

# Beschluss Az. Au 3 S 14.1011\*

VG Augsburg

3. September 2014

## Tenor

- 1 I. Der Antrag wird abgelehnt.
- 2 II. Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.
- 3 III. Der Streitwert wird auf 2.500,00 festgesetzt.

## Gründe

- 4 I.
- 5 Die Antragstellerin betreibt als privatrechtlich organisiertes Eisenbahnverkehrsunternehmen u.a. auf der Bahnstrecke ...– ... Eisenbahnverkehr. Nach ihrem Internetauftritt umfasst ihr Angebot die Bereiche Güterverkehr / Cargo-Logistic, Baulogistik / Fahrzeugüberführungen, Sonderfahrten mit Dampf-, Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Schiebe- oder Vorspannlokomotiven und Werkstättenendienst. Ihr obliegt weiter als öffentlichem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Betriebsverantwortung u.a. für die Eisenbahnstrecken ...– ... (ca. 54 km) und ...– ... (ca. 39 km).
- 6 1. Mit Bescheid vom 10. März 2014 ordnete die Regierung von ... gegenüber der Antragstellerin Folgendes an:
  - 7 1. Auf der Strecke ... -... ist das Befahren der Weiche 2 im Bahnhof ... im abzweigenden Strang (in Gleis 2) untersagt, bis deren Mindestmaß der Leitweite im Herzstück von 1389 mm wiederhergestellt ist und der Regierung von ... hierüber ein vom für die Infrastruktur zuständigen Eisenbahnbetriebsleiter unterzeichnetes Messprotokoll vorliegt.

---

\*<http://openjur.de/u/739500.html> (= openJur 2014, 21529)

- 8 2. Das Befahren der Weiche 2 im Bahnhof ... der Strecke ... – ... im abzweigenden Strang wird untersagt:
- 9 3. Weiche 1 im Bahnhof ... darf nur befahren werden, wenn nachstehende Maßnahmen getroffen sind:
- 10 3.1 Einrichtung einer Langsamfahrstelle  $v_{\max}$  5 km/h für den Bereich der Weiche 1
- 11 3.2 Einbau von Spurstangen von Zungenanfang bis Weichenende, mindestens bei jeder fünften Schwelle im geraden Strang
- 12 4. Weiche 2 im Bahnhof ... darf im geraden Strang nur befahren werden, wenn nachstehende Maßnahmen getroffen sind:
- 13 4.1 Einrichtung einer Langsamfahrstelle  $v_{\max}$  5 km/h für den Bereich der Weiche 2
- 14 4.2 Einbau von Spurstangen von Weichenanfang bis Weichenende, mindestens bei jeder fünften Schwelle im geraden Strang.
- 15 Unter Nr. 5 des Entscheidungssatzes wurde die sofortige Vollziehbarkeit angeordnet; für den Fall von Zuwiderhandlungen drohte die Behörde jeweils ein Zwangsgeld in Höhe von 2.000,00 an.
- 16 Zur Begründung der Anordnungen in Nrn. 1 bis 3 wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Weiche 2 im Bahnhof ... im abzweigenden Strang das Leitweite-Mindestmaß nach den Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) inkl. deren Anhang (AzObri-NE 25) und der Richtlinie 821.2099 der Deutschen Bahn AG von 1389 mm um 2 mm unterschreite. Deshalb bestehe die Gefahr des Entgleisens eines Eisenbahnfahrzeugs und weiterer Folgeschäden. Im Bereich der genannten Weichen im Bahnhof ... bestehe beim Befahren der Weichen aufgrund des fortgeschrittenen biologischen Zerfalls der Schwellen die konkrete Gefahr des Entgleisens mit weiteren Folgeschäden.
- 17 Die angeordneten Maßnahmen beruhten auf Art. 16 Abs. 1 Satz 2 BayESG und seien unter pflichtgemäßer Ausübung des durch die Befugnisnorm eingeräumten Ermessens getroffen worden. Die Maßnahmen seien nach eisenbahnfachkundiger Ansicht der Regierung von ... geeignet und erforderlich und als geringstmöglicher Eingriff in die Belange der Antragstellerin auch zumutbar.
- 18 Eine vorherige Anhörung der Antragstellerin sei aufgrund der akuten Gefahr nicht geboten gewesen.
- 19 Auf die weiteren Ausführungen in der Begründung des angefochtenen Bescheids

wird verwiesen.

