

Beglaubigte Abschrift

OBERLANDESGERICHT NAUMBURG



IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

12 U 42/16 OLG Naumburg

6 O 145/15 LG Halle

verkündet am: 05.09.2016

gez. Dorniß, JOS'in
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

ROP Roth AG, vertreten durch die Vorstände Steffen Roth und Stefan Lorenz,
Friedrich-Engels-Straße 12, 02797 Kurort Oybin,

Klägerin und Berufungsklägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Mochner, Matthieu, Dr. Fennen, Goethestraße 42, 02826 Görlitz,

gegen

1. Peter Beckert, Brombeerweg 15, 06116 Halle,
2. Lutz Feudel, Krumme Äcker 16, 06198 Salzatal OT Zappendorf,
3. Christian Kehr, Südstraße 12, 04416 Markkleeberg,
4. Olaf Raabe, Buchenring 10, 06198 Salzatal OT Lieskau,
5. Mario Waßmann, Ulmenstraße 26, 06198 Salzatal OT Lieskau,
6. Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e.V., vertreten durch Olaf Raabe, Christian Kehr und Lutz Fredel, Buchenring 10, 06198 Salzatal OT Lieskau,
7. Bodo Hanke, Wilhelm-Bieser-Straße 15, 06844 Dessau-Roßlau,

Beklagte und Berufungsbeklagte zu 1. - 7.,

Prozessbevollmächtigter zu 1. - 5. und 7.:

Rechtsanwalt Christian Kehr, Südstraße 12, 04416 Markkleeberg,

Prozessbevollmächtigter zu 6.:

Rechtsanwalt Dr. Wilfried Ruppert, Am Scheunenplatz 22, 14550 Groß Kreutz (Havel),

hat der 12. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Naumburg auf die mündliche Verhandlung vom 5. September 2016 durch den Richter am Oberlandesgericht Dr. Fichtner, den Richter am Oberlandesgericht Wiedemann und den Richter am Oberlandesgericht Krogull für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 21. März 2016 verkündete Einzelrichterurteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts Halle wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

Dieses und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

und beschlossen:

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf die Gebührenstufe bis 8.000 Euro festgesetzt.

Gründe:

I.

Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird abgesehen (§§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO).

II.

1. Die Berufung ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht erhoben worden (§§ 517, 519 und 520 ZPO). Ferner handelt es sich, soweit die Klägerin in der mündlichen Verhandlung vom 5. September 2016 den Antrag aus ihrer Berufungsbegründung vom 6. Juni 2016 nur in der Fassung ihres Schriftsatzes vom 4. September 2016 gestellt hat, um keine im Berufungsverfahren nach § 533 ZPO unzulässige Klageänderung. Denn soweit in dem Antrag aus dem Schriftsatz vom 4. September 2016 die Flurstücke anders als

in der Berufungsbegründung bezeichnet werden, hat sich dadurch der Streitgegenstand nicht geändert. Vielmehr handelt es sich um dieselben Grundstücke, die nur teilweise anderen Flurstücksnummern zugeordnet werden.

2. Die Berufung ist jedoch nicht begründet. Die angefochtene Entscheidung beruht weder auf einer Rechtsverletzung (§§ 513 Abs. 1 1. Alt., 546 ZPO) noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung.

Die Klägerin hat gegen die Beklagten keinen Anspruch aus § 1004 Abs. 1 BGB darauf, dass es die Beklagten oder durch sie beauftragte Dritte unterlassen, die streitgegenständlichen 128 Flurstücke zu betreten, zu befahren, zu verändern oder anderweitig zu gebrauchen. Dabei kann offen bleiben, ob sie überhaupt Eigentümerin sämtlicher streitgegenständlicher Grundstücke ist. Denn sie hat jedenfalls die Nutzung dieser Grundstücke durch die Beklagten nach § 1004 Abs. 2 BGB zu dulden, weil diese Grundstücke für Zwecke des öffentlichen Bahnverkehrs gewidmet sind und die Beklagten auf den Grundstücken im Rahmen einer Betriebsgenehmigung tätig sind, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (im Folgenden: DRE) erteilt worden ist. Der Geltendmachung des Abwehr- und Beseitigungsanspruchs steht in einem solchen Fall die öffentlich-rechtliche Widmung entgegen, denn mit der Durchsetzung der Ansprüche würde die Erfüllung der öffentlichen Aufgabe, für die das Grundstück gewidmet ist, unterbunden oder erschwert (z. B. BGH, MDR 2014, 1141).

