B 55 und der UIC 518 Vorschläge zum weiteren Verfahren unterbreitet würden. Daraus folgt, dass zumindest das Siemens-Prüfcenter Wildenrath - immerhin eine vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannte Prüfstelle - nicht der Auffassung ist, dass die genannte Merkblätter Regeln enthalten, deren Einhaltung im vorliegenden Fall richtig und notwendig ist.

Auch die technische Arbeitsgruppe im Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen, der unter anderem auch Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes angehören, hat am 7./8.3.2001 beschlossen, dass die Anwendung des UIC-Merkblatts 518 als anerkannte Regeln der Technik künftig noch durch Fachleute seitens der Betreiber, der Bahnindustrie und des Eisenbahn-Bundesamtes "ergebnisoffen" zu analysieren sei. Dies bedeutet, dass die Anwendung dieser Regeln zur Zeit noch nicht von der Mehrzahl der mit den einschlägigen Arbeiten befassten Praktikern als richtig und notwendig betrachtet wird.

Die TU Berlin hat in den eingeholten Auskünften vom 15./19. November 2001 erklärt, dass insbesondere das Merkblatt UIC 518 nicht unstrittig anerkannt sei. Diese Auffassung wird auch in der Fachliteratur vertreten (Kühlwetter, Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen im deutschen und internationalen Eisenbahnrecht, Eisenbahn-Revue International 2000, 280 und Brauner/Kühlwetter, Die Bedeutung der Summe der Radsatz-Führungskräfte bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen durch das Eisenbahn-Bundesamt, Eisenbahn-Revue International 2001, 85). Zwar hat die TU Dresden in der Auskunft vom 22.11.2001 mitgeteilt, die UIC 518 und der Entwurf DIN 5550 seien anerkannte Regeln der Technik (obwohl das Institut nicht über einen ausgesprochenen Fachmann auf dem Gebiet der Abnahme von Diesellokomotiven verfügt). Gerade die unterschiedlichen Stellungnahmen der TU Berlin und der TU Dresden beweisen aber, dass es nach derzeitiger wissenschaftlicher Erkenntnis keine Mehrheit zu Gunsten der Richtigkeit und Notwendigkeit der genannten Regeln gibt.

Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass die ORE B 55 und die UIC 518 europaweit und zum Teil sogar darüber hinaus von den zuständigen Eisenbahnbehörden als verbindlich betrachtet würden. Denn der Begriff der anerkannten Regeln stellt nicht einseitig auf die Meinung der Fachbehörden, sondern ganz allgemein auf die Mehrzahl der mit den einschlägigen Arbeiten befassten Personen ab. Dazu zählen z.B. auch die Hersteller, die Betreiber, die Hochschulinstitute und sonstige Fachleute.

Selbst wenn die Merkblätter ORE B 55 und UIC 518 anerkannte Regeln der Technik beinhalten würden, wären sie für die Abnahme/Zulassung der streitgegenständlichen Lok nicht einschlägig. Die UIC 518 gilt nur für Güterwagen mit Drehgestellen und allenfalls für Lokomotiven mit Drehgestellen und einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h (siehe dort Seite 13). Das Merkblatt ORE B 55 betrifft in erster Linie nur Güterwagen mit zwei Radsätzen und mit Drehgestellen (siehe dort Seite 9 und Seite 28). Zwar sind die theoretischen Zusammenhänge grundsätzlich auf alle Fahrzeugbauarten übertragbar (siehe dort Seite 5). Die im Einzelfall maßgebenden Grenzwerte und die dabei anzuwendenden Messverfahren lassen sich jedoch nicht ohne weiteres auf alle anderen Fahrzeugbauarten übertragen. Dies wird besonders deutlich in dem Gutachten des Innovationszentrums für Bahntechnik Sachsen e.V. vom 23.11.2001 zum Ausdruck gebracht. Deshalb ist es auch unbehelflich, wenn der Beklagte oder die Beigeladene darauf hinweisen, dass die Werte der genannten Merkblätter in den Entwurf einer europäischen Richtlinie aufgenommen worden seien. Denn die Werte als solche besagen nichts über ihrer Anwendbarkeit für die streitgegenständliche Lok. Im Übrigen verweist § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO nur auf die Vorschriften der EBO und auf die anerkannten Regeln der Technik; der Entwurf einer europäischen Richtlinie ist z.Zt. kein rechtlich relevantes Kriterium im Sinne des § 2 EBO.

Schließlich kann gegen das vorliegende Ergebnis nicht eingewandt werden, dass das System Rad/Schiene immer in seiner Gesamtheit gesehen werden müsse, und dass die Abnahme einer Lok auch unter dem Gesichtspunkt geprüft werden müsse, ob die Infrastruktur schon durch das bloße Befahren der Gleise beschädigt werden könne. Insoweit mag dahinstehen, ob die Prüfung der Betriebssicherheit eines Fahrzeugs mit der Betriebssicherheit der Bahnanlagen verquickt werden darf. Entscheidend ist, dass sich weder aus der ORE B 55 noch aus der UIC 518 ergibt, dass eine Rangierlok der vorliegenden Art mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h die vorhandene Infrastruktur der Klägerin oder der Beigeladenen beschädigen würde. So lange es insoweit keine anerkannten Regeln gibt, kann die bloße theoretische Möglichkeit einer Gleisbeschädigung nicht zu einer Versagung der Abnahmebescheinigung führen.

Nach alledem war dem ersten Hilfsantrag stattzugeben, so dass es auf den zweiten Hilfsantrag nicht mehr ankommt.

(...)

IV.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der Beklagte durch den Rechtsmittelver-

zucht und die Erledigungserklärung zu erkennen gegeben hat, dass er- das oben zitierte Urteil nicht nur in der Sache selbst, sondern auch im Kostenpunkt für richtig hält. Es entspricht daher der Billigkeit, im Rahmen des §161 Abs. 2 VwGO dieselbe Kostenentscheidung zu treffen.

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Beschluss ist **unanfechtbar** (§ 158 Abs. 2 VwGO).

gez. Dr. Bayer

gez. Müller-Rentschler

gez. Silbermann



Ausgefertigt

B. Müller-Rentschler
Justizangestellte

als Urkundsbearbeiter der Geschäftsstelle
des Verwaltungsgerichts Koblenz