

**Titel:**

**Freistellung eines Grundstücks von Bahnbetriebszwecken - Ringbahn Nürnberg**

**Normenkette:**

AEG § 23

**Leitsätze:**

Ob i.S.d. § 23 Abs. 1 AEG a.F. (entspricht insoweit § 23 Abs. 1 Satz 1 AEG) langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, beurteilt sich nicht allein danach, ob für das fragliche Grundstück ein Nutzungsinteresse gerade in Bezug auf eine derzeit vorhandene eisenbahnspezifische Infrastruktur besteht. (Rn. 37)

1. Regelmäßig kann unterstellt werden, dass ein eisenbahnspezifisches Verkehrsinteresse langfristig fehlt, wenn im Stellungnahmeverfahren nach § 23 Abs. 2 AEG keines der potenziell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein solches Interesse hinsichtlich der fraglichen Grundstücke erklärt. (Rn. 24) (redaktioneller Leitsatz)

2. Planungen von ÖPNV-Aufgabenträgern sowie von Gemeinden bei der Beurteilung der Frage, ob langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, kommt maßgebliches Gewicht zu. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)

3. Der Planfeststellungsbehörde kommt bei ihrer Entscheidung über die Freistellung eines Grundstücks von Bahnbetriebszwecken kein Abwägungs-, Ermessens- oder Gestaltungsspielraum zu. Die Verwaltungsgerichte haben auf die Verpflichtungsklage eines nach § 23 Abs. 1 AEG Antragsberechtigten selbst zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Freistellung vorliegen. (Rn. 40) (redaktioneller Leitsatz)

**Schlagworte:**

Freistellung von Bahnbetriebszwecken, erfolglose Verpflichtungsklage des Grundstückseigentümers, langfristige Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung, ggfs. auch durch bzw. als neue oder zusätzliche Betriebsanlagen, Nahverkehrspläne der Belegenheitsgemeinde, langfristige Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung ggfs. auch durch bzw. als neue oder zusätzliche Betriebsanlagen, eisenbahnspezifisches Verkehrsinteresse, Aufklärungsrüge

**Vorinstanz:**

VG Ansbach, Urteil vom 12.11.2021 – AN 10 K 20.108

**Fundstellen:**

BeckRS 2022, 34052

LSK 2022, 34052

DÖV 2023, 685

**Tenor**

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Der Kläger trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 15.000 Euro festgesetzt.

**Gründe**

I.

1

Der Kläger verfolgt sein erstinstanzliches Begehren weiter, welches auf die Verpflichtung der Beklagten zielte, Grundstücke, die in seinem (nach Aktenlage Mit-) Eigentum stehen, gem. § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freizustellen.

## 2

Die drei zur Freistellung beantragten Grundstücke grenzen westlich des Bahnhofs Nürnberg Nordost unmittelbar südlich an die Bahnstrecke Nürnberg Ost - Großmarkt (Streckenummer 5923) an. Diese Strecke ist Teil der ehemals durchgängigen so genannten „Ringbahn“. Die Grundstücke liegen im Stadtgebiet der Beigeladenen und bilden einen ca. 400 m langen und ca. 4 - 6 m breiten Grundstücksstreifen; sie gehörten ursprünglich zu dem Grundstück, auf dem die Trasse des (derzeit eingleisigen) Schienenwegs verläuft. Der Grundstücksstreifen wird unterbrochen durch ein Grundstück, welches mit Bescheid vom 12. Mai 2016 auf Antrag der DB N2. AG von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde.

## 3

Mit Schreiben vom 21. Mai 2015 wurde vom Kläger und einem (nach Aktenlage) weiteren Miteigentümer beantragt, die drei Grundstücke gem. § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freizustellen.

## 4

Mit Bescheid vom 19. Juli 2018 lehnte die Beklagte den Antrag ab. Die Beigeladene habe geltend gemacht, dass in ihrem Nahverkehrsplan für die ehemalige Ringbahn - deren Bestandteil die Grundstücke seien - das Ziel einer Aktivierung für den Personenverkehr enthalten sei. Auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) habe dem Antrag widersprochen. Ein langfristiges Verkehrsbedürfnis könne damit nicht ausgeschlossen werden.

## 5

Den Widerspruch des Klägers wies die Beklagte mit Bescheid vom „18. Juli 2019“ (nach Angaben der Beklagten auf Grund eines Systemfehlers falsch datiert; versandt am 19./20.12.2019) nach erneuter Einholung von Stellungnahmen der Beigeladenen und der BEG zurück. Bei der Prüfung des § 23 Abs. 1 AEG komme es darauf an, dass keines der potenziell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein aktuelles Verkehrsbedürfnis sowie ein langfristiges Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung der vom Antrag erfassten Flurstücke erklärten. Das langfristige Nutzungsinteresse müsse nach den gesamten Umständen des Einzelfalles ernsthaft und nachvollziehbar sein. Dies sei hier der Fall. Zwar lasse sich angesichts der vorhandenen Vegetation eine gegenwärtige Nutzung der Flächen zu Bahnzwecken ausschließen. Auch fänden auf dem betreffenden eingleisigen Abschnitt der Strecke derzeit (noch bzw. bereits) vereinzelte Zugfahrten statt, ohne dass die verfahrensgegenständlichen Grundstücke hierfür in Anspruch genommen werden müssten. Allerdings habe die Beigeladene nicht minder nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass zu einer Aufnahme des Personenverkehrs auch zweigleisige Abschnitte erforderlich seien, die maßgeblich von dem angestrebten Betriebskonzept abhingen. Auch wenn eine nahe Kreuzungsmöglichkeit in Bahnhof Nürnberg-Nordost existiere, könnten durchaus längere zweigleisige Abschnitte notwendig werden. Zudem gehe mit einer wohl unumgänglichen Ertüchtigung der Strecke bei einer (Wieder-) Aufnahme eines fahrplanmäßigen Zugbetriebs zusätzlicher Platzbedarf einher. Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen kämen hierfür auch neu geschaffene Entwässerungseinrichtungen, Oberleitungsanlagen, Zugangsmöglichkeiten zur freien Strecke und dergleichen in Betracht. Das langfristige Nutzungsinteresse sei nach den gesamten Umständen des Einzelfalles ernsthaft und nachvollziehbar. Im Netzplan 2025+ der Beigeladenen sei für die Strecke ein S-Bahn-Betrieb vorgesehen. Bei einem prognostizierten Fahrgastaufkommen von 3.800 bis 4.900 Personen pro Tag sei die „Durchbindung Gräfenbergbahn mit Rangaubahn“ als „verfolgenswerte Maßnahme mit Beteiligung Dritter“ eingestuft worden. Die Beigeladene habe im Widerspruchsverfahren glaubhaft ausgeführt, dass bereits Abstimmungen mit den beteiligten Planungsträgern stattgefunden hätten und an Lösungsansätzen gearbeitet werde. Dies habe die BEG gegenüber der Beklagten bestätigt. Hinsichtlich des erforderlichen Maßes an Konkretisierung sei erforderlich, aber auch ausreichend, dass eine Konzeption existiere, die zumindest in Grundzügen darstelle, in welcher Form dort zukünftig Personenverkehr stattfinden solle. Ferner ließen die ermittelten Fahrgastzahlen in hinreichender Weise auf einen im öffentlichen Interesse liegenden Betrieb der Strecke schließen. Da sich nicht mit dem erforderlichen Maß an Sicherheit ausschließen lasse, dass die vom Antrag des Klägers umfassten Grundstücke im Rahmen einer Streckenertüchtigung benötigt würden, sei - um diesbezügliche Planungen nicht von vornherein zu erschweren - der Widerspruch zurückzuweisen.