a. Die Bahnstrecke Halle-Nietleben - Hettstedt wurde mit Genehmigungsurkunde vom 23. April 1895 und der Eröffnung des Bahnbetriebes für Zwecke des öffentlichen Bahnverkehrs jedenfalls konkludent gewidmet. Davon kann bei Strecken ausgegangen werden, die bereits im 19. Jahrhundert errichtet wurden und tatsächlich über einen sehr langen Zeitraum hinweg für den Bahnverkehr genutzt worden sind (vgl. Sächsisches OVG, Urteil vom 5. März 2014 - 1 C 28/11, zitiert nach Juris). Eine solche Widmung wirkt in der Weise fort, dass nach dem jeweiligen Überleitungsrecht der Fachplanungsvorbehalt, das heißt hier die Widmung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, auch für sogenannte Altstrecken gilt (z. B. OLG Dresden, Urteil vom 16. Juni 2016 – 10 U 1781/14, m. w. N.). Nicht erforderlich ist, dass für die betroffenen Grundstücke ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Vielmehr kommt es insbesondere im Hinblick auf Altanlagen, die noch aus dem 19. Jahrhundert stammen können, allein darauf an, ob für sie nach dem maßgeblichen Überleitungsrecht der Fachplanungsvorbehalt gilt, ob der Bestand durch das jeweilige Überleitungsrecht also in der Weise geschützt ist, dass die Wirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auch für sie gelten (z. B. BeckAEG-Komm/Hermes, Rdn. 16 zu § 23 AEG).

Dies ist hier der Fall. Denn, dass die fragliche Eisenbahnstrecke bereits zu DDR-Zeiten oder auch danach als *actus contrarius* vollständig entwidmet wurde, ist nicht ersichtlich. Eine Bahnanlage kann ihre rechtliche Zweckbestimmung durch einen eindeutigen Hoheitsakt verlieren, der für jedermann klare Verhältnisse schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offenstehen. Dieses Erfordernis für eine Entwidmung gilt auch für die Aufgabe von Bahnanlagen und deren Zuführung zu anderen Nutzungsrechten in der ehemaligen DDR. Dort wurden Betriebseinstellungen und Streckenstilllegungen üblicherweise in Form von Einzelverfügungen durch das Ministerium für Verkehr angeordnet (z. B. BVerwGE 99, 166; OLG Dresden, a. a. O. m. w. N.). Auf dieser Grundlage konnten der Abbau von Bahnanlagen und der einer Umnutzung regelmäßig vorausgehende Rechtsträgerwechsel vorgenommen werden. Gab es aber in der DDR bestimmte Verfahren für den Bau oder die Beseitigung von Schienenwegen, ist unter den dortigen Verhältnissen die rechtliche Zweckbestimmung einer Fläche als Verkehrsanlage vorrangig danach zu beurteilen, ob ein solches Verfahren durchgeführt worden ist. Die Durchführung eines solchen Verfahrens ist hier aber nicht ersichtlich.

