

**Verwaltungsgericht Gelsenkirchen Urteil vom 18. 3. 1997 14 K 261/95
Rechtskräftig NVwZ-RR 1997, 604 = EzD EzD 3.4.5 Nr. 3**

Leitsätze

- 1. Zur Planfeststellungsbedürftigkeit des Abbruchs einer stillgelegten, aber nicht entwidmeten Bahnanlage**
- 2. Zur planerischen Abwägung zwischen dem öffentlichen Belang des Denkmalschutzes und dem wirtschaftlichen Interesse der Deutschen Bahn AG an der Vermeidung weiterer Erhaltungsinvestitionen**

Zum Sachverhalt

Die Kl., die Deutsche Bahn AG, erstrebte einen Planfeststellungsbeschluss für den Abbruch („Rückbau“) der Werksanlagen eines 1926 errichteten und 1988 ohne Entwidmung stillgelegten Bahnbetriebswerkes, das der Wartung und Ausbesserung von Dampflokomotiven diene. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Jahre 1991 von der Deutschen Bundesbahn auf der Grundlage von § 36 BBahnG a. F. eingeleitet und damit begründet, dass die ihr im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht noch obliegenden Unterhaltungsmaßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar seien. 1992 wurde das Bahnbetriebswerk denkmalrechtlich unter Schutz gestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt lehnte 1994 den Erlass des nunmehr von der Kl. gem. § 18 Abs. 1 AEG begehrten Planfeststellungsbeschlusses ab; der Rückbau der Werksanlagen diene keinem öffentlichen Verkehrsbedürfnis, sondern einzig dem Zweck, wirtschaftlich angeblich nicht vertretbare Investitionen des Eigentümers in eine denkmalgeschützte Anlage zu vermeiden, was einen Planfeststellungsbeschluss nicht rechtfertigen könne. Die hiergegen gerichtete Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen

...

Die Kl. hat ein Rechtsschutzinteresse an der erhobenen Verpflichtungsklage. Denn das beabsichtigte Rückbauvorhaben ist gem. § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG planfeststellungsbedürftig. Nach dieser Vorschrift bedürfen der Planfeststellung der Bau oder die Änderung der „Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnstromfernleitungen (Betriebsanlagen der Eisenbahn)“. Der so als „Betriebsanlage der Eisenbahn“ legaldefinierte Inbegriff planfeststellungsbedürftiger eisenbahnrechtlicher Vorhaben wird weiterhin – wie unter Geltung von § 36 Abs. 1 BBahnG – gleichgesetzt mit der Begriffsbestimmung der „Bahnanlage“ i. S. d. § 4 Abs. 1 der (fortgeltenden) Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) vom 8. 5. 1967 (BGBl. II, 1563), der diese als „Anlagen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind“ definiert (vgl. Steenhoff, DVBl. 1996, 1236 [1237]; zu § 36 BBahnG, vgl. Finger, AEG 1982, S. 217f.). Hiernach zählt auch das der Ausbesserung von Dampflokomotiven dienende streitbefangene Bahnbetriebswerk

zu den „Bahnanlagen“ nach § 4 Abs. 1 EBO (vgl. erneut Finger, S. 218) und somit zu den „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ i. S. v. § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG. Nach der zu dem zur Zeit der Einleitung des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens noch geltenden § 36 Abs. 1 BBahnG ergangenen höchstrichterlichen Rspr. war weiter geklärt, dass auch der Rückbau einer nur stillgelegten, nicht aber (förmlich) entwidmeten Bahn- bzw. Betriebsanlage noch als „bestehende“ Anlage i. S. d. vorbenannten Norm planfeststellungsbedürftig war (BVerwGE 81, 111 = NVwZ 1989, 655 sowie BVerwG, Buchholz 442.08, § 36 BBahnG Nr. 20 = NVwZ-RR 1992, 457; a. A. wohl VG Minden, DÖV 1977, 194). Hieran ist auch für die heutige Rechtslage unter Geltung von § 18 Abs. 1 AEG festzuhalten (vgl. Steenhoff, S. 1237 unter Bezugnahme auf BVerwGE 99,166 = NVwZ 1996, 394 = DÖV 1996, 207 = DVBl. 1996, 50 = NuR 1996, 199) mit der Folge der Planfeststellungsbedürftigkeit des, nach übereinstimmender Aussage der Beteiligten, nicht entwidmeten streitbefangenen Bahnbetriebswerkes auch nach heutigem Recht.

...

Die Klage ist unbegründet. Die Kl. hat weder Anspruch auf Erlass des beanspruchten Planfeststellungsbeschlusses noch auf erneute Bescheidung ihres hierauf gerichteten Begehrens. Denn der Ablehnungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 12. 1994 ist rechtmäßig und verletzt die Kl. daher nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 5 VwGO).

Bei der Prüfung der materiellen Rechtmäßigkeit dieses Bescheides ... ist davon auszugehen, dass die der Planfeststellungsbehörde zukommende planerische Gestaltungsfreiheit materiellen Schranken unterliegt. Das Planvorhaben bedarf einer der jeweiligen fachplanungsgesetzlichen Zielsetzung entsprechenden Rechtfertigung und muss den Anforderungen des Abwägungsgebotes genügen (vgl. nur OVG Münster, Urteil vom 5. 11. 1992 20 AK 10/89, S. 17 m. w. N.).