## 6

Die darauf vom Kläger auf Erteilung einer Freistellung für seine Grundstücke erhobene Klage wies das Bayerische Verwaltungsgericht Ansbach mit Urteil vom 12. November 2021, dem Kläger zugestellt am 4. Januar 2022, ab.

## 7

Mit Schriftsatz vom 26. Januar 2022, eingegangen beim Verwaltungsgericht am darauffolgenden Tag, beantragte der Kläger die Zulassung der Berufung. Er begründete diesen Antrag mit Schriftsatz vom 25. Februar 2022, eingegangen beim Verwaltungsgerichtshof am 28. Februar 2022. Der Kläger macht ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO), besondere tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten der Rechtssache (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) und ihre grundsätzliche Bedeutung (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) geltend.

## 8

Die Beklagte und die Beigeladene sind dem Berufungszulassungsantrag entgegengetreten.

## 9

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Rechtszüge und auf die beigezogenen Behördenakten verwiesen.

## II.

## 10

Der Antrag auf Zulassung der Berufung bleibt ohne Erfolg. Aus dem der rechtlichen Überprüfung durch den Senat allein unterliegenden Vorbringen in der Begründung des Zulassungsantrags (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO) ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils gem. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (1.). Besondere tatsächliche und/oder rechtliche Schwierigkeiten der Rechtssache gem. § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO sind nicht dargelegt; Gleiches gilt für deren grundsätzliche Bedeutung gem. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO (2.) und für einen vom Kläger möglicherweise geltend gemachten Verfahrensfehler i.S.d. § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO (3.).

## 11

1. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen, wenn nach dem Vortrag des Rechtsmittelführers gegen dessen Richtigkeit gewichtige Gesichtspunkte sprechen. Davon ist immer dann auszugehen, wenn ein einzelner tragender Rechtssatz oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt wird und wenn sich nicht ohne nähere Prüfung die Frage beantworten lässt, ob die Entscheidung möglicherweise im Ergebnis aus einem anderen Grund richtig ist (BVerfG, B.v. 7.10.2020 - 2 BvR 2426/17 - juris Rn. 34; BVerwG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - juris Rn. 9). Der Rechtsmittelführer muss konkret darlegen, warum die angegriffene Entscheidung aus seiner Sicht im Ergebnis falsch ist. Dazu muss er sich mit den entscheidungstragenden Annahmen des Verwaltungsgerichts konkret auseinandersetzen und im Einzelnen dartun, in welcher Hinsicht und aus welchen Gründen diese Annahmen ernstlichen Zweifeln begegnen (Happ in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 124a Rn. 62 f.). Solche Zweifel ergeben sich aus dem Vorbringen des Klägers im Berufungszulassungsverfahren nicht.

## 12

1.1 Das Verwaltungsgericht hat verneint, dass dem Kläger ein Anspruch auf Freistellung seiner Grundstücke von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Abs. 1 AEG a.F. zustehe (zur derzeitigen Fassung des § 23 Abs. 1 AEG, insbesondere dessen Ergänzung um die Sätze 2 bis 5 vgl. Art. 1 Nr. 12 des am 1.7.2021 in Kraft getretenen Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 9.6.2021, BGBl I S. 1730). Hierzu hat es im Wesentlichen ausgeführt: Die Voraussetzung, dass langfristig keine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten sei, liege nicht vor. Für ein solches Nutzungsinteresse seien, wie die Aufzählung in § 23 Abs. 2 AEG zeige, nicht nur Bekundungen der betreibenden Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen maßgeblich, sondern auch der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Träger der Landes- und Regionalplanung sowie der betroffenen Gemeinden. Die Erklärungen über ein langfristiges Nutzungsinteresse müssten u.a. zum Schutz des an einer bahnfremden Nutzung oder Verwertung interessierten Grundstückseigentümers nach den gesamten Umständen des Einzelfalles ernsthaft und nachvollziehbar sein. Eine „Reservierung“ von Bahngrundstücken für zukünftige, nicht präzisierbare

Nutzungen unter Berufung auf die vage Möglichkeit einer späteren eisenbahnspezifischen Nutzung erlaube § 23 AEG nicht.

### 13

Das von der Beigeladenen und der BEG bekundete eisenbahnrechtliche Nutzungsinteresse an den fraglichen Grundstücken sei ernsthaft, nachvollziehbar sowie hinreichend konkret. Dabei könne offenbleiben, ob auf den Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung oder auf den Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung abzustellen sei, da bereits im Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids ein langfristiges Nutzungsinteresse entsprechend der Zweckbestimmung nicht gefehlt habe. Geplant sei, die bislang eingeschränkte Nutzung der Bahnstrecke für Rangier- und Sonderfahrten zu einem regelmäßigen Personenbeförderungsbetrieb auszubauen. Dies gehe mit einem zweigleisigen Ausbau oder wenigstens einer Ertüchtigung der vorhandenen Bahnstrecke einher, was einen erhöhten Platzbedarf begründe, der sich auf die streitgegenständlichen Grundstücke erstrecke. Das Vorhaben der Beigeladenen sei in Grundzügen in ihren Verkehrsentwicklungsplänen enthalten, sie habe konkretisierende verkehrsplanerische Entscheidungen für die Ertüchtigung bzw. Reaktivierung der Strecke getroffen und mit weiteren Planungs- und Aufgabenträgern Gespräche geführt. Die Beigeladene habe sich das Ziel der Reaktivierung der Ringbahn damit nicht (mehr) nur als langfristige Planungsoption offengehalten. Die BEG als weitere Aufgabenträgerin habe die Planungen der Beigeladenen bekräftigt. Selbst wenn für die Voraussetzungen des Anspruchs nach § 23 Abs. 1 AEG a.F. nicht auf die weitere Entwicklung nach Erlass des Widerspruchsbescheids abzustellen sei, zeigten die zwischenzeitlich erfolgten Planungsschritte der Beigeladenen und der überregionalen Aufgabenträger (z.B. die Durchführung der Machbarkeitsstudie des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr), dass es sich bei den Stellungnahmen der Beigeladenen im Freistellungsverfahren nicht nur um bloße Absichtserklärungen gehandelt habe und ihr Nutzungsinteresse schon zum Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung ein ernsthaftes gewesen sei. Zwar sei die Finanzierung des geplanten Vorhabens durchaus problematisch; jedoch sei nicht offensichtlich, dass das Vorhaben objektiv nicht finanzierbar sei. Die Kritik des Klägers, eine günstigere Herstellung der Verkehrsanbindung sei durch einen einspurigen Ausbau oder eine Buslinie möglich, und andere Verkehrsprojekte der Beigeladenen würden die Reaktivierung der in Rede stehenden Bahnstrecke unprofitabel machen, stehe den weiteren Planungen ebenfalls nicht grundsätzlich entgegen. Auch sei zwar wahrscheinlich, dass die bereits erfolgte Freistellung des zwischen den streitgegenständlichen Grundstücken gelegenen Grundstücks den Ausbau der Strecke an dieser Stelle erschwere. Jedoch könne derzeit nicht festgestellt werden, dass hierdurch der geplante Ausbau der Bahnstrecke unmöglich gemacht werde. Ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG liege ebenfalls nicht vor.

