

Sachgebiet:

BVerwGE: nein

Fachpresse: ja

Eisenbahn- und Eisenbahnkreuzungsrecht

Rechtsquelle/n:

AEG 2013	§ 3 Abs. 1 Nr. 2, § 6 Abs. 2, Abs. 3 Nr. 3, Abs. 6 Nr. 2, § 7 Abs. 1 Satz 1 und 2, § 7c Abs. 1, § 7f Abs. 1 Satz 1, § 11 Abs. 1 Satz 1
LVwG	§ 112 Abs. 1, § 117
VwVfG	§ 43 Abs. 1, § 49
EBZugV	§ 1 Abs. 1

Titelzeile:

Widerruf der Genehmigung für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen wegen Unzuverlässigkeit

Stichworte:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen; öffentliche Eisenbahnen; Pflichten zur Zugangsgewährung; Betriebspflicht; Eisenbahnverkehrsleistungen; Fahrten mit Draisinen; Unternehmensgenehmigung; Widerruf der Genehmigung; Zuverlässigkeit; Geschäftsführer; für die Führung der Geschäfte bestellte Person; Zugangsgewährung; Aufnahme des Eisenbahnbetriebes; Bereitschaft zur Betriebsaufnahme; prüffähiger Antrag; Netze des Regionalverkehrs.

Leitsatz:

Die einer öffentlichen Eisenbahn gemäß § 6 AEG erteilte Genehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet den Inhaber der Genehmigung, alles Erforderliche zu tun, um den Betrieb der Infrastruktur aufnehmen zu können (hier Stellung eines prüffähigen Antrags auf Erteilung einer Betriebsaufnahmeerlaubnis nach § 7f AEG).

Urteil des 3. Senats vom 11. April 2019 - BVerwG 3 C 8.16

- I. VG Schleswig vom 16. September 2014
Az: VG 3 A 32/13
- II. OVG Schleswig vom 28. Januar 2016
Az: OVG 4 LB 2/15





Bundesverwaltungsgericht

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 3 C 8.16
OVG 4 LB 2/15

Verkündet
am 11. April 2019

...
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 11. April 2019
durch die Vorsitzende Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Philipp,
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Wysk,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Kuhlmann sowie
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Rothfuß und Dr. Kenntner

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts vom 28. Januar 2016 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen den Widerruf einer Unternehmensgenehmigung zum Betrieb eines Schienenweges von Ratzeburg nach Hollenbek.
- 2 Dieser etwa 13 km lange Schienenweg wurde zunächst von der Deutsche Bahn AG betrieben, die ihn 1994 mit Genehmigung stilllegte. Die Klägerin hat den Schienenweg zunächst gepachtet und später erworben. Sie unterhält seither an ihm einen so genannten Erlebnisbahnhof, von dem aus sie seit 1999 unter anderem Fahrten mit Draisinen anbietet. Im Jahre 2008 stellte die Klägerin bei dem Beklagten einen Antrag nach § 6 AEG auf Zulassung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die genannte Strecke. Der Beklagte erteilte der Klägerin für diese mit Bescheid vom 2. April 2009 die "Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Verkehr" nach § 6 Abs. 3 Nr. 3

AEG. Unter "Nebenbestimmungen" heißt es, die Genehmigung gelte gemäß § 6 Abs. 6 Nr. 2 AEG "vom Tage der Betriebsaufnahme bis zum 31.12.2059".