- 20 2. Gegen den Bescheid vom 10. März 2014 ließ die Antragstellerin zum Verwaltungsgericht Augsburg Klage erheben und die Aufhebung des Bescheids beantragen. Zur Begründung wurde u.a. vorgetragen, dass der angegriffene Bescheid bereits wegen unterbliebener Anhörung formell rechtswidrig sei. Eine akute Entgleisungsgefahr bestehe nicht und habe auch während der 25-jährigen Betriebstätigkeit der Antragstellerin nie bestanden. Unklar sei, was als „Weiche 2“ im Bahnhof ... gemeint sei, da eine „Weiche 2“ dort nicht vorhanden sei. Im Übrigen wiesen die dortigen Weichen keine Abweichungen von den Mindestmaßen der Leitweiten auf. Die Regierung gehe insoweit auch von nicht anwendbaren technischen Regelwerken aus. Hinsichtlich der Weichen im Bahnhof ... sei dem Antragsgegner bekannt, dass die Antragstellerin eine vollständige Sanierung einschließlich der Erneuerung sämtlicher Schwellen und der Weichen 1 und 2 im zweiten Quartal 2014 beabsichtige.
- 21 Die Regierung von ... beantragt für den Beklagten die Klage abzuweisen. Der Bescheid sei formell und materiell rechtmäßig. Ein eventueller Anhörungsmangel sei jedenfalls geheilt. Die möglicherweise unklare Bezeichnung der Weiche im Bahnhof ... beruhe auf einer unterschiedlichen Nummerierung der Weiche in von der Antragsstellerin vorgelegten Weichenkarteiblättern und der auf dem Weichensignal aufgemalten Zahl. Insoweit werde klargestellt, dass die Weiche gemeint sei, bei der die Zahl „7“ auf dem Weichensignal stehe. Bei dieser Weiche betrage die tatsächliche vom eisenbahntechnischen Fachpersonal der Regierung gemessene Leitweite im Herzstück im Strang Gleis 2 nur 1387 mm und unterschreite damit das (absolute) Mindestmaß von 1398 mm. Dies führe zur Entgleisungsgefahr.
- 22 Hinsichtlich des Vorbringens der Antragstellerin, dass eine Sanierung der Schwellen und Weichen im Bereich des Bahnhofs ... geplant sei, führte die Regierung u.a. aus, dass sich der dem Bescheid zugrunde liegende Sachverhalt dann ändern werde, wenn die Weichen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt würden. Die Regierung werde dann „angemessen reagieren“.
- 23 3. Am 1. Juli 2014 ließ die Antragstellerin beim Verwaltungsgericht weiter beantragen,
- 24 die aufschiebende Wirkung ihrer am 8. April 2014 erhobenen Klage wiederherzustellen.
- 25 Zur Begründung wurde u.a. vorgetragen, dass die Antragstellerin im Bereich des Bahnhofs ... zwischenzeitlich die Weichen vollständig erneuert habe. Damit habe sich jedoch weder die Klage noch der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz erledigt. Denn die verfügten Verpflichtungen der Antragstellerin in Nrn. 2 bis 4 des Bescheids seien nach dessen Entscheidungssatz und Begründung bedingungslos ausgesprochen worden.