### 14

1.2 Der Kläger trägt im Wesentlichen vor, dass die Voraussetzungen für eine Freistellung nach § 23 Abs. 1 AEG a.F. entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts vorliegen würden. Dies habe die DB AG im Jahre 2016 erklärt. Die Strecke sei bereits seit fast 30 Jahren stillgelegt und werde nur noch für vereinzelte Rangier- und Sonderfahrten benutzt. Nach wie vor fehle es an konkreten Planungen der Beigeladenen zu einer Reaktivierung der Strecke für die Personenbeförderung. Entsprechende Belege habe die Beigeladene nicht vorgelegt und seien vom Verwaltungsgericht auch nicht angefordert worden. Die von der Beigeladenen vermeintlich beabsichtigte Nutzung sei von vornherein ausgeschlossen, zumindest aber unrealistisch. Ein Ausbau der Strecke sei wirtschaftlich und tatsächlich unmöglich. Bereits 2014 habe ein Gutachten einen negativen Kosten-Nutzen-Faktor von -0,22 ergeben. Aktuellere Zahlen habe die Beigeladene nicht vorgelegt. Der immissionsschutzrechtliche Trennungsgrundsatz könne angesichts der teilweise bis unmittelbar an die jetzige Gleisanlage heranreichenden (Wohn-) Bebauung nicht gewahrt werden. Die Kosten für Schallschutzmaßnahmen würden den Kosten-Nutzen-Faktor noch weiter ins Negative verschieben. Ferner unterliege die Beigeladene für die nächsten Jahre einem Sparzwang. Zudem seien die fraglichen Grundstücke mit Bäumen und Sträuchern bewachsen. Angesichts der unmittelbar angrenzenden Bebauung seien auch eine zweigleisige Trasse, das Anlegen von Haltemöglichkeiten, eine Elektrifizierung oder die Errichtung von Lärmschutzanlagen wirtschaftlich und tatsächlich unmöglich. Zudem sei angesichts der drohenden Immissionen und der gegebenenfalls erforderlichen Eingriffe in das Eigentum Dritter mit erheblichen Widerständen sowie mit zahlreichen gerichtlichen Verfahren zu rechnen. Die schwerwiegenden Eigentumseingriffe seien auch nicht zu rechtfertigen, weil mit der Schaffung des so genannten Ringbusses bzw. dem Ausbau der Straßen- und U-Bahn bereits wesentlich kostengünstigere und schonendere Alternativen zu einem Ausbau der Ringbahn vorhanden seien. Auch sei die bereits erfolgte Freistellung des zwischen den Grundstücken des Klägers gelegenen Grundstücks im Jahr 2016 unzureichend berücksichtigt

worden. Die Annahme des Verwaltungsgerichts, es sei nicht feststellbar, ob diese Freistellung die Planungen unmöglich mache, sei eine bloße Vermutung. Zudem sei im Zeitpunkt der Freistellung dieses Grundstücks die Sachlage keine andere gewesen als im Zeitpunkt des Widerspruchsbescheids. Vielmehr seien nunmehr weitere die Umsetzung der Planung in Frage stellende Umstände eingetreten, etwa im Hinblick auf die finanzielle Situation der Beigeladenen. Durch die fehlende Freistellung seien die Grundstücke für den Kläger faktisch nicht nutzbar. Die Schwere des Eingriffs sei den nur vagen Planungsabsichten der Beigeladenen gegenüberzustellen, auch unter stärkerer Berücksichtigung des bereits freigestellten Nachbargrundstücks. Ein enteignungsgleicher Eingriff liege vor.

## 15

1.3 Aus dem Zulassungsvorbringen des Klägers ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils i.S.d. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.

## 16

1.3.1 Mit seinem Vorbringen wird der Kläger bereits den Darlegungserfordernissen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO nicht gerecht. Der Kläger führt zwar aus, weshalb die Voraussetzungen des § 23 Abs. 1 a.F. AEG vorliegen würden und übt dabei auch Kritik an der Auffassung des Verwaltungsgerichts. Der Kläger setzt sich aber nicht - wie erforderlich (vgl. oben) - konkret und im Einzelnen mit den Ausführungen des Verwaltungsgerichts auseinander. Dies gilt für die vom Verwaltungsgericht zugrunde gelegten rechtlichen Maßstäbe für die Beurteilung der Frage, ob kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist (vgl. UA S. 15, S. 17, S. 18), ebenso wie für die Ausführungen des Verwaltungsgerichts dazu (UA S. 17 f.), weshalb die Planungsabsichten der Beigeladenen betreffend einen regelmäßigen Personenbeförderungsbetrieb auf der fraglichen Strecke im - vom Verwaltungsgericht vorsorglich zugrunde gelegten - Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids hinreichend konkret und nachvollziehbar gewesen sind und weshalb sich das Nutzungsinteresse auf die klägerischen Grundstücke erstreckt. Ebenso wenig geht der Kläger näher auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts betreffend eine Finanzierbarkeit dieser Planungen ein (UA S. 18). Gleiches gilt für - im Zulassungsverfahren letztlich nur wiederholte - Einwendungen des Klägers betreffend Alternativen zu einem Ausbau der Ringbahn bzw. deren Nutzung für den Personenverkehr (vgl. UA S. 19). Ebenso fehlt es an einer näheren Auseinandersetzung mit den Ausführungen des Verwaltungsgerichts dazu (UA S. 19 f.), dass die bereits erfolgte Freistellung des zwischen den Grundstücken des Klägers gelegenen Grundstücks das geplante Vorhaben nicht erkennbar unmöglich macht und dass aus dieser Freistellung kein Anspruch des Klägers hinsichtlich der streitgegenständlichen Grundstücke abgeleitet werden kann.