- 3 Die Klägerin unternahm in der Folgezeit nichts zur Herrichtung der Gleise für den Eisenbahnverkehr und nahm auch keinen Eisenbahnverkehr auf. Deshalb hörte der Beklagte sie mit Schreiben vom 24. Februar 2011 zu einem Widerruf der Genehmigung an. Die Klägerin habe ihre erklärte Absicht, die Schienenstrecke wieder betriebsicher herzustellen und einen Antrag auf Betriebsaufnahme nach § 7f AEG zu stellen, nicht in die Tat umgesetzt. Sie biete weiterhin nur Freizeitaktivitäten an und weise nicht die typischen Eigenschaften eines Eisenbahnunternehmens auf. Sie nutze die eisenbahnrechtliche Widmung lediglich dazu, der Gemeinde den planerischen Zugriff auf das Gelände zu versperren. Da die Klägerin ihrer Ankündigung, die Betriebsaufnahme zu beantragen, nicht nachkam, setzte ihr der Beklagte mit Bescheid vom 2. Februar 2012 hierfür eine Frist. Ein daraufhin im Juni 2012 gestellter Antrag wurde mangels prüffähiger Unterlagen abgelehnt und im Widerspruchsverfahren zurückgenommen.
- 4 Mit Bescheid vom 10. Juli 2012 widerrief der Beklagte den Genehmigungsbescheid vom 2. April 2009. Zur Begründung hieß es, die eisenbahnunternehmerische Zuverlässigkeit des Geschäftsführers der Klägerin sei nicht mehr gegeben. Der Widerspruch der Klägerin gegen den Bescheid wurde mit Bescheid vom 23. Januar 2013 zurückgewiesen.
- 5 Die gegen den Widerruf erhobene Anfechtungsklage hat das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 16. September 2014 abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hiergegen hat das Oberverwaltungsgericht mit Urteil vom 28. Januar 2016 zurückgewiesen. Der Beklagte sei zu Recht davon ausgegangen, dass der Geschäftsführer der Klägerin zum maßgeblichen Zeitpunkt des Widerspruchsbescheids nicht mehr zuverlässig gewesen sei. Die Klägerin habe es trotz mehrfacher Aufforderung seit mehr als drei Jahren unterlassen, einen prüffähigen Antrag auf Aufnahme des Eisenbahnbetriebes nach § 7f Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zu stellen, und damit gegen die sie als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen treffende Betriebspflicht verstoßen. Diese Pflicht folge im Anschluss an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch für stillgelegte Bahnstrecken bereits aus der Erteilung der Genehmigung nach § 6 AEG. Die Betriebspflicht

werde nicht dadurch erfüllt, dass die Klägerin die Bahnstrecke Ratzeburg - Hollenbek in einem für Draisinen befahrbaren Zustand erhalte und Draisinenverkehr stattfinden lasse. Draisinenfahrten seien keine Eisenbahnverkehrsleistung im Sinne von § 2 Abs. 2 AEG. Die Klägerin habe ihrer Betriebspflicht auch nicht nachträglich genügt. Auch die Nichtbeachtung des bestandskräftigen Bescheids vom 2. Februar 2012 stütze die Annahme der eisenbahnrechtlichen Unzuverlässigkeit. Der Beklagte sei nicht gehalten gewesen, zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit eine weitere Fristverlängerung für die Stellung eines prüffähigen Antrags einzuräumen. Die Umstände und eine E-Mail des Geschäftsführers der Klägerin vom 3. Juli 2012 hätten nicht unbedingt erwarten lassen, dass die Klägerin ihrer Betriebspflicht nachkommen wolle; vielmehr habe einiges dafür gesprochen, dass sie die Genehmigung wie eine Hülle benutzen wolle, um das eisenbahnrechtliche Fachplanungsprivileg zur Verhinderung von Konflikten mit der kommunalen Planungshoheit zu nutzen.