- 26 Hinsichtlich der Anordnung in Nr. 1 des Bescheids sei die Regierung von ... hinsichtlich des einzuhaltenden Mindestmaßes der Leitweite von einem unzutreffenden Regelwerk ausgegangen. Im Übrigen habe eine Messung der Antragstellerin, die wenige Tage nach Zustellung des Anordnungsbescheids durchgeführt worden sei, ergeben, dass bei der Weiche das Leitweitenmindestmaß, das der Bescheid verlange, eingehalten sei. Hinsichtlich dieser Weiche habe die Antragstellerin keinerlei Arbeiten durchgeführt, sondern lediglich die beanstandete Leitweite überprüft.
- 27 3. Für den Antragsgegner beantragt die Regierung von ...
- 28 den Antrag abzulehnen.
- 29 Mit der durchgeführten Sanierung der Infrastruktur im Bereich der beanstandeten Weichen am Bahnhof ... sei eine grundlegende Änderung der Sachlage eingetreten. Die Durchführung der angeordneten Maßnahmen sei nunmehr nicht mehr erforderlich. Damit habe sich die erhobene Anfechtungsklage insoweit erledigt, da die getroffenen Anordnungen hinsichtlich der Weichen in ... ins Leere gingen.
- 30 Nach wie vor werde jedoch an der Anordnung hinsichtlich der Weiche „2“ bzw. „7“ in ... festgehalten. Es sei auszuschließen, dass die Regierung die betreffende tatsächliche Leitweite von 1387 mm unzutreffend ermittelt habe. Aus keinem der in Frage kommenden Regelwerken, die als Konkretisierung des „Standes der Technik“ herangezogen werden könnten, ergebe sich ein geringeres Mindestmaß der Leitweite als 1389 mm. Die Unterschreitung der Mindestleitweite um 2 mm bedinge die Gefahr des „Aufkletterns“ des Spurkranzes am Herzstück der Weiche und damit eine Entgleisungsgefahr.
- 31 4. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts, insbesondere dem sonstigen Vortrag der Beteiligten, wird auf die Gerichtsakten im Klageverfahren Au 3 K 14.548 und im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes Au 3 K 14.1011 sowie die vorgelegten Verwaltungsakten Bezug genommen.
- 32 II.
- 33 Nach dem erkennbaren Ziel des Rechtsschutzantrags begehrt die Antragstellerin die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage hinsichtlich der für sofort vollziehbar erklärten Nrn. 1 bis 4 des Bescheids vom 10. März 2014 sowie die Anordnung der aufschiebenden Wirkung hinsichtlich der nach Art. 21a des Bayerisches Verwaltungszustellungs- und Vollstreckungsgesetzes (VwZVG) kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Zwangsgeldandrohungen in Nrn. 6 des Bescheidstenors. In diesem Sinne legt das Verwaltungsgericht den Antrag, an dessen wörtliche Fassung es nicht gebunden ist (§88 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO), aus.

- 34 Nach §80 Abs. 1 VwGO haben Widerspruch und Anfechtungsklage aufschiebende Wirkung. Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs ist allerdings ausgeschlossen, wenn der Verwaltungsakt kraft Gesetzes oder aufgrund besonderer behördlicher Anordnung sofort vollziehbar ist (§80 Abs. 2 VwGO). Der Betroffene kann dann beim Verwaltungsgericht die Anordnung oder Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beantragen (§80 Abs. 5 VwGO).
- 35 1. Soweit sich die in der Hauptsache angefochtene Anordnung auf die Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Bahnhofs ... bezieht (Nrn. 2 bis 4 des Entscheidungssatzes) ist der Antrag unzulässig, denn ihm fehlt insoweit das Rechtsschutzbedürfnis.
- 36 Es kann dahingestellt bleiben, ob sich insoweit der Anordnungsbescheid und damit auch die Anfechtungsklage teilweise erledigt haben, wofür allerdings manches sprechen mag. Denn vorliegend geht es nicht primär um die Rechtmäßigkeit des Bescheides (soweit dieser Weichen im Bahnhof ... betrifft), sondern darum, ob die sofortige Vollziehbarkeit der getroffenen Anordnungen in Nrn. 2 bis 4 und der Zwangsmittelandrohung für die Antragstellerin noch belastende Folgen haben kann, d.h. die Antragstellerin dadurch (noch) beschwert wird.
- 37 Letzteres ist jedoch nicht mehr der Fall.
- 38 Die Regierung von ... hat bereits im Klageverfahren mit Schriftsatz vom 14. Mai 2014 dargelegt, dass bei einer Sanierung der Anlage eine veränderte Sachlage vorliegen, die zu einer „angemessenen Reaktion“ der Behörde führen werde. Nachdem sie durch den Schriftsatz der Antragstellerseite vom 29. Juli 2014 positive Kenntnis von der durchgeführten vollständigen Erneuerung der Weichen erlangte, hat sie weiter im vorliegenden Verfahren mit Schriftsatz vom 18. August 2014 Folgendes erklärt:
- 39
- Mit vollständiger Erneuerung der Weichen durch die Klägerin hat sich der bei Erlass des Bescheides gegebene Sachverhalt grundlegend geändert. Die Durchführung der im Bescheid angeordneten Maßnahmen sind zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs nicht mehr erforderlich, die Klägerin ist folglich durch diese Anordnung nicht mehr beschwert, ...“
- 40 Mit dieser Erklärung, an die sich die Antragsgegnerseite festhalten lassen muss, hat diese unzweifelhaft zum Ausdruck gebracht, dass die Antragstellerin die (teilweise auflösend bedingten) Befahrungsverbote in Nrn. 2 bis 4 des Entscheidungssatzes des angefochtenen Bescheids nicht mehr beachten muss. Wenn aber die Pflicht zur Befolgung der Anordnungen nicht mehr besteht, verliert auch die sofortige Vollziehbarkeit jegliche Wirkung. Gleiches gilt auch in Bezug auf das angedrohte Zwangsmittel, denn eine Anordnung, die nach dem ausdrücklich geäußerten Willen der Behörde nicht mehr befolgt werden muss, kann ohne Zweifel auch nicht mehr Verwaltungszwangmaßnahmen auslösen.