Gegen eine solche Entwidmung zu DDR-Zeiten spricht im Übrigen auch, dass die Streckengrundstücke samt Anlagen gemäß Art. 26 des Einigungsvertrages als Teil des Sondervermögens Deutsche Reichsbahn in das Vermögen der Bundesrepublik Deutschland übergangen, was zur Voraussetzung hatte, dass sie nicht zu DDR-Zeiten bereits für einen anderen Zweck als Bahnbetriebszwecken gewidmet worden waren. Außerdem gingen die Grundstücke als Teil des Bundeseisenbahnvermögens (§ 1 BEZNG) mit Gründung der Deutschen Bahn AG in deren Vermögen über, was voraussetzte, dass sie unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind (§ 21 BEZNG). Schließlich spricht gegen eine Entwidmung der Bahnstrecke, dass es die DB Services Immobilien GmbH für notwendig erachtet hat, für einen kleinen Teil der insgesamt 44,6 km langen Bahnstrecke, nämlich für die Streckenabschnitte Bahnkilometer 15,36 bis 17,03 und Bahnkilometer 32,84 bis 32,945 – noch vor Inkrafttreten des § 23 AEG am 30. April 2005 – die förmliche Entwidmung zu beantragen. Die Flurstücke, auf denen sich jene entwidmeten Teilstrecken befinden, sind hier allerdings nicht streitgegenständlich. Ebenso wenig ist es nach dem Inkrafttreten des neuen AEG am 30. April 2005 zu einer förmlichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken – also Entwidmung - der Bahnstrecke insgesamt oder jedenfalls weiterer Teilstrecken nach § 23 AEG gekommen.

Die Bahntrasse ist aber auch nicht konkludent durch den Eintritt der Funktionslosigkeit entwidmet worden. Zwar kam die Entwidmung einer Bahnanlage vor dem Inkrafttreten des neuen § 23 AEG am 30. April 2005 auch dann in Betracht, wenn sie faktisch funktionslos und in den Hauptteilen zurückgebaut und in vielfältiger Weise anderweitig genutzt

worden war. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allerdings sehr eng auszulegen. Eine solche Funktionslosigkeit kann danach nur angenommen werden, wenn die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hatten, der die Verwirklichung der bestehenden Planung auf unabsehbare Zeit ausschloss (z. B. BVerwG, DVBl. 2010, 1374; BVerwGE 99, 166; OLG Dresden, a. a. O. m. w. N.).

Es ist nicht erkennbar, dass hier ein solcher Zustand bereits zu DDR-Zeiten oder jedenfalls bis zu dem Inkrafttreten des § 23 AEG erreicht worden ist. Allein die in weiten Teilen erfolgte Demontage von Gleisanlagen, Weichen, Bahnübergängen, Signalanlagen usw. reicht hierfür ebenso wenig aus wie der zum Teil nicht unerhebliche Zeitablauf seit der Entfernung von Anlagenteilen und die dadurch bedingte Änderung der Erdoberflächen. Denn dies allein kann nicht die Annahme rechtfertigen, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt (z. B. BVerwGE 99, 166). Dass insoweit ein unumkehrbarer Zustand erreicht worden ist, ist nicht ersichtlich. Die Trasse kann grundsätzlich wieder in einen Zustand versetzt werden, dass Bahnanlagen, soweit demontiert, wieder installiert werden können. Dass sämtliche Streckengrundstücke dauerhaft und unumkehrbar einer anderen Nutzung zugeführt worden wären, ist nicht zu erkennen. Insbesondere ist die Stilllegung von einzelnen Streckenabschnitten dafür nicht ausreichend. Denn eine Stilllegungsgenehmigung – die Klägerin hat solche für einzelne Teilstrecken vorgelegt – führt lediglich dazu, dass der öffentliche Status einer Eisenbahninfrastruktureinrichtung aufgehoben wird und damit die Betriebspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens entfällt, während der planungsrechtliche Status der Bahnanlage, mithin deren Widmung, unberührt bleibt. Dabei stehen die Stilllegung nach § 11 AEG und Entwidmung bzw. – nach dem ab dem 30. April 2005 geltenden Recht – die Freistellung nach § 23 AEG zunächst unabhängig nebeneinander. Während die Freistellung (bzw. Entwidmung) den durch die Planfeststellung begründeten und gemäß § 38 BauGB das Bauplanungsrecht verdrängenden planungsrechtlichen Status der Bahnanlage beseitigt, also planungsrechtlich die Geltung des allgemeinen Bauplanungsrechts für die betroffenen Grundstücke wiederherstellt, wird durch die Stilllegungsgenehmigung nur die Betriebspflicht beseitigt. Die Stilllegungsgenehmigung lässt also den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt. Das hat zur Folge, dass auch nach einer Stilllegung die Wiederinbetriebnahme einer Strecke ohne erneute Planfeststellung möglich ist (z. B. BeckAEG-Komm/Hermes Rn. 10 f. zu § 23 AEG).