- 6 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision bestreitet die Klägerin eine generelle Betriebspflicht. Weder eine Rechtsgrundlage hierfür noch der Inhalt einer solchen Pflicht seien erkennbar. Die seinerzeitige Stilllegung der Strecke habe die Betriebspflicht beendet. Auch das Bundesverwaltungsgericht habe keine Pflicht erkannt, eine stillgelegte Strecke in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen. Die Voreigentümerin sei weiterhin Inhaberin einer Betriebsgenehmigung gewesen. Mit der Erteilung der Genehmigung an sie, die Klägerin, sei keine neuerliche Betriebspflicht begründet worden. Die Genehmigung nach § 6 AEG löse keine Betriebspflicht aus, sondern sei lediglich eine Vorstufe. Eine Betriebspflicht könne auch nicht aus der Pflicht zu diskriminierungsfreiem Zugang folgen, da dies nur in Betrieb befindliche Strecken betreffe. Mangels Betriebspflicht bestehe keine Verpflichtung zur Gewährung diskriminierungsfreien Zugangs Dritter. Anknüpfungspunkt für das Entstehen einer solchen Pflicht könne nur die Aufnahme des Betriebs sein. Den Eisenbahnbetrieb habe die Klägerin nie aufgenommen. Hierfür sei eine Genehmigung nach §§ 7a, 7c oder 7f AEG nötig. Dem Genehmigungsinhaber müsse die Disposition über die erworbene, stillgelegte Strecke bleiben. Auch an die Widmung könne der Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang nicht anknüpfen. Anderenfalls wären die Regelungen nach §§ 6, 11 AEG überflüssig.

- 7 Sollte dennoch eine Betriebspflicht bestehen, sei der Widerruf der Genehmigung jedenfalls unverhältnismäßig. Es müsse Ziel der Behörde sein, ordnungsgemäße Zustände zu schaffen. Die Klägerin sei nicht unzuverlässig. Die Unzuverlässigkeit sei nach § 1 EBZugV zu beurteilen. Sie habe gerade keinen Eisenbahnverkehr betrieben, der unregelmäßig betrieben werden könnte. Es sei auch kein Verstoß mehrfach rechtskräftig festgestellt. Einen Antrag nach § 7f AEG nicht zu stellen, begründe keinen Verstoß. Schließlich gebe es keine Rechtsgrundlage, die den Beklagten dazu berechtige, sie zur Beantragung einer Betriebsaufnahmeerlaubnis aufzufordern.
- 8 Der Beklagte und der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht verteidigen das Berufungsurteil.

II

- 9 Die Revision der Klägerin ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat ohne Verletzung von Bundesrecht Pflichtverletzungen der Klägerin angenommen, die den Beklagten zu einem Widerruf der ihr erteilten Unternehmensgenehmigung zwingen.
- 10 1. Dieser Beurteilung zugrunde zu legen ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung, hier des Widerspruchsbescheides vom 23. Januar 2013. Für diesen Zeitpunkt maßgeblich sind die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439) in der zuletzt durch das Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geänderten Fassung (im Folgenden: AEG).
- 11 2. Rechtsgrundlage für den Widerruf ist § 7 Abs. 1 Satz 1 AEG.
- 12 Danach hat die Genehmigungsbehörde eine nach § 6 AEG erteilte Genehmigung zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG nicht mehr vorliegt. § 7 Abs. 1 AEG verpflichtet die zuständige Behörde zum Widerruf der

Genehmigung ab dem Zeitpunkt, in dem eine der für die Erteilung der Genehmigung geforderten Voraussetzungen entfallen ist.