- 41 Soweit die Antragstellerin möglicherweise die Feststellung der Rechtswidrigkeit der Anordnungen begehrt, kann sie dieses Ziel allenfalls im Hauptsacheverfahren (Klageverfahren Au 3 K 14.548) erreichen, keinesfalls im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach §80 Abs. 5 VwGO (vgl. Schmidt in Eyermann, VwGO 14. Auflage 2014, §113 Rn. 108 m.w.N. zur Rspr.).
- 42 2. In Bezug auf die streitgegenständliche Weiche im Bereich des Bahnhofs ... hat die Antragstellerin nach ihrem Vortrag keinerlei Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Insoweit wird sie durch den angefochtenen Bescheid und dessen sofortige Vollziehbarkeit noch beschwert, sodass ihr Interesse an der Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage nicht entfallen ist. Der demnach zulässige Antrag nach §80 Abs. 5 VwGO bleibt in der Sache aber ohne Erfolg.
- 43 2.1 Soweit die Behörde die sofortige Vollziehung ausdrücklich angeordnet hat (§80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO), d.h. die aufschiebende Wirkung der Klage nicht bereits kraft Gesetzes ausgeschlossen ist, hat das Gericht zunächst zu prüfen, ob sich bereits die behördliche Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung als im Sinne des §80 Abs. 3 VwGO nicht ausreichend erweist; ist das der Fall, hat das Gericht nach der wohl überwiegenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur die Vollziehungsanordnung ohne weitere Sachprüfung aufzuheben, nicht jedoch die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung anzuordnen (vgl. BayVGH, B.v. 9.12.2013 – 10 CS 13.1782 – m.w.N. juris).
- 44 Das Verwaltungsgericht hat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach §80 Abs. 5 VwGO weiter zu prüfen, ob das Vollzugsinteresse so gewichtig ist, dass der Verwaltungsakt sofort vollzogen werden darf, oder ob das gegenläufige Interesse der Antragstellerin an der Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung überwiegt, und trifft eine eigenständige Ermessensentscheidung. Im Rahmen der insoweit gebotenen Abwägung sind insbesondere die Erfolgsaussichten des in der Hauptsache eingelegten Rechtsbehelfs (hier: Klage vom 7.4.2014) zu berücksichtigen. Erscheint nach summarischer Prüfung der Rechtsbehelf als offensichtlich Erfolg versprechend, so wird das Interesse der Antragstellerin an einer Anordnung bzw. Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung stärker zu gewichten sein als das gegenläufige Interesse des Antragsgegners. Umgekehrt wird eine Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage grundsätzlich nicht in Frage kommen, wenn sich der Rechtsbehelf als offensichtlich aussichtslos darstellt. Sind die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs nicht eindeutig zu beurteilen, sondern nur tendenziell abschätzbar, so darf dies bei der Gewichtung der widerstreitenden Interessen – dem Aussetzungsinteresse der Antragstellerin einerseits und dem Vollzugsinteresse des Antragsgegners andererseits – nicht außer Acht gelassen werden. Lassen sich nach summarischer Überprüfung noch keine Aussagen über die Erfolgsaussichten des Rechtsmittels machen, ist also der Ausgang des Hauptsacheverfahrens offen, so hat das Gericht auf Grund einer reinen Interessenabwägung über den

Aussetzungsantrag zu entscheiden (zu diesem „Stufensystem“ in der Prüfungsreihenfolge vgl. z.B. BayVGH, B.v. 22.8.2007 – 19 CS 07.684 – m.w.N., Juris).