Das Abwägungsgebot verlangt, dass überhaupt eine Abwägung stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie einzustellen ist, und dass weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Diese Anforderungen richten sich gründlich sowohl an den Abwägungsvorgang als auch an das in der Entscheidung zum Ausdruck kommende Abwägungsergebnis (BVerwGE 34, 301ff. [308/309]; 85, 44ff. [51] = NVwZ 1990, 969; BVerwGE 90, 97ff. [101] = NVwZ 1993, 364).

Für den vorliegenden Fall fällt dabei besonders ins Gewicht, dass denkmalrechtliche Belange schon von Gesetzes wegen abwägungserheblich sind. Für das Recht vor der gesetzlichen Neuordnung des Eisenbahnwesens folgte dies schon aus § 36 Abs. 1 Satz 3 BBahnG (vgl. hierzu die auch von den Beteiligten in Bezug genommene Entscheidung BVerwG, DVBl. 1984, 638).

Für das heute geltende Eisenbahnrecht ergibt sich dies aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG, in dem es heißt: „Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen“, i. V. m. § 9 Abs. 3 DSchG. Insoweit gilt unverändert, was das OVG Münster bereits in seinem Urteil vom 18. 8. 1994 (20 A 2935/92, UA S. 11) rechtsgrundsätzlich formuliert hat:

„Denn Einklang mit den Bestimmungen in § 36 S. 1, 2 BBahnG a. F. sieht § 9 Abs. 3 Satz 1 DSchG in diesem Bereich der Überschneidung von Hoheitsgewalten zur

Vermeidung sich eventuell widersprechender (Einzelfall-)Regelungen hinsichtlich ein und desselben Gegenstandes vor, dass die u. a. für eine Planfeststellung zuständigen Behörden im Falle der Erforderlichkeit der Planfeststellung für die Regelung einer erlaubnispflichtigen Maßnahme die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege entsprechend diesem Gesetz in angemessener Weise zu berücksichtigen haben. Mit dieser Art Kollisionsregel, die auch für Bundesbehörden verbindlich ist, nimmt dieses Landesgesetz in Anwendung des so genannten Konzentrationsprinzips selbst u. a. die für die Beseitigung von Baudenkmalern bestehende Erlaubnispflicht nach § 9 Abs. 1 DSchG zurück zugunsten der Verpflichtung der zuständigen Planfeststellungsbehörde (auch des Bundes), die der Erlaubnispflicht nach § 9 Abs. 1 DSchG zugrundeliegenden Ziele des Denkmalschutzes abwägend zu bedenken (vgl. OVG Münster, DÖV 1984, 475 [476] sowie Erbguth/Paßlick/Püchel, DSchGe der Länder [1984], S. 42 [78]).

In der besonderen Verfahrenskonstellation des vorliegenden Falles, in dem ein Vorhabenträger von der Planfeststellungsbehörde den Erlass eines bestimmten Planfeststellungsbeschlusses begehrt, kann offenbleiben, ob der beanspruchte Planfeststellungsbeschluss i. S. d. erwähnten Rechtsgrundsätze planerisch gerechtfertigt, d. h. „vernünftigerweise geboten“ ist. Denn der Ablehnungsbescheid vom 5. 12. 1994 stellt sich unter Zugrundelegung der dargestellten Maßgaben als gerichtlich nicht zu beanstandende Abwägungsentscheidung dar.

Zunächst ist aus ihm hinreichend ersichtlich, dass eine Abwägung stattgefunden hat. Dies ergibt sich einmal aus der Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht der Bezirksregierung M. als Anhörungsbehörde vom 12. 9. 1994. Darin hat sich die Anhörungsbehörde die Bedenken der Denkmalbehörden zu eigen gemacht und resümiert:

„Der Anhörungsbehörde ist nicht einsichtig, inwieweit das fiskalische Interesse des Bundeseisenbahnvermögens – jedenfalls nach Neuordnung des Eisenbahnrechts – öffentlichen Charakter beanspruchen und insoweit mit Erfolg dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung des Bahndenkmals gegenübergestellt werden kann“.

...

Schließlich ist weder die Bedeutung dieser Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen – nämlich die Oberordnung des Erhaltungsinteresses aus denkmalrechtlichen Erwägungen – in einer Weise vorgenommen worden, die zur objektiven Gewichtigkeit der Belange außer Verhältnis steht. Das Erhaltungsinteresse am Betriebswerk ist im Unterschutzstellungsverfahren ausführlich dokumentiert. Dabei hat es auch die Kl. bewenden lassen, als sie die Widerspruchsentscheidung nicht auf den gerichtlichen Prüfstand stellte. Die entsprechenden Gründe sind auch im vorliegenden Verfahren ausführlich zur Sprache gekommen und von der Anhörungsbehörde im Erläuterungsbericht zusammenfassend aufgegriffen worden. Insoweit ist die Bezugnahme des Ablehnungsbescheides hierauf ausreichend.

Demgegenüber findet sich nicht einmal der Versuch der Kl., in dem nunmehr seit sechs Jahren währenden Verfahren ihre Investitionen, seien es bereits getätigte oder für die Zukunft prognostizierte, zu quantifizieren, um so zu einer Objektivierbarkeit ihres wirtschaftlichen Belanges beizutragen. Nach allem ist vor dem Hintergrund des eingeschränkten richterlichen Kontrollumfangs von Planfeststellungsentscheidungen – auch negativen Ergebnisses – der Ablehnungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes in seiner Rechtmäßigkeit zu bestätigen.