- 13 a) Die Vorschrift des § 7 AEG ist in ihrem Anwendungsbereich spezieller als die allgemeine Widerrufsermächtigung des § 117 des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein - LVwG - (gleichlautend § 49 VwVfG), die bei außerhalb der Erteilungsvoraussetzungen liegenden, insbesondere nicht sicherheitsbezogenen Widerrufsgründen zur Anwendung kommen kann (vgl. Wachinger, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 7 Rn. 26). Die der Klägerin hier abgesprochene Bereitschaft, die genehmigte Infrastruktur zu betreiben, gehört indes - wie unten noch auszuführen ist - zu den Grundlagen der Zuverlässigkeitsbeurteilung im Sinne des § 6 Abs. 2 AEG.
- 14 b) Eine Genehmigung darf nach § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG nur erteilt werden, wenn der Antragsteller als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind. Diese Beurteilung erfordert eine bei der Entscheidung über den Genehmigungsantrag zu stellende Prognose, dass die Geschäfte einer Eisenbahn fortlaufend für die Dauer der Genehmigungsgeltung in Übereinstimmung mit allen gesetzlichen Anforderungen geführt werden.
- 15 3. Das Berufungsgericht hat auf der Grundlage eines zutreffenden rechtlichen Maßstabes einen Pflichtverstoß festgestellt, nach dem der Beklagte als die in Schleswig-Holstein für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zuständige Behörde der Klägerin zu Recht die Zuverlässigkeit abgesprochen hat.
- 16 a) Wie § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG erkennen lässt, ist zuverlässig, wer die Gewähr für eine dauerhaft sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung bietet. Damit nimmt die Regelung Bezug auf die Pflichten, die das Eisenbahnunternehmen und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen jeweils konkret treffen (vgl. § 1 Abs. 1 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung - EBZugV). Diese Pflichten ergeben sich aus dem Gesetz, das an die Genehmigung nach § 6 AEG nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten knüpft.
- 17 b) Die Klägerin ist kraft der Genehmigung vom 2. April 2009 zu einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 AEG für den zuvor still-

gelegten Schienenweg zwischen Ratzeburg und Hollenbek geworden und hat dadurch die Eigenschaft einer Eisenbahn erlangt. Hiervon ist das Berufungsgericht in Auslegung der genannten Unternehmensgenehmigung zutreffend ausgegangen, ebenso davon, dass die Klägerin infolge der ihr erteilten Genehmigung zu einer öffentlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs. 1 AEG geworden ist. Das ist nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der Genehmigung, wonach der Klägerin das Betreiben des genannten Schienenweges für den öffentlichen Verkehr erlaubt wird, unzweifelhaft und wird von den Beteiligten nicht infrage gestellt.

- 18 c) Zu den Pflichten eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens gehört es, Zugang zu der genehmigten Eisenbahninfrastruktur zu gewähren (§ 3 Abs. 1 Nr. 2, § 14 Abs. 1 AEG). Zur Erfüllung dieser Pflicht genügt es nicht, wie die Klägerin meint, die Infrastruktur zur Benutzung anzubieten, nachdem sie in Betrieb genommen wurde; die Aufnahme des Betriebs bedarf hier gemäß § 7f Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG einer gesonderten Erlaubnis. Die Pflicht, Dritten die Benutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen, setzt voraus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Infrastruktur, deren Betrieb ihr genehmigt wurde, in angemessener Zeit so herzurichten hat, dass sie von Dritten in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen insbesondere an die Betriebssicherheit zweckgemäß benutzt werden kann. Anderenfalls stünde es im Belieben des öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ob und wann es den Betrieb aufnimmt und Zugang zu seiner Infrastruktur gewährt.
- 19 d) Dass es in der Genehmigung heißt, diese gelte "vom Tage der Betriebsaufnahme" an, nötigt nicht zu einem anderen Verständnis. Mit dieser Nebenbestimmung soll die Geltungsdauer der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 6 Nr. 2 AEG zeitlich begrenzt, nicht aber zum Ausdruck gebracht werden, dass die Genehmigung im Sinne des § 112 Abs. 1 LVwG (gleichlautend mit § 43 Abs. 1 VwVfG) erst mit der Betriebsaufnahme wirksam werde und vor diesem Zeitpunkt keine Pflichten begründet werden sollen. Eine Nebenbestimmung dieses Inhalts, die den zeitlichen Eintritt der Pflichten des Unternehmens zu dessen freien Disposition stellen würde, wäre gesetzwidrig.