- 45 2.2 Die Regierung von ... hat dem formellen Erfordernis nach §80 Abs. 3 Satz 1 VwGO Rechnung getragen. Sie hat kurz aber ausreichend dargelegt, warum es die sofortige Vollziehung der Verfügung für geboten hält. An den Umfang sowie den Detaillierungsgrad der Begründung sind keine hohen Anforderungen zu stellen; dies gilt insbesondere dann, wenn, wie hier, eine sicherheitsrechtliche Maßnahme für sofort vollziehbar erklärt wird. Der Funktion des Begründungserfordernisses nach §80 Abs. 3 VwGO, die vor allem darin besteht, der Behörde die besondere Ausnahmesituation bewusst zu machen (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 20. Auflage, Rn. 84 zu §80; Schmidt in Eyer mann, VwGO, a.a.O., §80 Rn. 42), wurde durch die im angefochtenen Bescheid enthaltene Begründung jedenfalls Genüge getan. Sonstige Gründe, die die Anordnung der sofortigen Vollziehung als formell rechtswidrig erscheinen lassen könnten, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Ob die behördliche Begründung inhaltlich zutreffend ist, ist im Rahmen des §80 Abs. 3 Satz 1 VwGO unerheblich. Eine Aufhebung der Vollziehungsanordnung kann daher nicht in Betracht kommen.
- 46 2.3 Ob die Anordnung in Nr. 1 des angefochtenen Bescheids rechtswidrig oder rechtmäßig ist und deshalb die Klage insoweit (ganz oder teilweise) erfolgversprechend ist oder nicht, ist offen. Zwar bestehen gegen den rechtlichen Ansatz, dem die Regierung von ... folgt, keine durchgreifenden rechtlichen Bedenken, doch liegt die Unsicherheit vorliegend im Tatsächlichen begründet. In tatsächlicher Hinsicht kommt es maßgeblich darauf an, ob zum Zeitpunkt des Anordnungserlasses die Mindestleitweite an besagter Weiche eingehalten war und das Befahren der streitgegenständlichen Weiche auch in Richtung ... („stumpfes Befahren“) unfallträchtig war bzw. immer noch ist.
- 47 2.3.1 Geht man davon aus, dass zum Anordnungszeitpunkt die tatsächliche Leitweite 1387 mm betrug, bestehen weder in formeller noch in materieller Hinsicht rechtlichen Bedenken gegen den angegriffenen Bescheid, soweit er eine Weiche im Bereich des Bahnhofs ... betrifft. Dies gilt jedenfalls insoweit als die besagte Weiche „spitz“, d.h. in Richtung ... befahren wird.
- 48 Nach Art. 16 Abs. 2 des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der nichtbunde-seigenen Eisenbahnen und der Seilbahnen in Bayern (Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz - BayESG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. August 2003 (GVBl 2003, S. 598), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2014 (GVBl 2014, S. 286) kann die Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben nach Abs. 1 dieser Vorschrift wahrnimmt, Anordnungen treffen, die insbesondere
- 49 1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Betrieb einer Eisenbahn oder von den Betriebsanlagen einer Eisenbahn ausgehen,
- 50 2. zur Abwehr von Gefahren für die Betriebssicherheit der Eisenbahn,