## 17

1.3.2 Selbst wenn aber davon ausgegangen wird, dass der Kläger mit seinem Vorbringen den Darlegungsanforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO (noch) entsprochen hätte, ergäben sich aus seinem Vorbringen keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils.

## 18

Vorab ist zu bemerken, dass der Senat im vorliegenden Berufungszulassungsverfahren keinen Anlass für Ausführungen zu der vom Verwaltungsgericht aufgeworfenen Problematik sieht, auf welchen Zeitpunkt bei der Entscheidung über eine auf Erlass einer Freistellung zielenden Verpflichtungsklage eines nach § 23 Abs. 1 AEG a.F. Antragsberechtigten abzustellen ist (UA S. 16 f.). Denn das Verwaltungsgericht hat die Frage letztlich offengelassen; es hat ausgeführt, dass, selbst wenn der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung (hier also der Erlass des Widerspruchsbescheids) zugrunde gelegt wird, kein Freistellungsanspruch des Klägers besteht (UA S. 17). Das Verwaltungsgericht hat damit zum Ausdruck gebracht, dass, würde die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung zugrunde gelegt, ein Freistellungsanspruch erst recht zu verneinen wäre. Mit diesen Annahmen des Verwaltungsgerichts befasst sich die Antragsbegründung nicht. Sie legt insbesondere nicht dar, dass nach der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung - oder gar im Zeitpunkt der vorliegenden Entscheidung - ein Freistellungsanspruch bestehen würde; dafür ist auch nichts ersichtlich. Das Vorbringen des Klägers im Berufungszulassungsverfahren wird daher unter Berücksichtigung des vom Verwaltungsgericht zugrunde gelegten Zeitpunkts gewürdigt.

## 19

1.3.2.1 Die Behauptung des Klägers, die Strecke sei bereits vor fast 30 Jahren stillgelegt worden (vgl. § 11 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG), ist nicht konsistent, denn der Kläger trägt selbst vor, dass sie noch

für vereinzelte Rangier- und Sonderfahrten bzw. zum Auftanken der Gräfenbergbahn genutzt werde. Auch das Verwaltungsgericht hat nicht festgestellt, dass es zu einer Stilllegung gekommen ist (vgl. UA S. 14); hiergegen hat der Kläger keine substantiierten Einwendungen erhoben. Zudem hat die Beklagte im Zulassungsverfahren erneut - nachvollziehbar - vorgetragen, dass eine Stilllegung nur für einen anderen Abschnitt der „Ringbahn“ erfolgt ist, während auf der hier in Rede stehenden Strecke täglich mindestens drei Fahrten, zuzüglich Gelegenheitsfahrplan, stattfinden.

## 20

Ob eine Freistellung nach § 23 Abs. 1 AEG a.F. sogar voraussetzte, dass eine Stilllegung nach § 11 AEG erfolgt war oder ein Stilllegungsverfahren zumindest parallel betrieben wurde (vgl. BT-Drs. 15/4419 S. 18; hieran anknüpfend Hermes in ders./Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 23 Rn. 11; Pietrzyk in Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 23 AEG Rn. 24; vgl. nunmehr § 23 Abs. 1 Satz 3 AEG), kann offenbleiben, da keine ernstlichen Zweifel an der Auffassung des Verwaltungsgerichts bestehen, die Voraussetzungen des § 23 Abs. 1 AEG a.F. lägen im Hinblick auf das Erfordernis, dass langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten sein darf, nicht vor.

## 21

1.3.2.2 Die vom Kläger erwähnte Erklärung der DB AG aus dem Jahre 2016, wonach die Voraussetzungen des § 23 Abs. 1 AEG a.F. vorliegen würden, lässt die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dem Kläger stehe kein Freistellungsanspruch zu, nicht ernstlich zweifelhaft erscheinen. Vielmehr folgt aus der Aufzählung der in § 23 Abs. 2 AEG genannten Anhörungsberechtigten, zu denen unter anderem (§ 23 Abs. 2 Nr. 2 AEG) die nach § 1 Abs. 2 RegG bestimmten Stellen - also diejenigen Stellen, denen durch Landesrecht die Aufgabe zugewiesen ist, i.S.d. § 1 Abs. 1 RegG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen (vgl. Hermes in ders./Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 23 Rn. 42) - sowie die betroffenen Gemeinden gehören, dass es für die Prognose, ob langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, nicht allein auf die Bekundungen der betreibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der nutzungsinteressierten Eisenbahnverkehrsunternehmen ankommt, sondern auch auf die aktuellen Konzepte der Vertreter des öffentlichen Interesses an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene (vgl. OVG Saarl, U.v. 10.1.2017 - 2 A 142/15 - juris Rn. 26). Den Stellungnahmen der in § 23 Abs. 2 AEG genannten Stellen kommt bei der Prüfung der (materiellen) Freistellungsvoraussetzungen eine andere und gewichtigere Bedeutung zu als der aus anderen Verwaltungsverfahren bekannten Anhörung der Öffentlichkeit oder der Träger öffentlicher Belange. Denn § 23 Abs. 2 AEG bezweckt die Herbeiführung einer möglichst umfassenden Grundlage für die Beurteilung, ob ein Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung aktuell fehlt und auch langfristig nicht zu erwarten ist. Dabei geht es um eine Entscheidungsvoraussetzung, über die allein die in § 23 Abs. 2 AEG genannten Unternehmen und Stellen verfügen können (vgl. Hermes in ders./Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 23 Rn. 35 f.; vgl. zum Zusammenhang zwischen den nach § 23 Abs. 2 AEG zu beteiligenden Stellen und den materiellen Freistellungsvoraussetzungen auch Pietrzyk in Kühling/Otte, AEG/ERegG, § 23 AEG Rn. 25).