Aber selbst wenn entsprechend dem Vorbringen der Klägerin davon ausgegangen werden könnte, dass einzelne Grundstücke der früheren Bahnstrecke möglicherweise unumkehrbar einer anderen Nutzung zugeführt worden sind, ist dies nicht entscheidend. Für die

Beurteilung der Funktionslosigkeit kommt es nicht auf eine isolierte Betrachtung (einzelner Grundstücke), sondern auf eine Gesamtbetrachtung der Strecke an (z. B. BVerwGE 54, 5). Danach ist auf der Grundlage der Behauptungen der Klägerin zu der Nutzungsänderung einzelner Teilstrecken nicht zu erkennen, dass die gesamte Strecke von Halle-Nietleben nach Hettstedt bis zum Jahre 2005 funktionslos geworden wäre. Vielmehr können die verbliebenen Abschnitte durchaus sinnvoll für regionale Eisenbahnzwecke genutzt werden, und sei es für den Betrieb einer Museumsbahn.

Aber auch seit 2005 ist es zu keiner Entwidmung wegen Funktionslosigkeit der Bahnstrecke gekommen. Es ist seit dem Inkrafttreten des neuen § 23 AEG am 30. April 2005 ausgeschlossen, dass Bahnanlagen ohne Entwidmung allein wegen ihrer Funktionslosigkeit aus ihrer fachplanerischen Zweckbindung ausscheiden (z. B. BeckAEG-Komm/Vallendar Rdn. 40 zu § 18 AEG).

b. Die Beklagten handeln auf den Grundstücken der Klägerin im Rahmen einer Betriebsgenehmigung, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DRE erteilt worden ist. Die DRE ist für die Strecke 6800 konzessioniert, also Inhaberin einer Genehmigung nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG für das Betreiben der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zwischen Halle-Nietleben (Bahnkilometer 3,6) und Hettstedt (Bahnkilometer 44,6) vom 19. September 2008. DRE trifft als Eisenbahninfrastrukturunternehmen daher die Pflicht, Eisenbahnanlagen, für die ihr eine Betriebsgenehmigung erteilt worden ist, in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen bzw. einen solchen aufrecht zu erhalten (z. B. OLG Naumburg, Urteil vom 22. Juli 2015 – 5 U 211/14).

Dabei kann hier dahinstehen, ob die Genehmigung vom 19. September 2008 zu Recht erteilt wurde, oder ob die Genehmigung hätte versagt werden müssen, weil die DRE mangels zivilrechtlicher Berechtigung zur Inanspruchnahme der fremden Eisenbahninfrastruktur ein Sachbescheidungsinteresse hatte. Ebenso hat offen zu bleiben, ob das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (im Folgenden: MLV) für die Erteilung der Genehmigung überhaupt zuständig war und die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 Abs. 2 Satz 1 AEG vorlagen. Denn der Bescheid des MLV vom 19. September 2008 ist bisher weder aufgehoben noch widerrufen worden. Er entfaltet daher Tatbestandswirkung, selbst wenn er angefochten ist. Diese besagt, dass außer der Behörde sowie den Verfahrensbeteiligten im Sinne von § 13 VwVfG auch alle anderen Behörden sowie grundsätzlich alle Gerichte die Tatsache, dass der Verwaltungsakt erlassen wurde, als maßgebend akzeptieren müssen. Sie haben die durch den Verwaltungsakt getroffene Regelung oder Feststellung unbesehen, d. h. ohne dass sie die Rechtmäßigkeit des Verwaltungsakts nachprüfen müssten oder dürften, zugrunde zu legen (z. B. BGHZ 158, 19).

Der Ausnahmefall, dass der Bescheid offensichtlich nichtig ist, ist nicht zu erkennen. Denn absolute Nichtigkeitsgründe i. S. v. § 44 Abs. 2 VwVfG sind nicht ersichtlich.