- 20 e) Die mit der Genehmigung einhergehenden Pflichten werden nicht dadurch infrage gestellt, dass die Strecke zuvor gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG stillgelegt worden war. Wie schon dessen Wortlaut zeigt, berechtigt die Stilllegung nach § 11 Abs. 1 AEG ausschließlich dasjenige öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur dauernden Einstellung des Betriebes, das zum Betrieb verpflichtet war und dem die Einstellung genehmigt worden ist, hier der Deutschen Bahn AG. Wird die stillgelegte Infrastruktureinrichtung im Verfahren nach § 11 Abs. 1, 1a AEG von einem Dritten oder, wie von der Klägerin, auf sonstige Weise übernommen, entstehen die Betreibenspflichten in der Person eines Übernehmers oder Erwerbers nach Maßgabe der ihm erteilten Genehmigung gemäß § 6 AEG neu. Mit deren Erteilung erledigt sich eine etwa fortbestehende Unternehmensgenehmigung des früheren Betreibers, soweit diese nicht - wie hier - schon durch eine genehmigte Stilllegung erledigt ist.
- 21 4. Eine Verletzung der genannten Pflichten stellt die Zuverlässigkeit des Unternehmens infrage und lässt die Genehmigungsvoraussetzung des § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG entfallen. Die Bereitschaft, eine Eisenbahninfrastruktur in diesem Sinne zu betreiben (vgl. § 2 Abs. 1 AEG), ist keine neben § 6 Abs. 2 AEG stehende, selbstständige Genehmigungsvoraussetzung. Zwar rechtfertigen im Grundsatz nur Verstöße gegen sicherheitsrelevante Bestimmungen den in § 7 Abs. 1 AEG angeordneten zwingenden Widerruf der Genehmigung; die fehlende Bereitschaft, eine Infrastruktur überhaupt zu betreiben - also der unterlassene Betrieb - gefährdet nicht dessen Sicherheit. Jedoch ist die Bereitschaft des Inhabers einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 AEG, alles Erforderliche zu tun, um den Betrieb der Infrastruktur aufnehmen zu können, unabdingbare Grundlage der Erfüllung aller weiteren Pflichten und von der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Genehmigungserteilung mit zu prüfen. Fehlt diese Bereitschaft, kann im Genehmigungsverfahren nach § 6 AEG nicht davon ausgegangen werden, dass der Unternehmer die Geschäfte einer Eisenbahn zuverlässig, also unter Beachtung der für Eisenbahnen geltenden Vorschriften (vgl. § 1 Abs. 1 EBZugV) führen wird. Daher ist die zuständige Behörde berechtigt, bei Zweifeln am Bestehen der Betriebsbereitschaft einen binnen angemessener Frist zu erbringenden Nachweis hierüber zu verlangen (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 2 AEG) und, wenn der Nachweis ausbleibt, nach § 7 Abs. 1 Satz 1 AEG verpflichtet, die Genehmigung zu widerrufen.

- 22 5. Das Berufungsgericht ist rechtsfehlerfrei von einer Verletzung der Pflichten im vorgenannten Sinne ausgegangen. Dies begründet die Annahme der Unzuverlässigkeit jedenfalls ab dem Widerrufszeitpunkt.
- 23 a) Dritten darf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Klägerin nur auf der Grundlage einer besonderen Erlaubnis zur Betriebsaufnahme gewährt werden. Die Genehmigung nach § 6 AEG berechtigt eine öffentliche Eisenbahn wie die Klägerin nicht aus sich heraus auch zur Aufnahme des Eisenbahnbetriebs. Eisenbahnen, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung nach § 7c AEG bedürfen, benötigen hierzu gemäß § 7f Abs. 1 Satz 1 AEG eine gesonderte Erlaubnis, die von der Aufsichtsbehörde erteilt wird. Die Klägerin gehört zu diesen Unternehmen. Sie nutzt auf der Grundlage der ihr erteilten Genehmigung eine Strecke, die zu den Netzen des Regionalverkehrs ohne Anschluss an das Ausland gehört (§ 7c Abs. 1 AEG). Netze des Regionalverkehrs sind gemäß § 2 Abs. 8 AEG Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren.
- 24 b) Die Klägerin hat gegen die Pflicht verstoßen, die Voraussetzungen für die Betriebsaufnahme zu schaffen und einen prüffähigen Antrag für eine Erlaubnis nach § 7f Abs. 1 AEG zu stellen, auf deren Grundlage Dritten überhaupt erst Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewährt werden dürfte.
- 25 Allerdings trifft dieser Vorwurf nicht den Geschäftsführer der Klägerin, wie das Berufungsgericht im Anschluss an die angefochtene Verfügung meint. Den Geschäftsführer traf keine Rechtspflicht zur Zugangsgewährung und zur Antragstellung, die er hätte verletzen können; diese Pflichten trafen allein die Klägerin als Unternehmen. Das Recht zur Beantragung einer Erlaubnis nach § 7f AEG steht ausweislich des Absatzes 1 dieser Vorschrift nur der "Eisenbahn" zu, also dem Unternehmen, das allein Inhaber der Erlaubnis werden kann. Der Geschäftsführer handelt insofern lediglich als die für die Führung der Geschäfte bestellte Person (§ 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 3 AEG) im Auftrag und im Namen des Unternehmens. Die unzutreffende Zuweisung der Verantwortung wirkt sich indes nicht aus. Im Gegenteil trägt die Pflichtverletzung der Klägerin als Unter-