## 22

Vorliegend hat das Verwaltungsgericht auf Planungen der Beigeladenen abgestellt, wonach die bislang eingeschränkte Nutzung der Bahnstrecke für Rangier- und Sonderfahrten zu einem regelmäßigen Personenbeförderungsbetrieb ausgeweitet werden soll; hierzu muss die Strecke ausgebaut oder wenigstens ertüchtigt werden. Die Beigeladene ist sowohl Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG) als auch (Belegenheits-) Gemeinde; sie zählt also zum Kreis derer, deren Stellungnahme nach § 23 Abs. 2 AEG von Gewicht ist. Das Ziel der Aufnahme eines regelmäßigen Personenbeförderungsbetriebs lässt sich dem „Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+“ und dem „Netzplan 2025+“ der Beigeladenen entnehmen. Solche Aussagen in Nahverkehrs(entwicklungs)plänen weisen auf ein langfristiges Verkehrsbedürfnis für eine Anlage durch den Schienenpersonennahverkehr hin (vgl. Pietrzyk in Kühling/Otte, AEG/ERegG, § 23 AEG Rn. 30). Die BEG, welche gem. Art. 16 Abs. 2 BayÖPNVG im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr für das gesamte Gebiet des Freistaats Bayern den Schienenpersonennahverkehr plant und diese Planung u.a. mit den Aufgabenträgern für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr abstimmt, hat dieses Nutzungsinteresse bestätigt.

## 23

1.3.2.3 Der Kläger kann nicht mit seinem wiederholt erhobenen Vorwurf durchdringen, die Planungen der Beigeladenen seien zu vage bzw. nicht konkret genug.

## 24

Nach § 23 Abs. 1 AEG a.F. (bzw. nunmehr insoweit unverändert Abs. 1 Satz 1) setzt eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken voraus, dass langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Zu prüfen ist also, ob die Fläche auf Dauer nicht mehr Eisenbahnbetriebszwecken dient (vgl. BT-Drs. 15/1499 S. 19). Eine bahnfremde Nutzung soll erst dann möglich sein, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben (BVerwG, B.v. 21.3.2014 - 6 B 55.13 - juris Rn. 13; B.v. 21.4.2010 - 7 B 39.09 - juris Rn. 18; BT-Drs. 15/1499 S. 18). Regelmäßig kann unterstellt werden, dass ein eisenbahnspezifisches Verkehrsinteresse langfristig fehlt, wenn im Stellungnahmeverfahren nach § 23 Abs. 2 AEG keines der potenziell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein solches Interesse hinsichtlich der fraglichen Grundstücke erklärt (vgl. Hermes in ders./Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 23 Rn. 22, Rn. 48). Dies war hier nicht der Fall (vgl. 1.3.2.2.).

## 25

Allerdings ist die bloße Erklärung eines Nutzungsinteresses der in § 23 Abs. 2 AEG genannten Stellen als solche nicht ausreichend. Vielmehr sind unter anderem zum Schutz des an einer bahnfremden Nutzung oder Verwertung interessierten Grundstückseigentümers an solche Erklärungen gewisse Anforderungen zu stellen. Sie müssen nach den gesamten Umständen des Einzelfalles ernsthaft und nachvollziehbar sein (OVG Saarl, U.v. 10.1.2017 - 2 A 142/15 - juris Rn. 37; OVG NW, B.v. 4.2.2010 - 8 B 1652/09.AK - juris Rn. 69; Hermes in ders./Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 23 Rn. 22).

## 26

Vorliegend mögen die von der Beigeladenen und der BEG angeführten Planungen betreffend einen regelmäßigen Personenbeförderungsbetrieb, auf die das Verwaltungsgericht abgestellt hat, im - vom Verwaltungsgericht vorsorglich zugrunde gelegten - Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids nicht in dem Sinne konkret gewesen sein, dass bereits erkennbar gewesen wäre, dass und inwieweit es tatsächlich zu einem solchen Personenbeförderungsbetrieb kommen würde, ob und wenn ja welche baulichen Maßnahmen an der Strecke (Ausbau; Ertüchtigung) hierfür erforderlich werden würden und wie diese Planungen in finanzieller Hinsicht umgesetzt werden könnten. Aus den Formulierungen „langfristig“ sowie (Nutzungs-) „Erwartung“ in § 23 Abs. 1 AEG a.F. lässt sich jedoch schließen, dass die Detailschärfe und die Planungstiefe der im Stellungnahmeverfahren nach § 23 Abs. 2 AEG bekundeten Nutzungsinteressen nicht bereits die Bejahung der Frage erlauben müssen, dass und wie eine künftige eisenbahnspezifische Nutzung umgesetzt werden kann (vgl. auch UA S. 18). Zu berücksichtigen ist auch, dass nach dem Willen des Gesetzgebers eine bahnfremde Nutzung erst dann möglich sein soll, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben (vgl. oben). Ausreichend ist also, dass nach wie vor - notwendigerweise noch für eine weitere Konkretisierung offene - Belange mit nicht unerheblichem Gewicht für eine eisenbahnspezifische Nutzung sprechen. Des Weiteren kommt Planungen von ÖPNV-Aufgabenträgern sowie von Gemeinden bei der Beurteilung der Frage, ob langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, maßgebliches Gewicht zu (vgl. 1.3.2.2; vgl. zur Relevanz gemeindlicher Planungsabsichten auch BVerwG, U.v. 12.3.2008 - 9 A 3.06 - juris Rn. 195). Gerade Planungen der Aufgabenträger im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bezeichnen aber die Schritte zur Umsetzung der in ihnen enthaltenen Ziele und Vorhaben regelmäßig noch nicht im Einzelnen, sondern haben eher konzeptartigen Charakter (vgl. hier Art. 12 Nr. 1, Art. 13 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG).

## 27

Angesichts dessen, dass die Planungen zur Nutzung der Strecke für die Personenbeförderung nicht nur in den Nahverkehrsplänen der Beigeladenen enthalten waren, sondern 2019 auch Gespräche mit maßgeblichen Akteuren aus dem Verkehrs- und Infrastrukturbereich erfolgt waren (vgl. näher UA S. 18 sowie Schreiben der Beigeladenen vom 28.11.2019, Behördenakt Bl. 13), bestehen vorliegend hinsichtlich der Ernsthaftigkeit und Nachvollziehbarkeit der Planungen keine ernsthaften Zweifel. Das Verwaltungsgericht hat auch nicht die vom Kläger thematisierte Fahrgastprognose aus dem Netzplan 2025+ für die Ernsthaftigkeit der Planungen genügen lassen und den sich aus einem Gutachten von 2014

ergebenden negativen Kosten-Nutzen-Faktor von -0,22 außer Acht gelassen (vgl. UA S. 3). Abgesehen davon, dass letzterer Umstand angesichts der - vom Kläger nicht in Zweifel gezogenen - Annahme des Verwaltungsgerichts, dass die Vorgabe für Fördermittel, der Kosten-Nutzen-Faktor müsse über 1,0 liegen, mittlerweile weggefallen sei (vgl. UA S. 19), so nicht mehr von Bedeutung ist, hat das Verwaltungsgericht zusätzlich und entscheidend darauf abgestellt, dass nach Entwicklungen in der jüngeren Zeit vor Erlass des Widerspruchsbescheids - im Sinne eines „neuen Versuchs“ - weitere Schritte in die Wege geleitet worden waren, um einen Ausbau bzw. eine Ertüchtigung der in Rede stehenden Bahnstrecke zu realisieren (UA S. 18). Gerade dies spricht für die nötige Ernsthaftigkeit einer zukünftigen Nutzung im Sinne der bisherigen Zweckbestimmung, welche zudem durch die BEG bestätigt wurden.