Für eine Aussetzung des Rechtsstreits nach § 148 ZPO bis zu einer Entscheidung des derzeit noch bei dem Verwaltungsgericht Halle (Geschäfts-Nr.: 6 A 8/14) anhängigen Rechtsstreits über die Genehmigung vom 19. September 2008 bestand für den Senat kein Anlass. Die Entscheidung dieses Rechtsstreits hängt nicht von dem Ausgang jenes Verfahrens ab. Der Senat hat nämlich für den hier geltend gemachten Unterlassungsanspruch nur zu entscheiden, ob es in der Vergangenheit zu Eingriffen in das Eigentum der Klägerin gekommen ist, die diese nicht zu dulden hat und die die Erwartung rechtfertigen, dass es in der Zukunft zu weiteren Eingriffen kommen wird. Ob eine veränderte Rechtslage – etwaige Aufhebung der Genehmigung des MLV vom 19. September 2008 durch das Verwaltungsgericht – in der Zukunft einen Unterlassungsanspruch rechtfertigen könnte, ist hier nicht streitentscheidend.

Aufgrund der fortbestehenden Widmung der Eisenbahninfrastruktur ist die Klägerin verpflichtet, die damit einhergehende Beschränkung ihrer Eigentümerbefugnisse zu dulden und auch zivilrechtlich zu respektieren (z.B. OLG Dresden, a.a.O.). Durch die Widmung und die faktische Indienststellung wird ein besonderer öffentlich-rechtlicher Status der Sache begründet. Es kommt zu einer Überlagerung der zivilrechtlichen Rechte des Grundstückseigentümers durch die öffentlich-rechtlichen Pflichten. Es entsteht eine Zweckbindung zu den durch die Widmung vorgesehenen Nutzungszwecken. Mit der Widmung des Eisenbahngeländes hat der Eigentümer der Grundstücke die Pflicht, das Betreiben des Eisenbahnverkehrs zu dulden. Insoweit sind die Grundstücke – unabhängig von einer zivilrechtlichen Berechtigung – mit einer öffentlich-rechtlichen Last belegt, die nur durch eine Freistellung nach § 23 AEG beseitigt werden kann (z. B. VG Köln, Urteil vom 26. Januar 2007 – 18 K 1195/06, zitiert nach Juris). Auf der anderen Seite vermittelt die Genehmigung nach § 6 AEG dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Art Exklusivberechtigung zur Nutzung der Infrastruktur (vgl. OLG Dresden, a.a.O.). Der Eigentümer ist verpflichtet, die Eigenschaft seines Eigentums als Eisenbahninfrastruktur zivilrechtlich zu respektieren (z. B. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 7. Juli 2008 – 20 A 802/07, zitiert nach Juris). Dabei hindert jene Duldungspflicht den Eigentümer daran, Beeinträchtigungen seines Eigentums mit Beseitigungs- und Unterlassungsansprüchen zu begegnen. Denn sonst könnte der Eigentümer der Grundstücke den nach Eisenbahnrecht vorgeschriebenen Gebrauch der Grundstücke als gewidmete Eisenbahnstrecke nach Belieben stören oder gar verhindern. Insbesondere liefe die sich aus dem Kontext von §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 1 Satz 1 und 11 Abs. 2 Satz 3 AEG ergebende Unterhalts- und ggf. Wiederherstellungspflicht des Infrastrukturbetreibers für die Eisenbahninfrastruktur ins Leere.

Denn die Genehmigung wird Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben einer ganz bestimmten Eisenbahninfrastruktur gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 3 AEG erteilt. So lange die Ausschlusswirkung der Widmung (bzw. nach neuem Recht nunmehr der Planfeststellung gemäß § 18 Abs. 3 AEG, 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfg) und damit die Duldungspflicht des Eigentümers der Eisenbahninfrastruktur besteht, ist dieser daran gehindert, gegen daraus resultierende Beeinträchtigungen seines Eigentums Beseitigungs- und Unterlassungsansprüche durchzusetzen (vgl. BeckAEG-Komm/Vallendar, Rdn. 41 zu § 18 AEG). Aus diesem Grunde spielt es auch keine Rolle, dass die zivilrechtliche Berechtigung zur Inanspruchnahme der Eisenbahninfrastruktur keine tatbestandliche Voraussetzung der Genehmigung nach § 6 AEG ist (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, a.a.O.), weshalb auch im vorliegenden Fall die Genehmigung des MLV vom 19. September 2008 ausdrücklich unbeschadet der privaten Rechte Dritter erteilt worden ist.