- 51 3. zum Schutz der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen
- 52 erforderlich sind. Ist die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet, kann die Aufsichtsbehörde die Einstellung des Bahnbetriebs anordnen.
- 53 2.3.1.1 Dass es sich bei der Regierung von ... nach §23b Abs. 1 und 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) vom 22. Dezember 1998 (GVBl 1998, S. 1025) in der derzeit gültigen Fassung um die sachlich und örtlich zuständige Aufsichtsbehörde über die Antragstellerin als öffentliches Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.S.d. §2 Abs. 1 und §3 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) handelt, wird von der Antragstellerin nicht in Frage gestellt .
- 54 Ob es vorliegend zwingend einer vorherigen Anhörung der Antragstellerin nach Art. 28 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) bedurft hätte oder eine solche nach Abs. 2 Nr. 1 oder Abs. 3 der genannten Vorschrift entbehrlich war (wofür angesichts der Gefährdungssituation manches sprechen mag), kann dahingestellt bleiben, weil eine eventuelle Verletzung der Anhörungspflicht jedenfalls nach Art. 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 BayVwVfG geheilt ist. Die Antragstellerin hatte (nachträglich) im Klageverfahren Gelegenheit zur Äußerung und hat davon auch Gebrauch gemacht. Mit diesem Vorbringen hat sich die Regierung von ... auch eingehend auseinander gesetzt und darin keinen Grund gesehen, den Anordnungsbescheid (in Nr. 1) aufzuheben oder zu ändern (vgl. z.B. BayVGh, B.v. 26.10.2011– 22 CS 11.1989 – und B.v. 26.1.2009 – 3 CS 09.46 – beide juris).
- 55 Sonstige Umstände, die zur Annahme einer formellen Rechtswidrigkeit des Anordnungsbescheids führen könnten, sind weder vorgetragen noch erkennbar.
- 56 2.3.1.2 Ausgehend von der Prämisse, dass die Leitweite tatsächlich nur 1387 mm betrug, bestehen auch in materieller Hinsicht keine durchgreifenden Bedenken gegen die Anordnung in Nr. 1 des Bescheids.
- 57 Soweit die Antragstellerin darauf verweist, dass es im Bereich des Bahnhofs ... keine Weiche „2“ gebe, hat die Regierung dargelegt dass, ausgehend davon, dass in ... nur zwei Weichen vorhanden sind, die im Bescheid verwendete Weichennummerierung einem von der Antragstellerin vorgelegten Weichenkarteiblatt folgt, in dem die Weichennummer „7“ durch einen in Klammer gesetzten Zusatz „2“ versehen worden sei. Darüber hinaus hat die Regierung im Klageverfahren mit Schriftsatz vom 14. Mai 2014 unter Verweis auf Art. 42 BayVwVfG hinreichend deutlich klargestellt, dass es sich bei der Weiche um diejenige handelt, die auf dem Weichensignalbild vor Ort die Nr. „7“ trägt.



- 58 Nach §2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl II 1967, S. 1563), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl I 2012, S. 1703), die für die Antragstellerin als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.S.d. §2 Abs. 1, §3 Abs. 1 Nr. 2 AEG verbindlich ist (§1 Abs. 1 EBO), müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
- 59 Hinsichtlich der einzuhaltenden Mindestleitweite bei Weichen enthält die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung keine zahlenmäßig festgelegten Parameter, sodass insoweit die „anerkannten Regeln der Technik“ maßgeblich sind. Welches technische Regelwerk den insoweit maßgeblichen Stand der Technik wiedergibt und welcher Mindestwert dann einzuhalten ist, ist im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes, das zwangsläufig nur eine summarische Prüfung beinhalten kann, nicht abschließend zu klären. Es spricht allerdings vieles dafür, dass vorliegend die Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) als Beschreibung der anerkannten Regeln der Technik anzusehen sind (vgl. dazu Fendrich/Fengler, Handbuch der Eisenbahninfrastruktur, 2. Auflage, Seite 299, Tabelle 5.7, zitiert nach <http://books.google.de/> [Leseprobe]). Ob sich daraus für die streitgegenständliche Weiche ein konkretes Mindestmaß der Leitweite entnehmen lässt, kann abschließend nur im Hauptsacheverfahren geklärt werden. Nach dem von der Antragstellerin selbst mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 29. Juli 2014 als Anlage „A 1“ in Kopie vorgelegten Weichenmessblatts, das sich auf die streitgegenständliche Weiche („7“ bzw. „2“) bezieht, beträgt das (vorgedruckte) Sollmaß der Leitweite, d.h. des Abstands zwischen der Leitfläche der Radlenkerschiene und der Herzstückfahrkante (vgl. Fendrich/Fengler, a.a.O., Seite 272), die dort mit f bzw. f1 bezeichnet wird, 1394 mm. Nach dem Vordruck sollen Abweichungen von + 4 mm und - 3 mm zulässig sein. Das ergäbe ein maximal zulässiges Maß von 1398 mm und ein Mindestmaß der Leitweite von 1391 mm. Das vorgedruckte Maß der Minusabweichung wurde allerdings (wohl von der Antragstellerin) handschriftlich durchgestrichen und durch die Zahl „- 5“ ersetzt. Es erscheint nicht nachvollziehbar, woraus sich diese Erhöhung der zulässigen Minusabweichung gegenüber dem vorgedruckten Maß ergeben soll, zumal sich eine derartige handschriftliche „Korrektur“ auf älteren Weichenmessblättern der Antragstellerin, die ebenfalls Weichen im Bahnhofsbereich ... betreffen und sich in den vorgelegten Verwaltungsakten befinden, nicht findet. Aber selbst dann, wenn die Werte des „korrigierten“ Weichenmessblatts der Antragstellerin zugrunde gelegt werden, wenn also davon ausgegangen wird, was die Antragstellerin für sich reklamiert, ergäbe sich genau das Mindestmaß, dessen Einhaltung auch die Regierung im angefochtenen Bescheid verlangt (1394 mm - 5 mm = 1389 mm). An diesem Wert muss sich die Antragstellerin (jedenfalls im vorliegenden Eilverfahren) insoweit festhalten lassen, als eine Unterschreitung nicht zulässig ist.