## 28

1.3.2.4 Der Kläger kann auch nicht mit seiner Rüge durchdringen, das Verwaltungsgericht sei dem Vorbringen der Beigeladenen ohne Nachweise gefolgt. Gem. § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO entscheidet das Gericht nach seiner freien, aus dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung. Zum Gesamtergebnis des Verfahrens zählt der von den Beteiligten mündlich vorgetragene Prozessstoff, der Inhalt der Gerichtsakte und der beigezogenen Akten (vgl. Kraft in Eyermann, VwGO, § 108 Rn. 10; Breunig in Posser/Wolff, BeckOK VwGO, Stand Oktober 2022, § 108 Rn. 2). Für einen rechtserheblichen Fehler bei der Würdigung der sich aus den vorgenannten Quellen ergebenden Tatsachen ist nichts dargelegt (vgl. zu den Voraussetzungen eines Verstoßes gegen § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO und den diesbezüglichen Darlegungsanforderungen im Berufungszulassungsverfahren BayVGH, B.v. 1.9.2020 - 22 ZB 20.132 - juris Rn. 13 m.w.N.). Sollte das Vorbringen des Klägers als Rüge zu verstehen sein, dass das Verwaltungsgericht den Sachverhalt gem. § 86 Abs. 1 VwGO habe weiter aufklären müssen, wäre hiermit ein Verfahrensmangel i.S.d. § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO ebenfalls nicht dargelegt (vgl. 3.).

## 29

1.3.2.5 Ohne Erfolg rügt der Kläger auch, die Planungen der Beigeladenen seien nicht umsetzbar bzw. ihre Umsetzung sei unrealistisch; daher kann offenbleiben, inwieweit solche Gesichtspunkte im Rahmen des Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG überhaupt zu prüfen sind.

## 30

Soweit er sich auf den Bewuchs seiner Grundstücke mit Bäumen und Sträuchern beruft, ist nicht erkennbar, inwieweit dies einem Ausbau oder einer Ertüchtigung der Strecke entgegenstehen könnte; eine Baufeldfreimachung findet im Vorfeld baulicher Tätigkeiten regelmäßig statt.

## 31

Soweit der Kläger Bebauung anführt, die teilweise bis unmittelbar an die jetzige Gleisanlage heranreiche, betrifft dies offenbar nicht die zur Freistellung beantragten Grundstücke, da diese seinem Vortrag zufolge bewachsen sind. Hinsichtlich einer Bebauung auf anderen Grundstücken zeigt der Kläger weder konkret auf, wo diese sich befindet, noch, inwieweit diese die Aufnahme eines regelmäßigen Personenbeförderungsbetriebs, einschließlich einer bloßen Ertüchtigung der Strecke (vgl. UA S. 16), verhindern könnte. Im Übrigen ist der Zugriff auf fremde Grundstücke für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn nicht ausgeschlossen (vgl. § 22 AEG). Inwieweit solche Eingriffe in das Grundeigentum Dritter gegen ein eisenbahnrechtliches Vorhaben sprechen, ist im fachplanungsrechtlichen Zulassungsverfahren, namentlich im Rahmen der Abwägung (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG), zu prüfen. Gleiches gilt für die Prüfung, ob und in welchem Umfang zum Schutz angrenzender Wohnbebauung Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, insbesondere Lärmschutzanlagen errichtet werden müssen (§ 41 BImSchG i.V.m. §§ 1 ff. der 16. BImSchV). Zu prüfen wäre dann ebenfalls, ob die Entstehung von Lärm unterhalb der Schwelle der Grenzwerte der 16. BImSchV dem Vorhaben entgegensteht. Das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 Alt. 1 BImSchG stellt dabei keine strikte Vorgabe dar, sondern es kann gegenüber gewichtigeren Belangen zurücktreten (vgl. BayVGH, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 240 m.w.N.). Ebenso wäre (erst) in einem solchen Verfahren näher zu prüfen, inwieweit die Planungsziele auch durch andere, die Anwohner und Grundstückseigentümer weniger belastende Maßnahmen (wie den Ausbau anderer Nahverkehrsmittel) erreicht werden könnten bzw. bereits erreicht worden sind. Es ist aber weder dargelegt noch ersichtlich, dass sich aus den vorstehend genannten Gesichtspunkten unüberwindbare Hindernisse für die Planungen zur Aufnahme eines regelmäßigen Personenbeförderungsbetriebs auf der fraglichen Strecke ergeben.

## 32

Schließlich ist für die Beantwortung der Frage, ob langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, auch nicht maßgeblich, inwieweit angenommen werden kann, dass es im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planungen der Beigeladenen, insbesondere im Rahmen eines Verfahrens nach den §§ 18 ff. AEG oder im Anschluss hieran, zu Widerstand, Einwendungen und Klagen von betroffenen Anwohnern und Grundstückseigentümern kommen wird.

### **33**

1.3.2.6 Die Einwände des Klägers betreffend die Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Planungen der Beigeladenen greifen ebenfalls nicht durch.

### **34**

Schon im Rahmen eines fachplanungsrechtlichen Zulassungsverfahrens hat die Behörde (lediglich) vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 - 9 A 12.19 - juris Rn. 134; U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 200). Für das Verfahren nach § 23 AEG, bei dem gerade noch kein konkretes fachplanungsrechtliches Vorhaben zu prüfen ist, kann der Frage der Finanzierbarkeit daher allenfalls eine noch weiter reduzierte Bedeutung zukommen. Insbesondere vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass die Planungen betreffend einen regelmäßigen Personennahverkehr auf der Strecke wegen fehlender Finanzierbarkeit nicht ernsthaft und nachvollziehbar wären. Zudem hat das Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang u.a. ausgeführt, dass das Vorhaben offiziell als Reaktivierungsstrecke behandelt werde, was neue Fördermöglichkeiten eröffnen solle. Auch sei die Vorgabe für Fördermittel, dass der Kosten-Nutzen-Faktor über 1,0 liegen müsse, zwischenzeitlich weggefallen (vgl. 1.3.2.3). Mit diesen Erwägungen setzt sich der Kläger nicht auseinander.