Die Klägerin ist hierdurch auch nicht rechtlos gestellt. Wenn für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb auf ihren Grundstücken kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und eine Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung langfristig nicht mehr zu erwarten ist, mithin der Bindungszweck entfallen ist, verbleibt ihr die Möglichkeit, die Freistellung ihrer Grundstücke von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG zu beantragen und auf diesem Weg die Einschränkung ihres Eigentumsrechts wieder zu beseitigen.

Nach allem ist DRE berechtigte Besitzerin der streitgegenständlichen Grundstücke aufgrund der ihr erteilten Betriebsgenehmigung vom 19. September 2008. Der Beklagte zu 6. leitet sein Besitzrecht aus dem mit DRE geschlossenen Kooperationsvertrag vom 30. Mai 2014 ab. Die Arbeiten der Beklagten auf den streitgegenständlichen Grundstücken dienen auch unstreitig ausschließlich der Wiederherstellung der Bahnanlagen in betriebssicherer Form. Sie bewegen sich also im Rahmen sowohl der Widmung der Grundstücke als auch der Genehmigung zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur. Dabei üben die Mitglieder des Beklagten zu 6. und insbesondere auch die Beklagten zu 1. bis 5. und zu 7. weisungsgebunden für die DRE die Besitzdienerschaft gemäß § 855 BGB aus.

c. Letztlich scheidet ein Unterlassungsanspruch nach § 1004 Abs. 1 BGB aber auch schon deshalb aus, weil die Klägerin nicht dargelegt hat, auf welchem der 128 Flurstücke welche konkreten Tätigkeiten der Beklagten zu beobachten waren, die eine weitere Beeinträchtigung befürchten lassen.

d. Schließlich kam auch eine Aussetzung im Hinblick auf einen vor dem Landgericht Görlitz schwebenden Prozess nicht in Betracht. Zwar hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 2. September 2016 erstmals darauf hingewiesen, dass sie die DRE im Rahmen einer Widerklage vor dem Landgericht Görlitz auf Unterlassung verklagt habe. Hierbei handele es

sich um das Hauptsacheverfahren zu dem einstweiligen Verfügungsverfahren vor dem Landgericht Görlitz (1 O 265/14) bzw. vor dem Oberlandesgericht Dresden (10 U 1781/14), mit dem DRE die Klägerin verpflichtet hat, die bestehende Eisenbahninfrastruktur nicht zu beseitigen. Da die Parteien dem Senat keinerlei konkrete Kenntnisse von jenem Hauptsacheverfahren vermittelt haben, können die Voraussetzungen einer Aussetzung, insbesondere die Vorgreiflichkeit jenes Verfahrens, jedoch offensichtlich nicht bejaht werden.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO). Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung und die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordern eine Entscheidung des Revisionsgerichts nicht. Der Senat hat eine Einzelfallentscheidung getroffen und bewegt sich dabei in dem von anderen Obergerichten vorgegebenen rechtlichen Rahmen. Insbesondere setzt sich der Senat nicht in Widerspruch zu der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Dresden.

Die Festsetzung des Streitwertes hat ihre Rechtsgrundlage in den §§ 47 Abs. 1 Satz 1, 48 Abs. 1 GKG i. V. m. § 3 ZPO.

gez. Dr. Fichtner

gez. Wiedemann

gez. Krogull

Vorstehende Abschrift/Kopie stimmt mit der
Urschrift überein und wird hiermit beglaubigt.

Naumburg,

27.09.2016

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Oberlandesgerichts Naumburg