nehmen den Widerruf in stärkerer Weise als es eine Pflichtverletzung eines Angestellten der GmbH könnte.

- 26 c) Das Verhalten der Klägerin berechtigt auch zu der zukunftsgerichteten Annahme, sie wolle andere Nutzer dauerhaft von ihrer Infrastruktur fernhalten und verweigere sich einer erlaubnisfähigen Herrichtung ihrer Infrastruktur zur Aufnahme von Eisenbahnverkehr, zu dem die von ihr durchgeführten Fahrten mit Draisinen unstreitig nicht gehören.
- 27 Das Berufungsgericht hat insofern festgestellt, dass die Gesamtumstände nicht die Erwartung rechtfertigen, dass die Klägerin ihre Zuverlässigkeit wiedererlange (UA S. 17 f.). Dies hat es aus der langen Dauer und den Umständen des Streites um die Antragstellung und aus den Äußerungen der Klägerin in der E-Mail vom 3. Juli 2012 hergeleitet. Danach spreche einiges für die Absicht der Klägerin, die ihr erteilte Genehmigung gemäß § 6 AEG zweckwidrig zu nutzen. Diese Würdigung, die auf das Prognoseelement der Zuverlässigkeitsbewertung abzielt, hat die Klägerin im Revisionsverfahren nicht mit begründeten Revisionsrügen erschüttert, sondern letztlich bestätigt. Die ihr zugrundeliegenden tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts sind im Revisionsverfahren bindend (§ 137 Abs. 2 VwGO). Der Geschäftsführer der Klägerin hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat der Sache nach erklärt, die Genehmigung wegen ihrer Sperrwirkung für etwaige Konkurrenten inne zu halten, um unter anderem einen Eisenbahnverkehr Dritter, der mit ihren Betriebszwecken als Erlebnisbahn kollidieren würde, zu verhindern und in einem möglichen Eisenbahnkreuzungsverfahren eine bessere Rechtsposition zu haben. Derartige Überlegungen widersprechen den Verpflichtungen, die die Klägerin mit der Erteilung der Genehmigung eingegangen ist. Die Genehmigung für eine öffentliche Eisenbahn wird (auch) im öffentlichen Interesse an der Durchführung des genehmigten Verkehrs erteilt. Dies rechtfertigt die mit der Erteilung korrespondierende Pflicht zur Zugangsgewährung. Es besteht kein rechtlich schützenswertes Interesse an der Innehabung einer nicht ausgenutzten Genehmigung, die nur zu dem Zweck beantragt wird, Sperrwirkung zulasten Dritter zu entfalten, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Infrastruktur vornehmen könnten. Die von Genehmigungen zugunsten von öffentlichen Eisenbahnen ausgehenden Wirkungen stehen entsprechend nicht zur Disposition ihres Inhabers.

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

Dr. Philipp

Dr. Wysk

Dr. Kuhlmann

Rothfuß

Dr. Kenntner