- 60 Die Annahme der Regierung, dass eine zu geringe Leitweite eine Gefährdung der Betriebssicherheit der Eisenbahn darstellt, ist überzeugend. Es ist plausibel, dass eine zu geringe Leitweite – jedenfalls wenn die Weiche spitz, d.h. in Richtung ... befahren wird – zu einem Anfahren der Herzstückspitze und/oder zu einem Aufklettern eines Rades auf den Schienenkopf und zur Entgleisung führen kann. Ob diese Gefahr auch besteht, wenn die Weiche stumpf (in Richtung ...) befahren wird, entzieht sich der Beurteilung des Verwaltungsgerichts und kann im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes weder bejaht noch verneint werden. Die Klärung dieser Frage muss daher dem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben.
- 61 Hiervon ausgehend kann – unter der Voraussetzung, dass die tatsächlich vorhandene Leitweite 1387 mm betrug und auch ein stumpfes Befahren der Weiche zum Aufklettern eines Rades und ggf. zur Entgleisung führen kann – die Ermessensausübung der Regierung von ... nicht beanstandet werden. Das ausgesprochene auflösend bedingte Befahrungsverbot der Weiche im abzweigenden Strang war jedenfalls geeignet und erforderlich, eine Betriebsgefahr zu verhindern. Eine die Antragstellerin weniger beeinträchtigende Maßnahme, die gleichermaßen geeignet wäre, eine Betriebsgefahr zu verhindern, ist nicht erkennbar. Sie ist auch zumutbar, da sich die Belastungen für die Antragstellerin in Grenzen halten. Das Befahrungsverbot betrifft nicht den Weichenstrang im Hauptgleis, sondern ausschließlich den im Nebengleis, das eine Länge von ca. 450 m aufweist. Da auf der betroffenen Infrastruktur nur ein geringer (und wohl auch kein regel- bzw. fahrplanmäßiger) Eisenbahnverkehr stattfindet, ist es der Antragstellerin zuzumuten, auf das Ein- und Ausfahren in bzw. aus dem Nebengleis über die streitgegenständliche Weiche bis zur Wiederherstellung einer ausreichenden Leitweite und der Übermittlung eines vom für die Infrastruktur verantwortlichen Betriebsleiters unterzeichneten Messprotokolls zu verzichten.
- 62 2.3.2 Zwischen den Beteiligten besteht allerdings Streit über die in tatsächlicher Hinsicht entscheidungsrelevante Frage, ob zum maßgeblichen Zeitpunkt des Bescheiderlasses die Leitweite an der Weiche „2“ bzw. „7“ – wie von der Regierung festgestellt – tatsächlich (nur) 1387 mm oder – wie in der von der Antragstellerin mit Schriftsatz 29. Juli 2014 vorgelegten Anlage „A 1“ als Leitweite „f1“ dargestellt wird – 1391 mm betrug. Nachdem auf gerichtliche Anfrage seitens des anwaltlichen Bevollmächtigten der Antragstellerin ausdrücklich erklärt wurde, dass dort keinerlei Arbeiten durchgeführt worden seien, müsste die derzeitige Leitweite auch noch der zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses vorhandenen Leitweite entsprechen.
- 63 Das Verwaltungsgericht ist mangels entsprechender fachlich-technischer Kompetenz nicht in der Lage, die Leitweite der betreffenden Weiche im abzweigenden Strang vor Ort selbst zu ermitteln. Vielmehr kann diese Frage (wie auch die Frage, ob auch ein stumpfes Befahren der Weiche Gefahren bedingt) nur durch ein vom Gericht einzuholendes Sachverständigengutachten geklärt werden. Im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes, das zwangsläufig

nur summarischen Charakter haben kann, verbietet sich jedoch eine solche umfassende Sachverhaltsaufklärung; dies muss vielmehr dem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben.