### **35**

Hinsichtlich des Einwands fehlender Wirtschaftlichkeit ist zu bemerken, dass der Gesetzgeber ausweislich des Verweises auf § 1 Abs. 2 RegG in § 23 Abs. 1 AEG auf die Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr Bezug genommen hat; diese Aufgabe ist eine solche der Daseinsvorsorge (vgl. § 1 Abs. 1 RegG). Wirtschaftliche Erwägungen - in dem Sinne, dass der Betrieb der Strecke sich finanziell „selbst tragen“ oder gar zu einem Gewinn führen müsste - treten daher zumindest in den Hintergrund.

### **36**

1.3.2.7 Dass in Folge der Planungen zur Aufnahme eines regelmäßigen Personenbeförderungsbetriebs und damit des Ausbaus oder zumindest der Ertüchtigung der Strecke hinsichtlich der Grundstücke des Klägers ein eisenbahnspezifisches Nutzungsinteresse besteht (vgl. UA 19 oben), auch wenn diese nicht mehr Teil der bestehenden - allerdings unmittelbar angrenzenden - G.strasse sind, hat der Kläger nicht substantiiert in Frage gestellt.

### **37**

Entsprechende Bedenken bestehen auch nicht. Ob i.S.d. § 23 Abs. 1 AEG langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, beurteilt sich nicht allein danach, ob für das fragliche Grundstück ein Nutzungsinteresse gerade in Bezug auf eine derzeit vorhandene eisenbahnspezifische Infrastruktur besteht. Der Gesetzeswortlaut enthält weder hinsichtlich des Begriffs der „Nutzung“ noch desjenigen der „Infrastruktur“ einschränkende Zusätze. Auch der Gesetzesbegründung lässt sich nichts dafür entnehmen, dass die genannte Einschränkung geboten sein könnte. Vielmehr soll es nach dem Willen des Gesetzgebers generell darauf ankommen, ob die Fläche auf Dauer nicht mehr Eisenbahnbetriebszwecken - d.h. ohne Beschränkung auf den bisherigen Nutzungszweck - dient. Ferner soll eine Nutzung für bahnfremde Zwecke erst dann möglich sein, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben (vgl. 1.3.2.3); auch insoweit zielte der Gesetzgeber also nicht auf eine Beschränkung auf die derzeitige Nutzung ab. Die Wendung „Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung“ in § 23 Abs. 1 AEG a.F. steht zudem in engem Zusammenhang mit der Definition der „Eisenbahninfrastruktur“ in § 2 Abs. 6 AEG. Danach umfasst die Eisenbahninfrastruktur die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen. Auch entspricht der in § 23 AEG verwendete Begriff der Betriebsanlage demjenigen in § 18 Abs. 1 AEG (vgl. BVerwG, B.v. 21.4.2010 - 7 B 39.09 - juris Rn. 23). Neben den Schienenwegen als Anlagenkern sowie den in § 2 Abs. 6 und § 18 Abs. 1 AEG ausdrücklich genannten Bahnfernstromleitungen erfasst der Begriff der Betriebsanlage auch Grundstücke,

Bauwerke und sonstige Einrichtungen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dazu dienen, den Eisenbahntransport abzuwickeln (vgl. - unter Hinweis auf § 4 Abs. 1 Satz 1 EBO - Vallendar in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 Rn. 51 ff.); auch eine Schallschutzwand fällt hierunter (Vallendar, a.a.O., Rn. 54). Ein möglicher - auch zusätzlicher - (Platz-) Bedarf, der im Zuge der Aufnahme eines regelmäßigen Personenbeförderungsbetriebs für (ggfs. neue) Betriebsanlagen bzw. für die Nutzung der Grundstücke als Betriebsanlage entsteht (Oberleitungen, Lärmschutzanlagen, Entwässerungsanlagen, Zugangs- und Reparaturflächen etc., vgl. UA S.19), ist somit für die Beantwortung der Frage, ob noch langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten ist, von Relevanz.

### **38**

1.3.2.8 Auch der Vortrag des Klägers betreffend die bereits erfolgte Freistellung eines Grundstücks, welches zwischen den nunmehr zur Freistellung beantragten Grundstücken liegt, erweckt keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils.

### **39**

Sollte das bereits freigestellte Grundstück für einen Ausbau oder eine Ertüchtigung der Strecke benötigt werden, könnte es in Folge eines Verfahrens nach §§ 18 ff. AEG wieder der eisenbahnspezifischen Zweckbindung unterworfen werden. Dies folgt u.a. daraus, dass die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG jedenfalls auch „actus contrarius“ zur Planfeststellung ist (vgl. BVerwG, B.v. 21.4.2010 - 7 B 39.09 - juris Rn. 23). Dass zur Verwirklichung eines eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorhabens auch in Grundeigentum Dritter eingegriffen werden darf (§ 22 AEG), wurde bereits ausgeführt (vgl. 1.3.2.5).

### **40**

Auch sonst ist für den vorliegend gerichtlich geltend gemachten Anspruch ohne Bedeutung, dass die Beklagte für ein anderes an der Gleistrasse gelegenes Grundstück die Voraussetzungen des § 23 Abs. 1 AEG bejaht hat. Bei der Freistellung nach § 23 AEG handelt es sich um eine gebundene Entscheidung (vgl. BayVGh, U.v. 9.7.2013 - 22 B 13.475 - juris Rn. 20). Der Planfeststellungsbehörde kommt also bei ihrer Entscheidung über die Freistellung kein Abwägungs-, Ermessens- oder Gestaltungsspielraum zu (OVG Saarl, U.v. 10.1.2017 - 2 A 142/15 - juris Rn. 35; OVG NW, B.v. 4.2.2010 - 8 B 1652/09.AK - juris Rn. 66). Die Verwaltungsgerichte haben damit auf die Verpflichtungsklage eines nach § 23 Abs. 1 AEG Antragsberechtigten selbst zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Freistellung vorliegen. Zudem hat der Kläger nicht dargelegt, dass die in Bezug genommene Freistellung nach § 23 AEG unter denselben tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen erteilt wurde, wie sie nunmehr für die beantragte Freistellung vorliegen. Das Verwaltungsgericht hat nachvollziehbar herausgearbeitet, dass sich die Situation in Bezug auf das maßgebliche Kriterium einer ernsthaften und nachvollziehbaren Nutzungsabsicht im Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids im Vergleich zum Jahre 2016 dadurch geändert hatte, dass die Beigeladene den Planungsprozess aktiv betrieb (vgl. UA S. 20). Mit diesen Erwägungen setzt sich der Kläger nicht substantiiert auseinander.