- 64 In der Konsequenz bedeutet dies, dass – nachdem keine sonstigen Gründe die Annahme der Rechtswidrigkeit der Anordnung nahelegen – derzeit nicht – auch nicht tendenziell – abschätzbar ist, ob die Hauptsacheklage erfolgreich sein wird oder nicht. Vielmehr sind die Erfolgsaussichten völlig offen.
- 65 2.4 Nachdem somit derzeit nicht mit hinreichender Gewissheit beurteilt werden kann, ob die Klage erfolgversprechend ist, kann nur aufgrund einer reinen Interessenabwägung über den Rechtsschutzantrag nach §80 Abs. 5 VwGO entschieden werden.
- 66 Das Verwaltungsgericht berücksichtigt insoweit das betriebliche Interesse der Antragstellerin an der unbeschränkten Nutzbarkeit der Infrastruktur im bisher möglichen Umfang und wägt dieses gegen die öffentlichen Interessen, die für die sofortige Befolgung der Anordnung streiten, ab. Im Ergebnis wird angesichts des eher geringfügigen Interesses der Antragstellerin an der uneingeschränkten Nutzbarkeit sämtlicher Weichen und Gleise im Bereich des Bahnhofs ... im bisherigen Umfang, den öffentlichen Interessen an der Erhaltung der Betriebssicherheit das größere Gewicht beigemessen. Dies gilt umso mehr, als die Erhaltung der Betriebssicherheit nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern – objektiv betrachtet – selbstverständlich auch im Interesse der Antragstellerin liegt. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage vom 7. April 2014 gegen Nr.1 des Bescheids der Regierung von ... vom 10. März 2014 ist daher abzulehnen.
- 67 Das Verwaltungsgericht sieht auch keine Veranlassung, die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Zwangsgeldandrohung in Nr. 6 des Entscheidungssatzes des angefochtenen Bescheids anzuordnen, denn die Zwangsmittelandrohung an sich begegnet keinen rechtlichen Bedenken.
- 68 Die Androhung des Zwangsgelds beruht auf Art. 29, 31, und 36 VwZVG. Als das mildeste aller Zwangsmittel ist das angedrohte Zwangsgeld als solches jedenfalls angemessen im Sinne des Art. 29 Abs. 3 VwZVG. Gegen die Höhe des Zwangsgelds bestehen keine Bedenken (Art. 31 Abs. 2 VwZVG). Nachdem das Gesetz einen Rahmen von 15,00 bis zu 50.000,00 vorgibt, kann der Betrag von 2.000,00 , der sich im unteren Bereich des Zwangsgeldrahmens bewegt, nicht beanstandet werden. Ein Verstoß gegen den mit Verfassungsrang ausgestalteten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist nicht erkennbar, zumal das Zwangsgeld ein Beugemittel darstellt, das den Pflichtigen zur Erfüllung der betreffenden Pflicht veranlassen soll. Ein Zwangsgeld kann deshalb nach der Intention des Gesetzes für den Pflichtigen auch durchaus „spürbar“ sein, soll es seine Funktion erfüllen. Nachdem die festgesetzte Höhe im unteren Bereich des gesetzlich Zulässigen liegt, bedurfte es insoweit auch keiner weitergehenden besonderen

Begründung. Einer Fristsetzung nach Art. 36 Abs. 1 Satz 2 VwZVG bedurfte es nicht, da der Antragstellerin kein positives Tun, sondern ein Unterlassen aufgegeben wurde; bei Unterlassungspflichten scheidet eine Fristsetzung dann aus, wenn keine besonderen Vorbereitungshandlungen getroffen werden müssen, um der Verpflichtung nachkommen zu können. Dass dies vorliegend anders zu beurteilen wäre, ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

- 69 3. Nach allem ist der Antrag mit der Kostenfolge nach §154 Abs. 1 VwGO abzulehnen.
- 70 Die Streitwertfestsetzung beruht auf §53 Abs. 3 Nr. 2, §52 Abs. 1 Gerichtskostengesetz (GKG).