### **41**

1.3.2.9 Der Einwand des Klägers, durch die faktische Nichtnutzbarkeit der Grundstücke liege ein enteignungsgleicher Eingriff vor, greift ebenfalls nicht durch. Dem Eigentumsrecht wird dadurch Rechnung getragen, dass an die Erklärungen hinsichtlich eines langfristigen Nutzungsinteresses gewisse Anforderungen zu stellen sind (vgl. 1.3.2.3). Dass diese hier erfüllt sind, ist, wie ausgeführt, nicht ernstlich zweifelhaft. Zudem hat der Kläger zu konkreten Nutzungsabsichten für die - unmittelbar neben der bestehenden Gleistrasse liegenden - Grundstücke im Falle einer Freistellungsentscheidung im Berufungszulassungsverfahren nichts vorgetragen.

### **42**

2. Die vom Kläger weiter angeführten Zulassungsgründe der besonderen tatsächlichen und rechtlichen Schwierigkeiten und der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 VwGO) sind nicht dargelegt.

### **43**

Zur Darlegung des Zulassungsgrunds des § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO sind die entscheidungserheblichen tatsächlichen oder rechtlichen Fragen, die diese Schwierigkeiten aufwerfen, in fallbezogener Auseinandersetzung mit der Entscheidung des Verwaltungsgerichts konkret zu benennen, und es ist anzugeben, dass und aus welchen Gründen die Beantwortung dieser Fragen besondere Schwierigkeiten bereitet. Es ist auch eine Begründung dafür zu geben, weshalb die Rechtssache an den entscheidenden

Richter (wesentlich) höhere Anforderungen stellt als im Normalfall (BayVGh, B.v. 30.3.2021 - 22 ZB 20.1972 - juris Rn. 19; B.v. 14.12.2020 - 10 ZB 20.2656 - juris Rn. 19).

#### 44

Grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO hat eine Rechtssache, wenn sie eine grundsätzliche, fallübergreifende Rechts- oder Tatsachenfrage aufwirft, die im allgemeinen Interesse der Klärung bedarf. Um die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache darzulegen, hat der Rechtsmittelführer die für fallübergreifend gehaltene Frage zu formulieren sowie näher zu begründen, weshalb sie eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung hat und ein allgemeines Interesse an ihrer Klärung besteht. Darzustellen ist weiter, dass die Frage entscheidungserheblich ist und ihre Klärung im Berufungsverfahren zu erwarten steht (vgl. BayVGh, B.v. 1.2.2022 - 24 ZB 21.1806 - juris Rn. 13; B.v. 27.8.2021 - 22 ZB 20.1428 - juris Rn. 21).

#### 45

Diesen Anforderungen entspricht das Zulassungsvorbringen jeweils nicht. Der Kläger macht lediglich geltend, dass zu den „streitentscheidenden Normen“, insbesondere § 23 Abs. 1 AEG, nur eine „sehr überschaubare gerichtliche Entscheidungspraxis“ existiere, und dass ein nachhaltiges Interesse an einer einheitlichen obergerichtlichen Rechtsprechung in Bezug auf das Vorliegen eines einheitlichen Nutzungsinteresses bestehe. Die seinen - knappen - Ausführungen zugrunde liegende Prämisse betreffend den Kauf von „stillgelegten“ Bahngrundstücken trifft überdies bereits in tatsächlicher Hinsicht nicht zu (vgl. 1.3.2.1).

#### 46

3. Sollte der Kläger mit seinen Ausführungen, für das Vorbringen der Beigeladenen zur Aufnahme eines regelmäßigen Personenverkehrs und zu den diesbezüglichen Umsetzungsschritten fehle es an Nachweisen und es sei kein gerichtlicher Augenschein durchgeführt worden, einen Verfahrensmangel i.S.d. § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO dahin gehend geltend machen wollen, das Verwaltungsgericht habe den Sachverhalt unzureichend aufgeklärt (vgl. § 86 Abs. 1 VwGO), wäre dieser Zulassungsgrund ebenfalls nicht dargelegt.

#### 47

Eine Aufklärungsrüge gemäß § 86 Abs. 1 Satz 1 VwGO setzt die substantiierte Darlegung voraus, welche Tatsachen auf der Grundlage der materiell-rechtlichen Auffassung des Erstgerichts aufklärungsbedürftig waren, welche für erforderlich oder geeignet gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht kamen, welche tatsächlichen Feststellungen dabei voraussichtlich getroffen worden wären und inwiefern diese unter Zugrundelegung der materiell-rechtlichen Auffassung des Erstgerichts zu einer für den Kläger günstigeren Entscheidung hätten führen können. Die Aufklärungsrüge stellt zudem kein Mittel dar, um Versäumnisse eines Verfahrensbeteiligten in der ersten Instanz zu kompensieren, vor allem wenn er es unterlassen hat, einen Beweisantrag zu stellen. Deshalb muss ferner entweder dargelegt werden, dass bereits im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht, insbesondere in der mündlichen Verhandlung, auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung, deren Unterbleiben nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist oder aufgrund welcher Anhaltspunkte sich dem Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätten aufdrängen müssen (vgl. nur BayVGh, B.v. 18.8.2022 - 10 ZB 22.1265 - juris Rn. 6 m.w.N.). Derartige Darlegungen lassen sich dem Zulassungsvorbringen nicht entnehmen, insbesondere nicht, dass von dem anwaltlich vertretenen Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht auf die Vornahme der weiteren Sachverhaltsaufklärung, etwa durch einen entsprechenden Beweisantrag, hingewirkt worden wäre. Der Kläger hat auch nicht substantiiert darlegen lassen, weshalb sich dem Verwaltungsgericht unabhängig von einem Beweisantrag eine weitere Sachverhaltsaufklärung hätte aufdrängen müssen. Insbesondere ist nicht dargelegt (und auch nicht ersichtlich), weshalb das Verwaltungsgericht davon hätte ausgehen müssen, dass das schriftliche und mündliche Vorbringen der Beklagten und der Beigeladenen nicht zutreffend war und deshalb durch weitere Unterlagen hätte belegt werden müssen. Die Rüge unzureichender Sachverhaltsaufklärung wegen Nichtdurchführung eines Augenscheins (§ 98 VwGO i.V.m. §§ 144, 371 ff. ZPO) entspricht ebenso nicht den genannten Darlegungserfordernissen. Davon abgesehen ist angesichts der vorstehenden Ausführungen (vgl. 1.3.2.5) nicht erkennbar, inwieweit tatsächliche Erkenntnisse aus einem Augenschein entscheidungserheblich hätten sein können.

#### 48

4. Soweit der Kläger ergänzend pauschal auf sein erstinstanzliches Vorbringen Bezug nimmt, genügt dies den Darlegungserfordernissen nach § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO gleichfalls nicht (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 59).

**49**

5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO, die Streitwertfestsetzung aus § 47, § 52 Abs. 1 GKG (Höhe wie Vorinstanz).

**50**

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO). Mit ihm wird das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).